



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

M/S

Museet *for Søfart*
Maritime Museum of Denmark



UDGIVET AF M/S MUSEET FOR SØFARTS VENNER

ÅRBOGG 2012



M/S

Museet for Søfart
Maritime Museum of Denmark

ÅRBOG 2012

UDGIVET AF M/S MUSEET FOR SØFARTS VENNER

M/S MUSEET FOR SØFARTS ÅRBOG

2012-udgaven er bind 71 i rækken af museets årbøger
© M/S Museet for Søfart

Redaktion: Jørgen Selmer og Benjamin Asmussen
Oversættelser: Charlotte Lindhardt, forfatterne og
redaktionen

ISBN 978-87-7015-006-4
ISSN 0085-1418

Grafisk formgivning: Peter Dyrvig Grafisk Design
Bogen er sat med Myriad Pro og ITC Laurel
Trykt hos Zeuner Grafisk

Der kan i årbogen være illustrationer, hvis
rettighedshavere ikke har kunnet findes.
Ved henvendelse til M/S Museet for Søfart
vil kopieringsaftale kunne indgås.

www.mfs.dk

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag.
Aftryk af referat af årbogens indhold er tilladt, når
årbogen angives som kilde og et eksemplar af aftrykket
indsendes til M/S Museet for Søfart.
Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke
indhentes gennem redaktionen.

Forsideillustration:

I den kommende navigationsudstilling flyder en række
store montere i form af isbjerge på gulvet. For at sikre en
smuk og tilgængelig opstilling af de mange genstande
i monterne laver museets konservatorer prøveopstil-
linger på værkstedet. Her simuleres montrens kanter
og irregulære glasflader med ståltråd, og genstandene
monteres med håndlavede specialbeslag.

Foto: Peter C. Normann

Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961,
til 1962-66 i årbog 1966,
til 1967-71 i årbog 1971,
til 1972-76 i årbog 1976,
til 1977-81 i årbog 1982,
til 1982-86 i årbog 1986,
til 1987-91 i årbog 1991,
til 1992-96 i årbog 1997,
til 1997-01 i årbog 2002,
til 2002-06 i årbog 2007,
til 2007-11 i denne årbog.

Årbøgerne 1942-2008 er frit tilgængelige på
museets hjemmeside.

Indhold

Forord	5
OLE MORTENSØN Da skuderne fór	7
PETER BAIRD “En broget skare” Danske krigssejlere i Newcastle upon Tyne	33
THORBJØRN THAARUP En tidsrejse til troperne I kølvandet på Poul de Løwenørn og de første danske kronometre	59
TRINE HALLE En undervisningsafdeling bliver til	83
Årsberetning 2012 for M/S Museet for Søfart	99
M/S Museet for Søfarts Venner – beretning 2011-2012	123
M/S Museet for Søfarts Venner – medlemskab og tilskud	131
Museumsbutikken	133
Stikordsregister til årbøgerne 2007-2011	140

Forord

I 2012 har det nye søfartsmuseum for alvor taget form. Råhuset er færdigt og arbejdet med den indvendige aftegnelse er i fuld gang. Man kan nu helt tydeligt se hvilket storslået bygningsværk, tegnet af BIG – Bjarke Ingels Group, museet næste år kan flytte ind i. De enkelte udstillingsafsnit er planlagt i mindste detalje, og designet, ved de hollandske udstillingsdesignere Kossmann.dejong, ligger klar, så produktionen af udstillingernes spændende fysiske, digitale og interaktive dele kan starte ved årets udgang.

I 2012 passerede vi et par skelsættende datoer og fik fastlagt en afgørende ny dato:

- 30. august kunne Maritim Museums Byg holde rejsegilde på det nye hus.
- 30. december 2012 er sidste åbningsdag for *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*, efter 97 år på slottet!
- Lørdag den 29. juni 2013 åbner det nye *M/S Museet for Søfart – Maritime Museum of Denmark*.

I 2012 har så godt som alt arbejde på museet været fokuseret på opgaver der leder frem til åbningen af det nye søfartsmuseum i 2013. En særlig vigtig del af dette har været arbejdet med at sikre en basal offentlig driftsbevil-

ling, som sammen med museets egne indtægter kan sikre, at fondenes store bevillinger til etablering af museet bærer frugt og publikums store forventninger bliver opfyldt. På trods af et stort arbejde med kontakt til en lang række politikere nationalt og lokalt lykkedes det, som resultat af finanslovsforhandlingerne, kun at opnå en mindre forøgelse af driftsmidlerne. Arbejdet med at få disse øget yderligere må derfor fortsætte i det kommende år.

I 2012 udkommer *M/S Museet for Søfarts årbog* som den første årbog med museets nye navn, men som den enoghalvfjerdsenstyvende i rækken af årbøger fra museet. Gennem de mange år er store mængder søfartshistorisk viden opsamlet i museets årbøger, og det vil fortsat ske. Men parallelt med den trykte årbogsudgivelse satser museet i disse år stort på at gøre samlinger og viden tilgængelig for alle via internettet. Alle årbøger frem til og med 2008 er nu tilgængelige digitalt, takket være en donation fra M/S Museet for Søfarts Venner. I efteråret startede vi, takket være en donation fra A/S Dampskibsselskabet Orients Fond, opbygningen af en helt ny søgefunktion, der skal samle de mange databaser og andre digitale ressourcer, museet stiller til rådighed for offentligheden, i en åben vidensbase, som også vores brugere kan fylde stof i. Den bli-

ver omdrejningspunktet for det nye museums Videnscenter og kernen i museets nye hjemmeside.

I 2012-udgaven af årbogen præsenterer vi fire emner, der forbinder det gamle og det nye museum:

- Etnologen Ole Mortensøn tager i artiklen *Da skuderne fór fat* på et af museets klassiske studieområder, nemlig de gamle skibstyper. Overraskende nok har skuderne som skibstype på trods af det velkendte navn, længe været glemt, men ny viden om deres store udbredelse i middelalder og renaissance kan nu lægges frem.
- De danske søfolks vilkår under de to verdenskrige bliver et tema i det nye museums udstillinger. C.P. Baird, der er søn af en af krigssejlerne, skriver i *“En broget skare” – Danske krigssejlere i Newcastle upon Tyne* om fire almindelige danske sømænds oplevelser i “udeflåden” under 2. verdenskrig og om deres liv, når de var i land og samledes i danskernes mødested i Newcastle.
- Museumsinspektør Thorbjørn Thaarup arbejder med det nye museums navigationsudstilling og tager parallelt med dette på *En tidsrejse til troperne – i kølvandet på Poul de Løwenørn og de første danske kronometre*. Vi

er i 1780'erne og følger den unge søofficer Poul de Løwenørn på en spændende rejse, hvor han under vanskelige forhold afprøver og bedømmer de første dansk fremstillede kronometre.

- Det nye museum er bygget med et undervisningslokale og vil ved åbningen stå klar med en række undervisningstilbud på forskellige trin. Projektleder Trine Halle beskriver hvordan *En undervisningsafdeling bliver til* i et tæt samarbejde med andre museer og uddannelsesinstitutioner. Forløbene gør ud over undervisningslokalet brug af alle museets udstillinger og videnscentret. De baserer sig på dialog og på aktiviteter, der fysisk og sprogligt inddrager eleverne.

I 2012 gik museumsinspektør Kåre Lauring på pension. Museet og Venneselskabet takker Kåre Lauring for gennem et kvart århundrede, som medlem af redaktionen, at have været med til at sikre årbogens kvalitet og alsidighed. Kåre Lauring har gennem årene delt ud af sin store søfartshistoriske viden bl.a. i en række artikler i årbogen.

Jørgen Selmer
Museumsdirektør

Ole Mortensøn

Da skuderne fór

Ole Mortensøn, der er tidligere museumsinspektør på Langelands Museum, har et stort søfartshistorisk forfatterskab bag sig. I et af hovedværkerne, *Renæssancens fartøjer* fra 1995, definerer han periodens skibstyper, og i denne artikel uddyber han skudernes historie.

Det sker med tiden, at noget som var et helt almindeligt ord for en velkendt ting forsvinder ud af sproget. Det er tilfældet for mange navne brugt inden for vore gamle håndværk. Hvem ved i dag hvad en klamaj eller en lochbeitel er? Når ting ikke længere bruges, går de i glemmebogen både rent fysisk og sprogligt. Og dog ikke altid. Det sker at navnet overlever i en lidt ændret betydning og undertiden kun benyttes i en overført betydning. Hvad er det for en himpegimpe? kan det stadig lyde blandt folk. Men ingen tænker vel over at himpegimpen var en meget praktisk indretning som fandtes på de gamle stubmøller og som fortalte mølleren, at vinden var ved at skifte og det så var på tide at dreje hele møllen, så den stadig stod i vinden. Sådan omtrent er det gået med ordet skude – det mest almindelige danske fartøj i renæssancen og siden et ord der betegnede et hvilken som helst gerne aldrende sejlfartøj.

Ordet er endda blevet populært i overført betydning om særligt bredbarmede og frem-

brusende fruentimmere á la bakkesangerinderne, hvilket der er belæg for i adskillige visser. Bedst kendt er vel skuden som ulykkeligvis dukker op i kølvandet af den elskede Kaj i visen "På Solitudevej", sunget af Elga Olga Svendsen i 1953. Også vendingen "at forlade den synkende skude" er velkendt og har senest i forbindelse med bankerne under finanskrisen været flittigt benyttet.

Henrik Carl Bering Liisberg, museumsinspektør og slotsforvalter på Rosenborg, var redaktør for det første større historiske værk om Danmarks søfart, tobindsværket "Danmarks Søfart og Søhandel – fra de ældste Tider til vore Dage". Det blev trykt i 1919. I afsnittet om Skibe og Skibstyper gør han rede for forholdene i 1500-tallet og nævner mange betegnelser og blandt de mindre fartøjer bojerten, smakken, everten og jagten. Skuden nævnes ikke med et ord. Desuden konkluderede han: "*De her ansførte Skibsbetegnelser tør næppe opfattes som Betegnelser for lige saa mange Skibstyper. Der har i hine Tider, hvor Skibsbygning, Rigning og Takling endnu var saa enkel og lidet udviklet, næppe kunnet være saa mange afgørende Skelnemærker mellem Skibene som der er forskellige Benævnelser*". Det er en forklaring, som har været sejlivet. I den nyeste *Dansk Søfarts Historie*, bind 2 fra 1997 forklares, at kategorien sku-



En skude under sejl. Detalje fra kobberstikket *Hafnia Metropolis* fra 1611.

Foto: Ole Mortensøn

A skuta sailing. Detail of the copperplate *Hafnia Metropolis* from 1611.

Photo: Ole Mortensøn

de, som omtales i kilderne, refererer til mellemstore fartøjer modsat skibe som er store fartøjer.¹ I bogen *Renæssancens fartøjer*, udgivet af Langelands Museum i 1995, har undertegnede givet skuden en fremtrædende plads i rækken af fartøjstyper og dokumenteret at renæssancens skibsbygning og rigning på ingen måde var enkel og lidet udviklet. Tværtimod eksisterede der en mangfoldighed af fartøjstyper og en stadig udvikling med import af nye

typer og ny teknologi. I den samling af fartøjer indtog skuden i renæssancen en central plads.

Sammenlignet med eksempelvis 1800-tallets jagt, galease og skonnert er skuden stadig ukendt. Der er næsten intet skrevet om den, mens der er skrevet monografier om Ove Gjeddes eventyrlige togt til Trankebar og om Jens Munks modige forsøg på at finde Nordvestpassagen. Sådan går det tit med det som er småt og almindeligt, men det er nu engang hverdagsøfarten, som viser os fortidens realiteter. Derfor lad os gå om bord i skudens historie, så godt den kan beskrives ved hjælp af de sparsomme kilder fra 1600-tallet.²

Toldregnskaberne og skuderne

Fra 1600-tallet er bevaret en del toldregnskaber fra de danske købstadshavne. Desværre er de fleste regnskaber kasseret, og det allerreste af det, der er bevaret, består af antegnelser til regnskaber, men her og der findes bevarede regnskaber for rortold og lastpenge. Rortolden var en afgift som betaltes af hvert fartøj efter drægtighed, mens lastetolden betaltes af varerne om bord. Tolderne førte regnskabet år for år og indførte de skippere og/eller fartøjer som betalte tolden. Der er ikke tale om standardiserede regnskaber, men de giver oplysninger om fragter og de gængse betegnelser for datidens fartøjer. I Svendborg skrev toldereren et register over modtagne lastpenge for skuder regnet fra midsommers dag 1631 til nytårsdag 1632: *Hans Richardi betalte for en skude på 16*

¹ Bindet er skrevet af Ole Degn og Erik Gøbel, se s. 15. På Maritim Kontakts Årsmøde 1996 debatterede Ole Degn og Anders Monrad Møller om skudebetegnelsen og Degn afviste, at ordet skude engang henviste til en særlig fartøjskategori. Til gengæld omtales skuden i bind 1 af *Dansk Søfarts Historie* s. 213 som en type sammen med krejere, bojerter og everter og der bruges en kryptisk overskrift: De evige skuder.

² Af hensyn til forståelse og læselighed er visse citater tillempt moderne dansk sprog og retskrivning.

læster 1 rdl., "Hans Ungemand for en skude på 4 læster 1 ort, Anders Jenson købmand for en skude på 10 læster 2,5 ort, Peder Hansøn for en liden skude på 2 læster ½ ort og Niels Jenssøn for en liden skude på 2 læster ½ ort".³ Registret er for Svendborgs skuder, men har to tilføjelser, nemlig først en liste med toldbetalende skuder på de "underliggende øer". Det drejede sig om Tåsinge, hvor Hans Lassen i Troense betalte for en 2 læster skude samt Niels Olesen og Rasmus Danielsen i Lundby for en 5 læster skude. I Skårup-øre betalte Peder Nielsen for en 2 læster skude og på Strynø havde Hans Klemindson betalt for en skude på 5 læster og Peder Rasmussen for en ditto skude. Derpå følger en fortegnelse over de fremmede skuder som havde losset eller lastet i Svendborg, nemlig en ærøskude på 10 læster, en skude som Hans Hansen i Svendborg havde fragtet, endnu en ærøskude på 10 læster, Karsten Henrichsen af Sønderborg med en skude på 7 læster, en skude fra Kiel på 6 læster samt en lybækker skude på 18 læster. Ud af dette lille regnskab kan man se, at skuderne ikke kun var hjemmehørende i købstaden Svendborg, men tillige på de nærliggende øer og at Svendborg havde besøg af fremmede skuder fra Ærø, Als, Kiel og Lybæk. Registret omfatter kun skuder og man kan spørge, var der ikke andre fartøjstyper i Svendborg? Eller er skudebetegnelsen, som det stadig hævdes af no-

3 Læsten, eller lesten, som stavemåden var i 1600-tallet, var et rummål som blev beregnet ud fra fartøjets længdebredde og dybde i fod efter kgl. Forordning 1615. 1 ort var ¼ af en rigsdaler.

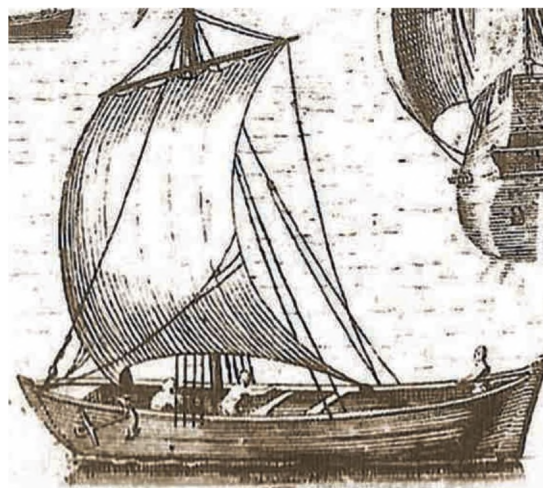


Skude ved skibsbroen i Helsingør. Detalje af kobberstik fra værket *Civitas orbis terrarum* 1572-1618 af Braunius og Hogenberg.

Foto: Ole Mortensøn

Skuta at the wharf in Elsinore. Detail of copperplate from *Civitas orbis terrarum* 1572-1618 by Braunius and Hogenberg.

Photo: Ole Mortensøn



En lille skude under sejl. Detalje fra Hugo Allards kobberstik *Kopenhagen* fra 1620'erne.

Foto: Ole Mortensøn

A small skuta sailing. Detail from Hugo Allards copperplate *Kopenhagen* from the 1620's.

Photo: Ole Mortensøn



Tomastet skude. Detalje fra Hendrik Vrooms oliemaleri af Sundet ved Kronborg. Det er udført før slotsbranden i 1629.

Foto: Helsingør Kommunes Museer

Two-masted skuta. Detail from Hendrik Vrooms painting of the Sound near Kronborg. The painting dates from before the great fire of the castle in 1629.

Photo: Municipal Museums of Elsinore

gen, slet og ret en størrelseskategori for fartøjer mellem 2 og 20 læster?⁴

For Nyborg findes et par regnskaber som dækker krigsårene 1627-1628 og 1628-1629. Det drejer sig om told *“annamit af indlandske och udlandske som haffuer førdt gods ind eller ud*

for Nyborrig det aar”. 1627 starter med d. 5. juli *“indskibet Knud Biørnesen i Nyborrig udi Hans Guldsmeds schude ...”* og han ville dermed til Lübeck med 4 skippund (160 kg) flæsk. 24. maj anføres samme Knud Biørnesen at have indskibet *“udi Johans Baad paa Sproue”*, som han angav og agtet sig med til Kiel på sin egen og Hans Mortensens vegne med 3 skippund flæsk. Den 26. juli angives indskibet af Peder Nielssøn Borgmester i Nyborrig *“udi Albret Klaussens schib af Flilandt”* på 37 skibslæster 648 tønder byg og malt, *“løb dermed for Korsøer for der videre aff sin Ladning att indtage, ville siden dermed till Amsterdamb”*. Den 26. juli indskibede Peder Nielsøn Borgmester og Peder Ib i Nyborrig udi Klemmenssens skude af Samsøe og ville med den til Stralsund – i alt var der tale om 30 tønder smør og ½ lispund (4 kg) flæsk. Videre i regnskabet ses at skibet fra Holland ikke var en enlig foreteelse. Byen havde livlig handel med Amsterdam. I alt 7 skibslaster afgik til Amsterdam med malt og byg. Skipper Klausens skib fra Flilandt kom i årets løb tre gange for at tage last til Amsterdam. Det fremgår altså, at skuder benyttedes af byens egne skippere, men også en båd fra Sprogø nævnes, mens skibene der tog last i Nyborg var hollandske, dog var et fra Flensborg og et andet fra Lübeck. I 1628 er listen længere, men det er samme kategorier af fartøjer som nævnes: skib, skude og båd.⁵ De danske købmænds praksis for samarbejde med hollænderne havde for øvrigt i samtiden et dårligt ry. Topografen Arent Berntsen skriver: *“En anden*

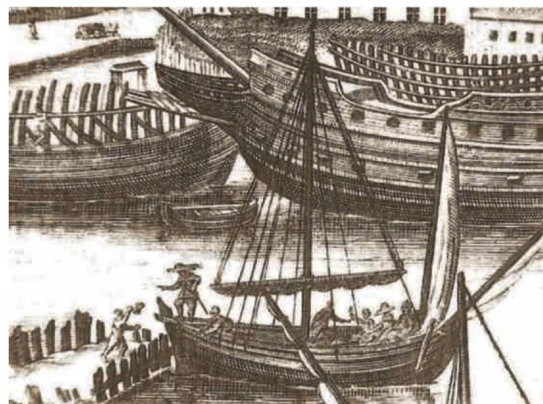
4 Se Rigsarkivet, Regnskaber 1559-1660, Toldregnskaber, Fynske byer 1605-1660.

5 Samme.

Del (af Købmændene) tager en stor Sum Penge af Hollænderne at kjøbe Landvarer op for efter Ordre og Takst og for den præcise Penge, som jeg haver set Hollændernes Breve paa, saa at de fornemste Borgere, som sætter Landkjøbet paa vore Varer, de er ikke vore Borgere, men fremmedes Bogholdere”.

For købstaden Nysted på Lolland findes en toldbog for året 1654-1655. Her er situationen en anden. Der er livlig handel med Lübeck, Rostock og Wismar, en handel som for en stor del foregår i både og små skuder. Men der handles også på Halland og Norge. Endnu en fartøjstype dukker op – en dansk bojert: *“Nest Hiemkom skipper Peder Camper med sin Bøiert fra Lybech, indførde og fortoldet nemlig for kræmmer Caspar Urte af Nykiøbing ...”*. Denne oplysning er interessant, for den peger jo stærkt i retning af at toldernes fartøjsbenævnelser ikke går på fartøjsstørrelsen, men på identifikation af fartøjstypen, hvilket også giver god mening, når drægtigheden/størrelsen samtidig angives i læster/læster.⁶ Ydermere kendes bojerten som en fartøjstype af nederlandsk ophav fra samtidige kobberstik. I Saxkøbings regnskab fra 1651-1652 er det mest skuderne som optræder og lasterne angives: *“29. april ankom skipper Anders Andersøn af Læssøe fra Norge med sin skude drægtig 8 læster medførte tømmer, beviste med sin toldseddel at have fortoldet, igen sejlfærdig, ballastet ... Den 4. juni ankom skipper Oluf Stolpe af Landskrone med sin skude drægtig 4 læster, indhavende 3000 tagsten og to oksehoveder fransk vin, beviste med sin toldseddel at have fortoldet, igen sejlfærdig, har indtaget 41 lispund hu-*

6 Rigsarkivet, regnskaber 1559-1660, Toldregnskaber, Lolland-Falster 1568-1662.



En tomastet skude. Detalje fra Hugo Allards stik Koppenhagen fra 1620'erne.

Foto: Ole Mortensøn

Two-masted skuta. Detail from Hugo Allards copperplate Koppenhagen from the 1620's.

Photo: Ole Mortensøn

der. Den 20. juni angav skipper Jens Pedersen her af Saxkøbing sig sejlfærdig at være med sin ballastede skude drægtig 6 læster, hvormed han agtede sig til Blekinge”. Samme dag angav Mads Saltung fra Saxkøbing at være hjemkommet fra Dantzsig med sin førte skude drægtig 4 læster. Lasten bestod af tagsten, hør, hamp, bimpler, fire par sko, 8 stole, to brætspil og nogle hatte. Den drægtigste skude angives at være på 18 læster.⁷

Skuderne var altså som en særlig fartøjskategori stærkt repræsenteret i det sydlige Danmark. Men hvordan forholdt det sig længere nordpå og østpå? For byen Falkenberg i landsdelen Halland er også bevaret toldregnskaber. Det er rorstold og lastetold det drejer sig om og de anløbende, afsejlende fartøjer anføres må-

7 Samme som ovenfor.

ned for måned. Den 3. juni 1611 betalte Bende Lauridsøn borger udi Falkenberg sin rorstold 1 mark og dertil betalte han told for en ko 1 daler. Han sejlede til Helsingør med koen. Vi kan følge sejladsen med varer fra Falkenberg som mest går til Helsingør og København med kød, smør, køer, kalveskind, tørrede huder, talg og spegelax, men med hvilke fartøjer melder toldbøgerne intet om. Først senere, i året 1643, får vi ordentlig besked. Der er nemlig en liste over told af de lokale skuder efter deres drægtighed:

Niels Gudmandsøns Baad	3 Lester
Svend Andersøns Schude	7 Lester
Madtz Jensøns Schude	6 Lester
Jens Svendzøns Schude	7 Lester
Radtzmus Lauridtzøns Schude	5 Lester
Peder Lauridtzøns Schude	5 Lester
Jens Braads Schude	6 Lester
Mickel Lauridtzøns Schude	6 Lester
Anders Jacobssøns Schude	7,5 Lester
Ole Olsens Schude	6,5 Lester
Johan Madtzøns Schude	5 Lester

Takket være listen ved vi hvad det er for et fartøj. I toldbogen hedder det: *“Den 13. juni ankom Mickel Lauridzøn her af byen fra Rostock fortoldet 3 tdr. øl deraf penge 1 rdl. 1 ort. Den 2. juli ansagde Jens Svendsen her af byen hvis (hvad) hand i sin schude hafver indschibet och fortoldet: ved 8 favne, 80 stöcher spegelax, 120 stöcker halvlax. Den 27. maj ankom Rasmus Lauridzen her af byen fra Aalborrig ansagde hvis hand der i sin schude hafver indschibet nemlig to lester jysk sild som han der ikke havde fortoldet, givet deraf til told efter rollen*

af tønden 14 skilling”. I Halland var skuderne altså lige så dominerende som på øerne mod syd.⁸

Østpå i Blekinge, i Sølvitsborg len, fandtes adskillige havne. En af disse var Bokuld. En toldfortegnelse herfra anfører hvilken told som var betalt af de skibe, skuder og både, der havde været i Bokuld fra Phillipi Jacobi dag 1627 til årsdagen 1628. De anførte poster fordeler sig på betegnelserne: skib 1, skuder 46, liden skude 9, liden båd 3 samt *“en liden boiert”* af Malmø. Udførslen fra Bokuld var træ – brændevæd, planker og enestager. Fartøjerne udefra kom fra Stubbekøbing, København, Flensborg, Vordingborg, Køge, Bornholm, Nakskov, Malmø og udenrigs fra Rostock og Stralsund. Fra de sidste to byer var der også tale om skuder. Den lille havn Hjorthammer i Blekinge har bevaret toldregnskab fra diverse år. Havnefogeden skriver indforstået og kortfattet i krigsåret 1611: *“Haffver jegh annammit af Oluf Smedt for 6 øg og nøde hand førde 6 rixdaler, noch annammit af hannem for 4 tønner øll han førde hiem 3 rixdaler”*. I regnskabet 1647-1648 er der mere styr på sagen. Tolderen anfører skippers navn, hjemsted, fartøjstype og størrelse, last og mængde og ved udførsel destination. Et eksempel: *“Mogens Nielsen af København ansagt sin skude på 3 lester, indtog 6 favne brendevæd igen udi København at forlosse, gav til kongelig Maie-stæt och Cronen pendinge 1 ort”*. I dette regnskab anføres 1 båd og 12 skuder, året efter 9 skuder og 1649-1650 2 både og 13 skuder. Skuderne er atter helt dominerende, men de er ikke

⁸ Rigsarkivet, regnskaber 1559-1660, Toldregnskaber, Falkenberg div. år.

Betalende fartøjerne i Køge havn i det første årti af 1600-tallet

Fartøjstype	1606-1607	1608-1609	1610-1611	1611-1612
Skib	18 angivelser	31 angivelser	31 angivelser	15 angivelser
Skude	58 angivelser	94 angivelser	75 angivelser	53 angivelser
Færge	2 angivelser	4 angivelser	1 angivelse	7 angivelser
Båd	12 angivelser	5 angivelser	11 angivelser	13 angivelser
Byens pram	1 angivelse			

alene. I småtoldregnskabet 1652-1653 ankommer 27. marts en skipper Laurids Søfrenson af Kiøbenhavn med sin bojert stor 4 læster, d. 15. maj ankommer skipper Olle Rasmussen af Nakskov fra Stralsund med sin båd stor 2 læster, og i juli kommer skipper Peder Nielsen af København fra Stralsund med sin kreyert på 20 læster med ballast, herfra blev han med sin kreyert sejlferdig d.12. august med indtaget ladning af kongelig majestæts enestager. Disse enestager blev antagelig brugt bl.a. til at lave nagler til kongens orlogsskibe. Toldregnskaber fra andre mindre havne i Blekinge som Madvig og Pugevig viser samme billede – skuder og både som lastes med enestager, brændevod og andet ved.⁹

Lad os se på en større dansk købstad. Køges havneregnskaber er delvis bevaret og her møder vi i året 1600 foruden skuderne og bådene også en del skibe, som altså her er en type, nemlig datidens store tremastede sejl-skib.¹⁰ Disse kommer fra Holland, Emden,

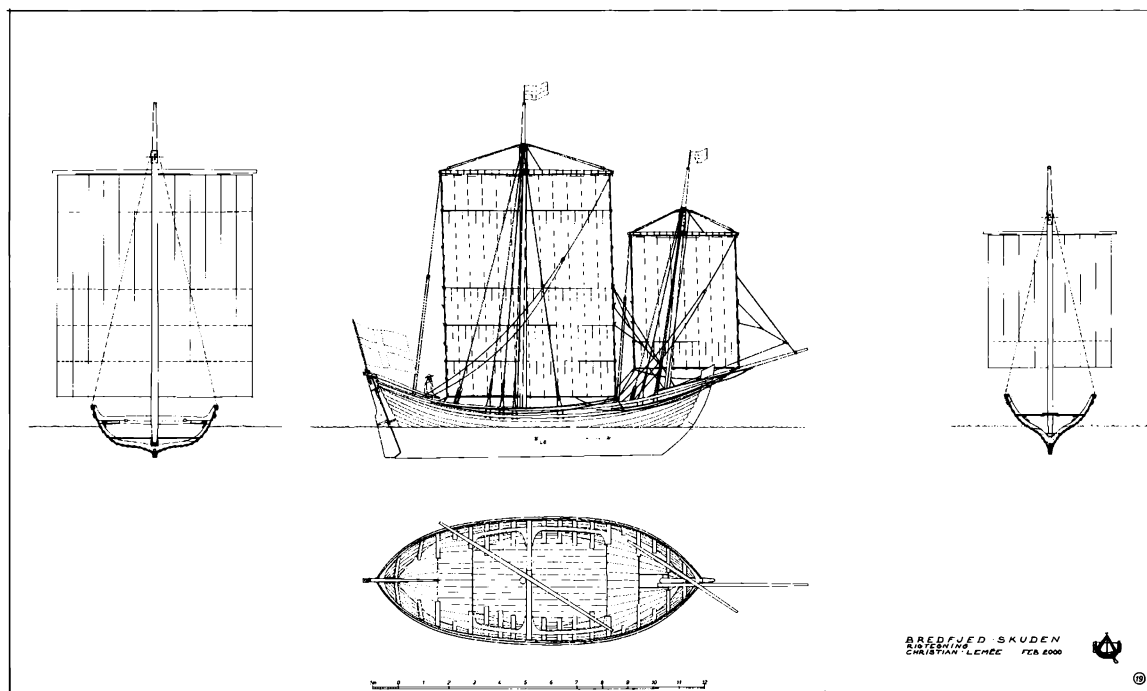
København og Helsingør. Særlig interessant er angivelsen af skipper Johan Falck af Lübeck som betaler for sin jagt 1 mark. En jagt i fragtfart var på dette tidspunkt et særsyn. Det var en ny fartøjstype, som kom fra Holland. Regnskabet giver os desuden den besked at bådførerne og skudeskipperne ofte selv solgte af lasten. “17. juli af Mickel Jørgenson på Samsø af sin baadt. Han hafde nogen fisk som han løb væk med og kunde ikke sælge. 3. august af Peder Ebbesønn paa Skaffuen for nogen tør fisk han solde och af skuden.” På grundlag af en række havneregnskaber ført af Anders Frandsen er det muligt at opstille skemaet (herover) over angivelserne af betalende fartøjer i Køge havn i det første årti af 1600-tallet.¹¹

Længst mod øst viser toldregnskabet for Gotland 1632 at skuderne anløb Visby: “Den 14. juni andkom Anders Larsen af Kiøbenhavn med hans schude paa lester ... tolf”. Havde inde rug 24 tdr. Regnskabet omtaler desuden båd,

9 Rigsarkivet, regnskaber 1559-1660, Toldregnskaber, Sølvitsborg div. år.

10 Rigsarkivet, regnskaber 1559-1660, Havneregnskaber for Køge 1600-1654.

11 Det forholdt sig sådan at en del var fri for at betale for fartøjet, mens andre var fri for at betale af lasten. Det gjaldt f.eks. en skipper fra Lübeck som indførte tagsten for Eske Bilde, mens borgmesterens skib ført af en hollandsk skipper og befragtet af Hendrik Frovin i København var fri for lastetold.



Rekonstruktionstegning af Bredfjeds skuden.

Tegning: Christian Lemée

Reconstruction drawing of the Bredfjed skuta.

Drawing: Christian Lemée

bojert, krejer og merseskib. Skuderne var også lokale: "Den 14. juli ankomb skipper Lars Siferssen aff Visbye med hanns schude paa lester sexten, hafde han fra Riga malt, rug, ertes og flesk".

Skuderne fór altså i de indre danske farvande og langt op i Østersøen. Men hvordan forholdt det sig i Vesterhavet? Ved Listerdyb i Vadehavet skulle fartøjer betale told og for året 1643, hvor et regnskab er bevaret, er billedet at der nævnes følgende typer: skib, krejer, skude, bojert, smakke, båd, kog, galiot og skøjte. De tre sidste anføres dog kun i nogle få stykker. Af de 147 andre fartøjer var der flest smakker (22 %), nogenlunde lige mange skibe, skuder

og bojerter og omkring 10 % krejere og ditto både. Læstetallene viser at krejere i gennemsnit var halvt så store som skibe, mens bojerter målte lidt mindre end krejere, skuder omkring 7 læster og smakker 5 læster. Mindste drægtighed havde skøjter, kog og både, som kun målte en eller et par læster. Vi kan konstatere at skuden også forekom i Vesterhavet, men her var den langt fra så almindelig som i de indre farvande og Østersøen. Den havde vestpå især konkurrence af bojerter og smakker.¹²

¹² Listertolden, året 1643. Rigsarkivet, Danske Kancelli, B. 243b, Diverse regnskaber IV.

Skudens kendetegn

Hvordan så skuden ud i 1600-tallet? Der er kun få og spredte oplysninger at hente om fartøjets udseende. Beskrivelsen må stykkes sammen af skriftlige kilder, billeder fra samtiden og vragsfund. I 1672 omtales i Faaborg en sag vedrørende mangler ved levering af en skude til Rudkøbing. Claus Bertelsen i Rudkøbing var ikke tilfreds med en ny skude som Rasmus Lauridsen i Faaborg havde bygget til ham. Skuden lå ved skibsbroen d.16. maj og der var følgende mangler: snedkerarbejde i begge sider af køjerne, to skabe på hver køje stående for enderne, en madbænk inden for døren, tværs for to brødbænke bagerst og to andre over for disse, desuden sejlkøjen ovenfor ganske tværs over med to luger. Den 21. maj blev samme skude målt af fire skippere og borgere i Faaborg. Den befandtes at være 24,5 sjællandsk alen mellem stævnene (15,5 m).¹³ Skudens bredde i sejlbjælken var 8 sjællandske alen (5 m) og kølen fra garneringen til overløbet 3 sjællandske alen og 2,5 kvarter (2,29 m). Skudens længde mellem kældergavlen og kabysgavlen 15 alen 2,5 kvarter (9,89 m). Skudens drægtighed blev fastsat til 13 læster. I denne beskrivelse gives indirekte et billede af fartøjstypens karakteristika. Skuden var kølbygget med to stævne. Fartøjet havde ikke heldæk, men forude og agterude var lagt dæk som blev lukket af skotter, her omtalt som gavle. Derved opstod der i stævn og agterstævn to lukkede rum ca. 2 -2,5 m. lange, som man fra

13 En sjællandsk alen var 63,26 cm. Ved reces af 31/5 1615 indførtes den sjællandske alen overalt i riget.



Den rekonstruerede tomastede bredfjedsskude SOPHIE under sejl.

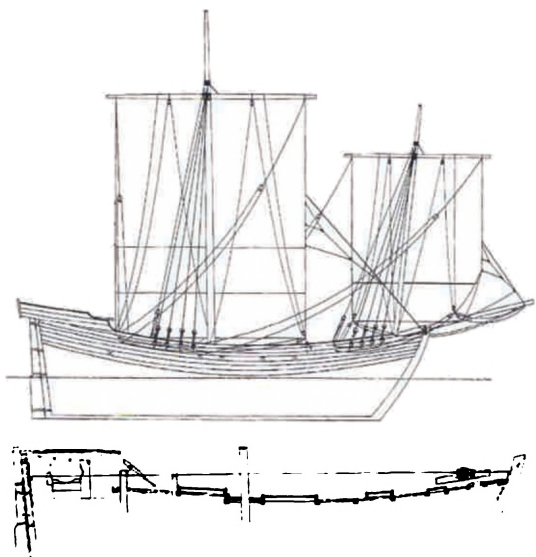
Foto: Middelaldercentret, Nykøbing Falster

The reconstructed two-masted Bredfjed skuta SOPHIE sailing.

Photo: The Medieval Centre, Nykøbing Falster

det åbne lastrum kom ind i gennem døre. Forude var kabysen med aftræk gennem dækket og formentlig også stuverum for ankertov m.v. og agterude lå mandskabslugaret med to køjer og diverse skabe og bænke, samt sejlkøje. Sejlbjælken var den bjælke midtskibs, som støttede masten og her var fartøjets største bredde. Masten stod i en mastefisk på kølen.¹⁴ En episode i den islandske bøsseskytte Jon Olafssons erindringer bekræfter ovenstående. Efter en god mortensaften i 1615 i venners lag

14 Landsarkivet f. Fyn, Faaborg Raadstuebog, 1672, folio 76.



Rekonstruktion af Stinesmindeskuden.
tegning: Morten Gøthche

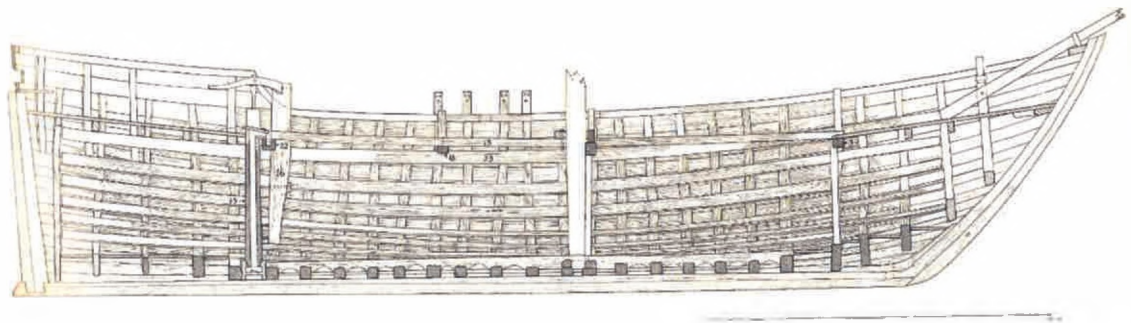
Reconstruction of the Stinesminde skuta.
Drawing: Morten Gøthche

fulgtes han med en islandsk student hjemad: "Paa Hjemvejen kom vi ved Stranden til den Gaard som hedder "Lækkerbiskken". Der i Nærheden gik Lyset i Lygten ud og i Mørket kunne vi ikke se hvor Vejen gik langs Stranden, hvorfor Finn, som havde gaaet lidt til Siden ikke vidste af nogen Ting før han faldt ned i en Skude lige til Kølen, da den var uden Dæk. Der kom han til at ligge mellem store Sten, men den gode Gud skaanede ham, saa han ikke kom til Skade ... Skipperen, som laa agterude i sin Kahyt, vaagnede og blev underlig til mode, thi han troede vi var ganske andre Folk".

De ældste skuder var uden dæk, men i løbet af 1600-tallet fik de fleste dæk. De gamle åbne

skuder var dog stadig i brug i sidste halvdel af århundredet. I 1677-1679 indsendtes i forbindelse med krigen og militære transporter oplysninger om de forskellige byers skibsrum og indberetningerne giver spredte oplysninger om skuderne.¹⁵ I Aalborg meldtes tilbage at der var 18 fartøjer i tolddistriktet. Det bemærkelsesværdige er, at der skelnes mellem skuder og åbne skuder. Af de første var der 11 stykker og af de sidste 3. Anders Simonsen af Løgstør havde en åben skude 9 læster som kunne medføre 14 heste. I Hobro angives en 18 læster skude som kan føre 120 mand, men den har "ingen foring (dvs garnering) og ikkun halv overløb (dæk)". Fra Randers by anføres blandt fartøjerne: "1 gl. klinch skude dregtig 9 lester tilhørende skipper Jens Nielsen og salig Michel Larsens enke". Ud fra bemærkningen må det formodes at klinkbygning af skuder på dette tidspunkt har været ualmindelig. I Ebeltoft bruger man ligefrem betegnelsen "klincher skude". Til gengæld nævnes i Svendborg: "Erik Jensen en kravel skude drægtig 6 lester". Om en anden skude hedder det: "1 skude dregtig 14 lester tilhører skipper Niels Andersen på Sejro og Jens Pedersen Vintermølle her udi Randers som er ubrugelig indtil den bliver repareret på sejl og redskab item en ny store mast, saasom den gamle er aflagt og borttaget". Ud fra de skriftlige kilder kan det konstateres, at 1600-tallets skuder var et eller tomastede. Et stort problem for tolderne og dermed kronen var de mange såkaldte ulovlige havne, hvor

15 Rigsarkivet, Generalkrigskommissariatet 1675-1809. Generalfortegnelse over skibe i Danmark og Hertugdømmerne 1677-1679.



Rekonstruktion af Kalmarskuden.

Tegning: Harald Åkerlund

Reconstruction of the Kalmar skuta.

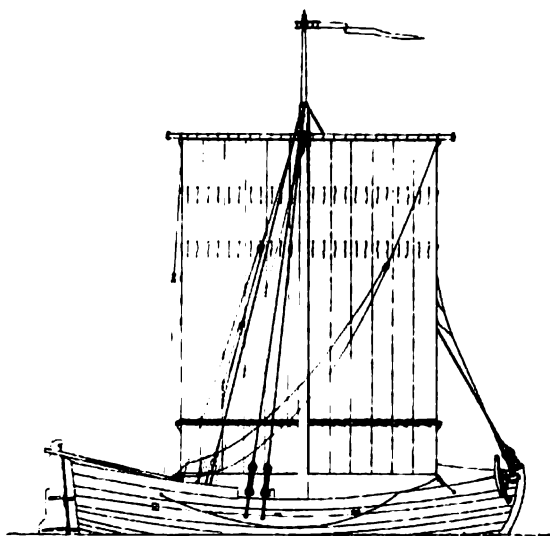
Drawing: Harald Åkerlund

skipperne søgte at unddrage sig told og havnepenge. Men til at stoppe den slags ulovligheder fra skudeskippernes side, havde man et probat middel. I Gåbensø på Falster gav dronning Sophie i nov. 1595 besked om at stoppe den ulovlige skudedefart ved at borttage skudernes sejl og ror fra de formastelige skippere.

Nybygning af skuder skete lokalt. Fra Rudkøbing anføres: “Nok (desuden) haver forne Christian Bartram en ny skude, som ikkun er det bare skrog, som der nys er kommen fra bankestokken og hverken master eller udhaling er endnu kommet til”. Hans Hornemann i Næstved skrev: “For to år siden lod jeg bygge min skude her for byen, dog siden denne bedrøvelige krig er påkommet har jeg ingen rejser dermed gjort og haver af den årsag, at jeg intet haver, tøvet at eventyre skuden med godset som mine bedste midler ... ellers er min skude 26 alen lang (16,45 m), 16 fod bred (10,12 m) og 3 1/4 alen høj (2,05 m), drægtig 24 eller 25 læster, men er bygget skarp på sejladsen, stikker med sin fulde last 10 fod og når den er ledig 6 fod “. Skuders drægtighed blev målt i København og læstetallet brændt ind i sejlbjælken. I Næstved

omtales derfor en skude brændt for 12 læster. Skrogets byggemateriale var eg, men skuder bygget af fyrretræ forekom: “*Skipper Søfren Andersen haver en skude som er en fyrblæss drægtig 10 lester, hedder det fra Svendborg. Dybgangen for en skude var f.eks. for en 14 lester skude 8 fod (2,53 m), en 10 lester ditto 7 fod (2,21 m) og en 6 lester 6 fod (1,92 m)*”. Skuderne havde garnering. Fra Odense meldes om en skude, som havde en gammel garnering, som skipperen måtte lade “*fliche och stoppe*” inden der kom korn i. Fra samme by meldes om skuden “ST. ANNE” 12 lester hvor garneringen mestendels er “*istøckertraaden*” af heste og skal fornys.

Ankre og solide ankertove var uundværlige også for skuder. Jens Pedersen i Odense førte en skude ladet med korn fra Kerteminde og agtede sig til Norge men mistede sit anker i en storm på Kerteminde red. Han løb så med sin ladning til Nyborg og lagde sig ind i Slipshavn. Her lå andre skuder, bl.a. en fra Fredericia som agtede sig til Wismar, men på grund af vintrens strengthed lå i Slipshavn, som var en fortræffelig naturhavn. Når skuderne var tomme



Rekonstruktion af Klimskuden.

Tegning: Morten Gøthche

Reconstruction of the Klim skuta.

Drawing: Morten Gøthche

og ventede fragt lå de for anker ud for byen. Skuderne i Ebeltoft lå i vigen. Om en skude fra Nysted skrives: Den kan føre 50 mand, men ingen heste, til den findes ikke anker, ingen storsejl eller båd. Båden var en nødvendighed for skuderne, en betingelse for at komme i land og eneste redningsmiddel hvis skuden sank. Besætningen på en skude målt til 12 læster var skipper, to bådsmand og en dreng. En skude målt til 4 læster førtes af skipper, bådsmand og dreng. En gammel Svendborgskude på 6 læster var på rejse til København, men på grund af havari på mast og sejl måtte den begive sig tilbage igen. Besætningen var en skipper, en gammel mand og en dreng.

Der blev lastet og losset fra skibsbroen, men små skuder kunne også lastes og losses på stranden med godt vejr. De skuder som sejlede på Norge fra kystpladser i Thy og Vendsyssel og fragtede trælast og korn måtte ofte drages på land. Fra toldereren i Hjørring hedder det 1667: *“De slæber deres skuder som en fiskerbåd på den tørre strand, hvortil skal bruges 16 a 18 karle, når de skal have dem ind eller ud”*.¹⁶ Skuderne havde i øvrigt nederst i stævnen et hul, som man kunne fæstne landdragnetstøvet i, når de skulle landsættes. De åbne skuder var velegnet til at fragte levende kvæg, samt heste og folk, og blev derfor også brugt i færgefarten. Derimod var andre skuder uegnede til den slags f.eks. havde Laurids Tommesen ved Sønderborg en skude drægtig 22 læster, bygget med *“købmandsluger, bedst bekvemmet til at føre folk eller korn”*. På Sejro var 7 skuder som alene brugtes til fart på Jylland – Mariager Fjord formentlig – efter kalk. Fra Nykøbing Mors indberettes bl.a. om to gamle vragskuder, d.v.s. skuder brugt til drivgarnsfiskeriet efter sild i Limfjorden. Skuderne blev lagt i vinterhavn dér hvor naturforholdene var gunstige. Det kunne undertiden være langt hjemmefra som f.eks. de fire Læssøskuder, der i 1678 lå i vinterhavn ud for Nykøbing Mors. I Sæby lå til gengæld flere skuder fra Løgstør. En del havde ligget 2-3-eller 4 vintre på grund af krigen og mangel på folk og var om sommeren fulde af vand, så de ikke var brugbare til kongens tjeneste. *Danske Lov* 4 bog-3 kapitel-artikel 21 gi-

¹⁶ Sandskude, artikel af Poul Christensen i *Historisk årbog for Thy og Mors*, 1973, side 423-434

ver endnu en oplysning om skudernes brug. Det hedder: *“Kommer noget Skib paa Grunden og Skipperen kand bekomme Skuder och Pramme at losse Godset udi, og lætte Skibet af Grunden ...”*

En gennemgang af fortegnelserne fra 1677-1679 viser at skuderne stadig var dominerende. Der var dog tilkommet nye typer som smakke og galiot, begge af nederlandsk oprindelse. Billedet var meget forskelligt fra by til by. I Ebeltøft dominerede skuderne, idet byens fartøjer talte 1 krejert og 24 skuder og i Kersteminde var 10 skuder hjemmehørende. Oppe i Skagen fandtes ikke en eneste skude, men kun små jagter mellem 4 og 1,5 læster – i alt 11 stykker. Det anføres, at fire jagter med deres fiskeladning var borttagne af svenske kaperer under krigen. I Vadehavet var smakker almindelige. Ribe havde 3 smakker og Varde 2 smakker, en kag, 3 skuder og 2 både. På samme måde skiller overfartsbyerne Nyborg og Korsør sig ud ved at have mange postgalioter, færgesmakker, galioter, smakker og jagter og kun få skuder. Om 5 langlandske skuder, 1 galiot, 1 smakke og 2 jagter samt en båd anføres at man ikke kan angive hvor mange heste eller folk de kan medtage, da de aldrig tilforn dermed havde været befragtet. Et udsagn som næppe ville holde for en nærmere undersøgelse, for de mindre fartøjer blev utvivlsomt flittigt brugt i færgefart på Tåsinge og Svendborg.

Også kongen anvendte skuder. Under den skånske krig befragtedes mange skuder og nogle blev endda lejet til flådens brug. Det gjaldt f.eks. fire meget store skuder fra byen Stolpe i Pommern. De målte alle omkring 60 læster og blev bemanded med kongens folk. Besætning

gen var 12 mand, nemlig skipper, styrmand, tømmermand og 9 matroser. Skuderne måtte repareres og af regnskabet fremgår, at der var en aflåselig hytte og en kabys om bord, at man brugte kompas og timeglas, at kabyssen havde en kobberkedel, kobberpote og ildtang, at der var indrettet aflåselige kistebænke i skuden, at man havde bluslanterne og håndlygter, at man havde en pumpe og desuden øsekar, og at i alt fald to af skuderne havde mesanmast. Disse skuders størrelse taget i betragtning er der formentlig tale om store tremastede flodfartøjer, der blev brugt i de mecklenburg-pommerske Haff-områder. Grundet deres lighed med danske skuder er de blevet rubriceret som skuder. Hvilke transportopgaver søetaten har brugt dem til er uklart.¹⁷

Opgørelsen for kongens egen by bekræfter skudernes dominans under Skånske krig.

København januar 1678:

Skibe	27
Krejere	7
Skuder	60
Galioter	16
Jagter	3
Ukendte	3

Claus Møinichsen har i 1686-88 malet et oliemaleri af den danske landgangsflåde i 1676 på vej mod Rå lidt syd for Helsingborg. Der over-

¹⁷ Rigsarkivet. Generalkommissariatet (Søetaten), Diverse dokumenter ang. leje, reparationer og andre omkostninger vedr. 4 skuder fra Stolpe (ved Anklam på Peenefloeden) 1676-1679. De tre master i et fartøj benævnes almindeligvis set forfra fokkemast, stormast og mesanmast.



Claus Møinichsens oliemaleri af den danske landgangsflåde ved Rå 1676. Møinichen var født i København ca. 1660 og malede 1686-1688 en række oliemalerier med scener fra Skånske krig (1675-79) til audiensgemakket på Frederiksborg Slot.

Foto: Lennart Larsen, Det Nationalhistoriske Museum, Frederiksborg



The oil painting by Claus Møinichsen depicts the Danish fleet ready for a landing operation at Rå, Sweden in 1676. Møinichen was born in Copenhagen around 1660. From 1686 to 1688 he completed a number of oil paintings with scenes of the war between Denmark and Sweden in 1675-79, intended for the reception chamber at Frederiksborg Castle.

Photo: Lennert Larsen, The Museum of National History, Frederiksborg



Skude, oliemaleri på urskive i Vester Vandet kirke i Nordjylland

Foto: Vester Vandet Kirke

Skuta. Oil painting on a clock dial in the church of Vester Vandet in northern Jutland.

Photo: The church of Vester Vandet

førtes 15.000 mand på 314 fartøjer. Fartøjerne er ikke særligt detaljeret gengivet, men de ses under sejl og det er muligt at skelne forskellige fartøjstyper. Forrest løber de store orlogsskibe og derefter følger de mange handelsfartøjer som blev benyttet. Gaffelriggede og smakkeriggede fartøjer ses – det er bojerter, galioter, smakker og jagter – men de råsejlsriggede fartøjer dominerer. De er næsten alle tremastede med et latinersejl på mesanmasten. En del af disse råsejlere har agterspejl og kastel og må tolkes som små krejere. Andre har tydeligvis agterstævn med hængt ror og må anses for at være datidens skuder. Hvis billedet taler sandt, så var skuderne i sidste halvdel af 1600-tallet altså tremastede. Bagerst i flåden kommer rofartøjerne, både af forskellig størrelse.

Skudens kendetegn kan opsummeres således: Oprindeligt et klinkbygget senere kraelbygget, fartøj med spanter. Skroget var kølbygget med to stævne, en ret agterstævn med hængt ror og en let krum udfaldende forstævn. Fartøjet blev styret med rorpind. Skuden havde ikke fuldt dæk, men var åben midtskibs, med rum for og agter. I løbet af 1600-tallet fik skuden dæk. Sejlføring var oprindeligt en mast med enkelt råsejl, senere to master med hver et råsejl og til sidst tre master med råsejl på de to forreste og et latinersejl på masten agterude.

Ikonografiske kilder og arkæologiske fund

I Norden findes ikke fra 1600-tallet kobberstik med typologiske rækker af fartøjsgengivelser, som de kendes fra Nederlandene og i de følgende århundreder også i Norden – f.eks. svenskeren af Chapmans: *Architectura Navalis Mercatoria* fra 1768. Imidlertid optræder på samtidens søkort og byprospekter gengivelser af fartøjer som har skudens karakteristika. I kobberstikket *Hafnia Metropolis* fra 1611 ses et fartøj med dæk for og agter samt en pælemast med råsejl (se side 8). Fartøjet må tolkes som en lille skude under sejl i havnen. Man bemærker den rette agterstævn, hvorpå roret hænger. På et prospekt af Kronborg fra Braunius og Hogenbergs store værk om Europas byer, *Civitatis Orbis Terrarum*, trykt i Amsterdam 1572-1618, (se side 9), ses et etmastet fartøj ved skibsbroen. Det har råsejl og en pælemast og et forhøjet halvdæk agter, som giver bedre plads i kahytten. Et andet prospekt af København, udført 1650 af den hollandske kobberstikker Hugo Allard, (se side 9), viser et

etmastet fartøj med pælemast, råsejl, ret agterstævn og uden dæk.

Skuderne kunne som anført også være tomastede og de kunne have dæk. Det bedste billede af en dansk skude er nok at finde på et oliemaleri af Kronborg fra omkring 1620 tilskrevet hollænderen Hendrick Vroom. Denne skude løber sydpå i Sundet med en last af levende kreaturer (se side 10). Det er et klinkbygget, bredmavet fartøj med krum forstævn og ret agterstævn og et flagspil med dannebrog sat på rorhovedet. Der er ikke dæk men agter et halvdæk, hvorpå rorgængerer står. Fartøjet har to pælemaster, som står staget fremover, dvs. peger skråt fremad, begge er med råsejl og forrest et kort bovspryd. Den tomastede skude genfindes på Hugo Allards kobberstik af København, udført 1650 og her ses skuden at have dæk (se side 11).

Flere af de vrage, som igennem de sidste hundrede år er blevet fundet og opmålt, bekræfter skudens eksistens. På Lolland, hvor skuderne, som vi har erfaret ovenfor var talrige, er i det som engang var Rødby Fjord fundet et vrage. Bredfjedsvrage kaldes det efter fundstedet (se side 14). Fartøjet er 13 m. langt og 5 m. bredt og bygget med klinkede bord på spanter af egetræ. De dendrokronologiske prøver viser, at fartøjet er søsat omkring år 1600. Fartøjet har de karaktertræk som kendetegner en skude. Bredfjeds skuden har været tomastet med to råsejl og med dæk. Der er lavet en rekonstruktion af skrog og rigning, og på Fejø har man desuden bygget det rekonstruerede

fartøj i fuld skala.¹⁸ SOPHIE, som rekonstruktionen er døbt efter enkedronningen på Nykøbing Slot, kan i dag ses på Middelaldercentret ved Nykøbing Falster (se side 15).

I Mariager Fjord ud for lokaliteten Stinesminde blev fundet et vrage, der også har skudens særpræg. Dette vrage er velbevaret og 20 meter langt, 5,9 m. bredt og 2,7 m. dybt. Til forskel fra Bredfjeds skuden er Stinesmindes skuden kravelbygget, dvs. plankerne ligger kant mod kant, men også denne skude er tomastet med råsejl. Den har heldæk og fire dæksluger, agterude er kahytten anbragt i en overbygning, (se side 16). Dateringen sættes til ca. 1640.¹⁹

Endnu et veldokumenteret vrage af skudetypen fandt man i Kalmar, da man i 1932-34 tørlagde slotsfjorden i forbindelse med restaurering af Kalmar Slot. Ved den lejlighed dukkede en række vrage op. Et af dem, vrage nr. V, har samme fremtoning som ovennævnte vrage og må tolkes som en 1500-tals skude. Skrogets længde er 13,5 m., bredden 5,6 m. og dybden 2,4 m. Skroget var klinkbygget med to stævne – forstævnen udfaldende og agterstævnen ret. Kalmars skuden har været etmastet (se side 17). Vraget er dateret til før 1570-erne.²⁰

I 1976 blev et vrage fundet på Vestkysten ved Klim Strand. Vraget er nu omdøbt til Pedersbækvrage. Lidt over halvdelen af vraget var bevaret og det blev opmålt og en rekon-

18 Skibsbyggeri og søfart i renæssancen, *Maritim Kontakt* 2006

19 Morten Gøthche: *Stinesmindeskibet, et vrage fra renæssancen*, Hikuin 18, s. 149-179, Højbjerg 1991

20 Harald Åkerlund: *Fartygsfunden i den forna hamnen i Kalmar*, Uppsala 1951, s.68-80.

Københavns fartøjer

Fartøjstype	1717	Læster	1727	Læster
Skibe	27	1263	25	1472
Krejerter	37	751	15	309
Galioter	64	1064,5	34	604
Skuder	17	192,5	1	14
Jagter	29	195,5	29	160,5
Smakker	2	43	1	19
Færger	4	7,5	3	10,5
Hukkerter			1	42
Tjalker			1	14

struktionstegning udarbejdet, (se side 18). Der er tale om et klinkbygget fartøj af eg, ca. 11 m langt, med dæk og kahyt agter— en sandskude, som ifølge dendrokronologisk datering er bygget af norsk træ mellem 1660 og 1674.²¹ Der er på centret Han Herreds Havbåde bygget en rekonstruktionsmodel.

Skuderne går af brug

Skuden var i 1600-tallet det mest benyttede fartøj i indenrigsfarten. Dens fordele var mange. Den kunne takket være sin ringe dybgang tage sig frem overalt i de grunde danske farvande, den var med sin køl og sin bredde en god sejler med stor stabilitet, den var velegnet til de mindre laster, som man havde i datiden og derfor økonomisk i drift, den kunne byg-

ges lokalt og med forhåndenværende materiale, oftest eg. Den havde en enkel rigning som var nem at håndtere. Besætningen var lille: 2-5 mand. Som alle andre fartøjer var skuden under løbende forbedring og forandring. Med to master blev den lettere at få på ny halse og lettere at rebe med tiltagende vindstyrke og med krav om større lasteevne blev skuderne større og de blev forsynet med tre master og som noget nyt et latinersejl agterude, hvorved den kunne sejle højere til vinden.

Hvornår gik skuderne af brug? Det skete inden for en menneskealder i 1700-tallets begyndelse. Albert Olsen giver i *Danmarks Søfart* tal for Københavns fartøjer (se tabellen herover).

På før omtalte af Chapmans kobberstukne tavler fra 1768 af datidens handelsskibe findes ingen gengivelse af en skude.

Skuden blev i første halvdel af 1700-tallet erstattet af jagten og galioten. I øvrigt var skuden ikke det eneste fartøj som gik af brug. Det gjorde bojerten og krejerten også. Helt for-

21 *Se Hilsen fra søens folk*, Maritim Kontakt XXIV, Morten Gøthche: Fra skude til slup, s. 100. Der findes flere vrage som muligvis er skuder. Sebbesundvraget fra ca. 1600, Aggersundvraget og vraget i Genner Bugt. Ved Amager Strandpark blev i 2004 fundet et vrage af et mindre fartøj fra ca.1560-1570.

svandt skuden dog ikke. På handelspladserne ved stranden i Thy og Vendsyssel holdt man fast i skuden, fordi den var velegnet til landsætning på den åbne kyst. Vester Vandet kirke har et ur med billedet af et fartøj (se side 22). Uret blev foræret kirken i 1754 af en kreds af lokale skudeskipper, så mon ikke vi ser en sandskude? Billedet er ikke detaljeret, men fartøjet er med krum udfaldende stævn, bred bov og synes at være uden dæk midtskibs. Rigningen er som på de sene skuder tremastet med råsejl på de to forreste master og et latinersejl på mesanmasten. Handlen fra kystpladserne til Norge ophørte i begyndelsen af 1800-tallet. I brødrene Stibolts tegningssamling af alle slags *Skibe, Fartøyer, Baade og Joller* fra 1768 gengives en skude agtenfra. Det er en ringe tegning, men fartøjet ses at være tremastet med råsejl på de to forreste og et mesangaffelsejl.²² I Koefoeds store *Danske Søordbog* fra slutningen af 1700-tallet nævnes skuden overhovedet ikke.²³ Skuden var de facto ude af billedet og blev en lidt nedsættende fællesbetegnelse for gamle fartøjer.

Hvorfor forsvandt skuderne? Kilderne er tavse også på det punkt. Der var givetvis mange årsager. Men ser man på dens afløser, så er det påfaldende, at disse var forsynet med en rigning med smakkesejl eller gaffelsejl samt stagfok – sejladmæssigt en forbedring i forhold til skudens råsejl. Råsejlet holdt sig en tid

lang på de større skibe, i 1800-tallets brigger, men blev også i disse skibe efterhånden erstattet af gaffelsejl. En anden forskel var drægtigheden – skudens spidse facon imod stævnene gav mindre plads end galiotens mere kasseformede skrog og jagtens spejlbyggede agterskib.

Skudens oprindelse

Vi kan fastslå hvornår omtrent skuden som fartøjstype gik af brug. Et andet spørgsmål er: Hvornår og hvor opstod skuden? Svaret kræver omfattende undersøgelser, så her skal kun antydes et svar.

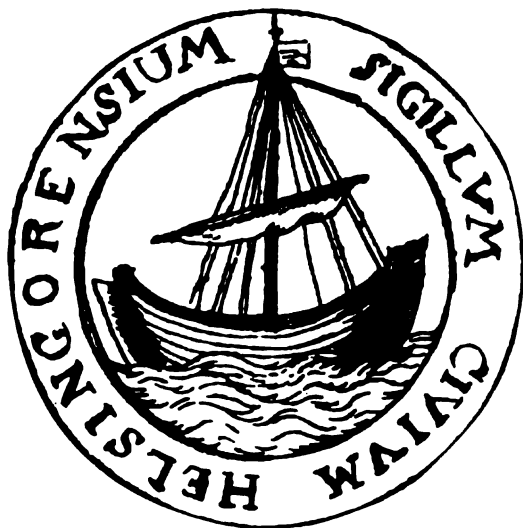
I 1500-tallet var skuden velkendt. I Christian den III's rentemesteregnskaber forekommer skuden to gange i 1557-1558. Begge gange i forbindelse med afregning for fragter. Den 10. juni 1512 skrev Christian d. II til lensmanden på Københavns Slot Eske Bilde: "*Wig bede gerne atw vilt fly oss enn skwdhed fwldt med kalckesteen ther viidh Saltholmen meth thet allerførste....*"²⁴ Og 1500-tallets skude er afbildet i Helsingør Bys segl dateret 1498 (se side 26). Man bemærker pælemasten med vant og stag, det klinkbyggede skrog samt den rette agterstævn med det hængte ror.

I 1400-tallet forekom skuden også. Fra ca. 1470 findes en vedtægt vedr. stettinernes forhold på Dragørlejet, heraf fremgår at skuder blev brugt ved fiskeriet. På middelalder platysk hedder det schute. I §26 kan man læse: "*Vortmehr schal ock nene schute manck den pramen ligger, und ok scholen nene schuten leichten sonder de pramkerles by einer lodigen march.*"

22 Se Jeppesen og Lorentzen: "To skibstegnere fra 1700-tallet", artikel i *Maritim Kontakt* 12, 1988.

23 Ordbogen er udgivet af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg i serien *Søhistoriske Skrifter* som nr. XVII, i 1993

24 Se Kbhvn. Diplom. VI. 7.



Helsingørs bysegl 1498.
Foto: Helsingør Kommunes Museer

The seal of the city of Elsinore, 1498.
Photo: Municipal Museums of Elsinore

§ 27: *Vortmehr so schal nene schute gevestet werden an de anderen, averst ein jeder schal sulven sin anker setten; ock scholen se nene wege tholeggen edder beslan.*²⁵ De fartøjer som benyttedes i forbindelse med fiskeriet ved Øresundslejerne var skibe, skuder og pramme.

I dokumenter fra 1300-tallet forekommer flere omtaler af skuder. I en reces fra hansedagen i Lübeck d. 1. marts 1394 anføres i en

25 Chr. Nicolaisen: *Amagers historie*, Bd. 1, s.133 ff. Note vedr. Stettinernes Forhold paa Dragørlejet, DHF 1981. Ydermere skal ej heller nogen skude ligge mellem prammene, og ej heller skal en skude laste, det skal derimod pramkarlene for tilbørlig betaling. – Desuden skal ingen skude ligge fastgjort til en anden, men hver skude skal selv sætte sit anker, ej heller skal de lægge til uden forlov.

beslutning om at sende en hanseatisk flåde til Øresund: *“Also dat de van Lubeke scholen utmarcken vi coggen gemannet mit guden wepeneren dat ist o vorstande c gewapent in eneme iewlken coggen und to iewelkeme coggen scholen wesen i schute und i snicke ...”*²⁶ At der er tale om fartøjstyper bekræftes af at byen Kampen i Nederlandene skal stille med 2 kogger og “4 rynschepen” – dvs. Rhinskibe. I 1380 omtaler et dokument fra Dalby kloster “scutæ” og et testamente fra 1377 på vegne af Trugillus Olavi nævner også ordet “skutæ”.²⁷

Med hensyn til middelalderlige skudevrag, så forekommer de også. I det der engang var Bøtø nor på Falster fandt man i 1988 ved Gedesby et velbevaret vrage som blev udgravet, opmålt og rekonstrueret. Dendrokronologiske prøver viser at byggeåret ligger mellem 1320 og 1350. Fartøjet var 12,5 m langt, klinkbygget, med ret agterstævn og udfaldende forstævn, bredden var 5 m og fartøjet har haft en mast. Det har været åbent, dog tyder naglehuller i agterskibet på, at der har været et dæk eller en platform agterude.²⁸ Der er lavet en kopi af det rekonstruerede fartøj og gennem en år-

26 *Diplomatarium danicum* 4.rk,bd v, 1393-1395, s. 143. Teksten findes på dansk i 4 række, bind: “At de fra Lübeck skal udruste 6 kogger, bemanded med gode krigere således at forstå 100 bevæbnede på hver kogge og til hver enkelt kogge skal der være en skude og en snekke ...”

27 Se Langebek: *Scriptores* bd. VII, s. 464 Item emit quandam nauem dicitur scutæ pro L marcis puri pro ceteris instrumentis dicte navis. Samt Kr. Erslev: *Testamenter fra middelalderen*. s. 146. Item delictæ consorti mee x marchas puri cum nave dicta skutæ.

28 Vraget publiceret af Jan Bill i *Nationalmuseets Arbejdsmark* 1991, s.188-198

række foretaget sejladsobservationer som viser, at Gedesbyskuden er velsejlende, koven-der eller stagvender lige godt og med sin bre-
de facon bjærger sig vel i søen. Kopien hedder
AGNETE og er bygget for Middelaldercentret
ved Nykøbing F. og søsat i 1995.

Fra midten af 1200-årene findes blandt vragene fundet ved Kalmar et skudeliggende fartøj. Det er vrage I. Det bedst bevarede af alle vragene ved Kalmar Slot, et lille fartøj, godt 11 m langt, 4,5 m bredt og omkring 2 meter dybt. Skroget er jernklinket og spantebygget. Der var spor af dæk for og agter, men intet dæk midtskibs. Forstævnen var let krum og udfaldende, mens agterstævnen var ret og let udfaldende og med ror. Bemærkelsesværdigt er det at sejlbjælken og to andre bjælker var ført igennem øverste bord. Derover lå to skvætbord, dvs. bord opsat over lønningen. En række lavere siddende bjælker har også været gennemstukne, men bordene er omhyggeligt lukket, hvilket kunne antyde at konstruktionen var svær at holde tæt. Det ses at fartøjet kun har haft en mast, som antages at have været en pælemast med et råsejl. Desuden fandtes en spiltromle om bord. Dette fartøj er rekonstrueret og i 1995 byggede Marinemuseet i Karlskrona en kopi af skuden i fuld skala (se side 28). Den kan ses i Kalmar havn. Et jævnaldrende skudevrag findes på Falsterbo Museum. Det drejer sig om et ca. 13 meter langt klinkbygget fartøj, bygget i eg på eg og fundet i stranden ud for museet i 1932. En dendrokronologisk undersøgelse udført af Nationalmuseet godtgør at fartøjet er bygget omkring 1265.



Rekonstruktionen af Gedesbyskuden, AGNETE, under sejl.

Foto: Middelaldercentret, Nykøbing Falster

The reconstruction of the Gedesby skuta, AGNETE, sailing.

Photo: The Medieval Centre, Nykøbing Falster



Rekonstruktion af Kalmarskuden i havnen i Kalmar.

Foto: Kalmar Turistbyrå

Reconstruction of the Kalmar skuta in the harbour of Kalmar.

Photo: Kalmar Turistbyrå

Vi finder også skuden omtalt i de nordiske sagaer. I *Fornmanna sögur* publiceret i København 1829-30 skelnes mellem langskib og skude – skuta, som det hedder på oldnordisk: "... konungr for med 7 langskip ok skuta hit atta ...", og senere i samme tekst: "... hafdi 5 langskip ok skutur 13".²⁹ Skuderne var af forskellig størrelse – nogle omtales som småskutur. Deres anvendelse spændte fra transportskibe, f.eks. omtales en med våben lastet skuta, og til krigsbrug. Eigils saga nævner: "... hafdi skutu ok a 30 manna og Asmundr hafdi skutu ok a nærr 30 manna, ok vel vapnadir". En rodrarskuta blev anvendt til færgbrug og fiskeri.

Blandt de islandske håndskrifter findes i Snorre Sturlasons yngre Edda såkaldte thulur, ordremser fra 1200-tallet. De brugtes i forbindelse med skjaldedigting og til faktisk indlæring. Flere ordremser behandler skibe og skibsdeler og en thulur hedder "Skipa heiti". Heri omtales de forskellige skibstyper. Remsens første strofe oversat til dansk lyder: "Nu skal jeg sige hvad skibene hedder: Ark, æring, askeskip, sæderummer, skeid (langskib), **skude**, skib og *Skibladnir*, nór (færge), *Nagelfar*, snipe, snekke. De kursiverede tolkes som skibsnavne og har sikkert en mnemoteknisk forklaring. En anden ordremse hedder "Heiti a skipi" og her optræder ordet "skutr".³⁰

29 Hjalmar Falk: *Fornnordisk sjöfart*, oversat til svensk og udgivet af Båtdokgruppen 1995. Falk, der var norsk sprogforsker, publicerede sine studier i 1912 i det tyske tidsskrift *Wörter und Sachen*. Se side 114 f.

30 Gösta Bågenholm: *Ett medeltida sjöleksikon från Island*, Båtdokgruppen, Skärhamn 2002.

På baggrund af de mange belæg for ordet skuta/skude må det antages, at skuden er af nordisk oprindelse og ikke nederlandsk eller tysk. Den teknologiske udvikling i Norden var især i 15- og 1600-tallet præget af nederlandske innovationer, hvilket også satte sig varige spor i den maritime sprogbrug. Men ordet "schuit" må, jævnfør ovenstående, ses som et nederlandsk lån fra oldnordisk. Første gang scuta forekommer i det flamske er 1163, mens det oldnordiske skuta er af ældre dato.³¹ At ordet skuta, schuit, schute beskriver samme fartøj er der enighed om, men sprogforskerne er uenige om ordet skutas oprindelse. Nogle mener at skuta henviser til formen på stævnen, jvfr. skuti – som på islandsk er en fremsprængende klippeafsats. Andre forskere mener at ordet kommer fra skutr, flertal skutur, som tolkes som lukkede rum i henholdsvis for- og agterskib – dvs. stævnrum.³² Den sidste forklaring er den mest lovende, for dermed fremhæves et af skudens oprindelige karakteristiske træk. Det giver også mening i forhold til de andre nordiske fartøjer, som for flertallets vedkommende var åbne.

Angående senmiddelalderens søfart og skuderne er der flere store uafklarede spørgsmål. Betød hansestædernes økonomiske magt og brugen af koggen en markant tilbagegang for dansk skibsbygning og søtransport? Var der tale om et teknologisk brud med den nordi-

31 Falk op. cit. s.116 anfører 900-tallet. Første skriftlige belæg er i *Heimskringla*, se III 327, fra 1130-1140

32 Dette er den nyeste tolkning, fra 1989, af den norske forsker Asgeir Blöndal Magnusson.

ske skibsbygningstradition? Den fortsatte eksistens og udvikling af skuden synes at benægte teorien om et brud. Hansaens indflydelse var stærk i 13- og 1400-tallet, men selv om koggen overtog føringen som det store fragtskib og som krigsfartøj, så forsvandt skuden ikke. Hansaens egne byer gjorde såmænd brug af skuden. Denne fortsatte sammen med båden som det vigtigste mindre fartøj i Østersøen pa-

rallelt med koggens fremgang, ja den overlevede endda koggen med flere hundrede år.

Der er meget mere at efterforske om skuden, men her slutter farten foreløbig i håbet om at den nordiske skude efterhånden sejler ud af de tågebanker, der har skjult den. I den sags tjeneste kunne et nordisk skudetræf for sejlene kopier jo være en god idé, ligesom nybygningen af flere rekonstruerede skuder.

Ole Mortensøn

The long forgotten SKUTA

SUMMARY

It is not rare to observe that words used in everyday life long ago disappear or change their original meaning. Such is the case with the Danish maritime word *skude* – skuta. It is still well known and used either to describe any little old vessel and it has a slightly derogative ring. In literature the word has been used for women of a somewhat voluptuous appearance. The word *skude* is often found in the sources of maritime history, but in maritime history it has been dismissed as a name for a certain type of vessel. In 1919 Henrik Beering Lisberg wrote the first maritime history of Denmark and in his outline of the different types of vessels used in Danish waters the skuta is not mentioned, whereas others such as the *bojort*, the *evrt* and the *smak* are. In his opinion the many names could not be understood as names of actual different vessels in times, when shipbuilding and rigging was so simple and rudimentary! The rebuff of the existence of many different types of vessels in the renaissance has been tenacious and the latest Danish maritime history from 1997, though accepting the existence of different types of vessels, explain the skuta as a category of size and not a specific type. The author of this paper has in his book *Renæssancens fartøjer*, argued that the skuta was a specific type and furthermore was the most popular type of vessel in those days.

The reason why the skuta has been forgotten is that no one has ever described it. It disappeared before the time of the encyclopedias. But this goes for other types as well – e.g. the *krejer*. However the name skuta is to be found in numerous sources of the 17th century – especially in the lists of harbor fees and shipping duties. Looking at these lists it is clear, that the skuta was common in all Danish waters. We find it listed in harbors in the Western Baltic, the Great Belt, the Sound, and the Kattegat and also at the North Sea. The skuta is not the only, but the dominant type. It goes along with the ship

and the boat and occasionally the *bojort* and the *smak* and the *krejer*. From Nyborg, at the Great Belt, the duty lists of 1627, 1628 and 1629 mention skuta, but also the boat and the ship, of which most came from the Netherlands. Looking at Nysted on Lolland, a Danish owned *bojort* is mentioned. In Halland and Blekinge, at this time still belonging to the Danish crown, the lists most frequently mention skuta, and skutas are also arriving from harbors in Northern Germany and Gotland. The skuta seems to be less predominant in the North Sea. It has hard competition from the *smak*, the *krejer*, the *bojort* and the *kog* presumably because of the proximity to the Netherlands, the origin of *bojort* and *smak*. The duty lists usually mention the skipper, the homeport and the measurement in lester (one lester is approx. 2 tons) and sometimes add the cargo. The skutas varies from 2 lester up to 25 lester and would carry all sorts of goods from firewood, timber, bricks, livestock, hides, grain, salted and dried meat and fish to furniture, shoes, hats, beer, wine and they quite often transported the kings soldiers or cavalry.

No description of the skuta has till now been found, but from the written sources it is possible to deduct some characteristics and in engravings and oil paintings we can recognize the type. The skuta was keel- and clinker built, had no deck, but small rooms in the stem and the stern, used for stores and bunks. It had a pole mast and a square sail. The stem wood was convex and the stern wood was straight, leaning a bit aft, and had a hung rudder with a tiller. From this prototype the skuta developed during the 17th century to become a square sails rigged, two masted, carvel-built craft with deck and ended up as a small three masted craft. In the 18th century it disappeared and was finally sailed under the name of sandy skuta from the shores of Northern Jutland to and fro Norway. The skuta is also well documented

in the wrecks, which have been found and excavated in the 20th century. The most important being the Kalmar wrecks, no.1 and 5 (1930's), the Falsterbo wreck (1932), the Gedesby wreck (1985), the Bredfjeds wreck (1993), the Stinesminde wreck (1974) and the Pedersbæks wreck (1976). They cover the period from 1250 to 1700.

Scanty information seems to indicate that the skuta is of Nordic origin. It is mentioned in sources from Iceland from early medieval times and may be dating

back to the 10th century. The skuta has been long forgotten, but now everything seems to indicate it is being reclaimed as the most handy and efficient little vessel in Danish waters and the Baltic, trading for centuries. Replicas of the wrecks of the skuta have been built in Denmark and Sweden and sailing these has proved the vessels to be seaworthy and sturdy and also able to tack as their ancestors the vikingships.

C.P. Baird

“En broget skare”

Danske krigssejlere i Newcastle upon Tyne

I Årbog 2011 fortalte Peter Baird, M.A. (Oxon), historien om sin far, Frithiof Helge Christiansen, som var officer i udeflåden – de danske skibe og sømænd, der sejlede for de allierede mellem 1940 og 1945. F.H. Christiansen døde sammen med alle andre ombordværende på PETER MÆRSK, der blev ramt af en tysk torpedo og sank i Nordatlanten 7. december 1942.

Denne gang, som opfølgning til sin tidligere artikel, beretter han om fire almindelige sømænds oplevelser i udeflåden under krigen, og han beskriver den rolle, som Newcastle upon Tyne i det nordøstlige England spillede som hjemhavn for krigssejlerne. Han diskuterer de følger, som krigstjenesten fik for sømændene efter krigens slutning, og hvordan sømændene følte sig udelukkede og glemte af den danske stat.

When You Go Home,
Tell Them Of Us And Say,
For Your Tomorrow,
We Gave Our Today.¹

John Maxwell Edmonds 1875-1958

¹ Gravskrift på mindesmærket for britiske soldater i Kohima i den nordøstlige del af Indien.

Introduktion

Generelt er kronologien omkring Danmarkshistorien umiddelbart før og under 2. Verdenskrig velkendt: Ikke-angrebspagten med Tyskland 31. maj 1939, Besættelsen 9. april 1940 og som følge heraf 13 danske faldne soldater ved grænsen; efterfulgt af regeringens ordre om at opgive al modstand; samarbejdspolitikken, hvor befolkningens vrede mod tyskerne voksede og ledte til fredelige demonstrationer; dernæst Augustoprøret 1943; samlingsregeringens tilbagetræden 29. august 1943 og tyskernes indførelse af militær undtagelsestilstand; evakueringen af over 7000 jøder til Sverige i oktober 1943; intensiveringen af de hidtil spredte og tilfældige sabotageaktioner under Danmarks Frihedsråds ledelse; og endelig de allieredes befrielse af Danmark 5. maj 1945.²

Modstandsbevægelsen har i Danmark siden krigens slutning været bredt anerkendt og påskønnet i form af sejrparader, mindearrangementer, medaljer, Frihedsmuseet på Esplanaden i København, Mindelunden i Ryvangen,

² Den nyeste udgivelse om Danmarkshistorien på engelsk er, så vidt jeg ved, Knud J.V. Jespersen: *A History of Denmark*, 2. udg., 2011. Se især diskussionen s. 27-30 og 178-179 om Danmark under 2. Verdenskrig.

samt af historikere³, politikere og det danske samfund som helhed. Det er almindeligt kendt, at over 850 medlemmer af modstandsbevægelsen blev dræbt under Besættelsen, og at mange flere blev såret.

Derimod har der i Danmark siden 1945 stort set ikke været bevidsthed om og anerkendelse af det, der med en vis ret kan kaldes "den danske udenrigs-modstandsbevægelse", og i særdeleshed den rolle, de danske sømænd i handelsflåden spillede i forhold til at vinde krigen mod Tyskland, dengang de havde base i byen Newcastle upon Tyne i England, hvis centrum uden overdrivelse mellem 1940 og 1945 blev kaldt "Denmark upon Tyne"⁴. Fra april 1940 til september 1945 var der faktisk 6.300 danskere, som frivilligt sejlede for de allierede i kampen mod Tyskland; i konvojer over Atlanten og gennem Østersøen, i Middelhavet og over Stillehavet, i farvandene ved De Britiske Øers østkyst, og hen imod krigens af-

slutning som bidrag til de allieredes landgang i Italien, Normandiet og Japan. Igennem krigen blev omtrent 280 "danske handelsskibe sænket, og omkring 1850 danske sømænd døde i kampen for Danmarks frihed. Ifølge historikeren Christian Tortzen "[...] var handelsflåden [...] (til hvilken de danske sømænd i England kom til at høre under) [...] i realiteten en skjult militærstyrke [...] det fjerde ben i kronens forsvarsstyrker."⁵

Denne artikel beretter om nogle af de sømænd, hvis historie blev en del af det, der siden blev kendt som udeflåden, og som udgjorde reservemandskabet af danske sømænd (The Danish Pool), der lod sig hverve til at bemane allierede handelsskibe. Artiklen beskriver deres liv, når de befandt sig på land i Newcastle upon Tyne, der af de britiske myndigheder var udpeget som hjemhavn for de danske sømænd, der ankom til Storbritannien efter 1940. Det påstås, at deres oplevelser, mod og patriotisme, som af de allierede blev anerkendt krigen igennem, var på samme niveau som hos dem, der deltog i den danske modstandsbevægelse i hjemlandet; og deres indsats fortjener at blive alment kendt i deres eget land.

Fire af disse mænd var Carlo Andersen, Edmund Petersen, Henrik Jessen og Erik Kraegelund Nielsen.

Carlo Andersen

Kun få – hvis nogen – af de danske sømænd, som pludselig befandt sig i Newcastle efter april 1940, kan være ankommet dertil under

3 Jf. David Lampe: *Hiler's Savage Canary*, 2010.

4 Den vistnok eneste betydningsfulde undtagelse er historikeren Christian Tortzen, som desværre døde 1. september 2012. Beklageligvis er hans største forskningsprojekter *Søfolk og skibe 1939-1945* samt *Krigssejlerne: træk af dansk skibsfarts historie 1939-1945* ikke oversat til engelsk, men på engelsk findes "Danish Merchant Seamen and their Ships in British Service 1940-1945", i: *Britain and Denmark – Political, Economic and Cultural Relations in the 19th and 20th Centuries*, redigeret af Jørgen Sevaldsen og udgivet af Museum Tusulanums Forlag i 2003. Artiklen udgør ryggraden for denne artikel, og jeg skylder stor tak til Tortzens forskning. Modsætningen er Martin Conway og José Gotovich (red.): *Europe in Exile: European Exile Communities in Britain 1940-45*, Berghahn Books i 2001. Bogen behandler landflygtige fra Belgien, Frankrig, Nederlandene, Polen og Tjekkoslovakiet. Danmark er ikke engang nævnt.

5 Op.cit. note (4) s. 294.

mere dramatiske omstændigheder end Carlo Andersen⁶, der stammede fra Aalborg. Carlo havde sejlet, siden han var 14. Han var hyret på S/S ELSE, der sejlede i Middelhavet i de første måneder af 1940, da skibet fik problemer med skibsskruen. Skibet var i dok i Casablanca i Marokko, på det tidspunkt fransk koloni, men da Frankrig blev besat af Tyskland, fik ELSE ikke afrejsetilladelse. Mens Carlo var tilbageholdt i Casablanca, blev han slået ned med en jernstang af en araber, der stjal alle hans værdier og efterlod ham liggende i en blodpøl. Han blev fundet af politiet og bragt bevidstløs til hospitalet.

Efter udskrivelsen fra hospitalet forsøgte han tre gange at flygte fra Casablanca. Ved det første forsøg sejlede han og syv andre skibskammerater ud på Middelhavet i en af redningsbådene fra ELSE, men det oprørte hav tvang dem tilbage i havnen. Senere, denne gang sammen med fire andre sømænd, sejlede han igen ud fra Casablanca, men dårligt vejr tvang deres lille båd omkring 160 km langs kysten, før de blev standset af en destroyer fra det franske Vichy-styre. De ombordværende blev arresteret og sendt tilbage til Casablanca, hvor de blev idømt 15 dages fængsel af nazisterne. De overlevede på to skiver brød om da-

6 Carlo Andersens historie er baseret på et detaljeret spørgeskema, som han udfyldte efter forespørgsel af Inger Batchelor, menighedsrådsformand ved Den Danske Kirke i Newcastle, i 1987. Informationen om de skibe, han sejlede med, stammer fra hans søfartsbog. Carlo Andersen skrev desuden om sine oplevelser i Marokko i artiklen "Flugten fra Marokko" i: J. Hjort (red.): *Den Danske Sømand Under De To Verdenskrige 1914-18 og 1939-45*, Samlerens Forlag, København 1945.

gen og en vandig suppe med to-tre bønner i. Carlos tredje og sidste flugtforsøg involverede tyveri af en redningsbåd fra et belgisk skib. Han og en anden dansker, Jørgen Thomsen, samt to belgiske sømænd fra Antwerpen monterede en ekstra køl, så de kunne sejle båden som en yacht. Det tog ni dage at krydse over fra Marokko til Gibraltar, og undervejs fik de hjælp fra en spansk fiskerbåd, hvis besætning forsynede dem med vand og gav dem retningsanvisninger. Deres proviant bestod hovedsageligt af sardinolie.

I Gibraltar tog Carlo hyre som kok på en britisk olietanker, SAN ZEFERINO, indtil de nåede Free Town i Sierra Leone. Dernæst kom han om bord på en new zealandsk troppe-transport, RANGITATA, der ankom til Liverpool i marts 1942, hvorefter han igen afmønstrede og af de britiske immigrationsmyndigheder blev beordret til at tage til Newcastle og dér tilslutte sig reservemandskabet af danske sømænd. Ved ankomsten blev han stillet over for det gængse valg mellem at sejle for briterne eller arbejde for Skovkommissionen som afløsning for indrullerede britiske mænd i det vigtige arbejde med at skaffe tømmer, blandt andet til krigsformål og afstivning af minegange.

Carlo valgte at vende tilbage til havet og havde efterfølgende hyre på coastere, der be-sejlede ruten mellem Glasgow i Skotland, Blyth nær Newcastle og Cardiff i Syd-wales; en rute, der blev berygtet som *E Boat Alley* på grund af de aktive tyske motortorpedobåde, kendt som E-både. Senere sejlede han i kon-vojer mellem Skotland og Vestafrika, hvor de skibe, han sejlede med, blev angrebet af ubåde.

Han fik malaria, tog endnu en tur på en coaster, der sejlede kul fra Newcastle til kraftværket Barking i Essex. Dernæst blev han hovmester på S/S SVANHOLM, hvor han hjalp med at skaffe forsyninger til de allieredes 8. Armé, da den invaderede Sicilien og Italien; og han arbejdede på S/S HARDICANUTE med at sejle fisk fra Island til England med kul som returfragt, da skibet blev angrebet af tyske flyvere. Ved krigens slutning sejlede han med S/S HARALD, et forsyningskib, som assisterede britiske og allierede tropper under de allieredes landgang i Normandiet på D-dag.

Edmund Bonnano Petersen

En anden ung sømand, der ankom til Newcastle betydeligt senere end Carlo efter sine egne dramatiske og sindsoprivende oplevelser, var Edmund Petersen⁷. Edmund var født i 1926 og tog hyre som kahytsdreng om bord på S/S AXEL CARL, som tilhørte rederiet Heimdal i København. Han var 15 år gammel, da skibet ankom til Korsør i foråret 1941 med en ladning kul fra Hamborg til DSB. I de næste mange måneder sejlede AXEL CARL under tysk kontrol mellem danske og tyske havne og ved en enkelt lejlighed til Rotterdam i det tysk besatte Nederlandene. Både i Rotterdam og Hamborg blev skibet bombet og ramt af maskingeværsalver fra det britiske luftvåben, men uden at lide nævneværdig skade.

I forsommeren 1941 medbragte AXEL CARL en blandet last fra Hamborg til Lenin-grad, da Sovjetunionen på det tidspunkt var Tysklands allierede. Den 20. juni gik sovjetiske agenter om bord og arresterede besætningsmedlemmet Nicolai Krecow, der var født i Sovjetunionen, men som ung var stukket af til Frankrig. Senere var han kommet til Danmark, sejlede på danske skibe og blev gift. Han blev ikke set siden. Den 22. juni 1941 opsagde Hitler pagten med Stalin og invaderede Sovjetunionen i Operation Barbarossa. Da Lenin-grad blev angrebet, mens AXEL CARL stadig lå i havnen, entrede sovjetiske soldater med maskingeværer skibet, arresterede Edmund og resten af besætningen og bragte dem ind til land. Det sidste, de så af AXEL CARL, var, da de danske flag på siden af skibet blev malet over af sovjetiske arbejdere, og Dannebrog blev taget ned og erstattet af hammer og segl.

De næste 18 måneder var Edmund og resten af besætningen fra AXEL CARL krigsfanger i fængsler og koncentrationslejre i forskellige dele af Sovjetunionen. Kosten bestod af en blanding af hirsegrød, kålsuppe, saltet fisk, brød (ofte muggent) og vand. Mændene blev kronraget og sov på træplanker med høfyldte lærredssække som madrasser. De havde konstant lus. I en af lejrene bestod toiletterne af bjælker over et stort hul i jorden, og de blev brugt af op til 200 fanger ad gangen. Tilfælde af tyfus forekom ofte.

Transporten til en fangelejr i Sibirien indebar 12 dages indespærring i en uopvarmet kvægvogn sammen med omkring 60 andre fanger, hvor de rejste over tilsyneladende en-

⁷ Edmund Petersen skrev en biografi om mandskabet på S/S AXEL CARL 1941-1945, privattryk 2004, og jeg har fået venlig adgang til den af hans datter Charlotte Stenholt.



AXEL CARL set fra bagbord. Her arbejdede den 15-årige Edmund Bonnano Petersen i 1941 før han kom til at tilbringe 18 måneder tilbageholdt i Sovjetunionen.

Foto: M/S Museet for Søfart

AXEL CARL seen from the port side. This is the ship on which the 15 year old Edmund Bonnano Petersen served in 1941 before being incarcerated for 18 months in the Soviet Union.

Photo: Maritime Museum of Denmark

deløse stepper i bidende koldt vejr, og sneen trængte ind i vognen gennem sprækkerne. Adskillige fanger døde og blev taget ud og efterladt på stepperne, når toget stoppede.

Ved forskellige lejligheder blev Edmund og hans besætningskammerater forhørt af sovjetiske kommissærer. Selv om de tilbød at sejle for de allierede, fik de at vide, at de blev behandlet som fjender, fordi danske soldater kæmpede sammen med tyskerne mod Sovjetunionen på Østfronten. Otto, et af de andre besætningsmedlemmer, spurgte Edmund: *“Hvad helvede har de gjort derhjemme, siden vi skal være*

*i en [...] krigsfangelejr?”*⁸ Det var Karanda-lejren nær den kinesiske grænse, hvor kosten var særligt ringe, så besætningsmedlemmernes helbred led under det, og der udbrød dysenteri. Et finsk besætningsmedlem, Sjöholm, døde som 34-årig efterfulgt af to danskere, Hans Larsen på samme alder og Frede Christiansen

8 I 2003 udtalte den daværende danske statsminister, Anders Fogh Rasmussen, for første gang offentligt kritik af Danmarks samarbejde med det nazistiske Tyskland som et “moralsk svigt” i sin tale for 60-året for ophøret af den samarbejdende koalitionsregering 1940-1943.

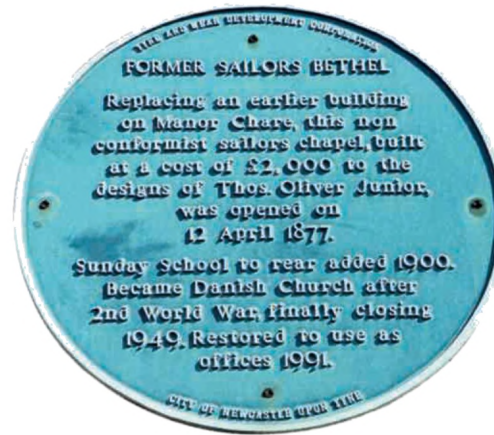


Mindetavle ved St. Nicholas Buildings, som var centrum for de danske søfolk i Newcastle upon Tyne mellem 1940 og 1945. Et billede af bygningerne kan ses i Årbog 2011, s. 47.

Foto: C.P. Baird

Commemorative plaque on the rear wall of the St. Nicholas Buildings which were the focus of the Danish seamen's lives in Newcastle upon Tyne between 1940 and 1945. A photograph of the Buildings can be seen in Årbog 2011, p. 47.

Photo: C.P. Baird



Mindetavle ved sømandskirken tæt ved kajkanten i Newcastle upon Tyne.

Foto: C.P. Baird

Commemorative plaque at the Danish seamen's Bethel or chapel near the quayside in Newcastle upon Tyne.

Photo: C.P. Baird

på 35 år. Alle tre blev begravet side om side på de sibiriske stepper.

Senere i 1942 blev de resterende besætningsmedlemmer bedt om at underskrive et tilsagn om at sejle for de allierede, og da de gjorde det, fik de at vide, at de ville blive overdraget til briterne i Persien, det nuværende Iran. Dette var en dag med "*fantastisk glæde!*" De fik deres pas, som de ikke havde set siden Leningrad, tilbage, og med tog blev de ført til Krasnovidsk ved Det Kaspiske Hav. Undervejs solgte de, på forskellige stationer hvor toget

gjorde holdt, lynlåse fra deres tøj, løse knapper, veste og jakker for at kunne købe mad.

Endelig sejlede de over Det Kaspiske Hav til Baku, hvor de igen blev fængslet i 2½ dage, før de blev løsladt, mødt af den svenske konsul og indlogeret på et førsteklases Intourist Hotel med tjenere i sorte og hvide uniformer. Sengene havde hvide lagner og tæpper, men sømændene var så uvante med al den komfort, at de kun kunne sove på gulvet. Dernæst blev de i Teheran budt velkommen af den britiske øverstbefalende, fik uniformer fra den britiske

hær (der kunne ikke skaffes flådeuniformer), fik morgenmad med varm grød, presset og saltet oksekød fra dåse, spejlæg, brød og te – og så meget, som de ville have. De spillede en fodboldkamp mod britiske soldater og mødte den danske ambassadør og hans kone.

De fik at vide, at der var tre hovedårsager til deres løsladelse fra Sovjetunionen: Fra begyndelsen af deres fangenskab havde de tilbudt at sejle for de allierede; andre danske sømænd havde gjort tilsvarende siden krigens udbrud; og den svenske konsul havde været meget aktiv på deres vegne efter at være blevet kontak- tet af rederiet Heimdals ejere. Desværre blev AXEL CARL's førstestyrmand dræbt i en trafikulykke i Teheran; han var det femte besæt- ningsmedlem, som mistede livet.

Fra Persien krydsede Edmund og hans til- bageværende skibskammerater Det Røde Hav, hvorefter de rejste nordpå gennem Palæstina til Cairo, videre til Alexandria, hvor de blev ind- rulleret i den britiske handelsflåde og mødte andre danske sømænd fra ROBERT MÆRSK, GUDRUN MÆRSK og THUREBY samt an- dre skibe i allieret tjeneste. Edmund selv og omtrent halvdelen af besætningen fra AXEL CARL tog hyre på et norsk motorskib, HER- MELIN, hvor de i mere end et år transporte- rede flybrændstof og tropper fra den britiske 8. armé mellem Alexandria og forskellige havne langs den nordafrikanske kyst; ofte under an- greb af tyske og italienske fly og ubåde. *“Alles nerver var på højkant under de angreb, vi opleve- de. De kom som lyn fra en klar himmel, og vi havde flybrændstof i lastrummet under os. Vi vidste alle, hvad der ville ske [hvis vi blev ramt] – skibet ville*

simpelthen eksplodere[...] Vores nerver blev ud- sat for pres dag og nat!” Sommetider blev mænd trukket ud fra lastrummet, bevidstløse af dam- pe fra brændstoffet under af- og pålæsning.

På det tidspunkt var et sjette besætnings- medlem fra AXEL CARL afgået ved døden; donkeymand Olaf Christian Hansen faldt over bord i Alexandrias havn, da han havde taget hyre som besætningsmedlem på ROBERT MÆRSK, og druknede. Han blev begravet på 8. Armés krigskirkegård i Alexandria.

Gradvist, efterhånden som den tyske krigs- lykke endegyldigt vendte, sejlede HERMELIN i konvojer længere og længere mod vest i Mid- delhavet og nåede til sidst Gibraltar. I juli 1943 deltog HERMELIN i de allieredes invasion af Sicilien, igen med transport af brændstofcon- tainere og tropper fra 8. armé. I august over- værede Edmund i Messina feltmarskal Mont- gomery, der senere ledte Danmarks befrielse, køre gennem byen, mens han vinkede til sine tropper.

Efter endnu flere sejladsere i pendulfart mel- lem Alexandria, Malta, Nordafrika, Sicilien og Italien blev HERMELIN lastet med sækkevis af hasselnødder, hvilket besætningen var lyk- kelige for, fordi de gav ekstra beskyttelse imod torpedoer, og tilsluttede sig en konvoj på 30- 40 skibe fra Gibraltar til England. På det tids- punkt havde de danske skibe fået tilladelse til at hejse Dannebrog: *“Det var et vidunderligt syn at se det danske flag på alle disse skibe. Vi havde hele tiden været kede af, at de danske skibe førte britiske flag!”*

Ved ankomsten til England var alle *“glade og spændte [...] Der var smukt, og det regnede.*

Vi var glade for at mærke regnen [...]. Kørne græssede på markerne. Vi besøgte de engelske pubber [...] vi følte os godt tilpas [...], englænderne var meget gæstfrie og venlige at tale med [...].

Efter at have været på HERMELIN i 17 måneder afmønstrede Edmund i Liverpool og kunne langt om længe rejse til Newcastle for at lade sig indregistrere i The Danish Pool, hvor der var *“en særlig atmosfære blandt de danske og norske sømænd»*.

Efter tre uger tog Edmund hyre på INGER TOFT, der lå for anker ved South Shields ved floden Tyne, og sejlede derefter hovedsageligt i konvojer til og fra Island, men krydsede også ved en enkelt lejlighed Nordatlanten til Canada. Han bød Atlanterhavets storme velkomne, fordi de forhindrede de tyske ubåde i at komme op til overfladen. *“Ellers var der konstant en nervøs stemning”*.

En morgen blev INGER TOFT ramt af en torpedo og brækkede i to dele, og flammer og vand væltede ud af køjerne. Det tog kun sølle 70 sekunder (en britisk fregat, der var følgeskib, tog tid), før skibet sank. Edmund tilbragte to timer i havet, mens han klyngede sig til en planke fra en af skibets luger, før han blev reddet af fregatten. *“Vi blev behandlet vældigt pænt. Vi fik varm te. Vi fik snart varmen igen [...] vi fik det snart bedre.”*

Via Loch Ewe og Edinburgh i Skotland vendte Edmund og de andre overlevende tilbage til Newcastle, hvor de hver modtog £25 fra The Danish Pool som kompensation for mistede ejendele efter torpederingen og yderligere £25 fra penge indsamlet af danskere bosiddende i London. £25 var det gængse beløb

beregnet til menige sømænd; officerer fik en del mere. Hans sidste skib blev S/S ROTA, et køleskib i rutefart mellem London, Belfast i Irland og Glasgow i Skotland. Da han var i land i London, søgte han ly mod de tyske bombefly og V2-raketter i undergrundsstationerne. Da krigen mod Tyskland endte, *“var det fantastisk at være i London på befrielsesdagen. Alle skibene i kaj og langs Themsen tudede med hornene [...] sirenerne lød hele dagen, alle på land var lykkelige. Der var fri øl i pubberne, og de holdt åben indtil de tidlige morgentimer.”*

Som mange andre sømænd i udeflåden og omtrent halvdelen af besætningen fra AXEL CARL vendte Edmund ikke tilbage til Danmark efter krigen. Han var stadig kun 19 år gammel og endnu ikke parat til at slå sig ned. I Blyth fik han hyre på ULLA fra rederiet Lauritzen som en fredelig handelssømand, men han fandt det med tiden svært at være på et skib, der sejlede alene og ikke i konvoj. Indtil da havde han kun kendt til at være krigssejler. Han vendte endegyldigt tilbage til Danmark i sommeren 1948.

Henrik Jessen

En tredje krigssejler, som efterlod sig optegnelser om sine oplevelser under krigen, var Henrik Jessen⁹. Da krigen brød ud i 1939, var han kun 16 år gammel, men han havde allerede hyre på handelsfartøjet BRYNHILD. Da skibet ankom fra Aalborg til Blyth ved Northumber-

⁹ Henrik Jessen: *Diary 1939-45. A View of World War II by a Danish Merchant Navy Seaman on the Atlantic Ocean*, privattryk i 1990'erne.



Bibliotek og læserum i sømændenes klub i St. Nicholas Buildings. Kurér, der var en avis på dansk for de danske søfolk fra 1942 til 1945, bliver læst i for- og baggrunden.

Foto: M/S Museet for Søfart

Library and reading room in the seamen's club in The St. Nicholas Buildings. Copies of the 'Kurér', the Danish language newspaper produced for the Danish seamen between 1942 and 1945, are being read in the background and the foreground.

Photo: Maritime Museum of Denmark

lands kyst i april 1940, fik mandskabet besked om, at Danmark var blevet invaderet. BRYNHILD blev straks konfiskeret af briterne, udstyret med firetommers skibskanoner og maskingeværer, og dernæst sendt ud på konvojsejlds til Canada, hvorfra de vendte tilbage med en last bestående af tømmer og stålplader. På en anden rejse senere i 1940, til Canada, USA, De Vestindiske Øer, Guantanamo og Den Dominikanske Republik, blev skibet strejft af ammunition fra maskingeværer fra en tysk Junker 52-bomber. Kaptajnen fik et

af sine brille og en messingknap på uniformsjakken skudt væk. De eneste andre skader var otte skudhuller i skibets skorsten og et enkelt i et dørpanel. Fire andre skibe i konvojen blev sænket af tyske ubåde.

Da BRYNHILD lagde til kaj i Liverpool på turen tilbage til England, afmønstrede Henrik og blev sendt med tog til Newcastle. Han lod sig registrere ved The Danish Pool i St. Nicholas Buildings og fik hyre som matros på ULLA i North Shields, før skibet tilsluttede sig endnu en konvoj, der mellem december 1940 og ja-



Officerernes spisesal i sømændenes klub. På væggen hænger et fotografi af Winston Churchill og det amerikanske Stars and Stripes. Mange krigssejlere sejlede på amerikanske skibe.

Foto: M/S Museet for Søfart

The officers' dining room in the seamen's club. The photograph on the wall is of Winston Churchill. Note also the Stars and Stripes. A number of "krigssejlere" served on American ships.

Photo: Maritime Museum of Denmark

nuar 1941 skulle hente mere tømmer og stål i Canada. På udrejsen blev fire skibe torpederet, og på hjemrejsen mistede man tre skibe.

Henrik afmønstrede igen, og efter endnu et ophold i Newcastle, indtil pengene begyndte at slippe op, fik han hyre på DAGO II, der sejlede i konvoj til Lagos i Nigeria og retur til Southampton med en last bestående af kakao og jordnødder.

Den næste sejlads med DAGO II var som del af en anden konvoj til Canada efter tømmer, stål og landbrugskemikalier. Tre skibe blev sænket af ubåde på udrejsen, men ingen

skibe gik tabt på hjemturen trods dårligt vejr med op til syv-otte meter høje bølger.

Efter endnu engang at have afmønstret vendte Henrik tilbage til Newcastle og mindes begejstringen over at være hjemme. Hans næste skib var M/S BORNHOLM med endnu en konvoj til Canada og hjemkomst i januar 1943. Denne gang var stormene så voldsomme, at fire redningsbåde røg over bord, indgangsdøren til kahytterne blev smadret, så vand væltede ind, adskillige ventilatorer blev beskadiget, og meget af tømmeret på dækket blev rykket løs. Efter at have tilbragt otte uger med reparationer

i St. John's ved Newfoundland vendte BORNHOLM sikkert tilbage til England i april. Da de lastede om i Thameshaven før hjemkomsten til Tyne, så Henrik to bombefly med en hale af flammer efter sig på vej mod London, projektører gennemlyste himlen, og han hørte antiluftskyts blive affyret.

Tilbage i Newcastle så han ved et af sine ugentlige besøg hos The Danish Pool et opslag, som eftersøgte danske sømænd, der ville tilslutte sig den danske afdeling af British Royal Navy. Henrik og vennen Danny Olsen søgte og fik afsked fra den danske handelsflåde af kaptajn J. P. Madsen, den danske konsul ved konsulatet i Neville Street, før de lod sig indrullere i den kongelige flåde og sluttede sig til andre danskere, der også havde meldt sig til to måneder med marchtræning, riffeløvelser og artillerihåndtering ved et ombygget feriecenter i Skegness på Englands østkyst. Han blev derefter sendt til en anden Royal Navy-lejr i Cornwall for at få træning i specialstyrkefærdigheder, antiluftskyts og flygenkendelse. Derefter tilbragte han tre måneder om bord på en fisketrawler som kanonér.

På det tidspunkt blev danske sømænd rekrutteret som mandskab på minestrygere. Efter træningen i fjorden Forth i Skotland, kvalificerede Henrik sig som bådsmand om bord på flådens øvelsesskib HMS DRAKE i Plymouth, før han tilbragte sommeren 1945 som besætningsmedlem på en minestryger, der arbejdede ud for den belgiske kyst med base i Zeebrugge. Midt i august fik de danske minestrygere tilladelse til at sejle til Danmark, hvor de lagde til kaj i Christianshavn. Henrik til-

bragte tiden med familie, venner og naboer, før han blev bragt tilbage til England af en britisk krydser for officielt at tage afsked med Royal Navy.

Den 10. oktober 1945 vendte han tilbage til Newcastle, fik arbejde som nedbrydningsarbejder og blev senere gift dér. Han var en af de danske sømænd, som kom igennem krigen uden mén og med minder om glade timer tilbragt med kærlighedsaffærer, svireture og underholdende forestillinger i Storbritannien, Afrika og Canada som modvægt til prøvelserne og de evigt tilstedeværende farer om bord på de nordatlantiske konvojer.

Erik Kragelund Nielsen

Erik Kragelund¹⁰, den sidste af de sømænd, hvis krigsmemoirer danner grundlaget for denne artikel, blev født i 1924 og var i april 1940 lærling på et norsk skib, der lå i havnen Santos i Brasilien. Under krigen tilhørte Brasilien den tyske side, og myndighederne forhindrede derfor Eriks skib i at sejle for at slutte sig til de allierede, selv om Erik begyndte krigsårene med at blive involveret i en slårkamp mod nogle tyske sejlere på Volga Bar og som resultat deraf tilbragte fem dage i et brasiliansk fængsel. Da skibets kaptajn nægtede at lade besætningen afmønstre, deserterede Erik sammen med nogle andre skibskamme-

10 Erik Kragelund Nielsen: *Excluded and Forgotten*, privattryk februar 1996. Erik er i øjeblikket ved at skrive en artikel om Dansk deltagelse i Operation Overlord (Danish Participation in Operation Overlord), en stort set oversat episode med deltagelse af krigssejlerne og andre danskere ved D-dag og landgangen i Normandiet.



Sømænd spiller snooker i klubben. Bemærk fagforeningsbanneret og tavlen med annoncer for ledige stillinger på skibene.

Foto: M/S Museet for Søfart

Seamen play snooker in the seamen's club. Note the flag of the United Seamen's Union and the blackboard used to advertise shipboard vacancies.

Photo: Maritime Museum of Denmark

rater, fandt vej til USA og påmønstrede et andet norsk skib, der skulle til England. Mellem Halifax i Nova Scotia og Liverpool blev skibet torpederet. Redningsbådene på styrbord side blev ødelagt under angrebet, og dem på bagbord side kunne ikke sænkes ned, fordi skibet havde slagside. Erik og syv andre overlevende, inklusive tre sårede, formåede at kravle op i en redningsflåde. Havet var i oprør, og de besluttede sig for at binde sig selv fast til flåden, som dog flere gange drejede rundt, så de om-

bordværende hver gang blev nødt til at binde knuderne op på sig selv og de sårede, så de undgik at drukne. Erik var fristet til at opgive kampen, men fandt styrke til at fortsætte: *“Jeg ville ikke kun gøre min patriotiske pligt og kæmpe for mit fædreland, men der var også en vis uretfærdighed i det. Jeg var 17 år gammel og havde endnu ikke kysset en pige. Da jeg bad, spurgte jeg, om Han (Gud) virkelig syntes, at det var retfærdigt?”*

To sømænd døde, og deres kroppe forblev under redningsflåden hver gang, den vendte rundt. Dem, der stadig var i live, dykkede ned for at befri dem, men efterhånden kostede det for mange kræfter. De fik fjernet nogle af de døde klæder, og deres lig blev overgivet til havet.

Fire dage senere blev de overlevende taget om bord på en canadisk korvet, hvor 2. maskinmesteren, en af de sårede fra redningsflåden, døde og blev begravet til søs. Besætningen på korvetten tilbød danskerne et canadisk flag til at svøbe omkring kroppen, men de nægtede at tage imod det. *“Der bestemte jeg mig for, at hvis jeg eller nogle af mine skibskammerater skulle begravnes til søs, skulle det være med det danske flag, Dannebrog, omkring os. Vi lavede vores egne flag. Jeg kendte de rette proportioner fra skolen i Esbjerg. Vi lovede hinanden, at det var disse flag, vi ville bruge.”*

Efter et kort ophold på et hospital i Island ankom Erik til England og drog mod Newcastle, som han husker som repræsentant for *“et frit Danmark igennem de mørke år”*. Derefter gjorde han tjeneste på britiske skibe indtil 1942, hvor han fik hyre på et amerikansk skib, som udgjorde en del af en konvoj på 38 handelsfartøjer og 11 krigsskibe, der skulle til

Murmansk i Sovjetunionen langs den såkaldte Helvedeskorrridor. Under sejladsen blev alle 11 krigsskibe og 19 af handelsfartøjerne sænket af ubåde, fly eller tyske slagkrydsere. Nær Murmansk blev to fly, som man troede skulle til at angribe konvojen, skudt ned; først senere erfarede man, at det havde været venligtsindede sovjetiske jagerfly.

Da skibet nåede Murmansk, var otte besætningsmedlemmer døde, og en var blevet sindssyg. De tilbragte hele den dystre vinter dér, og Erik blev behandlet for et skuldersår forårsaget af en granatsplint. Et sovjetisk skib strandede tilfældigvis ved Bjørnøen; alle besætningsmedlemmer blev henrettet, formentlig på grund af pligtforsømmelse.

Langt om længe sejlede returkonvojen. Adskillige skibe gik tabt på tilbagevejen til USA, og Eriks skib ramte en mine nær Island. Besætningen ønskede at forlade skibet, men kaptajnen holdt dem væk fra redningsbådene ved at true dem med en pistol. Til sidst grundstødte skibet og måtte repareres, så det nødtørftigt kunne sejle ind i Hvalfjord.

Senere, tilbage i USA, uddannede Erik sig til officer.

Mod krigens slutning var han om bord på en tanker, der medbragte flybrændstof fra Houston i Texas via Chittagong og dernæst fra Den Persiske Golf til Stillehavet syd for Australien. Brændstoffet blev omlastet til hangarskibe og ubåde, der sejlede ved siden af med en fart på 15 knob. Eriks skib var beskyttet mod angreb fra japanske kamikazepiloter af seks krigsskibe. De lagde til kaj i Yokosuka få dage efter, Japan havde overgivet sig.

Efter krigen slog Erik sig ned i USA, men han vendte tilbage til Danmark i 1990'erne. Siden 1945 har han utrætteligt arbejdet for at sikre, at de danske krigssejleres bidrag til Danmarks frihed bliver ordentligt anerkendt, og at deres interesser beskyttes. Han er nu formand for Allierede Krigssejlere (1940-1945) og for Danske Veteraner 1940-45. Derudover er han bestyrelsesmedlem i den fond, som bevarer mindesmærker til ære for kampen mod den tyske besættelse.

Newcastle under krigen

I en tale i Newcastle 5. februar 1941 udtalte Sir Arthur Salter, parlamentssekretær i ministeriet for søtransport, Ministry of Shipping, at den britiske regering ønskede, at *“alle danske officerer og sømænd [...] skal have en fornemmelse af, at der her i Storbritannien, her i Newcastle, findes et lille stykke Danmark, der kan være en form for hjem for Jer [...]”*.¹¹

Hvordan var livet for Carlo, Edmund, Henrik, Erik og de tusindvis af andre danske sømænd, når de var i land i den by, der blev deres hjem mellem 1940 og 1945?¹²

Med sine kurvede perroner og det imponerende, store hvælvede tag understøttet af

11 Christian Tortzen op.cit. note (4) s. 298.

12 I midten af 1980'erne levede der stadig adskillige danske sømænd i og omkring Newcastle upon Tyne, og i 2012 var deres overlevende slægtninge så venlige at udfylde et spørgeskema omkring oplevelserne under krigen. Jeg har også været så privilegeret at få kontakt til nogle af de danske krigssejlere, som vendte tilbage til Danmark, og hørt deres beretninger på første hånd. Hvor der ikke er angivet andre specifikke referencer, stammer de fleste oplysninger i denne artikel fra disse kilder.

slanke jernsøjler har Central Station en fremtrædende og gennemgående rolle i deres historier. Her ankom de fleste for første gang til Newcastle, og her tog de den afsked, som kunne være den sidste, med venner og naturligvis også ofte deres lokale kærester, under det store ur eller over kaffe og kage i cafeteriaet. Stationen var også en overnatningsmulighed – indtil de blev smidt ud – for dem, der ikke havde nogen penge til natlogi, og her kunne man få et bad for en shilling. I samme periode var der opsat et stort telt uden for stationen, hvor “nogle venlige kvinder” uddelte te og kiks til værdigt trængende.

Fra stationens hovedindgang gik man tværs over vejen til Neville Street 10, op til 2. sal i en bygning, der siden er revet ned og erstattet af en kontorbygning fra 1960'erne (Baron House), og her lå det danske konsulat. Fire stole og en topersoners sofa stod i venteværelset på en repos sammen med et lille kaffebord, hvor der var placeret en vase med påmalede piletræer, gult og grønt på en hvid baggrund, og med en buket tørrede blomster. Der stod også et askebæger. I et lille tilstødende kontor sad en dame ved en skrivemaskine. Ved siden af hendes lå konsulens kontor med kaptajn J.P. Madsens navn på døren. Han var et kendt ansigt blandt de sømænd, som i de første år skulle have kontrolleret og stemplet deres pas, når de drog ud på en ny sejlads med et skib.¹³

Den danske sømandsmission i Horatio Street ved kajen med præsterne H.M. Jensen og senere Mogens Bach (BD, Bachelor of Di-

vinity) tog sig af dem, der havde umiddelbart brug for hjælp ved ankomsten til Newcastle. Da antallet af danskere i byen voksede igennem krigen, blev Helmer Mørch, præsten fra Hull, sendt ud for at hjælpe, efter den danske kirke i Hull var blevet bombet.

Der var intet dansk sømandshjem i byen; sømændene måtte finde deres eget logi. Dette stod, ligesom på mange andre områder, i modsætning til forholdene for de norske krigssejlere, der også havde Newcastle som hjemhavn. De havde et sømandshjem på Westmoreland Road, hvor Erik fik lov til at bo et par dage, da han første gang ankom til Newcastle efter at have haft hyre på adskillige norske skibe. Derefter blev han bedt om at flytte ud, fordi han var dansker. Nordmændene havde også deres egen sociale klub på Osborne Road, hvor de fik besøg af Kong Haakon VII.

Nogle sømænd boede i en periode på Frelsens Hærs herberg.

Det hjalp noget, da Billy Storm, en kontorist ved The Danish Pool, sidst i 1942 udarbejdede en liste over godkendte adresser. Westmoreland Road, Jesmond Road, Osborne Road, Portland Road, Maple Street og Sandyford var nogle af de gader, hvor sømændene kunne finde et sted at indlogere sig – og alle lå tæt på byens centrum.

Rationeringsbøger med mærker til kød, sukker, klæder osv. blev udstedt til sømændene via The Danish Pool, og rationeringsmærker til fødevarer blev normalt givet videre til deres logiværter. Huslejen lå mellem £1 og 30 shillings om måneden. Henrik Jessen havde fast logi hos en 68 år gammel enke, Mrs. Lewis, i Bentinck

13 Henrik Jessen op.cit. note (9).

Road 5. Hun sørgede godt for ham: Baconsuppe med gule ærter og rodfrugter, kødtærter, pølser på dåse, røget sild, kager, frugt inklusive grapefrugt og bananer, sandwich og brød ristet over åben ild med en 18 tommer lang ristegaffel, der altid stod parat i en tung bronzevase til venstre for pejsen, ost, tomater, salat, kakao og the. Desuden var det muligt at få et bad. Han gik ofte tur med hendes hund, Jess, i Brighton Grove Park. Hans skjorter blev vasket på et kinesisk vaskeri på Westgate Road.

Underholdningen inkluderede dans og jævnlige forestillinger i de lokale biografteatre. Der var også hyppige besøg til en biograf med ugeevy, hvor der var en restaurant ovenover. Sømandene forlod sjældent byen, når de var i land; dels fordi deres bevægelsesfrihed var begrænset af de britiske myndigheder, dels fordi det var dyrt. Det var heller ikke tilladt for dem at eje biler, motorcykler, cykler og endda vise kort og guidebøger ifølge udlændingeloven af 1940, Aliens (Movement Restriction) Order, med mindre de blev undtaget fra reglerne via politimesterens kontor. Nogle gange lykkedes det dem at tage på ture til kysten, især Whitely Bay og et tivoli ved Spanish City kendetegnet ved sin bemærkelsesværdige kuppel, eller på picnic i sandklitterne, hvor man soppede ved Seaton Sluice. En enkelt gang fik Henrik kørelighed ind i Northumberland sammen med en medlogerende, Ken Critchley, der bestyrede et lokalt skibsværft, for at købe tomater, majroer, gulerødder og æg.

Det var uundgåeligt, at druk i de lokale værtshuse blev et tilbagevendende tidsfordriv. Nogle gange opstod der slagsmål over fortræ-



Philip Noel-Baker spiller billard 6. november 1942.

Han var parlamentssekretær i det britiske Ministry of War Transport og besøgte klubben med den danske ambassadør for at indvie en ny udvidelse af klubben. Til højre holder fagforeningsformanden Børge Møller en kø, mens orlogskaptajn Jacob, bestyrelsesformand i klubben, står ved siden af ham.

Foto: M/S Museet for Søfart

Philip Noel-Baker plays billiards in the seamen's club on 6.11.1942. He was the Parliamentary Secretary of the Ministry of War Transport who visited the Club with the Danish Ambassador on that date to inaugurate a new extension. Børge Møller, the leader of the Seamen's Union, holds a cue on the right. Next to him is Commander Jacob, the Chairman of the Management Committee of the Club.

Photo: Maritime Museum of Denmark

deligheder, der var opstået, men undertrykt, når mændene havde været til søs. Erik understreger dog, at når man igen var om bord på skibene, forventedes det, at alle igen var krigssejlere, og hvis nogen gik over stregen, blev han hurtigt irettesat af de andre.



Der laves mad i klubbens køkken 6. november 1942. Mere end 1.800 stykker smørrebrød blev gjort klar til indvielsen af den nye del af klubben.

Foto: M/S Museet for Søfart

Food, including more than 1,800 portions of smørrebrød, is prepared in the club kitchen for the inauguration of the new extension on 6.11.1942.

Photo: Maritime Museum of Denmark

I det hele taget, sagde Erik, “[...] var der i Newcastle et kammeratskab, som var noget af det bedste, jeg nogensinde har oplevet. Det er en skam, at der skal en krig til, før det bedste kommer frem i os [...]”

Carl A. Gottschalch, der havde været medhjælpende bestyrer ved den danske klub (Danish Club) i St. Nicholas Buildings (se nedenfor), skrev i 1946, at *“det er med glæde og en vis*

ærgrelse, jeg ser tilbage på tiden, hvor jeg var en form for britisk statsborger [...]”.

The St. Nicholas Buildings

Carlo, Edmund, Henrik og Erik fortæller alle om The Danish Pool i St. Nicholas Buildings¹⁴ i Newcastle, og det er tydeligt, at denne massive kontorbygning af sten, lige over for domkirken St. Nicholas, var fokuspunktet for alle danske sømænd, der boede i byen under krigen. Nogle tog derhen hver eneste dag, når de var i land. Ved krigens udbrud husede bygningen allerede de lokale kontorer for det britiske sømandsforbund (NUS), og da de danske sømænd begyndte at ankomme til Storbritannien efter 9. april 1940, tilbød NUS medlemskab til de menige sømænd, fyrbødere og stewarder, og der blev hurtigt stiftet en dansk afdeling for dem med en dansk fagforeningsrepræsentant fra Antwerpen, Børge Møller, som deres leder.

Det blev snart besluttet, at den bedste placering for den nye afdeling var Newcastle, og at St. Nicholas Buildings havde de nødvendige faciliteter. Tidligt i 1941 blev der etableret et sammenhængende center for de danske sømænd, Danish Seamen’s Centre. Det bestod af kontorer for den danske handelsflådes reservemandskab, den danske afdeling af NUS, som 1. juli 1941 blev forbundet med de indtil da adskilte officerers, telegrafisters og maskinisters fagforeninger under navnet “De Sammen sluttede Danske Sømandsorganisationer D.S.D.S.”; en social forening inklusive læse-

¹⁴ Jf. Christian Tortzen op.cit. note (4) s. 297f.

Danmarks Vichy-Regering og det danske Folk

BEGYNDelsen af November bragte et lettelses suk fra masserne, der dag ud og dag ind virker utrættet for at bringe dagen for nazismens nederlag nærmere gennem deres individuelle og kollektive anstrengelser. Den bragte en varm strømning af haab gennem det europæiske kontinent, hvor slavebundne folkeslag slider rebene for at komme fri. Den overraste den britiske og amerikanske regering med lovprisninger for et vel udført stykke arbejde.

Og, saa sandelig fortjener dette opsving i de Forenede Nationers militære aktivitet anerkendelse. Besættelsen og fremmarchen i fransk Afrika slog alle Hitlers timetabeller anvendt under denne krigs begyndelse; ko-ordineringen af de mange vaabenarter bragt i anvendelse gav i dens gentale planlægelse en ide om den styrke de Forenede Nationer virkelig kan lægge for dagen, naar det for alvor gaar løs. De suksessfulde operationer i Nord Afrika bragte selvtilliden tilbage hos mange, hvem den lange ventetids uvished faldt for brystet.

Begejstringen, begrundet som den er, har imidlertid i stor grad taget overhaand. Tilrods for president Roosevelts erklæring om, at der ikke vilde blive aabnet aabnet nogen 2'den front i 1942, har man set paa sammenbrudet af Rommel's hær og de Allieredes fremgang i Nord Afrika som aabningen af den 2'den front. Det kan være skæbnesvangert for os at blive opslugt af en saadan begejstring. Sovjet Unionens ambassadør i England, M. Maisky, var vis i sin advarsel til de allerede nationers ungdom forsamlet til ungdomskonference i London den 14. November. Han sagde:

"Den første friske brise er begyndt at blåse gennem den trætte og smattede



af deres liv side om side med deres spanske kammerater for bevarelsen af den forraadte folkeretning. — Det er

egt land. Man ventede, og vilde tage det som en uundgaaelig selvfølge om Hitler indføre de nazistiske tvangs-

karakterløse politikere i sit ministerium for at holde forsonings- og eftergivningspolitikken vedlig blandt danske hjemme som ude. Men danskerne — hverken hjemme eller ude — kan gaa et skridt længere, end de allerede var gaaet, da Scavinius kom til magten. Det nytter ikke, at "statsministeren" kaster den nationale front's ledere i fængsel. Nye vil komme til.

L. Gundel, en kendt personlighed i den frie danske bevægelse, udtalte forleden i forbindelse med arrestationerne hjemme over B.B.C.:

"Lige saa sikkert som repressalier, koncentrationslejre og fængsel i de øvrige besatte lande kun har forløbet modstanden, lige saa sikkert vil der ud af det danske folks masser opstaa ti nye ledere med fædrelandskærligheden brændende i deres hjertes, for hver eneste af de arresterede, til at fortsætte og videreføre deres arbejde.

"Det kræver mod; javist, men ikke mere mod end det, der under hele krigen er blevet udvist af de frie danske søfolk. Det kræver udholdenhed og angrebsaand, men ikke mere udholdenhed end den, der udvises af Stalingrads forsvarere, og ikke større angrebsaand end den, der udvises af de britiske og allierede hærre i Nordafrika. Det kræver offervilje og taalmod, men ikke mere offervilje end den, der udvises af den ukuelige norske hjemmefront, og ikke større taalmod end det, der udvises af sønderjyderne i deres trængselstid."

Den udtalte harmonerer med enhver ærlig danskers følelse — hjemme som ude. — idag. Men vent vi herude,

Dele af en avis-side fra Kurér 17. november 1942.

Part of a page of the Kurér from the issue of 17.11.1942.

rum med et bibliotek, kort- og billardborde samt en restaurant.

Den 6. november 1942 blev der serveret over 1800 stykker smørrebrød i restauranten, da Mr. Philip Noel-Baker, parlamentssekretær ved ministeriet for krigstransport (Ministry of War Transport) besøgte klubben sammen med Hans Excellence greve Eduard Reventlow, den danske gesandt, for at indvie en tilbygning.

Formanden for klubbens bestyrelse var i de sidste tre år orlogskaptajn Frederick Burland Jacob RD RNR (Reinforcement Designee, Royal Navy Reserve, dvs. del af forstærkningsstyrken i den kongelige flåde), politiinspektør i Mercantile Marine Office i Ministry of War

Transport i Newcastle. Han modtog i 1946 Christian X's Frihedsmedalje fra den danske stat som en anerkendelse af hans tjenester på vegne af de danske sømænd. Den 27. september 1945 talte orlogskaptajn Jacob ved et arrangement, der skulle markere den formelle lukning af foreningen, hvor han hyldede de "utallige heltegerninger" udført af de danske sømænd, som, sagde han, havde vist sig at være blandt "de ypperste sømænd i verden og havde bidraget til de allieredes sejr over deres fjender."¹⁵

¹⁵ Information om hans far og en kopi af den tale, der refereres til, blev venligt tilvejebragt for mig af orlogskaptajn Jacobs søn, Burland Jacob.

D.S.D.S. Kurér¹⁶

Fra 1942 udkom i Newcastle en blomstrende avis for de danske sømænd med titlen *D.S.D.S. Kurér*. Avisen udkom hver fjortende dag med D.V. Aagaard som redaktør og en årlig abonnementspris på 12 shillings. Man kunne hente eksemplarer fra underkontorerne eller de tilknyttede organisationer i Liverpool, Cardiff, Glasgow, London, New York og Arkhangelsk. I november begyndte man at etablere kontakter i Sydamerika, Sydafrika og Australien.

Kurér bragte mange forskelligartede artikler: Forsiden af nr. 4 fra 17. november 1942 hudflettede "*den nazivenlige Scavenius*" (den danske statsminister) for at danne en samarbejdsregering; beskrev Philip Noel-Bakers besøg 6. november, hvor han havde indviet tilbygningerne i den danske handelsflådes klub, Danish Merchant Navy Club; og rapporterede, at der var blevet indsamlet £1500 blandt danske sømænd og andre "*frie danskere*" til at købe en ambulance med røntgenfaciliteter til Sovjetunionens Røde Hær. I samme nummer var der information om en konkurrence om at skrive et juledigt, om radioprogrammer på dansk fra BBC samt tidspunkter for fremvisning af film i sømændenes klub. De første var *Jack Ahoy* og en gammel Chaplin-film.

Allerede på det tidspunkt var redaktørens sovjetkommunistiske sympatier tydelige, hvilket i 1945 gjorde en ende på papirforsyningerne til *Kurér* fra de britiske myndigheder.

En senere udgave (4. januar 1943) indeholdt en halv side med neuruppinere (groft skitserede tegninger med korte tekster), der hovedsageligt handlede om The Danish Pool og klubben i St. Nicholas Buildings, og et digt af Peter Skibsdreng kaldet:

STILLE BETRAGTNING
FRA ET STILLE HJØRNE
Jeg sidder saa ene og tænker
Paa Krigen og al dens Gru,
Mit Blik sig mod Jorden sænker
Ved Tanker, der rinder ihu.

Dengang da vi "røg Cigaren"¹⁷
Der nede ved Afrikas Kyst,
Var jeg da Mand midt i Faren?
Slog Hjertet paa Plads i mit Bryst?

Og Vennen som blev derude,
Vidste mon han hvor jeg stred,
Da Torpedoen ramte vor Skude,
Og den halve Besætning gik ned?

Hvordan jeg kom fri og blev frelst
Staar altid for mig som en Gaade,
Jeg er rede og klar til hvad som helst,
Naar med den Slags Ting der er Maade.

Jeg sidder saa ene og drøfter
Om Krigen og al dens Gru,
Mit Blik sig mod Himlen løfter,
At Humøret staar højt endnu.

16 Christian Tortzen op.cit. note (4) s. 298.

17 Blev torpederet (fordi en torpedo har samme form som en cigar).

“En broget skare”

Det var en helt anden krigssejler fra New-castle-tiden, der beskrev sig selv og de andre sømænd som “en broget skare”¹⁸. Carlos, Edmunds, Henriks og Eriks oplevelser var alle meget forskellige, og hver eneste af udeflådens sømænd ville have haft deres egen unikke fortælling at berette. Naturligvis er det historiens rene og skære tilfældighed, at hundredvis af de mennesker, som døde i allieret tjeneste og på vegne af Danmark, ikke efterlod nogle førstehåndsbeskrivelser af deres handlinger og deres mod; deres beretninger vil for størstedelens vedkommende forblive ufortalte¹⁹. Under krigen var det forbudt at skrive dagbog, og breve blev gennemlæst af censorer. Desuden var der mange af de tusinde, som overlevede, der overhovedet ikke ønskede at tale om deres oplevelser.

Der er dog stadig nogle almene betragtninger, der med relativ sikkerhed kan udledes omkring krigssejlerne.

For det første er det 70 år senere umuligt ikke at blive imponeret over deres unge alder – nogle var ikke mere end 15-16 år gamle – da de begyndte deres tjeneste som handelssømænd, og det var nødvendigt for dem at blive hurtigt voksne; i dag ville de blot blive betragtet som store drenge. Der var naturligvis en anderledes social attitude, og 1930’ernes økonomiske krise betød, at barndommen var me-

get kortere i mellemkrigsårene. Med Eriks ord “levede mange som drenge, men døde som mænd”.

For det andet er der en nøgternhed i deres betragtninger over, hvad de gjorde. Det er naturligvis sandt, at de allerede var sømænd, men ingen kunne have forudset, at de eksempelvis skulle tilbringe uger ad gangen, hvor de ofte kæmpede mod Nordatlantens frygtelige vejr samtidig med frygten for, at deres liv hvert øjeblik kunne slutte; forårsaget af usynlige dræbere i form af tyske ubåde eller Junkers-bombefly, der fløj ud fra baser i det besatte Europa. Mange sømænd tilbragte mere end én gang dage og til tider uger i redningsbåde eller på redningsflåder, og trods det var de kort efter deres redning igen til søs, hvor de stod over for de samme risici igen. For det meste bestod deres eneste trøst af kammeratskabet, tobak, rom, et varmt måltid, og lejlighedsvist varme, tørre klæder.

For det tredje går ægte patriotisme igen i mange af deres fortællinger; en sømand talte om at være “lykkelig for og stolt over at have hjulpet de allieredes sag”. Det var en kilde til stor sorg, at de, på grund af deres regerings samarbejde med tyskerne, som danske sømænd i England først blev behandlet med mistænksomhed, set som fremmede, og indtil 25. december 1943 ikke havde tilladelse til at føre Dannebrog på de skibe, de gjorde tjeneste på. Nogle, som for eksempel Erik, lavede deres eget Dannebrog, der kunne svøbes om deres døde kammeraters kister før begravelsen til søs, og de malede nationalflaget på deres køjesæk.

18 Carl Nielsen i et brev til Inger Batchelor dateret 17. februar 1987.

19 Min far, Frithiof Helge Christiansen, var en af dem, som døde, og hans historie kan læses i Årbog 2011.

Krigens eftervirkninger²⁰

Der kan ikke herske megen tvivl om, at mange af krigssejlerne i større eller mindre grad succesfuldt tilpassede sig livet efter krigen; de "kom bare videre". Nogle, som Henrik Jessen, kom igennem krigen uden en skramme; andre skulle håndtere en blanding af fysiske og psykiske problemer, selv om det ofte er vanskeligt at afgøre, hvilke der udelukkende eller hovedsageligt skyldtes krigen.

En sømand brækkede rygsøjlen, da hans skib blev sænket af en ubåd; en anden led af smerter i mere end 40 år som følge af et skudsår i låret; ingen af dem var i stand til at vende tilbage til livet på havet. Som en tredje udtrykte det, "*kom få igennem krigen uden en vis skade på krop og sjæl*". Mange led af "nerver", og de følte, at deres oplevelser under krigen havde "ødelagt" deres liv eller vendt op og ned på alting; nogle kunne simpelthen ikke håndtere livet i fredstid og var ude af stand til at falde til ro nogen steder. Ofte var alkohol det eneste beroligende middel. I alderdommen vendte fastbrændte minder tilbage for at plage dem i form af mareridt. En drømte om hændelser, der altid var lige ved at gå galt, og var ude af stand til at se krigsfilm. De sørgede over ta-

bene af gode venner og kolleger, og det ubesvarlige spørgsmål om, hvorfor de selv havde overlevet, plagede dem ofte. Kampræthed og granatchok var begreber, der blev brugt under krigen; i dag ville diagnosen nok lyde på post-traumatisk stressyndrom.

Der var nagende fortrydelse om år uden et fredeligt hjemmeliv og en for evigt mistet mulighed for at stifte familie, udvikle familierelationer og få en uddannelse, selv om en enkelt sømand reflekterede over, at krigen havde fået ham til at indse, "*hvor dejligt det er at leve i og glædes over en fredelig verden*".

Adskillige af dem, der vendte tilbage til Danmark efter 1945, blev hurtigt desillusionerede. Landet var "*ikke længere hjemme*". De fleste blev sat i land i København, men mange havde hjemme i Jylland. Først da de øvrige krigssejlere skaffede midler, kunne de rejse videre. Der var mangel på boliger og jobs. Nogle af konerne og kæresterne havde fundet nye partnere. På trods af, at de havde deltaget i krigen på havet og tjent de allieredes sag, blev der alligevel stillet krav om, at de aftjente værnepligt for Danmark. Ofte vendte de tilbage til Storbritannien og særligt til Newcastle, hvor de genoptog deres liv i fredstid.

Pensioner

I mange år efter krigen var et af de mest ømtålelige emner for krigssejlerne og deres slægtninge spørgsmålet om pension. Selv om næsten 2000 sømænd var døde, og mange af de overlevende var sårede enten fysisk eller psykisk i allieret tjeneste på Danmarks vegne, blev de unægtelig betragtet som civilister, og der blev ikke udbe-

20 Sven Arvid Birkeland ved Rehabiliterings- og Forskningscentret for Torturofre har for nylig udgivet *Sænket af tyskerne. Danske krigssejlere i 2. Verdenskrig*. Bogen er kun tilgængelig på dansk, og jeg har ikke haft fat i den. Jeg har dog ladet mig forstå, at den er baseret på interviews med krigssejlerne, deres enker og børn, og på beretninger skrevet af de sømænd, som siden er døde. Den sammenfatter sømændenes oplevelser under og efter krigen og diskuterer, hvordan de påvirkede dem selv og deres familier.

1942

“Kurer” kunde ikke
aaret forlade
saa hurtigt som andre
blade.

Her er vort FORBUND med tre departementer,
tilly, velsignelse og blitz-bombankementer.
Paa MEDLEMSMODER vi nok saa harmonisk
kaster sten fra glashuse og smiler satlonisk.



FORBUNDSKONTORERNE — en hel
faberinth,
paa grund af konturerne dulter ikke absinth.
SONTBERGAARD raaber med hyret og vogter
moralen
ved kort-bordene derude i salen ...

GOIGI med de hvide flipper
er ikke den, der til glasset sipper.



Saa har vi S. & H., der lyder lidlens bud,
g'v underbud og hovedbud —
YOOOHAMA er den, som her dirigerer
og ogsaa gerne vil andre regere.

NEU-RUPINER



Vi 1, 2, 3 og 4, St. Nicholas Buildings introducerer,
det vil psykologer og doktorer fra St. Hans interessere!

I KASSEKONTORET er endelig fred
til at lære tobak og sidde ned ...

Men midt i kolonner og advancemote-hval
gaar RASMUS i danske, bred og jovial.
JØRGENSEN, i samme bar, gør ofte kur ...
til sig selv og sin dejlige figur.



Mas BOLLUM — her omtrent fra start —
med øerne i behold, er ikke mere sart.

I HJØRNEKONTORET sidder der to
og ynder: la' sig arbejde!

For hva' er der nogen som spør.
For at gøre det, de ikke gør?



Truds fuld af ideer og gode forsetter
glente om at installere klosetter ...



Ude i køkkenet er der et par kallas,
ANDESEN, han gruer om slags sejlas.

Mens ch-Backen gemmer sig bort til hver nat
fraas PÅEBEN tage sig af pigerne fat.

SOE JENSEN kan lave den dejligste mad,
det handler han gør det, den lange rød!



FRK. SORENSEN
sig gerne holder
hos officererne, hvis
øjne røller.

MADEN serveres af lagre syffidler
... naar de ellers guler.

1943

Brunet a' i Afrika, paa
is i Rusland —
Nazister paa menuen
tilligemed gulsand!



Chefen er HEEL — en virkelig ven,
naar navnet ikke ender paa 'sen' ...

STORM af vækst er ganske lille,
efter storm er dog altid stille.

FREDERIKSEN er den tekniske mand,
han sejler saa stot paa det faste land. (I.H.)

FRU HEEL, som staar for 'poolens' kasse,
maa sige nej til en forførdelig masse.

Dr. KOFOED kan kaldes "gen vore maad",
— og andet — som ikke skrives kan. (I.H.)



Af vrødet her er læsene vel trætte,
saa lad os fru OMEGENEN værne dette:

I London har vi DET DANSKE RAAD
som sier: vi er i samme laad!

Neu-Rupiner i Kurér 4. januar 1943. I tegneserien
optræder forskellige folk, der alle var kendt af søfolkene
i klubben og i den danske Pool. Datoen øverst på siden
er et fejltræk.

Neu-Rupiner in the Kurér from the issue of 04.01.1943.
The cartoons were mainly of figures well known to the
seamen from The Danish Pool and The Danish Club in
The St. Nicholas Buildings. The date at the top of the
page is a misprint.

talt krigspension til hverken de overlevende el-
ler enker og børn i adskillige årtier.

I første omgang var det kun deltagere i de
danske væbnede styrker, hjemlige modstands-
folk eller dem, der havde siddet i tyske koncen-
trationslejre — men ikke japanske lejre, hvor op
imod 100 krigssejlere havde siddet fængslet —
der modtog anerkendelse af og kompensation
for deres lidelser fra Frihedsfonden. I 1969,

næsten 25 år efter krigens slutning, blev reg-
lerne ændret, så krigssejlerne blev berettigede
til at modtage ydelsen. Det var dog ikke før i
1980'erne, at de danske sømænd bosiddende
i Newcastle fik kendskab til dette og blev in-
kluderet i udbetalingerne. Inger Batchelor, me-
nighedsrådsformand ved Den Danske Kirke i
Newcastle, blev udpeget til at identificere dem,
der stadig var i live, samt enker og børn efter

dem, der var døde siden krigens slutning²¹. De overlevende sømænd blev derpå undersøgt af sagkyndige fra Danmark under ledelse af professor Poul Thygesen. Gruppen bestod af en læge, en psykiater og en socialrådgiver. Dem, der bestod undersøgelsen, begyndte at modtage pension fra Frihedsfonden i 1982. Taksten blev til at begynde med sat til 3 pund, 2 shilling og 6 pence om ugen med en særlig bonus til alle, der havde deltaget i landgangen på D-dag i 1944, fordi den operation blev opfattet som særlig risikofyldt; selv om det beløb, hver enkelt sømand modtog, afhang af en samlet vurdering af graden af invaliditet. Dem, der scorede mindre end 50 %, modtog ingenting. Det blev senere ændret, da flere sømænd døde, og det dermed frigav flere penge til uddeling. Da fonden lukkede i 1995, blev dens funktion overtaget af Arbejdsskandestyrelsen.

I denne sammenhæng bør også Bernadotefonden nævnes og æres, der, i den svenske filantrop og greve Folke Bernadottes navn, har støttet krigssejlere og deres enker fire gange om året siden krigens slutning.

Konklusion

Sømændene i udeflåden udgjorde fra begyndelsen af Besættelsen i april 1940 til krigens slutning den del af det danske samfund, der aktivt kæmpede imod Hitlers forsøg på at etablere et tysk imperium over hele Europa. Som en kontrast dertil valgte den danske regering aktivt at samarbejde med nazisterne

indtil august 1943. Danske soldater havde tilladelse til at slutte sig til den tyske hær i Frikorps Danmark i kampen mod Sovjetunionen på østfronten, hvilket var en af årsagerne til Edmunds lange fængsling.

Holdt op imod den baggrund er det måske ikke overraskende, at de danske myndigheder foretrak at hylde modstandsbevægelsens aktiviteter i selve Danmark – især dem, der fandt sted efter indførelsen af tysk krigsret i august 1943 – frem for fuldt ud at anerkende krigssejlernes rolle, der stod i skarp kontrast til samarbejdsregeringens “moralske svigt”.²²

En særligt sårende kommentar, der blev ytret til en af sømændene ved hans hjemkomst til Danmark i 1945, var, at han og de øvrige blot var blevet væk for at slippe for de afsavn, det danske folk hjemme havde lidt under krig. De sejlede bare.

Det er mit håb, at denne artikel kan demente sådanne betragtninger. De fire sømænds krigsoplevelser, som er beskrevet i detaljer, og de oplevelser, som mange andre krigssejlere havde i krigsårene, de mange døde i allieret tjeneste, krigens eftervirkninger på de overlevende, taler for sig selv. Desværre er det således, som Erik udtrykker det: *“Havet har ingen særlig plads i historiebøgerne,”* og de fleste af de dramaer, som krigssejlerne oplevede, at blive torpederet, bombet, sænket af miner, fandt sted langt fra offentlighedens øjne.

Selv om de danske sømænd ikke officielt blev set som “allierede”, fordi de stammede fra et land, der havde valgt at samarbejde med

21 Paul Thygesen, red., Frihedsfonden 1945-1995, 1996, s. 44-45.

22 Op.cit. note (8).

fjenden, blev de alligevel i Storbritannien set som "allierede i alt andet end navn".

Ernest Bevin, arbejdsminister i Winston Churchills samlingsregering i krigsårene og udenrigsminister i Clement Atlees store efterkrigstids Labour-regering, besøgte den danske klub i den første uge af januar 1943. Han skrev bagefter til orlogskaptajn Jacob, klubbens formand, at han *havde "været meget inspireret af sit besøg"*. Ved en senere lejlighed, Kong Christian X's 74 års fødselsdag 29. september 1944, skrev han igen, denne gang direkte til sømændene, for at fremsætte sine *"hilsener og tak for de værdifulde tjenester, I har givet til de forenede nationer igennem krigen. I 1940, da alt så sort ud, stod I ved vores side og hjalp os med at bekæmpe fjendens angreb. Kampen har været lang og omkostningsfuld, men vores tro og vores anstrengelser er blevet belønnet. Europa bliver befriet; Danmark vil snart blive frit, og Jeres lange eksil vil få en ende"*.

Henvisningen til de forenede nationer er betydningsfuld; det er indiskutabelt, at den høje agtelse, som briterne fik for sømændene, var en vigtig faktor i forhold til Danmarks inkludering som stiftende medlem af FN umiddelbart efter krigen, hvorpå man kunne begynde at rense pletten som kollaboratør bort fra landets historie.

Fra december 1943 blev Dannebrog stolt ført på de danske skibe, inklusive de 20, der deltog under militærkommando under Operation Overlord, D-dags-invasionen af Normandiet i juni 1944. I en tale til Underhuset i november 1944 talte Kong George VI specifikt om *"de danske handelssømands storartede mod"*.

Ved krigens slutning var den danske sektion af Royal Navy etableret som 137. ministryger-flotille med fire ministrygere bemanded med danske søofficerer og sømænd – Henrik Jessen var som bekendt en af dem.

I 1990 erindrede admiral Sven Thiede, hvordan han i 1943 som 17-årig kadet havde deltaget i sænkningen af den danske flådes skibe i Københavns havn for at forhindre dem i at falde i tyske hænder. Om krigssejlerne sagde han: *"I, der var derude, udgjorde nu den danske flåde"*²³.

De fire sømænd, der var blevet trænet til specialstyrkeoperationer i Special Operations Executive, SOE, i 1941, var blandt de første otte, der blev sendt ned med faldskærm over Danmark for at hjælpe med at organisere den hjemlige modstandsbevægelse. Anders Lassen, der blev dræbt i Comacchio i Italien 9. april 1945 som 24-årig og var den eneste udlænding, der under 2. Verdenskrig blev dekoreret med Victoriakorset, Storbritanniens højeste tapperhedsorden, var ankommet til Storbritannien i 1940 som handelssømand.

Trods dette har krigssejlerne i Danmark kun langsomt og tilsyneladende modstræbende fået tildelt den anerkendelse, de klart fortjener. De fik at vide, at de ikke var værdige til Kong Christian X's Frihedsmedalje, fordi de var civilister, i modsætning til for eksempel Danforce, eksilhæren i Sverige, der ankom til Helsingør 5. maj 1945 efter den tyske overgivelse, i tide til at blive mødt med enorm entusiasme, men som *"føjte sig skuffede over, at*

23 E.K. Nielsen op.cit. note (10).



Dette Dannebrog flag hang udenfor St. Nicholas Buildings, hvor den danske Pool, kontorer, fagforening og restaurant havde til huse mellem 1940 og 1945. Nu hænger flaget i den nærliggende St. Nicholas Cathedral. Dannebrog var vigtigt for mange krigssejlere som tegn på deres identitet, en påmindelse om hjemlandet og et symbol på håb for fremtiden.

Foto: C.P. Baird

The Danish flag Dannebrog, which hung outside St. Nicholas Buildings where the Danish Pool, offices, union and restaurant were housed between 1940 and 1945. It now hangs in the nearby St. Nicholas Cathedral. The Dannebrog was very important to the seamen during the war years as a sign of their own identity, a reminder of their homeland and a symbol of hope for the future.

Photo: C.P. Baird

[de] ikke havde fået en chance for at kæmpe!»²⁴ Spørgsmålet om tildelingen af medaljer til de omkring 50 krigssejlere, der stadig lever i Danmark (den sidste i Newcastle, Paul Jørgensen, døde 30. april 2012), er endnu ikke blevet afklaret, selv om medaljer bliver tildelt danske soldater, der har tjent i Irak og Afghanistan.

Krigssejlerne var de sidste, der blev tildelt pension. Først for nylig er de blevet inkluderet i mindearrangementer.

Retfærdigvis er balancen ved at blive genetableret i den danske historie²⁵. Det er værd at bemærke, at de danske krigssejlere var inviterede til at danne en æresgarde, da Prins Charles og Hertuginde af Cornwall ved deres besøg i Danmark i marts 2012 nedlagde en krans ved Anders Lassens statue.

Det sande mindesmærke for krigssejlerne burde dog ikke være ankeret i Nyhavn, mindebøger eller epitafier på vægge, men bevaringen af de idealer og den frihed, som mange af dem ofrede deres liv, helbred eller fem år af deres ungdom for, på vegne af Danmark.

Det er sandt, at “de bare sejlede” – men hvilke sømænd de var!

MÅ DE FOR EVIGT HUSKES.

²⁴ Aage Roussel, *The Museum of the Danish Resistance Movement 1940-1945*, 1957, s. 17.

²⁵ Eksempelvis Bo Lidegaard, *A short history of DENMARK IN THE 20TH CENTURY*, 2009, s. 148.

Forfatterens efterskrift

Informationen til denne artikel stammer hovedsageligt fra krigssejlere, der desværre ikke længere lever, og jeg sender en højtidelig tanke til deres minde. Navnene på de sømænd, hvis oplevelser jeg har læst eller hørt om og ikke specifikt omtalt i teksten, er: E. Albertsen, V.O.P. Anderson, L.D. Eriksen, P. Eriksen, V.C.P. Falkenberg, I.E. Hansen, M.K. Jensen, H.E.V. Jørgensen, P.J. Jørgensen, H.W. Kristiansen, T.A. Larsen, C. Nielsen, G. Nielsen, J. Nielsen, K.S. Nielsen og M. Toft. Adskillige andre har bidraget med information anonymt.

Det meste af det materiale, jeg har undersøgt, er blevet stillet til rådighed for mig af Inger Batchelor, menighedsrådsformand ved Den Danske Kirke i Newcastle. Hendes rolle i forbindelse med tildeling af pension til krigssejlerne i Newcastle er omtalt i teksten, og hun har været utrættelig i sin støtte til dem og deres familier siden 1980'erne. Igennem de seneste 30 år har hun samlet et stort arkivmateriale omkring krigssejlerne, hvilket hun gavmildt har ladet mig bruge uden begrænsninger. Hun har også besvaret mine spørgsmål og har læst et udkast til artiklen. Jeg er meget taknemmelig for al hendes hjælp.

Andre englændere, der skal takkes, er Dennis Jørgensen, der ligesom mig er søn af en krigssejler, Burland Jacob, søn af den sidste formand i den danske klub, samt de tilbageværende efterkommere af krigssejlere i og omkring Newcastle; alle har generøst besvaret mine spørgsmål. Min hustru, Pauline, har ledsaget, støttet og opmuntret mig i min efter-

forskning i Newcastle og i Danmark, og hun har stået for det meste af indtastningen.

I Danmark skylder jeg Erik Kragelund Nielsen en særlig tak. Han er leder af de danske krigssejlere og skaffede mig oplysninger om sine egne oplevelser og andet materiale, som han har skrevet eller samlet ind igennem årene. Han har også været så venlig at læse udkastet til denne artikel. Desuden har Benjamin Asmussen, David Høyer og Jørgen Marcussen fra M/S Museet for Søfart bidraget. Agnes Hansen og min niece, Lena Pedersen, har oversat dele af teksten fra af *Kurér* for mig. Endelig skal historiker Charlotte Lindhardt takkes for sin oversættelse af denne artikel fra engelsk til dansk.

Som det var tilfældet med min sidste artikel, har jeg, fordi jeg ikke forstår dansk, kun været i stand til at anvende kilder, som er tilgængelige på engelsk eller er blevet oversat for mig. Jeg har gjort store bestræbelser på at sikre, at informationen i artiklen er nøjagtig, men der kan forekomme fejl. Hvis det er tilfældet, er det alene mit ansvar, og jeg undskylder for det.

Endelig kan det være, at dem, der læste min artikel i Årbog 2011, vil have interesse i at vide, at den bragte mig i kontakt med en fætter og to kusiner (børn af min fars søstre), hvis eksistens jeg ikke kendte til, før årbogen var udkommet, og som jeg mødte ansigt til ansigt første gang i september 2012. Desuden er jeg kommet i kontakt med en slægtning til et af de andre besætningsmedlemmer, der mistede livet om bord på PETER MÆRSK i 1942.

C.P. Baird

SUMMARY

The Resistance Movement within German-occupied Denmark, especially after the period of collaboration with the Nazis came to an end in August 1943, has been justly celebrated. Less well known is what may be called 'Denmark's Foreign Resistance Movement' which comprised the Danish ships and seamen who sailed for the Allies from the time of the occupation on 9 April 1940 to the end of the war.

This article focuses on the wartime experiences of 4 ordinary seamen of what has come to be known as

Denmark's 'Foreign Fleet'. It also describes the lives of the war sailors generally while ashore in Newcastle upon Tyne in N.E. England, which became their home port during the war years.

It further discusses the effects of what happened to them during the war on their lives afterwards, and how their achievements have only recently begun to receive the recognition they arguably truly deserve within Denmark.

Thorbjørn Thaarup

En tidsrejse til troperne

I kølvandet på Poul de Løwenørn og de første danske kronometre

I sommeren 2013 åbner M/S Museet for Søfart. Et af det nye museums vigtige temaer er navigation. Søofficeren Poul de Løwenørn, der er bedst kendt for oprettelsen af Det Kongelige Søkartarkiv, men som også bestred mange andre hverv, bliver en af hovedpersonerne i dette tema. I denne artikel følger vi ham, da han som ung mand afprøver og bedømmer de første danske kronometre.¹

PRØVEN letter

Den 24. november 1782 klokken fire om morgenen afsejlede fregatten PRØVEN fra København. Efter at have ventet på den rette vind i ti dage kom skibet og dets besætning endelig af sted. For en østlig vind gled de op gennem Øresund. Ved middagstid passeredes Helsingør og Kronborg. Der var stor trafik af skibe, der ligesom PRØVEN nu endelig kunne komme videre på deres rejse. Sømænd fra mange fremmede lande vendte næsen hjemad og væk fra den danske vinter, der kom tættere og tættere på.² Mændene om bord på PRØVEN var

ikke på vej hjem. De var på vej ud på en rejse, der skulle bringe dem frem og tilbage til Vestindien og ind i den danske videnskabshistorie.

Efter at have pejlet Niddingens dobbeltfyrtårn på den Hallandske kyst tyknede vejret, da man satte kursen op gennem Kattegat. Tæt skydække og enkelte snebyger gjorde det umuligt at se kysten og svært at tage observationer.³ Først den 27. november ved middagstid, mere end tre dage efter afsejlingen fra København, kunne PRØVENs chef, kaptajnløjtnant Poul de Løwenørn, måle solens højde og rette skibets position. Via solens højde på himlen kunne man bestemme sin breddegrad, som man ellers kun havde kunnet anslå ved hjælp af fartmåling. To dage senere, da skibet var nået længere syd på i Nordsøen, fandt en epokegørende observation sted. Danmarks første søure kom i brug.⁴

Jagten på længdegraden

Optakten til PRØVENs rejse havde været langvarig. Rejsen var en foreløbig dansk kulmination på et arbejde, der havde fundet sted gennem det meste af 1700-tallet i store søfartsnationer som Storbritannien og Frankrig. Her

1 Fodnote indsættes: Alle billeder i artiklen stammer fra M/S Museet for Søfarts billedarkiv.

2 Løwenørn, Poul de *"Beretning om en Reise foretaget efter allernaadigst Befaling i Aarene 1782 og 1783 med Fregatten Prøven, for at undersøge de i Danmark forfærdigede Søe-Længde Uhrer"*, Det kongelige danske Videnskabernes Selskab, 1786, s. 27

3 Løwenørn s. 27

4 Løwenørn s. 28

havde videnskabsmænd, astronomer, søofficerer og urmagere på forskellige måder forsøgt at løse et af den verdensomspændende søfarts store problemer. Nemlig det problem, at man ikke via de gængse navigationsmetoder kunne bestemme sin længdegrad. Breddegraden kunne man nemt finde, hvis vejret tillod det, ved hjælp af nogle enkle målinger af sol og stjerner. At finde længdegraden var noget ganske andet, da himlen ikke umiddelbart ændrer udseende, når man rejser fra øst mod vest eller omvendt.

I Storbritannien havde man udlovet en klækkelig dusør til den person, der kunne komme med en løsning, der lod sig bruge i praksis. Snedkeren, musikeren og urmageren John Harrison sikrede sig berømmelse for eftertiden, da han op gennem 1700-tallets midte fabrikerede en række præcise ure, også kendt som kronometre, der kunne holde tiden til søs og hjælpe navigatørerne til nemt at finde længdegraden. Harrison blev allerede, mens han levede, en helt blandt urmagere, der fulgte hans kamp for at få anerkendelse for sine søure.⁵ Han havde imidlertid stærke modstandere blandt astronomerne, der anbefalede den såkaldte månedistancemetode, hvorved man ved hjælp af afstanden mellem Månen og visse stjerner kunne finde længdegraden. Denne metode blev afprøvet til rimelig tilfredshed af videnskabsmænd fra flere forskellige lande, deriblandt danske Carsten Niebuhr, men kræ-

vede både en detaljeret viden om Månens ustadige bevægelser og meget præcise målinger.⁶

I Storbritannien var det astronomerne, og især den kongelige astronom Nevil Maskelyne, der havde magten i det såkaldte Board of Longitude, der var nedsat til at bedømme indkomne forslag til løsning af længdegradsproblemet – heriblandt Harrisons ure. På trods af astronomernes modstand støttede Board of Longitude Harrison økonomisk under hans lange arbejde med urene.⁷ Den store dusør nægtede man dog at udbetale. Først i 1773 modtog John Harrison, efter kongelig indgriben, den endelige belønning for sine ure.⁸ Der var dog i sidste ende mere tale om et økonomisk plaster på såret efter hårdt arbejde end en egentlig videnskabelig anerkendelse af hans arbejde.⁹

Armands ur

Harrison er af eftertiden, velfortjent, blevet kanoniseret som skaberen af kronometret. Hans livslange arbejde og utrolige tekniske formåen bragte, på trods af modstand, søfarten fremad. Han var imidlertid langt fra den eneste, der i perioden eksperimenterede med at skabe præcise ure, der i modsætning til de på landjorden gængse pendulure kunne bruges til søs. Idéen om at man ved at have et præcist ur kunne bestemme længdegraden var ikke Harrisons, men florerede før hans tid, hvor blandt andre

6 Howse, Derek "Greenwich time and the discovery of longitude", Oxford University Press, 1980, s.63

7 Howse s. 68

8 Howse s. 72

9 Sobel

5 Sobel, Dava "Longitude", Walker, 1995

Isaac Newton omtalte den.¹⁰ I Frankrig gjordes også en stor indsats, og det var især her, at Poul de Løwenørn havde sin interesse.

Allerede i 1714, nogle måneder før den britiske oprettelse af Board of Longitude, var der i Frankrig blevet indstiftet en pris, der skulle gives til dem, der kunne præsentere store fremskridt inden for bestemmelse af længdegraden til søs.¹¹ Prisen blev uddelt cirka hvert andet år, da man i Frankrig valgte at belønne spændende idéer med mindre summer frem for som i England at udbetale én stor sum til den endelige og brugbare løsning. Blandt de idéer, der fik den franske pris, var et ur, hvis præcise gang blev sikret ved hjælp af en monteret varmeanordning, der skulle forhindre skadelige udsving i temperatur og fugtighed samt en løsning til stabilisering af vand- og sandure om bord på rullende skibe.¹² I dag kan det virke naivt, men det vidner om, at idéen om et præcist søur til bestemmelse af længdegraden havde vundet rodfæste.

I løbet af 1750'erne og 1760'erne eksperimenterede Ferdinand Berthou og Pierre le Roi, en af Løwenørns store helte, med kronometre uden at nogen af dem dog nåede frem til tilfredsstillende løsninger. I 1763 drog flere franske videnskabsmænd til London, hvor de på trods af et koldt politisk klima mellem Storbritannien og Frankrig blev modtaget relativt venligt af det videnskabelige miljø. De mødte blandt andre John Harrison og fik lejlighed

til at se en del af hans arbejder, uden at han dog løftede sløret for sine nyeste tekniske landvindinger. Da Berthou endelig, via en kontakt med den engelske urmager Thomas Mudge fik mere detaljeret information om Harrisons nyeste ure, brugte han den ikke til sine ure, men foretrak at arbejde ud fra sine egne, i øvrigt meget velfungerende koncepter.¹³ I midten af 1770'erne blev kronometre standardudstyr på franske ekspeditionsskibe og mere og mere udbredte i orlogsflåden. Man brugte primære franske modeller, men også den engelske urmager John Arnolds produkter.

I 1769 begyndte den danske urmager med det franske navn Jean Abraham Armand sit arbejde med et kronometer. Som Poul de Løwenørn skriver:

“Opmuntret ved disse Exempler [de franske og britiske ure], og ansporet af den Drift, som er alle genier medfødt, begyndte Hr. Armand, Uhrmager i Rendsburg, siden 1769 at løbe samme Bane[...].”¹⁴

Armand havde sit første ur klar ni år senere, og det blev præsenteret for den kongelige astronom Thomas Bugge, der anerkendte Armands arbejde, men sendte ham hjem til Slesvig for at foretage en yderligere udvikling af sit værk. Tre år senere vendte Armand tilbage med to ure, det oprindelige i en forbedret udgave samt et nyt efter samme koncept. Armands ure kunne blandt de i datiden eksisterende kronometre

10 Howse s. 51

11 Howse s. 56

12 Howse s. 57

13 Howse s. 74-75

14 Løwenørn s.5



Poul de Løwenørn omkring år 1800.

Stik af G. Behrenstecher

Poul de Løwenørn around 1800.

Engraving by G. Behrenstecher

bedst sammenlignes med le Rois.¹⁵ Selv opstillede Armand dog en række punkter, hvor hans ure var forbedret i forhold til le Rois design.

Samtidig med Armands arbejde gjorde britiske urmagere også store fremskridt. Folk som Arnold, Mudge, Earnshaw og Kendall producerede gennem 1770'erne og 1780'erne ure, der i præcision kunne måle sig med Harrisons, og som var meget billigere. Disse ure fik stor udbredelse og kan nu findes på søfarts-

¹⁵ Løwenørn s.5

museer overalt i verden. Hverken Kendalls, Arnolds, Earshaws eller Mudges ure inkorporerede direkte idéer fra Harrisons ure, der således kom til at stå mere som mentale milepæle i kronometrets historie end som egentlige forfædre til senere tiders søure.

Bugge underkastede Armands ure en række prøver og konkluderede, at de holdt tiden ganske godt – faktisk bedre end de fleste pendulure. Ifølge Bugges beregninger gav Armands første ur kun en fejl til søs på 1/10 grad under en rejse på 43 dage, mens hans andet ur klarede sig endnu bedre med en fejl på mindre end 1/50 grad. Bugge var meget tilfreds og gav urene gode anbefalinger med på vejen, på trods af at en del af urenes præcision skyldtes, at visse unøjagtigheder i urenes tidsmåling havde ophævet hinanden.¹⁶ Herefter gik Det Kongelige Videnskabernes Selskab til kongen og anmodede om udsendelsen af en ekspedition til afprøvelse af urene. Ekspeditionen blev bevilget og Poul de Løwenørn blev udpeget til dens leder.

Poul de Løwenørn

Poul de Løwenørn blev født den 11. august 1751 som niende barn af Frederik de Løwenørn, amtmand i Korsør, og Sophie von Holsten. Børnedødeligheden var høj, og seks af parrets hele fjorten fælles børn døde som spæde. Poul de Løwenørn, den senere chef på PRØVEN, var den tredje søn, der bar dette navn – de to første var døde, da han blev født.¹⁷

¹⁶ Løwenørn s.18

¹⁷ Bjerg, Hans Christian "Poul Løwenørn", Farvandsdirektoratet, 1984, s. 19

Den spæde Poul blev som sine afdøde brødre opkaldt efter sin farfar Poul Thomsen – kaldet Vendelboe efter sin hjemegn, der i 1711 var blevet adlet under navnet de Løwenørn. Han havde gjort tjeneste i den russiske hær, men blev efter sin hjemkomst til Danmark mere og mere orienteret mod Frankrig, en orientering, der både smittede af på hans arbejde inden for den danske statsadministration, først som amtmand i Århus og siden som overkrigssekretær, og på hans efterkommere. Poul Vendelboe Løwenørns søn Frederik fik tjeneste i den franske flåde, før han blev kommandørkaptajn og etatsråd i Danmark og siden amtmand i Korsør.¹⁸ Frederiks søn Poul skulle komme til at gå i sin fars og farfars fodspor, både de franske og de maritime.

Poul de Løwenørn gjorde en for en søofficerssøn klassisk karriere på søkadetakademiet i København. Som otteårig blev han indskrevet som volontør, som trettenårig blev han rigtig kadet, som syttenårig havde han flere udkommandoer, og i en alder af nitten afsluttede han sin uddannelse på akademiet med at blive udnævnt til sekondløjtnant. Hans ilddåb var et togt med fregatten FALSTER i 1771. Her kom man i havsnød i Nordsøen og blev nød til at kappe store dele af rigningen, hvorefter man drev omkring i flere uger, inden man fik bjærgget skibet ind til den norske kyst. Siden kom Løwenørn i tjeneste i Middelhavseskadren.¹⁹

Løwenørn blev i 1776 udnævnt til premiærløjtnant. Han havde da brugt nogle år på at

dygtiggøre sig yderligere i navigation og matematik. Hans interesse for kartografi, astronomi og geometri voksede.

Løwenørn talte allerede som kadet fransk, men først i 1778 kom han for alvor i berøring med den franske flåde. Det skete, da man fra fransk side valgte at kaste sig ind i den amerikanske frihedskrig på amerikansk side mod englænderne. Da man i Danmark kun i begrænset omfang havde været i krig siden 1720, var det en god anledning til at give en gruppe unge søofficerer noget praktisk erfaring. For de unge mænd var det et eventyr. Et eventyr som Løwenørn i modsætning til visse af sine kolleger vendte levende hjem fra.

Frankrig var, som beskrevet, langt fremme med konstruktionen af kronometre. Løwenørn var så heldig, at chefen om bord på skibet LE RENOMMÉ, hvor han var udkommanderet, var manden med det imponerende navn Jean-René-Antoine Verdun de la Crenne. Verdun de la Crenne havde også været leder af den ekspedition i 1771-72, hvor man havde afprøvet le Rois kronometre. I det franske flådemiljø, der var præget af den voldsomme krig, var der ikke megen tid til egentlig videnskab, men Løwenørn sugede meget til sig, konstruerede sine egne søkort og mødte efterhånden spidserne inden for det franske maritime videnskabelige miljø.²⁰ Løwenørn, der var bjærgtaget af vidensniveauet inden for den franske flåde, blev kaldt hjem til Danmark i 1781, da han var blevet udset som leder af PRØVENS ekspedition.

18 Bjerg s. 18

19 Bjerg s. 21

20 Bjerg s. 30



Københavns red, som den så ud i 1780'erne, da Poul de Løwenørn satte afsted mod Vestindien. Perspektivet er lidt fortættet, men man ser tydeligt Rundetårn med observatoriet som sjette tårn fra højre.

Udsnit af prospekt, M. Bang, 1786

The roads of Copenhagen as they looked in the 1780's when Poul de Løwenørn departed for the West Indies. The perspective is not quite right, but the Round Tower is clearly visible as the sixth tower from the right.

Section of painting by M. Bang, 1786

PRØVEN udrustes

Da ekspeditionen med Armands ure blev planlagt, stod en mindre fregat klar på beddingen i Neustadt i Holsten. Skibet var ikke bygget med ekspeditionsformål for øje, men man vurderede, at det ville egne sig godt. Dog viste der sig problemer med at få det færdigt. Ifølge Løwenørn skete der en del uheld under byg-

geriet, ligesom “det overordentlige og besynderlige regnagtige Veir”, som prægede 1782, forsinkede processen.²¹ Da Armand alligevel skulle have tid til at tage urene tilbage til København og efterse dem efter rejsen frem og tilbage til Rendsburg, fik det dog ikke alvorlige konse-

²¹ Løwenørn s. 22

kvenser. Løwenørn brugte sammen med professor Bugge, dennes kollega matematikprofessor Geusz og navigationsdirektør Lous tiden på at planlægge, hvilket videnskabeligt udstyr man skulle have med på rejsen.

Den 20. oktober 1782 lå PRØVEN, som fregatten i overensstemmelse med dens første opgave var blevet døbt, klar på reden ud for København. Her blev den udrustet med alt det nødvendige til en lang sørejse. Urene kom naturligvis også om bord – og de blev behandlet med stor varsomhed. De blev placeret midt i Løwenørns kaptajnskahyt agter, hvor man havde indrettet et lille kammer med et bord, der var skruet fast til gulvet. På dette bord blev urene nu fastmonteret, således at de med Løwenørns ord “giorde et fast og urykkeligt Legeme med Skibet.”²² Mens PRØVEN lå på reden sendtes dagligt signaler mellem skibet og det kongelige observatorium på toppen af Rundetårn, både via signalflag og bøsseskud. Disse signaler tjente sammen med astronomiske målinger i observatoriet som kontrol af urenes gang.

Urmager Armand skulle selv have været med på rejsen. Det var da også naturligt, at manden, der havde konstrueret urene og som kendte dem bedst, rejste med. Desværre måtte Armand kort før rejsens start melde forfald, da han modtog vigtige nyheder hjemme fra Rendsburg, hvor hans tilstedeværelse viste sig påkrævet.²³ Om Armand vitterligt havde uopsættelige ærinder i hjembyen, eller om udsig-

22 Løwenørn s. 23

23 Løwenørn s. 25

ten til en lang sørejse har skræmt ham, ved vi ikke. Urmagerens frafald blev dog accepteret af myndighederne, i det hans søn ikke meldte fra til rejsen og således kunne passe urene og bevidne, at hans fars arbejder blev behandlet som krævet og med retfærdighed. Som det også var tilfældet med John Harrison, var det altså urmagerens søn, der kom med på den vigtige prøvetur.

Udover Løwenørn selv bestod PRØVENs officerskorps af søløjtnanterne C.F. Grove, C. Wleugel, kadetterne H.L. Meyer og C.L. Bille, der begge blev udnævnt til løjtnanter undervejs og volontørkadetten J.F. Bardenfleth, der ved afrejsen kun lige var fyldt ti år.²⁴ Fregattens menige mandskab omtaler Løwenørn ikke i sin rapport.

Gennem Den engelske Kanal

Da vi forlod Løwenørn den 29. november 1782 om eftermiddagen, befandt PRØVEN sig i Nordsoen undervejs mod skibets første stop Havre de Grace (Le Havre). Løwenørn aflæste, da han endelig kunne se Solen og finde det lokale klokkeslet, for første gang urene og sammenholdt dem med skibets bestik – altså den note-rede fart og distance anslået ved hjælp af loggen. Forskellen mellem bestikket og beregningen på baggrund af urene var mere end to hele længdegrader! Løwenørn satte herefter kursen mere mod syd for at være sikker på at holde skibet fri af den engelske kyst natten over.²⁵ Godt nok mente han, at han muligvis kunne

24 Løwenørn s. 26

25 Løwenørn s. 28

have bidraget til fejlen med en unøjagtighed i bestemmelsen af breddegraden, men grundlæggende stolede han på urene. Rejsen var jo kun lige begyndt, og en større fejl i urenes gang virkede urealistisk på så tidligt et tidspunkt.

Næste morgen fik man, som Løwenørn havde planlagt, den engelske kyst at se. Det fejlbehæftede bestik blev rettet, og man navigerede nu i høj grad ved hjælp af loddet. Rapporten fra ekspeditionen bevidner Løwenørns metodiske tilgang til navigationen. Godt nok var han udsendt med det primære mål at afprøve nogle ure, men det afholdt ham ikke fra at rette sin opmærksomhed andre steder hen. Om bundforholdene i Den engelske Kanal skriver han følgende:

“Den 1ste December om Natten, da jeg var imellem de paa den engelske Kyst beliggende Grunde, som kaldes Falls og Galopperne, og de flamske Banker, styrede jeg Coursen ned af Farvandet Syd til V og Syd Syd Vest paa Compasset, med østlig Vind, i hensigt at faae den luv Kyst eller den franske Side at see mod Dagen; og betiene mig af det eneste Middel, at vide sin paaværende Plads i dette snevre Farvand, nemlig Lodskuddet. Dette kan ofte og paa mange Steder være forvildende, formedelst Dybdernes Ujevnhed og Grundarternes forskiellighed; men jeg kiender intet Farvand, hvor de ere sikrere end her; thi naar man nærmer sig mod de flamske Banker, faaer man først grov Sand, som, jo nærmere man kommer dem, bliver grovere og mørkegraae; midt i Farvandet har man en finere

og lysere Sand, endog gulagtig, lidet blandet med røde Stene, og imellem lidt Skiel, nærmere Falls og Galopperne er Grunden derimod mere blandet med smaae Stene.”²⁶

Løwenørns rapport fra rejsen er på den måde en fremragende kilde til toppen af navigationskunsten i 1780'erne. Navigationen var ikke blot hans arbejde, men også hans interesse, og han skrev meget og dybdegående om det.

Fra Le Havre til Lissabon

Vel ankommet i Le Havre ledte Løwenørn straks efter et godt sted at observere himlen. Han fandt et tårn, hvortil han fik bragt både sine instrumenter og Armands kronometre og gjorde sig klar til at kontrollere urenes gang. Det er imidlertid ikke tilfældigt, at Nordvestfrankrig ikke er kendt for solferier om vinteren – fra den 2. december 1782 til den 16. februar 1783 fik Løwenørn således kun lejlighed til at observere solhøjden i syv dage.

I ekspeditionsrapporten brokker han sig over vejret, der også gjorde opholdet i Frankrig noget længere end forventet.

“Jeg havde foresat mig, at gaae fra dette Sted, og var ganske sejlferdig i de første Dage af Januarii Maaned 1783; men blev opholdt, til min store Misfornøjelse, af en langvarig Modvind, som var saa meget mere ubehagelig, da den bestandig medførde tykt og til Observation utientligt Veir.”²⁷

26 Løwenørn s. 29

27 Løwenørn s. 32

Løwenørn vidste naturligvis godt, at sejlskibe bogstaveligt talt sejler som vinden blæser, men derfor kan man jo godt blive irriteret. Han var dog ikke mere utålmodig, end at han den 2. februar modstod en fristende østenvind, da han på barometret kunne se, at et voldsomt vejrskifte var på vej. Mange skibe, der havde taget chancen, måtte da også søge nødhavn få timer senere.

Løwenørn var en fornuftig mand, der stolede på sine instrumenter og som gjorde tingene grundigt. Sådan fremtræder han i hvert fald i den rapport, som han selv har forfattet, så det er måske ikke så overraskende – især ikke når man betænker målgruppen, der jo også var videnskabsmænd og magthavere med interesse i videnskab.

Den 16. februar 1783 kunne PRØVEN endelig lette anker og sætte kursen mod sydvest. Løwenørn havde dog udnyttet forsinkelsen – han nåede under opholdet i Le Havre at lave fyldige notater om både de lokale korts kvaliteter, tidevandsforhold, fyrenes indretning, stedets præcise bredde, kompassets misvisning, en ny logtype og redens sikkerhed eller mangel på samme.

En stiv kuling fra øst bragte hurtigt PRØVEN mod syd, hvor næste stop var Lissabon. Man passerede inden om øgruppen Arquipélago da Berlenga, eller Barlingerne som Løwenørn kalder dem i rapporten, alt imens man hele tiden loddede dybden og vurderede kvaliteten af de medbragte søkort og sejlbeskrivelser. Løwenørn beskriver, hvorledes han under sit ophold i Frankrig havde haft en venkabelig samtale med den franske matemati-



Lods med navigationsinstrumenter anno 1657. På Løwenørns tid var astrolaberne og jakobsstavene udskiftet med oktanter og sekstanter, men loddet, som han brugte så grundigt, var stadig det samme. Træsniit i Theunis Jacobsz - Lootsmans Zeespiegel, Amsterdam 1657.

A pilot with his tools in 1657. When Løwenørn lived sextants and octants were used in stead of the astrolabe and the cross staff. The lead was still the same.

Woodcut in Lootsmans Zeespiegel by Theunis Jacobsz, Amsterdam 1657

ker og navigatør Jean-Charles de Borda, manden bag refleksionsinstrumentet Bordacirklen, hvor Borda havde givet ham sine noter fra en opmålingsrejse til Barlingerne foretaget nogle år forinden. Løwenørn er tydeligvis stolt over sit kollegiale kammeratskab med Borda og fæster stor tillid til franskmændens opmålinger.²⁸

Ved indsejlingen til Lissabon passerede PRØVEN det berømte Belemtårn. Det blev bygget i begyndelsen af 1600-tallet som en blanding af fort og imponerende sengotisk slot, en portugisisk pendant til Kronborg. Løwenørn, der åbenbart ikke var ligeså velbe-

²⁸ Løwenørn s. 39



Den 22. februar 1783 ankrede fregatten PRØVEN op ud for Belemtårnet vest for Lissabon.

Koloreret postkort fra begyndelsen af 1900-tallet.

The 22nd of February 1783 PRØVEN anchored out of the Belem tower west of Lisbon.

Colored postcard from the early 20th century.

vandret i portugisisk arkitekturhistorie som i navigationskunst, kommer dog for skade at kalde det en maurisk bygning.²⁹

På reden ud for Belem måtte besætningen på PRØVEN gennem et drama, da skibet rev sig løst under en storm. Man havde fastgjort sig med tre ankre, men alligevel drev man over

29 Løwenørn s. 41

på den sydlige side af Tagusflodens munding og blev nød til at kappe to ankre, som man dog senere fik fisket op igen. Den 1. marts lå PRØVEN endelig klar ud for Lissabon, og Løwenørn kunne bringe sine instrumenter i land. Det første stykke tid gik der dog mere tid med at brokke sig over vejret end til at bedrive astronomi. I hele ti dage måtte han vente på klart vejr i det ellers så solrige Lissabon, og da han havde chancen for at bevidne en total måneformørkelse, gav et kraftigt skydække ham igen en lang næse.

Den 30. marts havde Løwenørn den glæde at observere en af Jupiters måner bevæge sig bag om sin moderplanet, en såkaldt immersion, hvilket i datiden var en metode til at finde længdegraden.³⁰ Dette kunne lade sig gøre, hvis man havde et stærkt teleskop, fordi en sådan fjern måneformørkelse både kan forudsiges og ses fra hele Jorden samtidigt, hvorved man ved et opslag i en tabel kan finde længdegradsforskellen mellem eksempelvis København og Lissabon.

Efter en måned i Lissabon lattede PRØVEN anker og satte kursen mod Madeira. Endelig var vejret med dem, og mens skibet gled mod sydvest, kunne Løwenørn dagligt tage breddeobservationer, kontrollere kronometrenes gang og studere kompassets misvisning.³¹ Selvom man ikke kunne stedfæste sin position alene ved hjælp af sol- og stjernehøjder var disse målinger afgørende som hjælpevidenskab til bestemmelse af både tid og retning.

30 Løwenørn s. 42

31 Løwenørn s. 47

Over Atlanten

Efter fem dages sejlads fik Løwenørn Porto Santo i syne. Øen, der ligger cirka 40 kilometer nordøst for Madeira, dukkede op i diset og nærmest vindstille vejr, der gjorde de sidste sømil frem mod Madeira ganske langtrukne. For astronomen, der ikke skal nå frem med varer til ventende kunder, er vindstille dog ikke nødvendigvis et problem. Da det klarede op, gik Løwenørn og hans hjælpere igen i gang med deres observationer. Følgende stykke i rapporten bevidner hans grundighed:

“Den 6te April, Klok. 9³/₄ om Formiddagen, fik jeg Solhøjde, ved hvilken jeg be-
fandt Uhrene at angive Længden, nemlig
No. 1. 18° 32' 20" og No. 2. 18° 30' 40".
Til samme Tid blev den nordligste Huk af
Deserterne [en lille gruppe af øer sydøst for
Madeira] peilet 39° fra Syd om ad Vester, og
den sydligste Huk af samme i 4° fra Syd af
Vester, og den vestlige Deel af Porto Santo i
6° fra Nord ad Øster, alt retvisende. Forme-
delst disighed kunde jeg ikke faae Peiling
af Madeira selv; men Klok. 12 om Midda-
gen observeredes Breden 32° 42' 30", og til-
lige peiledes den nordligste Huk af Deser-
terne i 17° 30' fra Syd ad Øster retvisende,
og den østlige af Madeira Pointe St. Laurent
i 54° fra Nord as Vester retvisende, gissede
mig 1½ Miil fra den sidste Pynt. Dens Bre-
de beregnes derved at være 3' 30" nordli-
gere end Skibets, og altsaa kommer Pynten
St. Laurent til at ligge paa 32° 46' Brede,
hvilket ikkun skiller ¼ Minut fra det Mr.
Verdun [en fransk kartograf] angiver den

til at ligge paa, og en nøiere Overeensstem-
melse kan ikke erlanges.”³²

Han fortsætter med en prøve af urene.

“ Kl. 9³/₄ om Formiddagen angav Uhret No.
1 Skibets Længde Vesten for Paris 18° 32'
20", og efter seilede Kurs og Distance til
Middag var Længden da 18° 46' 57". Efter
dette ligger Point St. Laurent paa 18° 52'
40", men Mr. Borda aflægger den paa 18°
58' 0", og altsaa angav dette Uhr Længden
5' 20" for Østlig. Efter Søehret No. 2 kom
denne Pynt til at ligge paa 18° 51' 0", hvil-
ket bliver 7' for østlig, Som er hvad hvert
af Uhrene derefter haver feilet i en Tid af 7
Dage.”³³

Således veksler ekspeditionsrapporten mellem
letlæselig prosa om sejlads, arkitektur, vind og
vejr og længere opremsninger af observationer
og disses overensstemmelse, eller mangel på
samme, med eksisterende viden.

På grund af de omfattende forsinkelser,
som man havde oplevet tidligere på rejsen, øn-
skede Løwenørn ikke at blive på Madeira læn-
gere end strengt nødvendigt. Det var dog ikke
fordi, han ikke kunne lide øen, der har mange
for sømanden gode egenskaber:

“Madera er kun en lille Øe, men imidler-
tid en af de vigtigste Opdagelser, som ere
gjorte; dens bequemme Beliggenhed for

32 Løwenørn s. 48

33 Løwenørn s. 48



Funchal på Madeira, hvor PRØVEN kastede anker den 6. april 1783. Løwenørn tog ikke urene med i land, men afprøvede deres nøjagtighed via observationer i land og signalering med hjælperne om bord på skibet.

Foto fra 1920'erne.

Funchal on Madeira where PRØVEN anchored the 6 th of April 1783. Løwenørn did not bring the chronometers on land, but tested them via signals with the ship.

Photo from the 1920's.

alle de til begge Indierne udgaaende Skibe, og især den bekiendte gode Viin, som voxer der paa Øen, gjør den til et vigtigt Sted.”³⁴

Den 13. april, efter en håndfuld dage på Madeira, satte PRØVEN over Atlanterhavet for en frisk Nordøstlig vind. Rejsen til Vestindien forløb udramatisk, og Løwenørn gjorde kun nogle enkelte optegnelser vedrørende vindforholdene. Nær ankomsten til Caribien, en lille måned efter afsejlingen fra Madeira, sam-

menholdt han igen kronometrenes angivne tid med skibets bestik og himmellegemernes stilling. Han sluttede sig til, at urene henholdsvis gav en lidt for østlig og en lidt for vestlig position, hvorfor han regnede med at befinde sig et sted mellem de to positioner.³⁵

Besætningen på PRØVEN havde planer om at finde Barbuda, men til Løwenørns store overraskelse sejlede de tæt forbi det område, hvor øen skulle have ligget, uden at se den. Da det var klart vejr, kun afbrudt af enkelte by-

34 Løwenørn s. 51

35 Løwenørn s. 54

ger, var han meget forundret. Da man havde bestemt længdegraden fra den lille ø med det maleriske navn Sombrero, der skulle komme fra øens hatteagtige form, stod det klart for ham, at Barbuda måtte have været afsat forkert i de medbragte søkort. Samtaler og brevvekslinger med franske søofficerer bekræftede ham i denne antagelse.³⁶ Denne store interesse i de små øer Barbuda og især den ganske undseelige Sombreros beliggenhed kan virke underlig i dag, men når man i 1700-tallet ankom fra Europa til Vestindien var netop disse øer ofte noget af det første landkending man fik. At kende deres rigtige position var vigtig både for sikkerheden på grund af rev og for den videre sejlads mod de danske øer Skt. Jan, Skt. Croix og Skt. Thomas.

Den femtende maj 1783 kunne PRØVEN kaste anker ud for Skt. Croix, og Løwenørn kunne bringe sine instrumenter i land. Den lange rejse til Vestindien var overstået og man kunne nu både nyde noget tid under tropiske himmelstrøg og udføre en række observationer. De Armandske søure blev til stadighed testet for vindens, vejrets og luftfugtighedens påvirkninger.

I Vestindien

PRØVEN blev lagt sikkert for anker ud for Christianssted. Naturhavnen var og er et godt sted at ligge beskyttet som den er af rev. Revene ses i dag tydeligt på satellitbilleder, og man forstår hvorfor havnen blev anset for sikker – når man først var kommet sikkert derind. Al-

tonalagunen, hvor man kunne søge yderligere sikkerhed i tilfælde af orkan, er dog ikke længere sejlbare.

Løwenørn fik base på den lille holm Protestant-Kaien, der i 1783 husede byens bådeværft og i dag er hjemsted for et "eco-friendly" hotel, der blandt andet har det sjældne krybdyr Saint Croix ground lizard som trækplaster. Øen ligger cirka 150 meter, eller et bøssekud, som Løwenørn skriver, ude i bugten ved Christianssted. Udover det lokale værft var den hjemsted for kommandørkaptajn Morgenstjerne, overlods i Dansk Vestindien – han blev Løwenørns vært under opholdet.³⁷ Hans murede altan var det perfekte sted for en god opstilling af de fintfølede astronomiske instrumenter.

Løwenørn, der under rejsen nærmest havde været forfulgt af overskyet vejr, var igen uheldig. Ved PRØVENs ankomst til Skt. Croix havde det ikke regnet i nogle måneder, men så tog naturen revanche med skyer og regn – til glæde for plantageejerne og til ulempe for astronomen. Det var i forvejen svært at bruge solens middagshøjde til præcise målinger, da den stod næsten lodret over overlodsens bolig, og skydækket gjorde det kun sværere. Det lykkedes dog Løwenørn at tage en del stjerne-højder i de mørke tropiske nætter. Via disse, taget på både nord- og sydhimlen stadfæstede han den lille Protestant-Kaiens position til 18° 45' 26" nordlig bredde, hvilket er omtrent en hel grad forkert – dog har nogen i ekspeditionsrapporten med håndskrift rettet dette

36 Løwenørn s. 56

37 Løwenørn s. 63



Christiansted på Skt. Croix malet omkring år 1800. Til højre ses den lille ø Protestant-Kaien, hvor Løwenørn overnattede hos overlods Morgenstjerne.

Maleri af ukendt kunstner

Christiansted on St. Croix around 1800. To the right the small island Protestant-Kaien is visible. It was here Løwenørn was the guest in the household of the pilot Morgenstjerne.

Painting by an unknown artist.

til det mere korrekte $17^{\circ} 45' 26''$.³⁸ Måske har Løwenørn allerede ved bogens udgivelse fået rettet fejlen, der da også, de gode observationsforhold på overlodsens veranda taget i betragtning, ville have været ukarakteristisk.

Ligesom i Lissabon havde Løwenørn, ved hjælp af en kikkert lånt af den kendte skibskonstruktør Henrik Gerner, den glæde at kunne iagttage en immersion af en af Jupiters måner. Derved fik han stadfæstet Christianssteds

længdegrad til $67^{\circ} 2' 48''$ vest for meridianen i Paris. Det svarer ret præcist til de $64^{\circ} 42' 10''$, som Protestant Cay i dag ligger vest for meridianen i Greenwich. Længdegradsberegningen via urene gav en længde i forhold til parismeridianen på $67^{\circ} 10' 15''$ – altså en forskel på cirka 14 kilometer. Da den sidstnævnte længdeberegning var foretaget på baggrund af en vished om den nærliggende ø Sombreros position, valgte Løwenørn at antage urenes længde som den mest præcise. Han var optaget af astronomi, men han var ikke fundamentalist.

38 Løwenørn s. 65

Det var Løwenørns plan, efter opholdet på Skt. Croix, at krydse rundt mellem de nærliggende øer for på den måde at kunne tegne et mere præcist kort over området. Igen lagde naturen dog forhindringer i vejen for hans planer, da en stor del af besætningen blev syge af "klimatiske Febre".³⁹ Både løjtnant Grove og den unge Armand måtte lægge sig, og Løwenørn blev af lægen rådet til at udskyde sejladsen. PRØVEN blev derefter bragt i havn igen, efter at man allerede havde varpet skibet ud og havde været klar til afgang. Den 20. juni var folkene imidlertid blevet friske nok til at sejle, og PRØVENs sejl sattes atter.

I de følgende dage sejlede Løwenørn først til Skt. Jan og siden til Skt. Thomas, hvis havn han roser i høje toner. For skibes vedkommende findes ifølge ham vel ikke bedre havne i hele Vestindien, mens den dog for søfolk, på grund af de omgivende bjerge kan være ulidelig hed og stille. Skibene havde det sikrest i bugtens beskyttende læ, mens de nordeuropæiske sømænd foretrak den friske søbrise. Det er således tvivlsomt, hvor mange af Løwenørns folk der har haft stor lyst til den ellers højt skattede Skt. Jan kaffe, der ellers ifølge Løwenørns kilder skulle være på niveau, eller endda bedre, end den meget agtede kaffe fra Martinique.⁴⁰

På trods af sygdom og almindeligt besvær med vejret bar Løwenørns arbejde frugt, og han fik konstrueret flere kort, der korrigerede, hvad han anså for fejl og mangler i det eksisterende kortmateriale. I den forbindelse brokker

39 Løwenørn s. 67

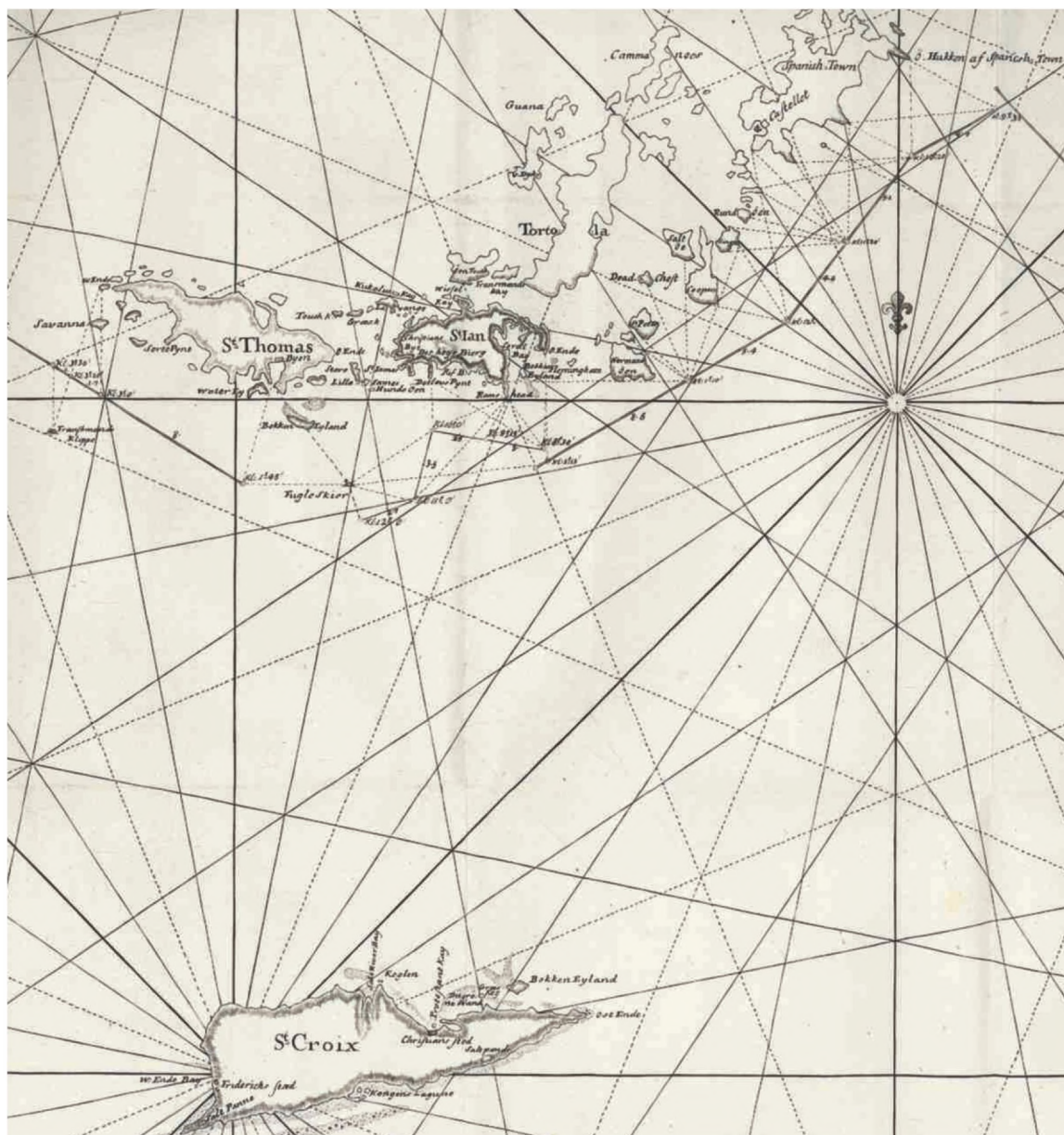
40 Løwenørn s. 69

han sig i rapporten over almindelige søfolks mangelfulde journalføring, som han mener at en del kortskabere har tendens til at tillægge for stor vægt:

"Naar jeg undtager de Sømænd, som ere udsendte just for at gjøre Observationer, og nogle faa enkelte hvis Kundskaber gjøre, at de anvende lidt mere end almindelig Flid, og fornemmelig antegne deres Observationer, saa kan man kun have liden eller ingen Nytte af andres Journaler. Jeg kiender det af Erfarenhed, da jeg i Anledning af dette Værk har igennemarbejdet mangfoldige Journaler, hvis Uovereenstemmelser og ofte Modsigelser have gjort, at jeg ikke har tor-det eller kunnet benytte mig af dem, som jeg har ønsket [...] thi den almindelige Sømænd bekymrer sig ikkun om, at naae sit Maal eller bestemte Havn; den meste Tid, ja endog efter ustandne Vanskeligheder eller Fare, glemmer han tildeels, hvorledes han er sluppet igiennem, haabende endnu for Eftertiden på Forsynet, og har ikke den Omhyggelighed, med Nøjagtighed at antegne de af ham maaske gjorde Observationer, han erhverver sig vel nogen Erfarenhed, men den er ganske tabt for andre."⁴¹

Løwenørn kom fra et hjem hvor uddannelse og videnskab var en dyd, og han havde en sund mistillid til den almindelige sømandsstands interesse og evner udi astronomi og korttegning.

41 Løwenørn s. 82



Løwenørn tegnede under sit ophold i Dansk Vestindien et kort over de danske besiddelser og deres omgivelser. På dette udsnit ses Skt. Croix forned og Skt. Thomas og Skt. Jan foroven.

During his stay in the Danish West Indies Løwenørn drew a map of the Danish belongings and their surroundings. In this section St. Croix is seen below, St. Thomas and St. John above.

Urene i krise

Den 30. juni lå PRØVEN for anker ud for Cap François, det nuværende Cap Haïtien på Haiti, da voldsomme regnbyger og kraftig vind pludselig ramte reden. Løwenørn befandt sig da i land, hvor en venlig indbygger havde stillet sin have til rådighed for hans observationer. Han var en time tidligere gået fra borde i fint vejr, og blev overrasket over det pludselige skift. Om bord på PRØVEN herskede der ophidselse, da skibet rev sig løs fra ankret og kom i drift. Agterskibet ramte en grund og løjtnant Grove, der havde fået overdraget nøglerne til Løwenørns og urenes kammer skyndte sig ind i kahytten, løsnede urene fra bordet og lagde dem på Løwenørns sengelinned, som de havde placeret på gulvet. Hvor det til søs var en stor fordel at urene via bordet var fastgjort til skibets skrog, var det potentielt ødelæggende, når skibet stod og huggede på en grund.

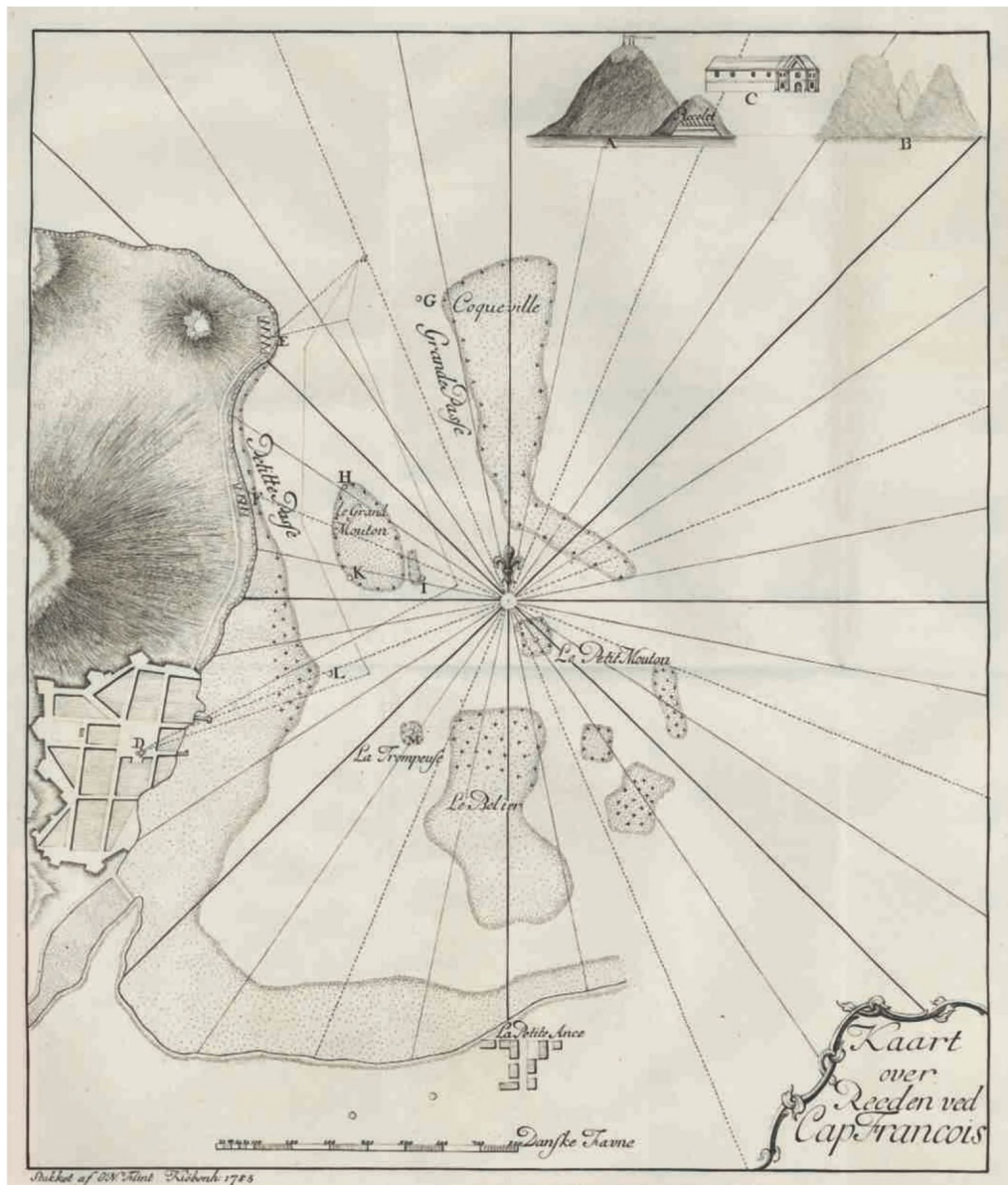
Løwenørn blev først klar over PRØVENs vanskeligheder, da han hørte de kanonskud som hans besætning affyrede for at tiltrække hjælp fra omkringliggende skibe. Før det lykkedes kaptajnen at komme om bord på sit skib, var det dog allerede kommet af grunden og faren drevet over. Det var heldigvis en sandbanke, man havde stødt på, og selv om skroget havde taget nogle drøje hug, var der ikke sket større skade. Opmærksomheden vendtes straks mod urene. Hvis de havde lidt overlast kunne det bringe hele ekspeditionens mål i fare og urmager Armands livsværk kunne blive knust. Heldigvis blev det ikke tilfældet. Under den hurtige flytning af urene havde man aflæst dem og sammenlignet dem både

indbyrdes og med unge Armands lommeur. De havde lykkeligvis ikke tabt eller vundet den mindste tid, og den potentielle katastrofe blev tværtimod et bevis på urenes standhaftighed.⁴²

Efter denne forskrækkelse indfandt dagligdagen sig igen. Løwenørn brugte mest tiden i land, hvor han både den 15. juli og den 6. august observerede immersioner af en af Jupiters måner. Under den sidste af dem så han også en stor plet, der under observationen bevægede sig hen over planetens overflade. Dette har muligvis været "Den store røde plet" – en storm, større end Jorden, som har varet i flere hundrede år, og som stadig i dag er et af Jupiters kendetegn.

Grundstødningen var imidlertid ikke den eneste ulykke urene kom ud for under opholdet i Cap François. Den 29. juli stod de på et solidt bord i huset, hvor Løwenørn boede under sit ophold. Man var i gang med at tage solhøjder, da en af Løwenørns hjælpere tabte sin pen mellem stolene omkring bordet. Løwenørn havde stillet stolene omkring bordet for at beskytte det mod stød, men nu fik de den modsatte effekt. Løwenørns hjælper, der af diskretion i rapporten ikke nævnes ved navn, men som nok har været en af skibets officerer, mistede i sit forsøg på at liste pennen op mellem stolene balancen og kom til at støde hårdt til bordet. Urene, der havde overlevet den dramatiske grundstødning, kom derved ganske ud af takt. Man forestiller sig hvordan den lille forsamlings hjerter gik i stå, mens

42 Løwenørn s. 86



Løwenørns vigtigste opgave, mens han besøgte den franske koloni Haïti, var at afprøve sørene. Han nåede dog også både at sætte sig ind i plantagedrift og lave opmålinger til dette kort over Cap François – nutidens Cap Haïtien.

Løwenørns most important task at the French colony Haïti was to test the chronometers. He did however also have time to study the plantations and to draw this map of Cap François – the present day Cap Haïtien.

urene satte farten op. De accelererede ved stødet henholdsvis 20 og 23 sekunder, som de dog stort set tabte igen, da de atter var kommet ind i deres rytme. Igen kunne Løwenørn, og den uheldige bordskubber, ånde lettet op, men både grundstødning og bordstødning havde understreget en af kronometerteknologiens væsentligste ulemper – urenes potentielle sårbarhed overfor uheldige bevægelser.⁴³

Løwenørn slappede under opholdet i Cap François af med vandreture i det, der på hans tid var et en rig fransk koloni. Han nævner beundrende "*de rigeste og prægtigste Plantager*" som hver havde 700-800 slaver, og selvom de almindeligste plantager kun havde 300-400 slaver var han betaget af de rigdomme "*denne liden Plet Jord frembringer*".⁴⁴ Med franskmændenes planer for en stor udvidelse af det dyrkede areal syd for Cap François in mente var Løwenørn dog bekymret for, om markedet for sukker var i stand til at aftage endnu større mængder, eller om priserne ville falde. Han undrede sig også over, hvorfor saltproduktion ikke var mere udbredt, da man derved kunne spare mange penge, men "[...] *den store Dorskhed, som almindeligen hersker i disse varme Climater, gjør, at de fleste hellere vil kiøbe for deres penge*". Udover de tilbagevendende astronomiske observationer brugte han også tid sammen med nogle franske officerer, som han tidligere havde gjort tjeneste med under krigen mod England i 1770'erne.⁴⁵

43 Løwenørn s. 88

44 Løwenørn s. 89

45 Løwenørn s. 90

Hjem igen

Sidst i august vendte Løwenørn og hans besætning, efter et ophold ved Turkørne, atter stævnen mod Danmark. Den 2. september be fandt PRØVEN sig på højde med Bermuda. Løwenørn havde længe ønsket sig at se denne ø, men dens præcise position var fortsat ukendt. Samtidig var farvandet omkring den kendt for sine lumske skær. Løwenørn satte kursen mod vest i retning af Azorerne og fravalgte derved den ellers populære rute op omkring New Foundland. Han skriver, at man på trods af andre nordiske søfolks påstand om større chance for vestenvind på den nordlige rute mest havde større chance for tåge.⁴⁶

Den 4. oktober nærmede PRØVEN sig Den engelske Kanal. Man havde da noget tid forinden passeret Azorerne nordligste punkt, øen Corvo, hvor Løwenørn havde kontrolleret urenes gang. Han havde da fundet fejlen til at udgøre 0° 23' 58" på ur nummer 1 og 0° 16' 44" på ur nummer to, hvilket svarer til henholdsvis 4½ og 3¼ sømil. Undervejs over Atlanten havde man haft en del hårdt vejr og PRØVEN var sprunget læk. Skaden var dog ikke større, end at men ved at pumpe havde kunnet holde skibet tørt – men så måtte man også pumpe næsten uafbrudt. Urene var heller ikke ganske upåvirkede af skiftet i klima, der fra Azorerne til Kanalen førte til et temperaturfald fra 24° celcius til 9° celcius.⁴⁷ Alligevel var de mere præcise i deres længdeangivelse end det bestik, der var taget på gammeldags facon ved hjælp af log og line.

46 Løwenørn s. 99

47 Løwenørn s. 103

Da man den 8. oktober passerede Dover, kunne Løwenørn langsomt begynde at gøre status over urenes gang under den lange rejse:

“Naar jeg bruger de tvende sidste Observationer, nemlig den under Azorerne, og denne under Dover giorte, da finder jeg, at Uhret No. 1 derefter havde en daglig Acceleration af 23,3”, men at Uhret No. 2 accelererede daglig 4”.⁴⁸

På sejladserne over Nordsøen havde PRØVEN godt vejr, og Løwenørn havde lejlighed til at lodde dybden regelmæssigt for at kontrollere og eventuelt korrigere de eksisterende søkort – rettelserne var dog få, da de fleste dybder svarede ganske godt til de tidligere fundne. Kort efter, at man den 12. oktober havde observeret den jyske kyst, slog vejret imidlertid om, og Løwenørn besluttede at søge den norske kyst, hvor man på grund af den stærkt tiltagende vind besluttede at søge havn i Sletterøe. Man kunne først sejle derfra igen den 17., og Løwenørn havde igen tid til at lave observationer, før rejsen gik det sidste stykke hjem til København.

Den 19. oktober krydsede PRØVEN forbi Kronborg, før den sydøstlige vind tvang Løwenørn og hans besætning til en sidste overnatning om bord ud for Nivå. Endelig den 20. oktober 1783 klokken 11 om formiddagen kunne man kaste anker på Københavns red efter en lang og vellykket rejse. Så var det tid til endeligt at evaluere urene. Man vidste, at kro-

nometrene blev mere og mere udbredte blandt Europas sømagter, men var de dansk-byggede udgaver gode nok? Havde de klareret prøvelserne? Var urmager Armands lykke gjort?

Dommen over urene

Vel hjemvendt fra Vestindien gik Løwenørn i gang med den samme procedure som før afsejlingen næsten et år tidligere. Via signaler mellem Runde Tårn og PRØVEN blev urene testet. Man affyrede endda samtlige skibets tolv kanoner på en gang for at se, hvorledes urene klarede de medførte rystelser – der var ingen problemer. Efter en lang rejse, gennem mange klimaer, med skiftende vejr og hændelige uheld var Løwenørn klar til at afsige sin dom:

“Jeg havde saaledes Uhrene i en Tid af noget over et Aar, under mange forskellige Omstændigheder, i en meget stor Overgang fra Kulde til Varme, og havde baade Tørke fugtigt Veir, imellemstunder svær Søe og ald Slags Veir; Skibet haver stødt paa en Sandbanke paa Cap François Rhed, saa og den sidste Prøve med Kanonernes Affyring. Men endnu det, som er meest af alting, nemlig den omtalte Omstændighed, som man ikke havde forudset, at Roerpinden i Særdeleshes i Begyndelsen af Reisen forarsagede det Bord, paa hvilket Uhrene i Skibet var fastskruede, hver gang man med Styrringen bevægede Roret, en sitrende bevægelse. Alt dette have Uhrene, som det sees, meget vel udstaaet, naar jeg antager at Forandring af Clima har gjort for megen Virkning paa dem. Imidlertid have disse Uhre paa den-

48 Løwenørn s. 103

ne Reise ikke alleneste viist, hvor nyttige de have været for Seiladsen, men at de endog have kunnet tiene til, at bestemme nogle Landpunkters Beliggenhed i Længde, og at de, naar de behørigen ere brugte, ere overmaade vigtige og nyttige for Søefarten.”⁴⁹

Et meget bedre skudsmål kan vel næppe fås. På trods af urenes problemer med temperatursvingninger var Løwenørn tilfreds. En af Danmarks førende navigationseksperter havde afsagt sin dom – og den var positiv.

Noget tid efter hjemkomsten og Løwenørns bedømmelse gav kongens kabinet følgende ordre:

1. “Urmager Armand for bestandig at ned-sætte sig i Kiøbenhavn, og forbedrede den ham allernaadigst belovede aarlige Pension.”
2. “At Kiøbe de tvende paa Reisen prøvede Søehre, imod at de paa nye med Thermometerne bleve justerede.”
3. “At bestille tvende Søehre aarligen hos Hr. Armand.”
4. “Og endeligen befalede Commisionen at forskrive fra Engelland et Arnolds Chronometer eller Søe-Lommuhr.”⁵⁰

Blev succesen fulgt op?

Urmager Armands ure var en succes. Hvis der havde været en dansk skepsis mod mekanisk længdegradsmåling, var den væk. Imidlertid

49 Løwenørn s. 108

50 Løwenørn s. 109

løb Armand panden mod en mur, og det lykkedes ham ikke at leve op til det kongelige krav om to kronometre om året. Men hvad skete der og hvorfor fortsatte hans søn, der jo også havde en stor viden om søure, ikke sin fars produktion?

Først og fremmest var urene på trods af deres potentiale ikke pålidelige nok til at blive taget direkte i brug. De var stadig for påvirkelige af skiftende temperaturer, og Armand fik tilsyneladende aldrig fremstillet en mekanisme, der sammen med de monterede termometre kunne korrigere for dette. De led også under det for kronometre generelle stabilitetsproblem. De skulle behandles med største omhu, og selvom Armands ure faktisk havde klaret stød og slag ganske rimeligt, var man ikke trygge ved udsigten til de fejlkilder, som de trods alt skrøbelige instrumenter stadig havde. En ting er desuden at konstruere et vel-fungerende instrument, noget ganske andet er at få en vedvarende og omfangsrig produktion i gang. Det har mange opfindere måtte sande.

Ekspeditionens deltagere fik alle en fremtid, der ikke var direkte knyttet til kronometret eller turens øvrige observationer. Løwenørn selv vendte eksempelvis aldrig tilbage til sine kort over Vestindien. Han vendte sig mod andre opgaver som oprettelsen af et dansk søkortarkiv og forbedring af fyr- og lodsvæsen.

Armands søn, Johan Wilhelm Armand, der var med om bord på PRØVEN, fik i 1794 ansættelse på Bornholm, da ni urmagere fra Rønne gik sammen om en henvendelse til kongen. De ansøgte om at få Johan Wilhelm som lærer udi konstruktionen af standure – de berømte



Der er desværre ingen billeder af Jean Abraham Armands kronometre. Der findes imidlertid stadig eksemplarer af de ure, som hans søn Johan skabte. Han var med om bord på PRØVEN og kendte urenes teknik til bunds. Johan Armand kronometer fra 1790'erne, Den Gamle By.

Unfortunately we there exist no pictures of Jean Abraham Armand's chronometers. Some of the works by his son Johan still exists however. He was on board PRØVEN and knew the design of the chronometers very well. Johan Armand chronometer from the 1790's, Den Gamle By.

bornholmere. Kongen godkendte ansøgningen og bevilgede en årlig løn til den unge Armand, der gennem mere end et årti hjalp til i den lukrative bornholmske urproduktion.⁵¹ At kongen skulle godkende Armands ansættelse og endda også betalte hans løn indikerer, at

⁵¹ <http://www.urmagerne.dk/historie/bornholm.shtml>

han i perioden efter PRØVENs tur til Vestindien var ansat i et offentligt embede med ansvar for urproduktion. Det eneste, vi ved med sikkerhed, er dog, at han ikke konstruerede kronometre til den danske flåde, der i stedet valgte primært at bruge britiske modeller.

Den unge løjtnant Grove, der havde været så snarrådig at beskytte urene med Løwenørns sengetøj, fik en flot karriere inden for flåden, hvor især søopmåling stod hans hjerte nær. I 1786 var han igen ude at sejle med Løwenørn, denne gang på Island og Grønland, og siden brugte han megen tid på at opmåle de norske kyster.⁵²

Alt i alt var PRØVENs rejse til Vestindien 1782-83 en pæn succes. Selvom det ikke endte med en stor fremtid for Armands ure, bekræftede den flådens ansvarlige i, at kronometret var et brugbart instrument til bestemmelse af længdegraden. Løwenørn, der under rejsen var en ung mand, stadfæstede sin position som en af Danmarks førende navigationseksperter og satte kursen mod en karriere, der skulle gøre ham til en af de største inden for dansk søkartografi, fyrvæsen og lodsvæsen – måske den største overhovedet. Løwenørns ekspeditionsrapport giver samtidig, som et af rejsens måske allervigtigste resultater, et smukt indblik i 1780'ernes navigation.

Under hele rejsen viste urene tiden. Løwenørn anede, og det kan vi jo i dag kun bekræfte ham i, at tiden også arbejdede for urene.

⁵² Topsøe-Jensen, T.A. "Officerer i den dansk-norske søetat 1660-1814 og den danske søetat 184-1932", bind 1, A. Hagerup, 1935, s. 486

Thorbjørn Thaarup

The voyage of PRØVEN

Poul de Løwenørn and the first Danish chronometers

SUMMARY

On the 24th of November 1782 the frigate PRØVEN was setting its sail. Led by commander Poul de Løwenørn she was going to start a journey that would take her all the way to the The Danish West Indies, now the US Virgin Islands, in the Caribbean. The goal of the voyage was to test the first Danish built chronometers through the rough conditions at sea. With well-functioning chronometers on board it was possible for the seafarers to find the longitude, paving the way for faster and safer ocean navigation. Løwenørn, with his deep interest in navigation, astronomy, and technology was the right man for the job.

Through large parts of the 18th century scientists, navigators, and clock makers had tried to solve the riddle of the longitude. While it was easy, via the sun or the stars, to find the latitude at sea, the longitude was more elusive. It was soon established that one could either make use of the small changes in distance between the moon and the stars, or simply bring an accurate watch and via that calculate one's change in longitude. The first Danish of these chronometers were constructed by the clock maker Jean Abraham Armand from the town of Rendsburg. As PRØVEN left Copenhagen in the autumn 1782 Armand's chronometers were safely guarded in Løwenørn's cabin, fixed to a table, which was itself fixed to the cabin's floor. As long as they were following the movements of the ship, they were in little danger of receiving knocks that would bring the whole idea of the expedition in danger.

Løwenørn, who had served in the French navy, made the first stop in Havre de Grace, today's Le Havre, on the French north western coast. He took his instruments on land and spent more than two months observing the sky in order to get the best possible knowledge of

latitude and longitude. He wanted to set off earlier, but the winter weather in Normandy held him back. Eventually, the 16th of February 1783 PRØVEN left for Lisbon, Portugal, where they arrived six days later. After a stay in the Portuguese capital and a stop at Madeira Løwenørn and his men arrived at the Danish island Skt. Croix the 15th of May 1783.

The method of determining the longitude by the aid of a chronometer is fast, and Løwenørn had time for plenty of other observations. He drew two charts, observed an immersion of Jupiter's moons, and when visiting Haiti on his way back to Copenhagen he studied the organization of French plantations.

At Haiti the chronometers experienced the greatest danger of the journey. The 30th of June 1783 a sudden storm hit the roads of Cap François, where PRØVEN was anchored. Løwenørn, who was on land, could only watch as the ship was torn from its anchors and started to drift. As it hit a sand bank repeatedly the chronometers had to be quickly untied from the table, which was now pouncing heavily up and down. The vigilant crew on the ship saved the situation by placing the invaluable equipment in their captain's bed linen. He later praised them for this decision.

After the return to Denmark the 20th of October 1783 the chronometers were inspected. They had been subjected to swift change in both temperature and humidity and received a few knocks, and all in all they had overcome the hardships quite well. In the following years however Armand failed to produce good chronometers on a regular basis, and the navy soon chose to import British products instead.

All images in this article originate from the archive of the Maritime Museum of Denmark.



Undervisning på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Eleverne sammenligner en galionsfigur i fuld størrelse med den tilsvarende på en skibsmodel.

Foto Rasmus Thykier

A group of young students compare full-size figureheads with the ones on ship models at the Danish Maritime Museum at Kronborg Castle.

Photo Rasmus Thykier)

Trine Halle

En undervisningsafdeling bliver til

Trine Halle, cand. mag i historie og museologi arbejder som projektleder på udviklingen af museets nye undervisningsafdeling, som står færdig, når det nye søfartsmuseum åbner i sommeren 2013. Trine Halle har tidligere assisteret inspektørerne i arbejdet med at udvælge historier og genstande til de kommende udstillinger.

Når det nye søfartsmuseum til næste år slår dørene op, er det ikke kun til nye lokaler og nysatte udstillinger. Museet vil samtidig åbne sin nye undervisningsafdeling, som vil tage imod elever fra alle klassetrin. Fra de myldrende 1. klasser til de eksamensfokuserede gymnasieklasser, samt eleverne på de maritime erhvervsuddannelser. Historierne om sømænd, skibe og lastrum fyldt med te, kaffe og mobiltelefoner skal deles og gøre den maritime fortid og nutid til et navigerbart landskab. Midlerne til målet er dialogbaseret undervisning, en materiel tilgang til historien og et anderledes indrettet undervisningslokale.

At et museum rummer en undervisningsafdeling er ikke en ny tanke. På de fleste danske museer findes der kompetente museumsundervisere, som med udgangspunkt i læreplaner og historiekanonien udvikler og gennemfører undervisningsforløb til de danske skoleelever. Museerne skaber læringsrum, som

supplerer og levendegør skolebøgerne. Eleverne får sat ord og krop på alverdens emner fra den danske og internationale historie indenfor kulturen, kunsten og videnskaben. Sådan har det været siden 1960'erne, hvor der for alvor kom fokus på museernes læringspotentialer i forhold til landets skoleelever.

Nyheden er, at M/S Museet for Søfart får sin egen undervisningsafdeling, med fokus på læreplaner, pædagogik og den gode historie i en maritim kontekst. Midler bevilliget fra Kulturstyrelsen, har sikret en indledende researchfase og den endelige udvikling af undervisningsforløb med tilhørende undervisningsmaterialer. For overskuelighedens skyld vil de i det følgende beskrives som Fase 1 og Fase 2. Fase 1 gik fra januar til august 2012, og efterfølges af Fase 2, som fortsætter frem til museets åbning i sommeren 2013.

Fase 1: Deling af viden og erfaring

Hvor starter man, når en afdeling skal bygges op fra bunden? Jeg startede med at spørge dem, som allerede havde erfaring indenfor feltet: mine kollegaer på tværs af museerne. Jeg udarbejdede en liste på 15 danske museer, som jeg gerne ville blive klogere på, idet de alle besidder elementer, som jeg ser som en kvalitet for den kommende undervisningsaf-

deling. Hvordan griber de undervisningen an? Hvad er deres mål? Hvordan ser deres undervisningslokaler ud? Hvordan gør de fortiden relevant og nutiden interessant?

Jeg besøgte alle 15 museer, hvor jeg havde møder med de udviklings- og undervisningsansvarlige, og observerede undervisningsforløb og omvisninger. De 15 er et miks af kultur-, natur- og kunsthistoriske museer, samt et enkelt rensningsanlæg med tilhørende skoletjeneste.

- Arbejdermuseet
- Diesel House
- J.F. Willumsens Museum
- Københavns Museum
- KØS – museum for kunst i det offentlige rum
- Moesgaard Museum
- Nationalmuseet
- Naturama
- Orlogsmuseet
- Spildevandscenter Avedøre
- Statens Museum for Kunst
- Statens Naturhistoriske Museum
- Teknisk Museum
- Thorvaldsens Museum
- Vikingskibsmuseet.

De 15 besøg var en lærerig øjenåbner, samtidig med at det på ganske kort tid gav mig og museet et netværk, der er til stor gavn i den fortsatte udvikling af undervisningsafdelingen og ikke mindst den fremtidige deling af viden. Her følger et indblik i to af de berigende museumsbesøg.

KØS – museum for kunst i det offentlige rum

KØS er et specialmuseum for kunst i det offentlige rum. Museet har eksisteret siden 1977, men er nok mest kendt for siden 2001 at huse skitserne til Dronningens gobeliner, som kunstneren Bjørn Nørgaard står bag. Gobelinerne hænger på Christiansborg og oplægget til dem er altså at se i Køge.

I min optik har et kulturhistorisk museum som M/S Museet for Søfart meget at lære af kunstmuseerne og i særdeleshed af KØS. Museets gør brug af dialogbaseret undervisning i deres formidling til børn og unge. Denne undervisningsform går ud på, at underviseren går i dialog med eleverne og i fællesskab fortæller historierne om det pågældende værk. Underviseren er garant for det faglige indhold og den korrekte information, men det er eleverne, som får lov til at styre tilgangen til værket. Resultatet af et givent undervisningsforløb er derfor aldrig helt givet på forhånd, men til dels styret af elevernes fokus og interesser.

Skitserne til Dronningens gobeliner er som skabt til denne undervisningsform. Gobelinen *Yngre glyksborgere* optog den 8. klasse, som jeg fulgte på dagen, meget. Her fortælles historierne om det 20. århundrede og kendte ansigter som Albert Einstein, Karen Blixen og Adolf Hitler er vævet ind i fortællingen. Her kunne drengene næsten ikke vente på deres tur til at tale, og de fandt ansigter og begivenheder, som de udmærket selv kunne sætte ord på. Underviseren lod dem tale med diskret styring, imens hun deltog i snakken. Hvad der startede som en *hvor-mange-ansigter-kender-jeg* leg sluttede med en alvorlig snak om sabotage



Underviser Sissel udpeger historiske personer på Dronningens gobeliner for en interesseret 8. klasse på KØS.

Foto: Trine Halle

One of the teachers at KØS - museum of art in public spaces points out historical figures on the Queen's tapestries in front of an engaged group of students.

Photo: Trine Halle

og krigsførelse. Gengivelsen af Adolf Hitler var ikke til at komme udenom, og Anden Verdenskrig førte til en debat om krigen i Afghanistan.

Undervisningen på M/S Museet for Søfart vil gøre brug af samme greb i mødet med de maritime genstande. Vi skal give eleverne plads til at udforske genstandene, inden vi fylder dem med oplysninger om funktion, tilblivelse og ophav. På den måde bliver eleverne deltagere i undervisningen i stedet for passive tilhørere da udgangspunktet tages i det, de selv finder interessant. Dialogbaseret under-

visning kan også gøre brug af korte skrivelser, som kan bruges for at inddrage de elever, som foretrækker at udtrykke sig skriftligt frem for mundtligt.

Orlogsmuseet

Orlogsmuseet på Christianshavn har den danske flådehistorie som hovedemne. På den måde deler Orlogsmuseet og M/S Museet for Søfart vandene imellem sig: De fortæller den maritime krigshistorie og vi fortæller den maritime handelshistorie.



Underviser Andreas fortæller om massefylde og opdrift for en lyttende 6. klasse på Orlogsmuseet.

Foto Trine Halle

One of the teachers at the Royal Danish Naval Museum tells about density and buoyancy to a group of listening students.

Photo Trine Halle

I forløbet *Flydende fartøjer* bliver eleverne klogere på begreber som opdrift, ballast og tyngdepunkt og får en konkret forståelse af, hvor vigtigt det er, at skibe er sødygtige. Forløbet afsluttes med en aktivitet, hvor eleverne i grupper skal søsætte modeller af VASA, FYEN og HVIDE ØRN. Tre skibe som på hver sin måde fremstår som eksempler på fartøjer, der ikke var sødygtige.

Med arbejdsredskaber som modellervoks, glaskugler og en skål med vand afprøvede en 6. klasse, hvordan massefylde og vægt hænger sammen. De skulle bygge et skrog af modellervoksen, som var stort nok til at rumme alle glaskuglerne uden at synke. Opgaven krævede flere opbygninger, inden den var løst. Den-

ne erfaring rigere, blev eleverne placeret i et tilstødende undervisningslokale ved tre store vandkar, som rummede hver sit modelskib. Eleverne fik, med assistance fra de to undervisere og et opgaveark, selv lov til at håndtere skibene. Ved at følge anvisningerne erfarede eleverne, at teori gælder i praksis, og alle tre skibe sank i vandbassinerne, præcis som i virkeligheden.

At eleverne selv får lov til at få hænderne i historien, hvad enten det bliver med skibsmodeller eller skriveøvelser, bliver en essentiel del af undervisningsforløbene på M/S Museet for Søfart. Enten bliver det en supplerende aktivitet i undervisningslokalet, eller også som en fast del af undervisningen i udstillingerne.

Eleverne skal være aktive deltagere, som gerne må bruge hele kroppen til at indleve sig i historiefortællingerne og fysisk holde historien mellem hænderne.

Denne tilgang til historieformidlingen er netop blevet behandlet i en ph.d. om museumsdidaktik.¹ Gennem sit arbejde som museumsinspektør på Nationalmuseet med ansvar for undervisning, har Mette Boritz sat ord på hvad det er der sker, når elever får lov til at røre ved og arbejde med genstande og kopier i undervisningen. Ved at prøve dragter, arbejde med værktøj og smage tidligere tiders spise, får eleverne hænderne i historien og det er med til at gøre en forskel i hvordan de oplever et undervisningsforløb på et museum. Mødet med de fysiske genstande skaber en tilstedeværelse, hvor historien bliver håndgribelig.

Internationalt museumssamarbejde

For at sikre en international standard, kontaktede jeg desuden tre udenlandske museer, som alle er kendt og respekteret for deres høje niveau indenfor udstillinger og undervisning, og hvis formidlingsområder har stor relevans for M/S Museet for Søfart, nemlig:

- Vasamuseet
- Museum of London Docklands
- International Slavery Museum.

¹ Museumsdidaktik, et kulturanalytisk studie af undervisningen på danske kulturhistoriske museer. Mette Boritz Petersen 2012, Københavns Universitet.

Besøgene på de tre museer foregik på samme præmisser, som på de danske museer: Møder med de undervisningsansvarlige samt observation af undervisningsforløb og omvisninger. Udvælgelseskriterierne for de udenlandske museer var dog vidt forskellige. Vasamuseet har undervisningslokaler, som slår på alle pædagogiske strenge, Museum of London Docklands er fantastisk dygtige til den mundtlige formidling med fokus på de gode historier, og International Slavery Museum sætter fokus på emnet: slavehandlens historie.

Under däck og Alla ombord på Vasamuseet

Vasamuseet blev indviet i 1990 og huser orlogsskibet VASA. Skibet sank 1628 uden for Stockholms havn på sin jomfrurejse. Årsagerne til ulykken var flere: Skroget var for småt i forhold til vægt og rigning, og ballast var der ikke nok af. Skibet rullede derfor fra side til side ved den mindste vind, og vandet kom ind i skibet gennem kanonportene i takt med vindstødene og sank. De fleste af kanonerne blev efterfølgende hentet op, men selve skibet blev gemt og siden glemt på havbunden, indtil det i 1950'erne blev fundet af en lokal dykker. Efter 300 år kom VASA fri af dybet og blev efter en større konservering stillet til skue på det museum, som blev bygget rundt om det. Skibet er et imponerende syn. En næsten komplet bevaret tidslomme, som kan fortælle om udenrigspolitik, maritime færdigheder og dagligliv i Sverige i 1600-tallet.

Det var undervisningslokalerne på Vasamuseet, som først fangede min interesse. Det ene går under navnet *Under Däck* og er en gen-



Undervisningslokalet *Alla ombord* på Vasamuseet, hvor svalegangen er synlig øverst.

Foto Trine Halle

The education room *Alla ombord* with its gallery at Vasamuseet.

Photo Trine Halle

skabelse af det øverste kanondæk på VASA. I det lavloftede og mørke rum kan eleverne få en fornemmelse af livet om bord. Interiøret er sparsomt: Her er kanoner, en lygte og en skibskiste med værktøj og personlige genstande, som underviseren kan fortælle ud fra. Rumets mest interessante feature er det skjulte lys- og lydanlæg, som ved et diskret tryk på en knap sender skibet til søs. Vinden suser, mågerne skriger og bølgerne skulper langs skroget. Dagen går og solens lys viger for nattens mørke. Pludselig bryder et uvejr løs, og lyn og torden ruller over skibet. Selvom rummet ikke flytter sig så meget som en millimeter, anes en begyndende søsyge. Hermed er scenen sat for historiefortælling, som går lige i kroppen. Reaktionen fra eleverne er mærkbar: De lytter koncentreret og glemmer alt om at drille sidemanden eller lige tjekke mobilen for sms'er.

Selvom *Under Däck* er en stor succes, som også tiltrækker mange firmaarrangementer, ønskede Vasamuseet at supplere med endnu et undervisningslokale. *Alla ombord* startede som et projekt mellem blandt andet Vasamuseet, Rädda Barnen og Karolinska Universitetssjukhuset i 2007 og blev afsluttet i 2010. Resultatet blev undervisningslokalet af samme navn, som har fokus på, at alle elever, uanset fysiske handicap, har adgang til den maritime historie på lige vilkår. I lokalet kan alle børn og unge agere på lige fod med klassekammeraterne. Her er ingen trapper, og elevatoren til lokalets svalegang er en dykkeklokke, som alle elever bruger, ikke kun ham eller hende i rullestolen. Rummet indeholder 13 forskellige funktioner, som alle har fokus på aktiviteter. Her sker læ-

ringen gennem hænder, fødder og stimulering af alle sanser.²

Marinearkeologivæggen er en af aktiviteterne, som tiltrak sig min opmærksomhed. En af væggene udgøres af en kopi af VASA's skrog. Gammelt, slidt og næsten ægte ser det ud. En masse huller er dog tilføjet, som ikke findes på VASA. I dem er der placeret forskellige kopier af genstande, som blev fundet på og ved VASA: Sko, piber, mønter, værktøj, kamme og terninger. Eleverne "dykker" selv ned til vraget, hvor de stikker hænderne i de mørke huller og tilbage på land fremvise fundene for kammeraterne. Turen til dybet suppleres med blå lys og dykkerbriller. Så simpelt og fantastisk kan det gøres. At eleverne selv får lov til at finde genstandene og efterfølgende lærer om genstandens ophav og funktion, styrker den mundtlige historiefortælling.

Undervisningslokalerne på Vasamuseet sætter niveauet højt og er til stor inspiration for det kommende undervisningslokale på M/S Museet for Søfart. Begge lokaler indbyder til leg og historier, hvilket i min optik netop er et undervisningslokales vigtigste opgave. Her skal være frirum til at gøre noget andet end i skolernes klasselokaler og det skal være tyde-

ligt for eleverne med det samme, de træder ind i lokalet.

Museum of London Docklands

I det sydøstlige London ligger området The Docklands og det er her, at man finder Museum of London Docklands. Museet hører under Museum of London, der fortæller om London bys historie. Museum of London Docklands kortlægger storbyens maritime forbindelser gennem fokus på Themsens og selve det område, som museet ligger i. Her lagde de store handelsskibe i 1800-tallet til med lasten fuld af sukker, te og krydderier fra Vestindien og Østen. Museet åbnede i 2003 og har netop til huse i et af de gamle pakhuse, der opbevarede sukker.

Museum of London Docklands består både af klassiske montrestillinger og områder indrettet efter interiørprincippet. Det betyder, at man som besøgende kan gå igennem en rekonstruktion af et havneområde i 1800-tallet komplet med mørklagte gyder og flere forskellige butikker tilknyttet søfart: Kortforretning, boghandel, rebsalg og en beværtning. Her dufter af tjære og tang, og rundt om hvert hjørne, kan man høre stemmer og mågeskrig. Ens fantasi må selv skabe persongalleriet, men omgivelserne er til at tage og føle på og lugte til.

Udstillingerne på museet spænder vidt. Især relevant er den store udstilling: *London, Sugar & Slavery*, som fortæller om fortidens hastigt stigende forbrug af sukker og deraf vigtige handelsforbindelser. Der er de mindre udstillinger, som fokuserer på arbejdsliv ved havnen og Themsens gennem tiden. Her er skærme

2 "Alla ombord" projektet er et samarbejde mellem Statens Maritima Museer (herunder Vasamuseet), Arvsfonden, Rädda Barnen, Handisam, RBU – Röelsehindrade Barn och Ungdomar Stockholms län, Karolinska Universitetssjukhuset og Specialpedagogiska skolmyndigheten. Udover undervisningslokalet på Vasamuseet, indbefatter projektet en mini kopi af VASA med tilhørende forskningsudstyr, som indlagte børn på Karolinska Universitetssjukhuset kan lege med for at træne motorik og finmotorik.



Et af undervisningslokalerne i kælderen på Museum of London Docklands, hvor en 2. klasse lærer om handel og varer i 1800-tallet.

Foto Trine Halle

One of the education rooms in the basement of the Museum of London Docklands, where a second grade is being taught in trade and goods.

Photo Trine Halle

der kan trykkes på, låg der kan løftes og duft-æsker, der kan snuses til. Montrerne er mange og flotte, og der er virkelig gjort noget ud af det visuelle udtryk.

I museets kælder findes undervisningslokalerne og her er det visuelle ikke i højsædet. Kontrasten til Vasamuseets undervisningslokaler er stor og indretningen spartansk. Eleverne sidder ved borde som i klasselokaler og belysningen udgøres af store lysstofrør. Hvad lokalet mangler i indretning, indhentes dog til fulde i undervisningen. Underviseren fortæller historier så eleverne glemmer tid og sted.

Her hoppes og springes og eleverne deltager i historien ved at legemliggøre skibe, master og bølger. Ægte genstande bruges til diskussion og ved opgaveløsning, og alle elever får lov til, helt konkret, at røre ved historien. Årsagen til den medrivende historiefortælling, skal findes i undervisernes baggrund, idet flere af dem er uddannede skuespillere, som supplerer arbejdet ved teateret med et job som underviser på museerne. De har en naturlig tilgang til det at bruge kroppen i fortællingen og kravler gerne på alle fire eller laver piruetter, hvis det er en pointe for den pågældende historie. Herved rammer de især de yngste elever, som er helt med på at leve sig ind i roller og deltage aktivt i undervisningen.

Tilgangen til den gode historie og den inddragende måde at fortælle historierne på, vil blive vigtige punkter i undervisningen på M/S Museet for Søfart. Der skal være plads til store armbevægelser, høje stemmer og den aktive elevdeltagelse. En af grundpræmisserne i en undervisningssituation er, at det er underviseren, som skal give viden fra sig til eleverne. Gennem inddragende leg og bevægelser kan denne overlevering både være underholdende og lærerig.

International Slavery Museum

Ved Albert Dock i Liverpool ligger International Slavery Museum som en del af National Museums Liverpool. Museet åbnede i 2007 og fortæller historien om slavehandel fra både engelsk og internationalt perspektiv. Placeringen er gennemtænkt: Størstedelen af de britiske skibe, som sejlede med slaver fra Afrika til den

nye verden afsejlede fra Liverpool. Det spændende ved International Slavery Museum er, at fortællingen om slaveriet her har fået meget rum og plads til at blive fortalt. Denne historie bliver ofte præsenteret som en lille del af en større historie, præcis som Nationalmuseet har gjort det i udstillingen *Danmarkshistorier 1660-2000* som åbnede i 2001.

At historien om slavehandelen, med et helt museum til formålet, har fået mere plads, tydeliggøres allerede i udstillingens første rum. Her træder publikum direkte ind i en afrikansk landsby. Her er genskabt hytter og vegetation, som viser livet i en afrikansk landsby. I monterne ses ceremonielt udstyr samt arbejdsredskaber, og alt ånder fred og ro. Kontrasten bliver så meget desto større i udstillingens næste rum. Her er slavehandelen blevet en realitet med fokus på handel, profit og afkast. Udstillingen sætter fokus på lænker, lidelser og straf, hvor roen fra den afrikanske landsby er fuldstændig forsvundet.

Der bliver ikke plads til en afrikansk landsby i de kommende udstillinger på M/S Museet for Søfart. Det er ikke målet med den del af udstillingen, som skal fokusere på den danske handel i Indien, Kina, Afrika, Vestindien og Nordatlanten. Tanken er, at der i stedet kommer fokus på slaverne og deres arbejde, som var med til at skabe grundlaget for betydelige rigdomme blandt danske købmænd. Selvom slaverne var en vigtig brik i flere handelsruter i 1700-tallet, så er de sjældent repræsenteret på museerne i form af genstande. Deres bidrag var deres arbejdskraft og deres tøj og boliger er ikke blevet bevaret. Den fraværende slave skal



Den afrikanske landsby som er det første publikum møder i udstillingen på International Slavery Museum.

Foto Trine Halle

The African village which meets the audience at the beginning of the exhibition at the International Slavery Museum.

Photo Trine Halle

hives frem i lyset. Dette kan gøres gennem opgaver, identitetskort og diskussionsoplæg, som International Slavery Museum i deres undervisning gør stor brug af. Her bliver eleverne konfronteret med slavehandel både før og nu, hvor de skal tage stilling til hvordan de vil agere i forhold til handelen med mennesker.

M/S Museet for Søfart har indgået en samarbejdsaftale med Vasamuseet, Museum of London Docklands og International Slavery Museum, og vi vil i tiden fremover, bruge de tre museers viden og ekspertise i arbejdet med udviklingen af undervisningsforløb og undervisningsmaterialer.

Undervisningslokalet

Det endelige udseende for undervisningslokalet på M/S Museet for Søfart er endnu ikke færdigdesignet. En ting ligger dog fast: Lokalet skal have mindst mulig lighed med skolernes klasselokaler. Væk med borde og stole og ind med puder, tønder, hængekøjer, verdenskort og kasser med sømandstøj, som eleverne kan tage på. Dette var udkommet af workshoppen *Det perfekte undervisningslokale? Kreative løsninger for undervisningslokaler på museer* som M/S Museet for Søfart inviterede de undervisnings- og udviklingsansvarlige på landets museer til i foråret. Keynote speaker var pædagogisk chef Torbjörn Ågren fra Vasamuseet som gennem sin deltagelse i *Alla ombord* projektet havde gode råd at videregive til sine nordiske kollegaer.

Deltagerne skulle i grupper give deres bud på hvordan undervisningslokalet på M/S Museet for Søfart skulle indrettes. Der var ingen begrænsninger, og alt var tilladt. Udgangspunktet var skotøjsæsker, som deltagerne skulle udstyre med inventar lavet af karton, æggebakker, piberensere, magasiner, aviser, modelervoks og filt. Resultaterne var både overraskende, innovative og anderledes og blev præsenteret under overskrifterne: *Multifunktionelt*, *Fleksibilitet* og *Rum i rummet*.

Ingen borde og stole

Gennemgående for alle tre præsentationer var fraværet af borde og stole. Et undervisningslokale på et museum skal, ifølge workshoppens deltagere, ikke ligne de klasseværelser, som eleverne kommer fra. Alternativet til de mang-

lende arbejds- og siddefaciliteter skal findes i skibskister og tønder på hjul. De fungerer dels som et maritimt indslag og kan både bruges til opbevaring af arbejdsmaterialer og som stole og borde i korte perioder. Fælles for kister og tønder er, at de er på hjul, så de nemt kan flyttes rundt efter behov. Dertil bliver undervisningslokalet på M/S Museet for Søfart udstyret med en stor betontrappe, som kan bruges som siddepladser til eleverne og derved minimerer behovet for stole.

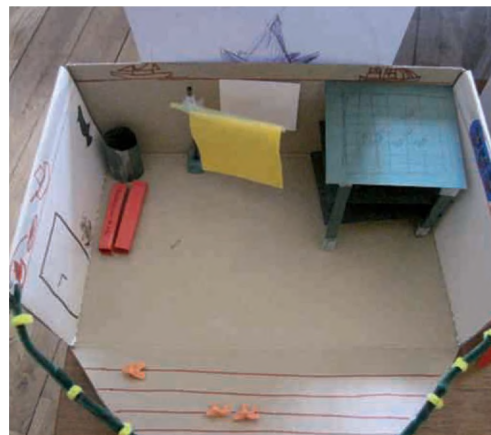
Ambitionerne spænder derfor i øjeblikket fra skibskister på hjul til verdenskort på gulvet og sømænd projekterede på væggene. Suppleret med teknisk udstyr, der ligesom på Vasamuseet, kan tilføje bølgeskulp og aftenstemning. Der skal spilles på alle tangenter for at få den maritime fortid, nutid og fremtid under huden på eleverne. Den endelige udformning vil blive fastlagt i Fase 2.

Undervisningen skal ikke kun finde sted i undervisningslokalet, idet udstillingerne også vil danne rammerne for elevopgaver og præsentationer. Undervisningsforløb kan tage deres udgangspunkt i undervisningslokalet, ligesom de kan afrundes her, men lokalet er tænkt som et tilvalg til et forløb, hvis læreren ønsker en supplerende værkstedsaktivitet.

Det er vigtigt for museet, at eleverne er synlige i udstillingerne, og at der er plads til dem. Tanken er, at der i udstillingerne gennem afskærmninger skabes mindre rum i rummet, hvor eleverne sammen med underviseren eller på egen hånd kan slå sig ned og høre historier og løse opgaver.

Gruppe A fokuserede med det multifunktionelle i fokus på, at lokalet kunne ændre sig efter underviserens ønsker og behov, samt tilpasses det pågældende emne. I et hjørne af lokalet illustrerer et køjeområde de trange forhold under dæk på de store sejlskibe. Idéen er, at eleverne skal lægge sig derind og mærke fortiden på egen krop. En hylde dominerer lokalet hele vejen rundt, hvor håndterbare skibsmodeller er placeret kronologisk, og som kan tages ned og arbejdes med. Loftet udgøres af et gigantisk kompas, som eleverne liggende på gulvet, kan inddrage i navigationsforløb og bruge som oplæg til regneopgaver.

Foto Trine Halle



Gruppe B ønskede at fortælle historier om sømænd. Her fungerer den ene væg som et portrætgalleri af sømænd gennem tiden, som underviseren kan inddrage i alle undervisningsforløb. Gulvet er sortmalet og skal bruges til at tegne på. Her skal eleverne regne, tegne, gå på dækket som en kaptajn eller finde den hurtigste rute til byen Callao i Peru. Loftet er et stjernekort, som glimter og blinker når lyset slukkes. Her er Karlsvognen og Nordstjernen pejlemærker for de unge sømænd på det imaginære skib.

Foto Trine Halle



Gruppe C lagde verdenen for elevernes fødder. Hele gulvet består af et gigantisk verdenskort, hvor skibsmodeller sejler oceanerne tyndt med bananer, kaffe, bomuld, olie og computerudstyr som fragt. Der skal lastes og losses og alle lige fra 1. klasser til gymnasieelever, må kravle rundt på gulvet for at være med. Lokalets vægge fremstår bare, indtil der tændes for projektoren, som sætter maritime billeder på hver af de tre vægge.

Foto Trine Halle



Fase 2: De didaktiske greb

Som en del af den nye undervisningsafdeling har M/S Museet for Søfart i samarbejde med Ingelise Flensborg, lektor emeritus ph.d. og cand.pæd. fra Danmarks Pædagogiske Universitetsskole udviklet en pædagogisk profil. Denne profil kan sammenlignes med en drejebog for en film. Her sættes rammerne for handlingen, men hvordan det tager sig ud, vides ikke før alle scenerne er optaget, eller undervisningen er gennemført. Den pædagogiske profil er både et godt arbejdsredskab internt på et museum, og eksternt som en garant for de besøgende skoler. Herved ved museets ansatte, hvordan undervisningsafdelingen griber opgaven an, og lærere og pædagoger kan på museets hjemmeside læse om undervisningstilgangen inden et besøg.

Den pædagogiske profil for M/S Museet for Søfart er inddelt i *form*, *base* og *ramme*. *Formen* drejer sig om måden undervisningsafdelingen underviser på. *Basen* tydeliggør at alle undervisningsforløb skabes med fokus på børn og unges forskellige læringsstadier og *ramme* understreger vigtigheden i et alsidigt undervisningslokale som kan ændres efter klassetrin og emne.

- **FORM:** Selve vores undervisningsform er baseret på den dialogbaserede undervisning. Dette betyder, at undervisningen tager udgangspunkt i en udveksling af elevernes egne erfaringer og mødet med den maritime fortid og derved gives den historiske fortælling liv gennem dialog mellem underviseren og eleverne.

- **BASE:** Vores pædagogiske profil tager udgangspunkt i udviklingsstadier af fysiske, emotionel og kognitiv karakter. Herved tager vi højde for, at børn og unge forstår og optager læring forskelligt ud fra alder og udviklingsstadiet og vi tilpasser derfor emnernes sværhedsgrad og refleksion efter deres læringspotentialer.
- **RAMME:** Rammerne og lokalerne for vores undervisning er skabt ud fra erkendelsen af, at mennesket lærer på forskellige måder i forskellige kontekster. Dette imødekommer vi gennem et anderledes indrettet undervisningslokale og ved at veksle mellem tale, bevægelse og løsning af opgaver både alene og i grupper.

Hvad skal undervisningen handle om?

Skibe, sømænd, vand og varer vil det umiddelbare svar lyde, men svaret skal være mere fyldestgørende end det. Her skal nemlig også fortælles om myter, madvarer, påklædning, tatovering, koner, børn, vejr, vind, strøm, isbjerge, krig, afsavn, pakhuse, slavehandel, containertrafik, oliepriser og diæter. Med 600 års søfartshistorie at se tilbage på samt den maritime nutid er der et uendeligt antal spændende historier at fortælle. Men med tanke på skolerne fagplaner og pensumlister, bliver undervisningsforløbene udviklet med disse som udgangspunkt. Lærer og elever skal kunne finde netop de emner, som har relevans for deres læseplaner og undervisning så de kan bruge besøget på museet, som et fagligt supplement.

Undervisningsafdelingen vil ved åbningen kunne tilbyde fire forskellige undervisnings-

forløb med tilhørende undervisningsmateriale. De fire forløb bliver udviklet med hver deres alderstrin for øje:

- **Indskolingen:** *Alle mand om bord – Livet om bord på et sejlskib i 1800-tallet*
- **Mellemtrinnet:** *Tre grader mod nord - Navigationens udfordringer og udvikling gennem tiden*
- **Udskolingen:** *Købt eller solgt? International handel med varer og slaver i 1700-tallet*
- **Gymnasiet:** *Gå til kilderne!*

De fire forløb bliver udviklet i samarbejde med museets tre inspektører, Ingelise Flensborg fra DPU og udvalgte faglærere fra lokale skoler i Helsingør. Herved er der sikkerhed for, at både det historiske indhold, undervisningsformen og lærerplanerne går op i en højere enhed. Titlerne på undervisningsforløbene er arbejdstitler, og kan ændre sig i løbet af Fase 2.

Testklasser fra de lokale skoler

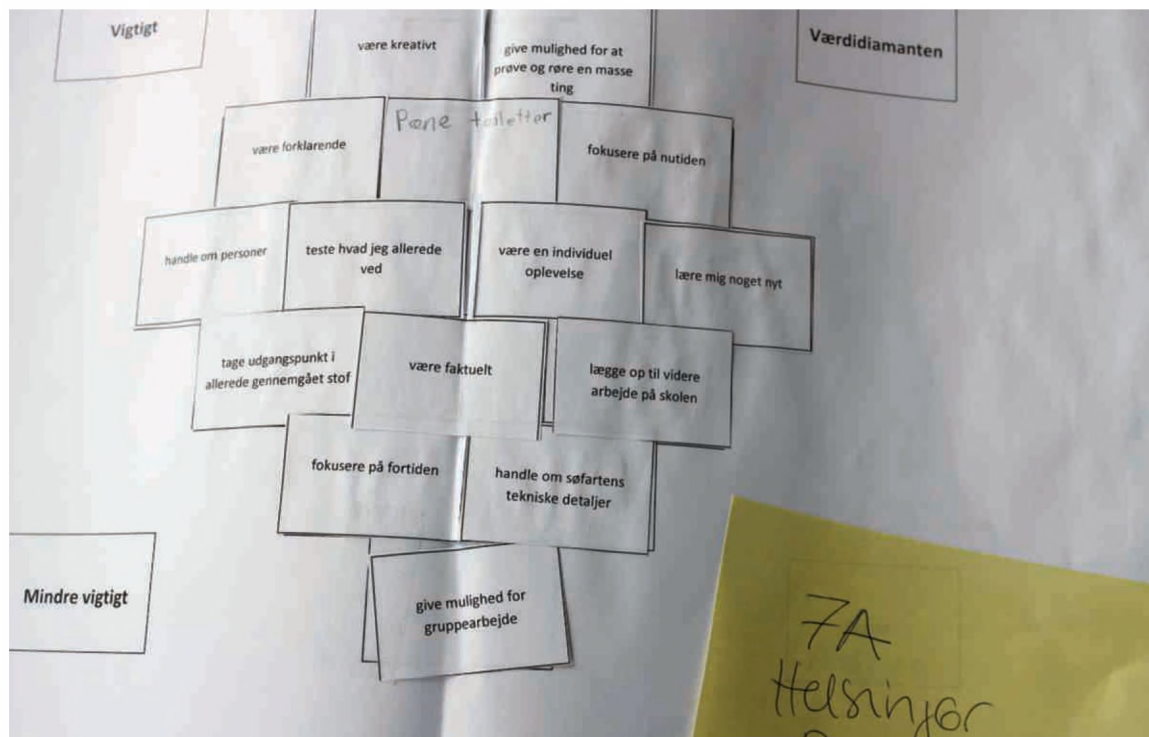
Hermed er de teoretiske rammer for opbygningen af vores kommende undervisningsafdeling skitseret. Hvad med de praktiske? Hvordan fungerer undervisningsforløbene i praksis? For at blive klogere på børn og unges forhold til og brug af museer har M/S Museet for Søfart indledt et samarbejde med fire testklasser, fordelt på de forskellige klassetrin.

- **Indskolingen:** 1.B, Nordvestskolen
- **Mellemtrinnet:** 4.C, Borupgårdskolen
- **Udskolingen:** 7.A, Helsingør Byskole
- **Gymnasiet:** 1. M, Espergærde Gymnasium.

De fire klasser blev fundet gennem Helsingør Kommunes Børnekulturnetværk og inden sommerferien 2012 besøgte jeg alle fire klasser på deres respektive skoler og fortalte om det nye søfartsmuseum. De fleste af eleverne kendte allerede til byggeriet, og havde mange spørgsmål: Hvad er et søfartsmuseum? Har I skibe? Hvad skal vi lave hos jer? Jeg tegnede og fortalte og medbragte søfartsrelaterede genstande, som eleverne kunne se og røre og dermed få en fysisk forståelse af museets samling. Samtidig diskuterede jeg med eleverne om hvad de finder interessant ved et museumsbesøg. Hvilke museer har de besøgt, som gjorde indtryk og hvad var det sjoveste og mest spændende det pågældende sted? Her var der ingen rigtige eller forkerte svar, og eleverne kastede sig ud i feriefortællinger om Louvre, Louisiana, Kronborg og Frilandsmuseet. Jeg noterede flittigt gode pointer om skilte, låger, puder og onlineopgaver.

Værdi-diamanter og værdi-linjer

Således opvarmet var eleverne klar til dagens opgave: udfyldelsen af en værdi-linje eller en værdi-diamant, hvor de skulle rangere de emner, som de fandt mest interessante i forbindelse med et undervisningsforløb på M/S Museet for Søfart. Værdi-linjen blev givet til indskoling og mellemtrinnet, og værdi-diamanten blev givet til udskolingen og gymnasieklassen. Forskellen på de to var antallet af værdier og deres detaljegrad, som ikke ville give mening både til en 1. klasses elev og en 7. klasses elev. Værdi-diamanten blev inden skolebesøgene også udfyldt af museets personale, så jeg hav-



Besvarelser af værdi-diamanter fra 7.A. på Helsingør Byskole.

Foto Trine Halle

Value-diamonds done by 7. A. at Helsingør Byskole.

Photo Trine Halle

de et sammenligningsgrundlag at stille svarene op imod.

Ud fra spørgsmålet: *Hvilke værdier sætter du højest?* skulle værdierne i værdi-diamanten placeres ud fra følgende sætning: *Et undervisningsforløb på M/S Museet for Søfart skal først og fremmest ...*

Resultaterne af værdi-diamanterne er interessant læsning. Der afslører sig nemlig et ganske bestemt mønster i de i alt 68 besvarelser. Det gav nemlig de samme top 3 resultater i

alle tre grupper. Museumsinspektøren, eleven i 1.M. og eleven i 7.A. er nemlig helt enige i, hvad et godt undervisningsforløb på M/S Museet for Søfart skal indeholde. Den eneste variation var rækkefølge af de tre værdier. De præsenteres derfor i uprioriteret rækkefølge:

- Lære mig noget nyt
- Give mulighed for at prøve og røre en masse ting
- Være kreativt.

Den samme enighed er der at finde i besvarelserne fra værdi-linjen som blev givet til 1.B og 4.C. Her var der i alt 6 værdier, som skulle placeres på en linje. I placeringen af værdierne er det den samme værdi, som går igen i alle 42 besvarelser, som højst placerede værdi:

- Jeg kan bedst lide at prøve en masse forskellige ting.

Herved er rettesnoren for udviklingen af de kommende undervisningsforløb lagt. Forløbene skal lære eleverne noget nyt, de skal være varierede og eleverne skal have mulighed for at være kreative. Testklassernes opgave er at prøve hver deres forløb to gange frem til museets åbning. Udviklingen og justeringen af undervisningsforløbene bliver derved hovedopgaven for mig i Fase 2. Testforløbene vil blive gennemført under overværelse af Ingelise Flensborg fra DPU, hvis tilstedeværelse sikrer, at den praktiske tilgang stemmer overens med de teoretiske pædagogiske overvejelser. De fire testklasser skal i løbet af Fase 2 suppleres med testklasser fra de maritime erhvervsuddannelser, som ligeledes skal have skræddersyet un-

dervisningsforløb der supplerer deres fag og pensum.

De kommende år

At skabe en ny undervisningsafdeling kræver samarbejde, kreative idéer og et godt netværk. Egenskaber som M/S Museet for Søfart til fulde besidder, men egenskaber som museet også aktivt videreudvikler. At lave formidling til børn og unge kræver, at vi som museum løbende tør at tage vores undervisningspraksis og formidling op til revision.

Mit håb er, at denne artikel vil blive fulgt af endnu en artikel efter åbningen, hvor jeg kan præsentere resultaterne fra Fase 2. God planlægning skaber ro og gode rammer, men det er ikke en garanti for det endelige resultat. Bliver det som ventet? Det vil fremtiden vise.

En ting er sikkert: Undervisningsafdelingen glæder sig til at tage imod alle, der gerne vil blive klogere på vores fælles maritime kulturhistorie, og som ikke er bange for at have det sjovt undervejs. For der skal lyttes, fortælles, smages, duftes, tegnes, tænkes, leges, danses, røres og gøres.

Vi ses i sommeren 2013!

Trine Halle

A new educational department

SUMMARY

This article describes the task of creating a new educational department at the Maritime Museum of Denmark.

In January 2012, the new education officer of the Maritime Museum of Denmark began developing a national and international network of museum educators, to inspire the school programme. Through meetings and observations at 15 Danish museums, the education officer has achieved an understanding of what is needed to run an educational department and develop an interesting and solid educational practice for the visiting classes.

This network includes three international museums of high standards: Vasamuseet, Museum of London Docklands and the International Slavery Museum. The visits to these museums by the education officer was conducted in a similar way as in the 15 Danish museums. The results of the inspirational visits abroad has been a drafting of a Letter of Intent between the three museums and the Maritime Museum of Denmark. The agreement secures a continued dialogue and exchange of ideas between the four museums.

The most important part of creating an educational

department is developing the educational programmes. The programmes has to keep the students interested, be a part of their curriculums and take advantage of relevant educational theories and practices. To help the museum solve these issues, various partners has been invited in. Four local test classes from Elsinore have been selected to test the educational programmes. An expert on educational theory and practice from the School of Education, University of Aarhus will assist in developing the educational programmes.

Another important task is the creation of teaching facilities at the new Maritime Museum of Denmark. The key to its success is to make it different from a normal classroom. The students must experience an educational form that has little resemblance to what they experience at school. Their primary task is to learn about maritime history through stories and playful assignments in collaboration with the museum educator.

The educational department will be inaugurated when the Maritime Museum of Denmark opens in the summer of 2013.

Årsberetning 2012

M/S Museet for Søfarts nye rammer og indhold har været under forberedelse i mange år. Efter BIG, Bjarke Ingels Group vandt arkitektkonkurrencen i 2007 er der arbejdet intenst på opgaven. Året 2012 har måske været særligt intenst, for det blev ikke blot året, hvor Maritim Museums Byg kunne holde rejsegilde på det nye hus og hvor udstillingsdesignet ved Kossmann.dejong blev færdigt. Det blev også året, hvor en åbningsdato, 29. juni 2013, blev fastsat og dermed alle arbejdsplaner og tidsplaner rettet præcist mod denne dato.

Museets arbejde har i 2012 været fokuseret på det store udstillingsprojekt, hvor det helt detaljerede indhold nu er færdig beskrevet og kontrakter med leverandører er indgået. Grundlaget for dette er endelige lister over udstillingsgenstande; klargøring og konservering af genstande; oplistning og fremfindning af billeder, film- og lydclip; formulering af udstillingstekster; opstart på udvikling af interaktive spil; igangsættelse af en omfattende filmproduktion ved De Aanpak film, Rotterdam; prøveopstilling med montering af genstande; start på udvikling af ny hjemmeside og ny indgang til samlingerne i det kommende Videnscenter: "Danish Maritime History Commons", og meget mere.

Beretningen 2012 fortæller om et stort arbejde, der er resultat af alle faste, midlertidige og frivillige medarbejders dygtige arbejde og gode samarbejde. Museets store fornyelse er også resultat af en stor indsats fra museets bestyrelse, Maritim Museums Byg og de mange øvrige samarbejdspartnere nær og fjern.

Etablering af Danmarks nye søfartsmuseum

Udviklingen af et helt nyt museum af international klasse i nye spektakulære rammer kræver en helt ekstraordinær indsats for ikke blot at sikre et perfekt museum på åbningsdagen, men også sikre en løbende drift på et højt kvalitetsniveau, der matcher de store investeringer i etableringsfasen og forventningerne hos publikum. Derfor er der året igennem arbejdet med driftsøkonomien. Museet har haft besøg af kulturminister Uffe Elbæk og af Folketingets Kulturudvalg. Der har været holdt mange møder med kulturpolitikere på Christiansborg og i Helsingør Kommune. Museets driftsbudgetter skal forøges væsentligt, ikke blot fordi driften af et nyt hus og et avanceret museumsindhold koster, men også fordi museet har siddet huslejfrit på Kronborg og ikke skullet drive en stor bygning, billetsalg og butik, undervisningsafdeling, konference-



Broerne monteres i dokken. Brodækket giver adgang til museets indgang. På broernes underetager indrettes to særudstillingslokaler.

Foto: Ole Thomsen

og café virksomhed m.m. Finanslovsforhandlingerne resulterede i en forhøjelse af driftstilskuddet på 1,2 mio. kr. hvilket ligger et godt stykke under den ønskede forhøjelse på knap 5 mio. kr. i 2013 stigende til 9,5 mio. kr. i det første hele driftsår 2014.

Ud over øgede driftsbevillinger og øgede indtægter fra entré og salg af tjenesteydelser, vil museet fremadrettet skulle gennemføre hovedparten af sin forskning og formidling som eksternt finansierede projekter. Det var derfor en stor glæde, at museet i 2012 kunne indgå en rammeaftale med A/S Dampskibsselskabet Orients Fond om støtte til forsknings- og for-

midlingsaktivitet, der ligger ud over museets basisdrift.

Museets bestyrelse er i sammenhæng med de store udfordringer til det nye museum sammensat ud fra kvalifikationer i forhold til at skulle drive en moderne kulturinstitution, med de ikke blot aktivitetsmæssige, men også markedsføringsmæssige og driftsøkonomiske udfordringer, det indebærer. Bestyrelsen er udpeget af et repræsentantskab, der repræsenterer alle sider af det maritime Danmark.

Bestyrelsen, under ledelse af formanden, Erik Østergaard, har i årets løb beskæftiget sig med de fleste sider af museets drift og udvik-

ling. Museets relation til de offentlige bevilningsgivere og til Maritim Museums Byg, samt udvikling af det nye museums profil har været i centrum for bestyrelsens arbejde.

Den store opgave med at bygge og indrette et nyt søfartsmuseum førte til, som omtalt i tidligere årsberetninger, at man i 2008 oprettede en ny selskabskonstruktion til at løfte store dele af opgaven:

Maritim Museums Byg ApS, der står for gennemførelse af byggeriet og indretningen. Det daglige arbejde foregår med formanden for Maritim Museums Byg, Dan Pode Poulsen, som hovedkraft. Medlem af Maritim Museums Byg's bestyrelse, Jacob Salvig, direktør for Naturama i Svendborg, er sammen med formanden det vigtigste bindeled til M/S Museet for Søfart.

Arbejdet gennemføres på baggrund af generøse donationer fra i alt 11 fonde:

- A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal
- Arbejdsmarkedets Feriefond
- Augustinus Fonden
- Aage- og Johanne Louis-Hansens Fond
- Dampskibsselskabet Orient's Fond
- Den Danske Maritime Fond
- Lauritzen Fonden
- Oticon Fonden
- TK Foundation
- TORM's Understøttelsesfond
- ØK's Almennyttige Fond

Byggeudgifter er estimeret til o. 300 mio. kroner, hvortil kommer udgifter til indretningen.

Fondsmidlerne samles i en, ligeledes i 2008, stiftet fond: Maritim Museums Fond, med en bestyrelse bestående af Formand Mette Christensen, vicepræsident, Sø- og Handelsretten; Carsten U. Larsen, direktør, Folketinget, tidl. Nationalmuseet; Jens Bjergmose, adm. direktør, TORM's Understøttelsesfond; Jens Fehrn-Christensen, tidl. finansdirektør, Dampskibsselskabet NORDEN A/S; Lars Ole Hansen, chefkonsulent, Universitets- og Bygningsstyrelsen samt formand for Maritim Museums Byg, Dan Pode Poulsen.

Fonden har etableret førnævnte datterselskab: Maritim Museums Byg ApS med en bestyrelse bestående af:

Formand Dan Pode Poulsen; Arnt Ottendahl, arkitekt, Arkitektfirmaet Arnt Ottendahl; Jacob Salvig, museumsdirektør, Naturama; Lars Ole Hansen, chefkonsulent, Universitets- og Bygningsstyrelsen.

Det nye museum – byggeri og udstillinger

Maritim Museums Byg ApS står for byggeriet af det nye museum, der med udgangen af 2012 er færdigt i det ydre og i fuld gang med den indvendige aftejning.

Årets højdepunkter var afslutning af montering af næsten 500 jordankre, der forankrer byggeriet helt ned i kalken, der starter ca. 30 meter under terræn. Dette arbejde og støbning af ydervæggene blev afsluttet i april.

Herefter startede montagen af betonelementer og hele betonarbejdet blev afsluttet i november.

30. august lagde skibet BBC COLORADO til ved kajen i Helsingør Havn som det største



Broerne kom med skibet BBC COLORADO fra Shanghai. I Helsingør Havn blev de lastet på mindre pramme til Nordre Mole. Her ventede fjernstyrede blokvogne, der bragte dem det sidste stykke hen til dokken.

Foto: Ole Thomsen

skib, der nogensinde er anløbet havnen. Det kom fra Shanghai med stålkonstruktionerne til de broer der krydser dokken og forbinder museets underjordiske rum.

30. august kunne Maritim Museums Byg også holde et festligt rejsegilde med deltagelse af de mange håndværkere og øvrige medarbejdere, der er involveret i byggeriet. Der var taler af formand Dan Pode Poulsen, arkitekt Bjarke Ingels, BIG og underdirektør Hans Anker Nielsen fra Pihl & Søn.

Med udgangen af året var den midlertidige dæmning ud i havnen fjernet og den nye kørevej oven på syd fløjen af museet anlagt.

Parallelt med selve byggeprocessen er der arbejdet med at koordinere apteringen af huset med de krav, som udstillingsprojektet stiller og de ønsker museet har til indretningen af husets forskellige rum og funktioner.

Ved årets udgang afslører en rundgang i huset, at museet får en helt unik bygning, som arkitektonisk er en stor oplevelse at bevæge sig rundt i og et bygningsværk som på bedste vis vil understøtte museets udstillinger og øvrige funktioner.

Tidsplanen for færdiggørelsen er lagt, så museet overtager udstillingsarealet 1. marts 2013. Resten af bygningen overtages 1. maj og museet åbner 29. juni 2013.

Museets arbejde i 2012 har været helt domineret af arbejdet med de nye permanente udstillinger. Arbejdet ledes af projektleder Jesper Sønderstrup, der ikke blot styrer museets leverancer af indhold, genstande, billeder m.m. til udstillingsprojektet, men også indgåelse af kontrakter med underleverandører og koordinering med apteringsarbejdet i den nye museumsbygning. De tre museumsinspektører Benjamin Asmussen, Torkil Adersen og Thorbjørn Thaarup har leveret de sidste komplette og detaljerede genstands- og billedlister til Kossmann.dejongs udstillingsdesigner Matt Vermeulen. Endvidere har inspektørerne arbejdet med research til de interaktive installationer der skal indgå som væsentlige elementer i publikums oplevelser på museet.

Kossmann.dejongs endelige design af udstillingerne blev godkendt af Maritim Museums Bygs bestyrelse ved et møde med Herman Kossmann og Matt Vermeulen på museet 27. juni.

Herefter blev mange detaljer rettet til i løbet af de næste måneder og mange hundrede færdige tegninger til brug for indhentning af tilbud fra underleverandører blev klar, så der inden jul kunne indgås kontrakter på de fleste leverancer til udstillingerne.

Der er løbende holdt møder og work-shops med Matt Vermeulen og Herman Kossman fra Kossmann.dejong og med André van der Hout fra filmselskabet De Aanpak, der står for den omfattende produktion af film, der projiceret bl.a. på museets vægge kommer til at udgøre et særtræk ved museet.

Museet har besluttet at reducere tekstmængden i udstillingerne til et minimum. Der bliver overskrifter til hvert af hovedafsnittene, en kort samlet tekst til hvert undertema og en kort tekst til hver genstand. Hvis publikum vil vide mere, har museet valgt at bruge QR-koder, der via publikums egne smartphones giver adgang til dybere videnslag.

Arbejdet med teksterne på alle niveauer er udført af inspektørerne med Marie Møller og David Høyer som medhjælp. Thorbjørn Thaarup har det samlede redaktionelle ansvar for teksterne og Benjamin Asmussen ansvaret for redaktion af indholdet i de interaktive installationer.

Den historisk faglige research til udstillingerne er allerede gennemført i hovedtrækkene de tidligere år, men der er løbende tilretninger og suppleringer som arbejdet skrider frem. Research og den konkrete tekstskrivning bygger ikke blot på medarbejdernes faglige viden og erfaring, men også i høj grad på en lang række kontakter i ind- og udland blandt museums-

kolleger og erhvervets fagfolk. I arbejdet med udstillingsafsnit om den nyere tids søfart har Torkil Adersen tæt kontakt til en gruppe erhvervsfolk: Stig Creutzfeldt fra TORM, Søren Rasmussen fra J. Lauritzen, Henning Morgen fra Maersk Line og Carsten Melchior fra Den Danske Maritime Fond.

Line Hallbjørnsson styrer håndteringen af genstandene, indlån af genstande og konservering, samt den midlertidige opbevaring af de klargjorte genstande. Det omfattende arbejde med tilretning af monteringsbeslag, prøveopstillinger i samarbejde med Kossmann.dejong og håndværkere samt endelig montering i udstillingerne varetages af Andreas Grinde med konservator Henrik Dinesen som medhjælp.

Til udstillingerne er indlånt genstande fra National Maritime Museum i Greenwich, Nationalmuseet, Statens Forsvarshistoriske Museum, KØS, Københavns Museum, Den Gamle By, Rigsarkivet, Landsarkivet, DFDS House, Det Kgl. Bibliotek, Kort og Matrikelstyrelsen, Told- og Skatmuseet, Arbejdermuseet, Fiskeri- og Søfartsmuseet, Aarhus Søfartsmuseum, Læsø Museum, Marstal Navigations-skole.

Museet og omverdenen

“Kulturhavn Kronborg” – Kulturværftet, M/S Museet for Søfart, Kronborg Slot, Helsingør Havne

Der har i årets løb været afholdt en række møder mellem Kulturhavnens fire institutioner for at afdække på hvilke punkter, vi kan drage nytte af naboskabet og tilgodese vores brugere bedst muligt. Der har været afholdt work-shops bl.a. med bred deltagelse af kultur-



Museets nye bygning rummer mange spændende vinkler. Her tæt ved dokkens spids er rummet smalt og lavloftet men vider sig ud og trækker sig sammen på bygningens vej rundt om den gamle dok.

Foto: Ole Thomsen



I udstillingen om havne kan publikum "tatovere" hinanden ud fra gamle forbilleder. Herved agerer publikum samtidig statister i udstillingen og skaber liv og realisme blandt havnens mange kasser, der rummer de udstillede genstande.

Foto: Kossmann,dejong

aktører i Helsingør Kommune. Der er drøftet potentielle samarbejds- og samdriftsmuligheder på områder som dagligt vedligehold, fælles skiltning, fælles eventkalender, brug af hinandens udearealer, tværgående kulturaktiviteter m.m.

Arbejdet mundede i november ud i et samlet notat *Begivenhedsstrategi for Kulturhavn Kronborg*. Notatet blev udarbejdet sammen med VIBE – Videnscenter for begivenhedsudvikling.

De enkelte institutioner skal leve deres eget liv og markere sig selvstændigt i offentlighedens øjne, men samlet set rummer Kulturhavnen et helt nyt udendørsrum, der både skal

fungere som adgangsvej til de enkelte institutioner og som et nyt og spændende oplevelsesrum. Der skal skabes store enkeltstående begivenheder, såvel som tilbagevendende begivenheder, lige som også hverdagsgæsten skal sikres en oplevelse af liv og sammenhæng i området. De fire parter er gået sammen i en fælles Kulturhavnsgruppe bestående af de 4 institutioners chefer. Endvidere er nedsat en Arrangementsgruppe med repræsentanter for de 4 parter og hertil knyttet et Begivenhedssekretariat, der skal stå for den daglige kalenderføring, arrangementsudvikling og håndtering af eksterne aktørers brug af havneområdet. Endelig nedsættes en Driftsgruppe bestående af

de 4 parter og Helsingør Kommune. Den skal administrere rammerne for den daglige fysiske drift af området, ordensregler, standarder for vedligehold m.m.

Efter Kulturhavnens organisation er på plads med udgangen af 2012 skal der udvikles tættere samarbejder med områdets øvrige aktører: HamletScenen, Helsingør Bibliotek, Skibsklarerergården, Veterandampskibet "BJØRN", Værftsmuseet, Øresundsakvariet m.fl.

Samarbejdet omkring Kulturhavn Kronborg har paralleller rundt i verden, hvor man også ser den driftsmæssige og især kulturelle- og markedsføringsmæssige synergi ved at samarbejde tæt mellem kulturinstitutioner i et snævert geografisk område. Museet har i den forbindelse haft møder med "Parkmuseerne" i København, repræsenteret ved Karsten Ohrt og Peter Kirkhoff fra Statens Museum for Kunst, hvor erfaringer er blevet udvekslet.

Helsingør Kommune

Museet er aktiv deltager i samarbejdskredse og møder i kommunalt regi og søger herigennem at placere sig som en vigtig kulturinstitution i kommunen og bidrage til opfyldelsen af kommunens ambitioner om at være en af landets stærkeste og mest attraktive kommuner på det kulturelle felt. Museets undervisningsafdeling udvikles bl.a. i samarbejde med skoler i kommunen.

Museet har tæt relation til det privat-offentlige selskab, Vækst & Viden, der samler arbejdet med udvikling af Helsingør Kommunes erhvervsliv, detailhandel, turisme og kulturliv. Museet var medstifter af Helsingør Kultur-

forening, der stiller med et bestyrelsesmedlem til Vækst & Viden. Helsingør Kulturförening er et samarbejdsorgan for primært de større ikke kommunale kulturinstitutioner. Museet er deltager i Vækst & Videns netværk for erhvervslivet. Vækst & Viden er sparringspartner for museet i udvikling af konferencevirksomhed, markedsføring m.m.

Museet er endvidere indtrådt i bestyrelsesarbejdet på Skibsklarerergården, der er en del af Helsingør Kommunes Museer. Fremadrettet vil samarbejdet med Kulturværftet, Helsingør Bibliotek og kommunens skoler givetvis fylde mest.

Samarbejdet med Helsingør Kommune er beskrevet i en samarbejdsaftale, der danner baggrund for kommunens driftsbevilling til museet.

Turistorganisationerne

Det nye søfartsmuseum bliver afhængigt af et professionelt udbygget markedsføringsarbejde, der ikke kan løftes af museet alene. Her vil samarbejde med naboerne i Kulturhavn Kronborg være væsentligt, men også deltagelse i det regionale og nationale turismearbejde. Museets direktør er medlem af bestyrelsen og repræsentantskabet for Wonderful Copenhagen og repræsentantskabet for Visit Nordsjælland. Specifikt er der i Visit Nordsjælland regi arbejdet med en idé om at udvikle et maritimt oplevelsesspor gennem Nordsjælland, og der er arbejdet med Wonderful Copenhagen på at få opstillet et koncept, der inddrager museet og Kulturhavn Kronborg i Københavns internationale markedsføring.



I et smalt og højt hjørne af bygningen fortælles historien om danske søfolk under de to verdenskrige. Rummet er domineret af store splinter; fragmenter af et eksploderet skib. På splinterne projiceres film om krigen, hverdagen og frygten til søs.

Foto: Kossmann.dejong

Søfartspuljen

Museumsinspektør Benjamin Asmussen varetager sekretærposten for Søfartspuljen – netværket af museer der arbejder med søfart. Årets første møde fandt sted i Marstal d. 14-15. marts. Todayesmødet gav mulighed for både adskillige oplæg om forskning på museer og en god diskussion om fremtidens forskning og om selve forskningsbegrebet. Før selve mødet besøgte netværket Marstal Navigationsskole og den næsten færdigrestaurerede skonnert BONAVIDA.

Søfartspuljens efterårsmøde blev holdt på M/S Museet for Søfart den 9. oktober og satte rekord i antallet af deltagere, hvor hele 24

repræsentanter fra 18 forskellige institutioner deltog. Ved mødet blev en række arbejdsgrupper nedsat, bl.a. med henblik på at styrke forskningssamarbejdet museerne i mellem. Dagen bød også på en rundvisning på byggepladsen for det nye museum.

Benjamin Asmussen er endvidere redaktør for Søfartspuljens hjemmeside Udkigsposten.dk, som desuden er en maritimhistorisk nyhedsportal samt en oversigt over alle danske museumsskibe. Udover puljens sekretær sørger tre lokale redaktører for at indsamle stof til siden.

Internationalt samarbejde

M/S Museet for Søfart er Danmarks landsdækkende specialmuseum for den civile søfart. Som sådan har vi gennem mange år gennem ICMM (International Congress of Maritime Museums) samarbejdet med søfartsmuseer rundt i verden. Museet deltager ved Jørgen Selmer i det baltiske kulturarvs samarbejde om kystkultur. Ved årets udgang drøftes forskningssamarbejde med China Maritime Museum, Shanghai.

Samlinger

Museets samlinger er skabt gennem næsten 100 år og bærer derfor præg af flere generationers skiftende holdninger til indsamlingspolitik.

Forud for flytningen fra Kronborg til det nye museum ser museet det derfor som en kæmpe udfordring at få trimmet samlingen, så den er velordnet, fuldt registreret og kun indeholder materiale, der hænger sammen med

museets nuværende formål og fremtidige betjening af brugerne.

Vi har igennem de seneste år været i fuld gang med denne proces og stiler mod at få den afsluttet inden museet fraflytter de sidste lokaler på Kronborgs område.

Udfasning til andre museer

I årets løb har museet, med økonomisk støtte fra Kulturstyrelsen, afsluttet arbejdet med overdragelse til andre museer af genstande og genstandsgrupper, der ikke ligger inden for museets koncept eller fremtidige satsningsområder. Projektet er udført af Kåre Lauring, og afsluttet af Line Hallbjørnsson med udgangen af året. I 2012 blev overdraget genstande til: Holbæk Museum, Knud Rasmussens Hus, Marstal Søfartsmuseum, Det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg Slot.

Indsamling

Samlingen forøges hvert år først og fremmest gennem gaver fra enkeltpersoner, organisationer eller institutioner. Erhvervelsen af genstande har i 2012 været koncentreret omkring genstande museet manglende til de kommende udstillinger, bl.a. er hos Bruun-Rasmussens auktioner indkøbt en 1700-tals kinesisk porcelænterrin.

Museumsinspektør Kåre Lauring har haft det overordnede ansvar for genstandsregistreringen. Arbejdet er efter Kåre Laurings pensionering overtaget af Line Hallbjørnsson.

Billedarkivet har haft en tilvækst på 800 digitale billeder. Endvidere er modtaget billedgaver fra rederiet J. Lauritzen, Rudi Hansen,

N.J.Casse, Benny Dahl, Robert Ørsted Jensen, Karen Rigmor Sørensen, Knud Bavngaard (Silvanus), Niels Pedersen, Povl K. Hansen, Jan Preisler, Svend Bagge, Anker Kirkmann-Møller. I arbejdet med registrering af billeder, genstande og arkivalier indgår Henriette Gavnholdt, Thorbjørn Thaarup samt Merete og Jørgen Marcussen.

Årets største erhvervelse har været en 20 fods container fra Maersk, der er modtaget som gave fra rederiet og skal indgå som et centralt element i den nye udstilling. Den tunge største nyerhvervelse er en tysk torpedo fra Anden Verdenskrig, der skal indgå i den kommende udstilling.

Museets færgehistoriske samling er blevet forøget med inventar fra passagersalonen på færgeren Ærø Sund.



En af museets nye temaudstillinger handler om havnen, der som mødested mellem land og hav også er et oplagt sted at smugle varer. I skoens hæl er indbygget et lille rum til smugling af en pakke cigaretter.

Foto: Peter C. Normann

Året igennem har museet løbende erhvervet fotografier fra byggeriet af det nye søfartsmuseum, taget af fotografen Ole Thomsen.

Registrering

Samtlige nyindkomne genstande blev i 2012 registreret i museernes fælles registreringsdatabase Regin.

I forbindelse med klargøring til museets overflytning til det nye museum er der i årets løb arbejdet med en klargøring, nedpakning og registrering af arkivalier modtaget fra flere sider gennem årene og placeret i museets administrationsbygning på Kronborg.

Da placeringen i fremtiden vil blive på museets magasiner beliggende i en større afstand fra arbejdslokalerne på hovedmuseet, så har en vis yderligere sortering og registrering været hensigtsmæssig.

De frivillige medarbejdere Merete og Jørgen Marcussen gennemfører dette arbejde:

Københavns Skibssalgsbureaus arkiv bestående af omkring 5.000 kartotekskort med salgsemner, tilbudshæfter og generalarrangementer for en del af skibene fra perioden ca. 1910 til 1950 er gennemgået og sorteret. Alle skibsnavne er indlagt i skibsbasen, og tilhørende protokoller registreret. Derefter er arkivets skibsskøder for solgte skibe registreret og tilknyttet de allerede oprettede poster for kartotekskortene. En del tilknyttede tegninger i rulleform er ved årets udgang ved at blive registreret. Totalt er omkring 2.300 skibe registreret.

En mindre afdeling arkivalier fra rederiet Otto Danielsen er ordnet på tilsvarende måde.

Sommeren over har hovedarbejdet været sortering af de arkivalier fra B&Ws lukning, der består af skibsspecifikationer, kontrakter og certifikater m.v. Det har resulteret i 203 arkivkartoner. Indholdet er per skib registreret på hvert sit Regin-nummer, så senere tilkommende arkivalier på et skib let kan passes ind i samme nummer. De 200 kartoner er placeret i 30 flyttekasser, mærket udvendig klar til flytning.

I samme periode er indledt en gennemgang af omkring 50 sorte plastsække fyldt med tegninger, der for en dels vedkommende er kassable, men de skal gennemgås for at finde de bevaringsværdige. En stor del af de kasserede tegninger er dubletter fra den indledende nedpakning efter værftets lukning.

Tegningerne registreres også i både Regin og skibsbasen, og tegningerne pakkes i rør, der mærkes klar til flytning.

Samtidig med B&W-arkivets ordning er Handelsflådens Velfærdsråds chef, kaptajn Kaj Lunds, fotosamling af sejlskibe, han har mødt i danske farvande, og som han har anvendt materialet fra til en serie bøger, ordnet og registreret per skib og alfabetisk placeret i arkivkartoner, i alt 30. De nedpakkede fotos er ikke scannede, men er klar til det, når de prioriteres til det.

I efteråret er ordning af arkivalier modtaget fra rederierne Det Dansk-franske D/S A/S, BEWA Line, skibsmæglerne Holm & Wonsild og fraskibsmæglerne Petersen, Møller og Hoppe indledt med en grovsortering og efterfølgende registrering.


facebook Search for people, places and things Benjamin Asmussen Home

Det Blå Danmark Timeline 1948 Liked Create Page

Handelsflådens Velfærdsråd oprettes

April 29, 1948

Efterhånden som den danske velfærdstat udvikledes kom der også større fokus på de søfarendes forhold. En ting var løn og arbejdsstider, noget som fagforeningerne typisk kæmpede for at forbedre, noget andet var sundhed og fritidsaktiviteter. Med de bedre forhold kom mere fritid, og velfærdsrådet sørgede blandt andet for at arrangere sportsturneringer og udlåne bogpækker til de danske søfolk. Velfærdsrådets fungerer fortsat. Blandt andet er den årlige fotokonkurrence en tilbagevendende succes.



Like Comment

Now
October
2012
2011
2010
2000s
1998
1988
1970s
1951
1940s
1948
1940
1911
1800s
1700s
1600s
1500s
1429
Created

Sponsored Create an Ad

It's bog Danske Personvogne
Historien om de danske jernbaners personvogne i 160 år. 264 sider. 750 billeder. 381 kr.

Jes Kromann likes Jernbanen.dk.

SPAR 50% - Restparti
dealhunter.dk

SPAR 50% på 12 flasker udsøgt Barbera d'Alba Cinquante Cantine Dal

Museumsinspektør Thorbjørn Thaarup leverede tekst og billeder til Det Blå Danmarks Facebook-side, hvor en tidslinje nu fortæller om dansk søfart fra middelalderen til i dag.

Foto: M/S Museet for Søfart

En stor samling billeder fra rederiet J. Lauritzen er blevet sorteret og registreret af projektmedarbejder Niels Pedersen.

Forespørgsler

Arkivet har i årets løb modtaget og besvaret ca. 600 forespørgsler i form af e-mails, breve, personlige henvendelser, telefonopkald. Museumsinspektørerne har besvaret ca. 200 henvendelser via e-mail, Facebook og telefon.

Der er leveret fotos til en række udstillinger og publikationer, bl.a. Diesel House til SELANDIA 100 års jubilæumsudstilling, bog og film; Det Blå Danmarks facebookside; udstillingskatalog til Den Hirschsprungeske Samling; film til Tøjhusmuseets basisudstilling; billeder til Københavns Sandskulpturfestivalens facebookside; billeder til netartikler på Wikipedia; diverse museumsårbøger, danske og udenlandske publikationer og avisartikler.

Bibliotek

I 2012 har aktiviteterne på biblioteket været præget af arbejdsopgaverne omkring overdragelsen af faglitteraturen fra Søfartens Bibliotek, der lukkede i 2011 på grund af manglende bevillinger. De to bibliotekarer, Kenneth Roy Henriksen og Irene Olsen, har i årets løb arbejdet med at inkorporere bøger og tidsskrifter fra Søfartens Bibliotek til bibliotekets samling. På grund af pladsmangel og en udvidet tidsskriftsamling, har det været nødvendigt at opbygge et bogdepot i museets fjernmagasin. De nævnte arbejdsopgaver vedrørende overdragelsen, forventes afsluttet i løbet af 2013.

Fra Søfartens Bibliotek har museet, udover faglitteraturen, modtaget væsentlige maritim-faglige elektroniske ressourcer, som vil være en styrke for museets hjemmeside. Det drejer sig om Danmarks Skibslister og Dansk Søulykke-statistik, som kan ses på henholdsvis:

- <http://www.maritime-museum.dk/videnscenter/skibslister.asp>
- <http://www.maritime-museum.dk/videnscenter/soeulykke.asp>

Af andre væsentlige arbejdsopgaver er overgangen til et nyt og mere tidssvarende bibliotekssystem inden udgangen af 2012. Anskaffelse af et nyt bibliotekssystem er nødvendigt, fordi det gamle system bliver udfaset på det danske marked.

I årets løb har biblioteket oplevet en positiv stigning i antallet af besøgende og henvendelser via mail og telefon. Der er kommet en

del besøgende, som tidligere har været kunder hos Søfartens Bibliotek, men også flere studerende fra universiteter og andre uddannelsesinstitutioner, har søgt hjælp til specialeopgaver m.m. Ligeledes har biblioteket registreret mange henvendelser fra gymnasie- og Hf-elever i hele landet.

Denne stigning i antallet af henvendelser, kan kun forklares ved større synlighed på Internettet i form af museets hjemmeside. Det ses især ved en søgning på maritime emner i Google, hvor museets hjemmeside ofte er blandt de første i søgeresultatet.

Bibliotekets bogbestand er vokset med 54 indkøbte bøger, samt over 270 bøger modtaget som gave. En liste over bibliotekets nyindkøb for 2012, kan ses på:

- <http://fyrskibet.dk/category/biblioteket/>

Ud over egne bogkøb, har museet i 2012 modtaget mange boggaver fra private og firmaer:

- Jørgen Assens: En komplet samling af vores årbøger samt andre maritim historiske bøger
- Trine Halle: Chris Van Uffelen, *Museums arkitektur*
- Per Koch: (1) *NS-bladet* (2) *Emneregister for Nakskov skibsværfts firmablad NS-bladet*
- Kåre Lauring: Thomas Riis, *Should auld acquaintance be forgot – Scottish-Danish relations c. 1450-1707*. Bd. 1-2
- Helle Saugman Lund: Et par hundrede maritim historiske bøger

- Marstal Søfartsmuseum: (1) *Folk og glasfiberfartøjer fra Det sydfynske Øhav* (2) Jens Lindholm, *Restaureringsprojekt af skonnert Bonavista*
- Museum Tusulanum: Niklas Thode Jensen, *For the health of the enslaved – slaves, medicine and power in the Danish West Indies, 1803-1848*
- Forlaget Nautilus: Per Herholdt Jensen, *Støt kurs – Flåden ved Grønland i 275 år*
- Torbjørn Ødegaard: (1) Niels Moss, *Un Norvégien á Alger 1769-72* (2) Johannes Helting, *Dissertation académique traitant brièvement de La Maurétanie ou des royaumes De Fés, De Maroc et D'Alger* (3) Magnus Thelaus, *Mémoire universitaire sur La Piraterie*
- ØK: Anders Bjørn Hansen, *Breve fra Anders – en fortælling om danske sømænd i krig 1939-45.*
- Jens Thidemann, *Sæby Redningsvæsen 1911-2011.*

Bevaring og magasinering

I forbindelse med den kommende flytning fra Kronborg og indflytning i det nye museum i 2013 er lejemålet på fjernmagasinet udvidet med ca. 250 m², og der er samtidig investeret i nyt alarmanlæg over hele magasinet. Herved er skabt plads til yderligere magasinering af genstande og bøger, der ikke skal flyttes til den nye museumsbygning. Endvidere er der skabt plads til flytning af værksteder fra Kronborg og arbejdspladser til personalet.

De store mængder bøger fra museets bibliotek, der nu er forøget med bøger fra Søfartens Bibliotek, placeres i kompaktreoler.

I museets monteringsværksted er arbejdet med at lave prøveopstillinger og montering af genstande til det nye museum i fuld gang.

Skibsmodelværksted

På museets eget skibsmodelværksted har museets frivillige i værkstedet, John Rasmussen, John Bramsen, Hans Ove Claudi-Hansen og Flemming Petersen, restaureret en række skibsmodeller, hvorefter de er blevet tildækket med plastik på specialbyggede rammer for at forhindre, at de bliver støvede frem til åbningen af det nye museum.

Undervisningsafdeling

På baggrund af en bevilling fra Kulturstyrelsen i 2011 blev det muligt for museet at igangsætte en researchfase med fokus på opbygningen af en undervisningsafdeling. Denne researchfase

Følgende forfattere har foræret egne værker til biblioteket:

- Ebbe Tor Andersen, *Toldvæsenet i Dansk Vestindien – om toldere og toldvæsen på de Dansk Vestindiske Øer 1666-1917*
- Hans Christian Bjerg, *Søværnets mærkedage*
- Caspar Christiansen, *Til Commerciens och det deraf dependerede Almindelige bestes – handelskompagnier i dansk økonomisk politik 1670-1754*
- Jan Olsen, *Den transatlantiske slavehandels konsekvenser for Vestafrika – belyst ud fra den trykte litteratur*
- Peder Olsen, (1) *Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri* (2) *Foreløbig registrant over arkivalier fra Helsingør Værft*



Til brug for markedsføringen af det nye museum er en række af museets genstande blevet fotograferet på ny. Fotograf Peter C. Normann imponerede blandt andet med dette billede af skoleskibet KØBENHAVN, der er taget i montren i museets gamle udstilling på Kronborg og derefter fritskrabet i et billedbehandlingsprogram. Skibet, der forsvandt sporløst i 1928, giver stadig tegn fra sig. Således har museet netop modtaget nye dagbøger fra en slægtning til et besætningsmedlem, der sejlede med skibet inden det forsvandt.

Foto: Peter C. Normann

muliggjorde dels inspirationsbesøg på danske og udenlandske museer, og dels fokusering på egen pædagogisk praksis. Researchfasen resulterede i 2012 i endnu en ansøgning til Kulturstyrelsen, som bevilligede penge til projektets afslutning. Udviklingen af undervisningsafdelingen har hermed bevæget sig ind i Fase 2, hvor alle teoretiske tanker nu koges ned til fire forskellige undervisningsforløb, der alle er klar, når det nye museum åbner i 2013. Un-

dervisningsforløbene vil henvende sig til hver af folkeskolens tre trin, samt gymnasieskolerne og de maritime erhvervsuddannelser.

Forløbet gennemføres af projektleder Trine Halle, som ligeledes er ansvarlig for museets undervisning til børn og unge. Undervisningsforløbene udvikles i samarbejde med museets inspektører, Danmarks Pædagogiske Universitetsskole, fire udvalgte skole- og gymnasieklasser fra Helsingør Kommune, samt

samarbejdsaftaler med tre udenlandske museer: Vasamuseet, Museum of London-Docklands og International Slavery Museum.

I det nye museum indrettes et undervisningslokale og for at få inspiration til det afholdtes i maj måned en workshop på museet med deltagelse af en række skoletjenestemedarbejdere fra museer rundt i landet: *Det perfekte undervisningslokale? Kreative løsninger for undervisningslokaler på museer.*

Projektet varer frem til åbningen af M/S Museet for Søfart medio 2013, hvorefter undervisningsafdelingen overgår til driftsfasen.

Publikationer

Benjamin Asmussen og Jørgen Selmer redigerer museets årbog, der i 2012 udkom for 71. gang. Museets årbog udgives af M/S Museet for Søfarts Venner.

- Trine Halle: *En undervisningsafdeling bliver til.* Artikel i *M/S Museet for Søfarts Årbog 2012.*
- Thorbjørn Thaarup: *M/S Museet for Søfart og maritime internetressourcer for slægtsforskere.* Artikel i *Slægten* nr. 46, juli 2012 s. 27-32.
- Thorbjørn Thaarup: *En tidsrejse til troperne – i kølvandet på Poul de Løwenørn og de første danske kronometre.* Artikel i *M/S Museet for Søfarts Årbog 2012.*
- Thorbjørn Thaarup: *Først af de Nederlender ... Det nederlandske aftryk på søkort, fyrvæsen og lovgivning i renæssancens Danmark.* Artikel i *Maritim Kontakt* nr. 35, dec. 2012.
- Botfeldt, K.B., & Grinde, A: *Præparation af Palæontologisk Materiale.* Det Kgl. Danske Kunstakademis Skoler for arkitektur, de-

sign og konservering. Konservatorskolen. 140 s.

- Benjamin Asmussen: Anmeldelse af Anders Riis: *Selandia – verdens første oceangående motorskib* fra Nautilus Forlag i *Nyt fra ØK-Klubben*, september 2012.

Benjamin Asmussen og Thorbjørn Thaarup er medlemmer af redaktionen for tidsskriftet *Maritim Kontakt*.

Jørgen Selmer har på opdrag fra Kulturstyrelsen arbejdet på en publikation om den danske deltagelse i operation Overlord. Forfatteren og historikeren Thomas Oldrup har, betalt af Kulturstyrelsen, udarbejdet færdigt manuskript med titlen "D-DAG – Danskeres deltagelse ved Operation Overlord".

Manuskriptet vil senere blive publiceret.

Digitalisering af museets årbøger 1942-2008 er afsluttet i 2012. Bøgerne er nu frit tilgængelige på nettet og fuldt søgbare. Projektet er betalt af selskabet M/S Museet for Søfarts Venner. I takt med udlægning på nettet har Henriette Gavnholdt året igennem bragt omtale af hver enkelt årgang på museets digitale logbog *-Fyrskibet.dk*.

Jørgen Marcussen har fulden femårsindekset for årbøgerne 2007-2011 som er trykt andetsteds i denne årbog.

Den digitale netversion af indekset dækker pr. september 2012 årbøgerne 1942-1954 og 1990-2011, altså 35 af de 70 bøger.

Permanente udstillinger

I udstillingerne på Kronborg har museet i årets første 9 måneder haft 45.854 gæster, hvilket er 8.257 flere end i samme periode i 2011. Det betyder, at museet i sit sidste åbningsår på Kronborg vil få det bedste besøg i flere årtier.

Museet har i 2012 gennemført 4. år af den nationale brugerundersøgelse af danske museer. Det har betydet uddeling, indsamling, indrapportering og indsendelse af spørgeskemaer til Kulturstyrelsen.

I slutningen af året er enkelte udstillingsgenstande blevet fjernet fra udstillingen for at blive konserveret eller få monteret nye beslag til brug i de nye udstillinger.

30. december 2012 er sidste åbningsdag for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg efter 97 år i slottets lokaler!

Særudstillinger

- 8. oktober 2011-30. december 2012. *Et museum bliver til*. Fotoudstilling med Ole Thomsens fotografier fra byggepladsen, hvor det nye søfartsmuseum opføres. Ole Thomsen fotograferer løbende byggeriets forskellige faser frem til færdiggørelsen. Udstillingen er tilrettelagt af Kåre Lauring. Thorbjørn Thaarup har designet plakat og tekster til udstillingen.
- Hele året: *M/S Museet for Søfart – Maritime Museum of Denmark*. Planerne for det nye søfartsmuseum og planerne for hele Kulturområde Helsingør, der ud over museet omfatter Kulturhavn Kronborg og Kulturværftet, er året igennem blevet vist i museets modelsal på Kronborg. Kernen i udstil-

lingen er det vindende arkitektforslag fra BIG – Bjarke Ingels Group med plancher og modeller. 5 store billed- og tekstplancher fortæller om projektet og viser motiver fra BIGs arkitekturtegninger, Kossmann.de-jongs udstillingsdesign og museets genstands- og billedsamling. Plancherne er udført af Thorbjørn Thaarup, der har stået for tekst, billedvalg og lay-out.

- 28.2. – året ud. Dublet af plancheudstillingen om det nye museum udarbejdet af Thorbjørn Thaarup vises i Green Room på Kulturværftet, hvorfra der er en storslået udsigt over byggepladsen.
- 10.4-28.5: *Alle tiders skibe i al slags vejr*: Billedshow i Modelsalen redigeret af Thorbjørn Thaarup som led i foredragsrække om pinsen arrangeret af Helsingør Bibliotek, Helsingør Aftenskole, Helsingør Domkirke og Sct. Mariæ kirke.

Museet på nettet

Museets nye hjemmeside mfs.dk blev lagt på nettet i en prøveversion den 19. marts. Siden er designet af e-Types, der også har udviklet museets nye navn og logo. Siden bringer omtale af det nye museum, filmklip, faktabokse m.m. Den vil efterhånden blive udbygget og erstatte museets nuværende hjemmesider.

Udviklingen af museets nye tilstedeværelse på nettet indledtes i 2012 med planlægningen af en ny søgefunktion, der skal samle de mange databaser og andre digitale ressourcer, museet stiller til rådighed for offentligheden i en åben vidensbase "Danish Maritime History Commons". Efter god inspiration fra Ja-

cob Riddersholm Wang fra Odense Bys Museer indhentes flere tilbud, hvorefter firmaet ContentCube valgtes til at lave den nye søgemaskine med tilhørende åbne API'er, så andre vil kunne tappe direkte ind i museets online data. Firmaet skal desuden udvikle museets nye hjemmeside på adressen mfs.dk, der skal afløse museets trofaste gamle hjemmeside fra 2005 på maritime-museum.dk.

Projektet, der kædes sammen med åbning af museets nye Videnscenter i 2013, bliver realiseret takket være en generøs donation fra A/S Dampskibsselskabet Orients Fond.

Museets gamle hjemmeside blev i de første ni måneder af 2012 besøgt næsten 17.000 gange, hvilket svarer til ca. 22.600 på årsbasis. Fyrskibet.dk blev på ni måneder besøgt næsten 12.000 gange, dvs. 16.000 på årsbasis. For billedarkivets vedkommende er tallene 15.000 og 20.000. Antallet af besøg på museets hjemmeside er således faldet fra sidste år, billedarkivet ligger konstant, mens Fyrskibets besøgstal er gået kraftigt frem. Disse tendenser skyldes sandsynligvis den øgede brug af Facebook, der øger de korte fyrskibsartiklers eksponering.

Thorbjørn Thaarup og Henriette Gavnholdt samt flere af museets øvrige medarbejdere har året igennem skrevet i alt 97 indlæg på Fyrskibet.

Flere af museets medarbejdere har rettet og tilføjet indhold på den danske udgave af Wikipedia til en række søfartshistoriske emner.

Benjamin Asmussen har skabt ny Facebook side for M/S Museet for Søfart.

På opdrag fra Det Blå Danmark har Thorbjørn Thaarup skrevet en tidslinie med markante søfartshistoriske begivenheder i kronologisk orden. Tidslinien indgår i Det Blå Danmarks nye Facebook profil.

Presse

- 30.1: TV – Lorry: Nyhederne kl. 19.30 og 21.30: Indslag om Kulturhavn Kronborg med interview af Mikael Fock, Dorte Kiillerich fra Visit Nordsjælland og Jørgen Selmer.
- 30.1: Helsingør Dagblad: "Lokalt samarbejde vil skabe international turistattraktion". Hellsidesartikel om Kulturhavnsinstitutionernes samarbejde, bl.a. omkring begivenhedsstrategi for udendørsrummet.
- 3.6: Thorbjørn Thaarup er kommentator på TV 2's transmission af skibsregatta på Themsen i anledning af Dronning Elisabeth IIs regeringsjubilæum.
- 7.6: Jørgen Selmer fortæller om museet i forbindelse af internationalt pressebesøg til Visit Nordsjælland.
- 23.6: Helsingør Dagblad: "Nordens største maritime bibliotek til Helsingør".
- 23.6: Helsingør Dagblad, Weekend: "Byggeriet der trækker hele verden til Helsingør". Hellsides opslag med gennemgang af byggeriets status.
- 18.8: Frederiksborg Amts Avis: "Kæmpe broer på vej til byen".
- 28.8: Helsingør Dagblad: "Helsingørs nye søfartsmuseum vil blive åbnet til næste sommer". Hellsides artikel forud for rejsegildet 30. august.

- 31.8: Helsingør Dagblad: "Det moderne museum". Interview med Jørgen Selmer om det nye museums udstillinger.
- 31.8: Helsingør Dagblad: "Museet for Søfart – Danmarks mest komplicerede byggeri – åbner 29. juni". Hellsides artikel.
- 6.9: Helsingør Dagblad: "Kæmpen i havnen". Hellsides artikel om museumsbroernes ankomst til Helsingør.
- 26.10: Bladet "Søfart" bringer hellsides opslag på baggrund af interview med Jørgen Selmer. "Museum med globalt udsyn".
- Helsingør Dagblad, Frederiksborg Amts Avis og avisen Nordsjælland har endvidere året igennem bragt talrige omtaler af museets aktiviteter og af byggepladsen.

PR og markedsføring

I efteråret har museet startet forberedelsen af PR- og markedsføringsarbejdet op til museets åbning i 2013. Kommunikationskonsulent Peter Lyth har udarbejdet tekst- og billedmateriale til pressen og turistorganisationer m.fl. Der er rettet henvendelse til forlag og organisationer, der formidler oplysninger om museer og attraktioner for at sikre, at det nye museum kommer med og bliver korrekt omtalt i de publikationer der forberedes i 2012 til udgivelse i 2013. Der er til pressens brug blevet taget nye genstandsbilleder af fotograf Peter C. Normann.

Parallelt med dette er museets presseliste blevet opdateret, en ny folder under udarbejdelse og research på mulige rabattilbud til medlemmer af diverse organisationer begyndt.

Museet er tilknyttet Copenhagen Card ordningen samt med i enkelte turistbrochurer, f.eks. Museer i København og omegn. Museets markedsføring sker i større omfang via elektroniske medier som f.eks. aok.dk og kulturnaut.dk. Museet har fortsat arbejdet med Google Ad-words samt Facebook.

Museumsbutik

Museets butik indgår som en del af velkomstcentret på Kronborg og betjenes af dets personale. Butikken sælger primært bøger samt diverse souvenirs med maritimt historisk indhold.

På museet hjemmeside findes en web-butik hvorfra kunderne direkte kan bestille, betale og få fremsendt museets salgsvare. Web-butikken betjenes i det daglige af bogholderiasistent Heidi Petersen.

Museets gamle varelager søges realiseret, så beholdningen er trimmet ved flytningen til det nye museum.

I årets løb har en arbejdsgruppe bestående af Thomas Bjørn Poulsen, Heidi Petersen, Henriette Gavnholdt og Lone K. Kristiansen arbejdet på at samle vareprøver til det nye museums butik og bl.a. været på inspirationstur til museer i København.

Museets butik på Kronborg lukker med udgangen af 2012, medens webbutikken fortsat holdes åben.

Foredrag og arrangementer

Museets medarbejdere har stået for et halvt hundrede foredrag og omvisninger, hvoraf en

stor del har drejet sig om planerne for det nye museum. Herudover er gennemført en række arrangementer:

- 18.1: Vinderen af Handelsflådens Velfærdsråds fotokonkurrence bliver fundet. Voteringen foregik i museets administrationsbygning, hvor Benjamin Asmussen deltog som dommer. De deltagende billeder er efterfølgende indlemmet i museets fotosamling.
- 25.1: Orienteringsmøde for 70 museums- og kulturforvaltningskolleger fra Helsingør Kommune. Museet personale fortalte om det nye søfartsmuseum og dets udstillinger.
- 10.6. Modelskibssejlads i den inderste voldgrav med Vallensbæk Modelbyggerklub. Arrangeret af Lone K. Kristiansen, assisteret af Heidi Petersen og Andreas Grinde.
- 13.6: M/S Museet for Søfart er vært for Wonderful Copenhagens bestyrelsesmøde. Louise Rue Moos, Mikael Fock, Jørgen Selmer fortæller om Kulturhavnen i turistmæssigt perspektiv og Jørgen Selmer holdt foredrag om det nye museums muligheder i turistmæssigt perspektiv.
- 13.8: Jørgen Selmer fortæller om museet i forbindelse med den kinesiske kulturattaché Li Jinshengs besøg på Kulturhavnen arrangeret af Visit Nordsjælland.
- 20.9: Jørgen Selmer holder tale i Asia House i anledning af ØKs Almennyttige Fonds præsentation af Anders Bjørn Madsens bog: "Breve fra Anders".
- 28.9: Kulturnat: Guidede ture på Kulturhavnen kl. 19, 20 og 21 med kulturværfts-

chef Mikael Fock, slotschef Louise Rue Moes, havnechef Benny Carlsen og museumsdirektør Jørgen Selmer som guider.

- 5.10: Jørgen Selmer holder åbningstale ved starten af Knejpifestivalen på Toldkammeret.
- 10.10: Jørgen Selmer deltager i paneldebat om kulturinvesteringernes nytteværdi, arrangeret af Kulturværftet og oplysningsforbundene i Kulturværftets store sal. Clement Kjærsgaard som ordstyrer.

Øvrige foredrag har henvendt sig til en vifte af interesserede firmaer, foreninger og organisationer:

ODMs formidlingsmøde i Vartov. Sankt Markus Kirkes menighed. Saxo-Instituttet. "Den 20. danske maritimhistoriske konference". Specialmuseumsforeningen. Museum Sønderjylland. TK-Foundation. Helsingborg Kommunes kulturforvaltning. Helsingør Rotary Klub. Vækst&Videns erhvervsnetværk. Stavanger Søfartsmuseum. Helsingør Teknikum. BIMCO. Lokale- og Anlægsfonden. Helsingør Sømandsforening. Vejle Museum. Kulturstyrelsen og Det Særlige Bygningssyn. Helsingør Bibliotek, Kulturværftet. Aurehøj Gymnasium. Knud E. Hansen A/S. Bådebyggerelever. Historisk Forening for Espergærde. Det belgiske Entreprenørforbund. Vestervang Kirkes menighed. Danmarks Rockmuseum. Europas Maritime Udviklingscenter. Eliaskirken på Vesterbro. Amager Seniorklub. Orbicon A/S m.fl.



Museumsinspektør Kåre Lauring gik på pension 1. juni 2012 efter at have været ansat som museumsinspektør fra 1988. Gennem et kvart århundrede spillede Kåre Lauring den centrale rolle i museets forsknings- samlings- og formidlingsarbejde. Takket været hans baggrund inden for både fotografi og historie har han konstant påvirket museets medarbejdere til at sikre en høj standard inden for fotografi og i kunsten i at betragte og lære fra et billede. Kåre Lauring har opbygget en omfattende viden om dansk søfart, som bl.a. er kommet til udtryk i forarbejdet til det nye museum og gennem en mangeårig skribentvirksomhed, der nu heldigvis fortsætter ind i hans otium.

Foto: Benjamin Asmussen

Ledelse og administration

Museets daglige ledelse udgøres af museumsdirektør Jørgen Selmer og administrationschef Thomas Bjørn Poulsen. Den daglige administration varetages i øvrigt af bogholderiassistent Heidi Petersen og sekretær Lone K. Kristiansen, der også fungerer som administrativ medarbejder for Venneselskabet.

Det økonomiske arbejde i 2012 har været præget af arbejde med at få øget de offentlige tilskud til driften.

Der er, som nævnt, arbejdet intenst med at orientere politikere og embedsfolk om museets driftsmæssige udfordringer fra 2013 og frem, hvor der er behov for et øget offentligt tilskud på 9,5 mio. kr. om året fra og med første hele driftsår 2014, og ca. det halve for 2013.

Museet har holdt møder med embedsmænd fra Kulturstyrelsen og Helsingør Kommune.

12. marts havde museets formand Erik Østergaard og Jørgen Selmer møde med departementschef Karoline Prien Kjeldsen omkring museets driftsøkonomi. Det blev fulgt op med et besøg af Folketingets Kulturudvalg på byggepladsen 28. marts og besøg af kulturminister Uffe Elbæk på Kronborg og M/S Museet for Søfart med besigtigelse af byggeriet og drøftelse af driftsøkonomi den 18. juni.

20. juni havde Jørgen Selmer møde med Helsingør Kommunes Kulturudvalg med orientering om driftssituation og efterfølgende rundvisning på byggepladsen og møde med Erik Østergaard. Året igennem frem til starten på finanslovsforhandlingerne i efteråret har Jørgen Selmer været til knap en snes individuelle møder med politikere fra alle partier på Christiansborg, ligesom der er ført en omfattende mail-korrespondance. Ved afslutningen af finanslovsforhandlingerne er det meldt ud, at museets driftsmidler bliver opskrevet med 1,2 mio. kr. fra og med 2013. Der resterer således stadig et stort arbejde for at få museets ba-

sisbudget op på et niveau, der matcher drifts-udgifterne i det nye hus.

Der er i 2012 arbejdet på indførelsen af museets nye navn i forhold til web, mail, elektroniske systemer, brevpapir, visitkort og kontorartikler.

Ledelse og administration har i øvrigt været præget af arbejdet med det nye museum. Arbejdsrutiner gennemgås og tilrettes løbende, så museet gradvist tilpasser sig en ny situation frem mod åbning af det nye museum.

Arbejdet med at koordinere udstillingsarbejdet med byggeriet indeholder jævnlige møder med Maritim Museums Byg og udstillingsarkitekterne Kossmann.dejong.

Arbejdet med at styre udstillingsprojektet sker under ledelse af museets nye projektleder Jesper Sønderstrup, der sammen med museets ledelse skal sikre, at tidsplaner, budgetter og kvalitet i udstillingsarbejdet overholdes. Ved årets udgang er arbejdet koncentreret om kontraktindgåelse med en række leverandører til udstillingsopbygningen.

I forhold til Maritim Museums Byg afholdes et månedligt møde mellem Jørgen Selmer, Thomas Bjørn Poulsen og Jacob Salvig, hvor udstillingsprojektets fremdrift er på dagsordenen sammen med informationsudveksling mellem styringen af de to projekter: udstilling og byggeri.

Museets administrationsarkiv er i disse år under revision både for de nyere og ældre deles vedkommende ved henholdsvis Lone Kristiansen og Jørgen og Merete Marcussen.

De relevante poster, der indeholder oplysninger om genstande eller museets virksom-

hed i øvrigt med blivende interesse, er registreret i en database. De ældre dele af arkivet er nu placeret på museets fjernmagasin.

Genstandsrevision gennemføres efter Kulturstyrelsens forskrifter årligt af samme revisor, som reviderer museets regnskaber. Der udtages tilfældige genstande fra henholdsvis magasinhylderne og fra protokol- og databaseregistreringerne og det tjekkes, at de pågældende genstande er henholdsvis registreret og forefindes fysisk i magasin eller udstilling. Revisionen 2012 fandt ingen mangler.

I årets start gennemførte museumsdirektøren MUS-samtaler med de ansatte.

Repræsentation i bestyrelser og samarbejdskredse

- *Jørgen Selmer*: Medlem af ICMM (International Congress of Maritime Museums); Søfartsmuseernes Søfartspulje; Baltisk arbejdsgruppe for Coastal Culture and Maritime Heritage; Bestyrelsen for Wonderful Copenhagen; Repræsentantskabet for Wonderful Copenhagen; Repræsentantskabet for Visit Nordsjælland; Bestyrelsen for Museumsmandsforeningen; Helsingør Kulturforenings bestyrelse; Skibsklarerergårdens bestyrelse; Næstformand i bestyrelsen for teatret HamletScenen.
- *Kåre Lauring*: Medlem af ICMM, samt erfagruppe vedr. arkiver og digitalisering af fotografier. Områderepræsentant for Dansk Magisterforening.
- *Thomas Bjørn Poulsen*: Medlem af ODM's administrative netværk. Medlem af arbejdsgruppe vedr. afklaring af kulturaktiviteter



På vej rundt om dokken har den besøgende bevæget sig endnu dybere ned under jorden. Udstillingen afsluttes derfor med en trappe op til foyeren og udgangen. Under trappen gemmer sig udstillingens epilog med det besnærende navn *Tidsvraget*. På billedet er den store trappe under opbygning.

Foto: Ole Thomsen

på udearealerne i Kulturhavn Kronborg. Medlem af arbejdsgruppe vedr. daglig drift af udearealerne i Kulturhavn Kronborg. Netværk for museumskommunikatører.

- *Benjamin Asmussen*: Medlem af og sekretær for Søfartsmuseernes Søfartspulje, Piratnetværket, Besættelsesnetværket. Medlem af og netredaktør for Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning.
- *Torkil Adsersen*: Medarbejderrepræsentant i museets bestyrelse. Udpeget som en af museets to repræsentanter i Skibsbevaringsfondens bestyrelse, sammen med Ole Vistrup.
- *Thorbjørn Thaarup*: Medlem af erfagruppe vedr. offentlige og private fotosamlinger. Sekretær i Kontaktudvalget for Maritim Historie- og Samfundsforskning.

- *Henriette Gavnholdt Jakobsen*: Sekretær for og medlem af ERFA-gruppen for Billedarkivarer.

Museets protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II.

Bestyrelse og repræsentantskab

Der har været afholdt bestyrelsesmøder 3. januar, 7. marts, 14. maj, 16. august, 30. oktober og 4. december samt repræsentantskabsmøde 14. maj.

Bestyrelse:

- Direktør i Dansk Transport og Logistik, Erik Østergaard, formand
- Advokat Ole Bang, næstformand
- Skibsreder, Corral Line, Bjørn Clausen
- Festivalchef for Golden Days, Ulla Tofte
- Direktør i Mensch, Frederik Preisler
- Direktør for Nationalmuseet, Per Kristian Madsen
- Museumsinspektør Torkil Adsersen, personalerepræsentant

Suppleanter:

- Maskinmester Bertel Johansen
- Sekretariatsleder Michael Wengel-Nielsen

Repræsentantskab:

- Malene Carmel, Helsingør Kommune
- Henriette Bytoft Flügge, Søfartsstyrelsen
- Erik Østergaard, Dansk Erhverv og Bilfærgernes Rederiforening
- Bjørn Clausen, Danmarks Rederiforening

- Michael Wengel-Nielsen, Rederiforeningen af 2010
- Jenny N. Braat, Danske Maritime
- Morten Jacobsen, Danmarks Skibsmæglerforening
- Niels J. Bagge, Europas Maritime Udviklingscenter, Søfartens Fremme og Skibsteknisk Selskab
- Karl Nøhr Sørensen, Søfartens Ledere
- Bertel Johansen, Maskinmestrenes Forening
- Ole Philipsen, CO-Søfart
- Poul Erik Jensen, 3F Sømændene
- Ole Vistrup, Træskibssammenslutningen
- Erik Andreasen, Sammenslutningen af ledere ved de af Søfartsstyrelsen godkendte uddannelsesinstitutioner
- Steen Sabinsky, M/S Museet for Søfarts Venner

Personale

Pr. december 2012 bestod personalet af:

- Museumsdirektør Jørgen Selmer
- Administrationschef Thomas Bjørn Poulsen
- Museumsinspektør Benjamin Asmussen
- Museumsinspektør Torkil Adsersen
- Museumsinspektør Thorbjørn Thaarup
- Udstillingsprojektleder Jesper Sønderstrup
- Billedarkivar Henriette Gavnholdt Jakobsen
- Bibliotekar Kenneth Roy Henriksen
- Konserveringstekniker Line Hallbjørnsson
- Konservator Andreas Grinde
- Museumssekretær Lone K. Kristiansen

- Bogholderiassistent Heidi B. M. Petersen
- Projektleder Trine Halle
- Historiker Marie Amstrup Møller
- Kommunikationskonsulent Peter Lyth
- Museumsvært Henrik Tranto
- Museumsvært Jette Mercuri
- Museumsvært Leif Larsen
- Museumsvært Flemming Petersen
- Museumsvært Jens Tolle Gotsæd
- Museumsvært Peter Armfelt
- Museumsvært Jette Bædkel
- Museumsvært Michel Gotsæd
- Bibliotekar Irene Olsen, ansat i Søfartens Bibliotek, har hele året været udstationeret på museet.

Frivillige:

- Merete og Jørgen Marcussen, arkiv
- John Rasmussen, modelværksted
- John Bramsen, modelværksted
- Hans Ove Claudi-Hansen, modelværksted
- Flemming Petersen, modelværksted

Ændringer i personalestaben:

- 24.1: Projektmedarbejder Morten Bronke fratræder.
- 1.2: Jesper Sønderstrup ansættes som projektleder af udstillingsarbejdet.
- 16.3.-25.5: David Højer ansat som historiker til tekstskrivning til udstillingerne.
- 9.5: Jette Bædkel ansættes som museumsvært.

- 15.5: Marie Amstrup Møller ansættes som historiker til tekstskrivning til udstillingerne.
- 1.6: Museumsinspektør Kåre Lauring går på pension.
- 6.6. Michel Gotsæd ansættes som museumsvært.
- 1.9-31.12: Peter Lyth projektansat som kommunikationskonsulent.
- 10.9.-25.10: Niels Pedersen ansat i aktiveringsjob i Billedarkivet.
- Pr. 31.12 blev alle museumsværtstillingerne nedlagt i forbindelse med lukning af museet på Kronborg

Dødsfald:

I januar afgik modelskibsrestaurator Anders Favrholdt ved døden. Han vil blive savnet på værkstedet, hvor hans store faglige dygtighed kom alle til gode, og hvor han gennem årene stod for en smukt gennemført restaurering af mange af museets fineste skibsmodeller.

Årsberetning 2012 er en redigeret og forkortet udgave af den årsberetning, der hvert år sendes til Kulturstyrelsen og til Helsingør Kommune.

Jørgen Selmer

November 2012

Beretning 2011-2012

Den 72. ordinære generalforsamling i Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner blev afholdt søndag den 26. august 2012 klokken 14.00 i Handels- og Søfartsmuseets udstillingslokaler. Inden generalforsamlingen causerede tidligere telegrafist Marie Finne om sin tid i den danske handelsflåde (omtalt senere).

Til generalforsamlingen, der for første gang i mange år blev afholdt en søndag midt på dagen, var omkring 60 medlemmer mødt frem.

Formanden bød forsamlingen velkommen og foreslog Niels J. Bagge som dirigent. Da der ikke var andre forslag, blev Niels Bagge valgt med akklamation.

Dirigenten konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt, og at den forelagte dagsorden kunne godtages af forsamlingen som følger:

- Beretning for selskabets virksomhed 2011-2012
- Forelæggelse af regnskabet for 2011-2012
- Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor
- Fastsættelse af kontingent
- Indkomne forslag
- Revision af vedtægter
- Eventuelt

Dirigenten gav derefter ordet til Selskabets formand, Hannes Stephensen, der aflagde følgende beretning:

Beretning for året fra 1/4 2011 til 31/3 2012

Bestyrelsen har i beretningsåret bestået af:

- Arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen, formand.
- Direktør Jørgen Marcussen, næstformand.
- Direktør Steen Sabinsky, repræsentant for Venneforeningen i museets repræsentantskab.
- Journalist Anders Høegh Post.
- Læge Finn Wiberg-Jørgensen.
- Direktør Erik Østergaard, der også er formand for museets bestyrelse.
- Museumsdirektør Jørgen Selmer, der i henhold til vedtægterne er foreningens sekretær.

Museet for Søfart har ikke blot skiftet navn, men i disse år arbejdes der på alle fronter på at skifte hele museets ydre som indre struktur i et radikalt omfang. I har alle her ved indgangen til det historiske Kronborg set det imponerende byggeri, der snart vil blive rammerne om det nye museum. Der arbejdes på alle fron-

ter på, at denne proces skal blive så vellykket som muligt, og at museets nye ansigt både vil formidle det høje faglige indhold samt tilpasse sig nutidens ændrede opfattelse af, hvad en museumsoplevelse skal indebære.

Det synes oplagt, at en venneforening i denne sammenhæng ligeledes må tilpasse sig de nye vilkår, og der har da også i det forløbne år været afholdt flere møder for at drøfte foreningens rolle i det fornyede museum. Der åbner sig dog en række spørgsmål, der ikke kan belyses ordentligt, før museumsplanerne er længere fremme, men grundholdningen i bestyrelsen er, at foreningen skal bestå med nogle nye initiativer, der skal formidle en aktivisering af medlemsskaren til glæde for det nye museum. Aktivitetsniveauet med medlemsarrangementer skal opretholdes, og årbogen skal bibeholdes som foreningens væsentligste gave til museet.

Det fornyede museum har allerede fået et nyt navn, da stednavnet "Kronborg" ikke længere giver mening med den nye adresse. Venneforeningen skal følgelig også have et nyt navn, og bestyrelsen indstiller navnet "Museet for Søfarts Venner" til godkendelse senere på denne generalforsamling.

Foreningen afholdt i oktober måned 2011 en studietur til Flensborg, der var meget vellykket. Turen var arrangeret af Lone Kristiansen fra museet, og Lone takkes for sin altid grundige og engagerede omsorg for tilrettelæggningen af disse arrangementer.

Havnechef Benny Carlsen fra Helsingør Havne holdt foredrag om sit liv for foreningens

medlemmer i januar måned. Foredraget havde titlen *Mellem hav og havn*.

I marts måned 2012 blev der holdt foredrag af Ole Sejersen om fartøjet JYTTEs togt i Grønlandske farvande, og endelig blev der i juni måned arrangeret en udflugt til Lodsmuseet i Dragør, hvor man efter en glimrende introduktion kunne bese det lille, men yderst inspirerende museum.

Til efteråret er der planer om et medlemsarrangement på den nyrestaurede bugserbåd BJØRN, der ved frivilligt arbejde er genskabt. Desuden er der planer om et forårsarrangement i 2013 på byggepladsen i det nye museum.

Den økonomiske krise beskærer desværre afkastet på foreningens formue, så vi ikke har mulighed for at være så generøse, som vi gerne ville. Vi har dog gennem de seneste år hensat et beløb til en gave til det fornyede museum, men rammerne for denne gave er endnu ikke fastlagt.

Årbogen er foreningens væsentligste bidrag til museet.

Årets udgave af årbogen er i produktion og påregnes at udkomme planmæssigt takket være en stor indsats fra forfattere og redaktører. Alle takkes varmt for deres indsats.

Foreningens næstformand Jørgen Marcusen har valgt at træde ud af bestyrelsen. Jørgen har været et utroligt skattet medlem af selskabet og bestyrelsen i en lang årrække, og han har været såvel selskabet som museet en ubetalelig støtte. Som gammel navigator og med en umættelig nysgerrighed har Jørgen samlet

en ufattelig faglig viden som såvel museet som foreningen har nydt godt af. Når dertil lægges den betragtelige arbejdsindsats som Jørgen har nedlagt i såvel museets som foreningens virke, ikke mindst i forbindelse med årbogens tilrettelægning og omstilling fra traditionel til digital produktion samt hans aldrig svigtende hjælp og engagement, så tegner der sig et billede af en tid før og en tid efter Jørgens bestyrelsespost. Du vil blive savnet i det kommende arbejde, og du skal takkes for det, du har gjort for faget og for foreningen.

Det bliver fremover en spændende tid for såvel museum som forening. Der er ingen tvivl om, at det fornyede museum også vil stille udfordringer til foreningen. Bestyrelsen arbejder for at denne proces vil finde et inspirerende og konstruktivt leje til glæde for såvel forening som museum.

Forsamlingen godkendte beretningen med applaus.

Forelæggelse af revideret regnskab.

Næstformanden, Jørgen Marcussen, forelagde de reviderede regnskaber:

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, Årsrapport 2011/12 med tilhørende: Ledelsens Regnskabserklæring for 2011/12.

Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds Legat; advokat Sture Høvdens Legat; Marius Ranæs Legat: Årsrapport 2011/12.

Hovedtallene for året ser sådan ud:

På Foreningens driftsregnskab er indtægterne fra kontingenter i år 172.385 kr., og sal-

get af årbøger har indbragt en fortjeneste på 1.500 kr. Indtægterne blev i alt på 174.017 kr.

På udgiftssiden er den største post årbogen, der i år har kostet 103.690 kr. at producere, mens moms af de udsendte medlemsbøger blev til 22.004 kr. Porto og pakning ved udsendelsen beløb sig til 18.214 kr., så årbogens samlede omkostning endte på 134.819 kr.

Af øvrige udgifter var kontorhold på 1.086 kr., porto på 7.411 kr., og revisionsomkostningen er uændret anslået til 17.500 kr. Vurderingen af værdipapirernes aktuelle værdi har i år givet et underskud på 5.500 kr.

Årets driftsoverskud bliver på 4.951 kr.

På balancens aktivside er aktierne i Danske Bank, der blev købt til kurs 32, optaget til kurs 94,50 med en værdi på 23.625 kr. Der er mellemregninger med legaterne på i alt 25.716 kr. og tilgodehavender på 5.005 kr. Kassebeholdningen var på 23.722 kr. Balancens samlede aktiver er 78.068 kr.

På passivside er kapitalkontoen forøget med årets overskud på 6.868 kr. Reservefonden er uændret på 50.048 kr., så Foreningens egenkapital er nu 56.916 kr. Passiverne balancerer med 78.068 kr.

Harald Læssøe Barfoed, Sture Høvdens og Marius Ranæs legater

Legaterne viser en forøgelse af udbytte på 64% i forhold til sidste år og blev på i alt 83.580 kr. Renteindtægterne er for kontoen på 1.783 kr. og for obligationerne på 45.309 kr. Der blev realiserede kursgevinster på obliga-

tioner for 3.985 kr., og kurserne på værdipapirerne er steget og urealiserede kursgevinster for 65.067 kr. indgår i årets overskud. De samlede indtægter bliver på 199.724 kr.

Udgifterne til revisor og gebyrer blev på 7.225 kr. Henlæggelserne er 20% af det samlede nettoafkast på 192.499 kr., i alt 38.500 kr., så årets overskud blev på 153.999 kr.

I balancen er de samlede anlægsaktiver 2.226.487 kr., renteindtægt på 10.892 kr. og likvide beholdninger på 490.571 kr. Balance-summen er på 2.727.950 kr.

På passividen er grundkapital uændret 1.820.520 kr. og henlæggelserne var primo 488.107 kr. og årets henlæggelse af de 20% af driftsresultatet på 38.500 giver en sum på 526.607 kr.

Uddelingsreserverne var primo 194.108 kr. og med årets resultat på 153.999 tillagt, bliver den nye saldo på 348.107 kr.

Regnskaberne blev godkendt med applaus.

Valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor.

På valg var Hannes Stephensen og Anders Høegh Post. Begge blev genvalgt med applaus.

Jørgen Marcussen havde ønsket at udtræde af bestyrelsen. Formanden takkede for Jørgen Marcussens store indsats gennem årene og overrakte et diplom, der udnævner Jørgen Marcussen til æresmedlem af selskabet.

I forbindelse med vedtægtsændringerne havde den gamle bestyrelse et ønske om at ændre antallet af bestyrelsesmedlemmer fra nuværende syv til "indtil ni medlemmer", og

i den forbindelse foreslog bestyrelsen, at nye bestyrelsesmedlemmer bliver lærer og historiker Asger Nørlund Christensen og analytiker i Danmarks Rederiforening Michael Brauner Clausen.

Forsamlingen godkendte den nye bestyrelsessammensætning med applaus. (Under forudsætning af vedtægtsændringen)

Revisor blev genvalgt.

Fastsættelse af kontingent

Bestyrelsen foreslog uændret kontingent, hvilket blev godkendt med applaus.

Indkomne forslag

Der var ingen indkomne forslag.

Revision af vedtægter

Bestyrelsen havde udarbejdet et forslag til nye vedtægter, der blev omdelt ved mødet. De eksisterende vedtægter betyder dog, da ikke $\frac{3}{4}$ af medlemmerne var til stede, at vedtægtsændringen skal vedtages med $\frac{3}{4}$ flertal af de fremmødte på en ekstraordinær generalforsamling. Formanden oplyste, at der indkaldes til ekstraordinær generalforsamling i forbindelse med selskabets besøg på BJØRN i Helsingør Havn den 25. september.

Det vigtigste nye i vedtægterne er det nye navn: "Museet for Søfarts Venner".

Selskabets regnskabsår skal fremover følge museets regnskabsår.

Selskabets bestyrelse består af "indtil ni" medlemmer, mod tidligere syv medlemmer.

Forsamlingen havde ingen indvendinger mod de nye vedtægter. Det blev derfor vedtaget at sende de reviderede vedtægter til endelig godkendelse på den ekstraordinære generalforsamling.

[På den ekstraordinære generalforsamling d. 25. september blev de nye vedtægter godkendt.]

Eventuelt

Der blev spurgt til begrundelsen for at lægge generalforsamlingen på en søndag og om dette var starten på en tradition. Formanden svarede, at generalforsamlingen var lagt på en søndag af hensyn til foredragsholderen. Der er ikke taget beslutning om fast ugedag for afholdelse af generalforsamling.

Referat: Jørgen Selmer.

Årets arrangementer

Tur med JYTTE

Forårets medlemsarrangement var et foredrag med lysbilleder, filmklip og lydeffekter om fem voksne mænds tur i fartøjet JYTTE langs Østgrønlands kyst gennem nogle sommeruger. Foredraget blev holdt den 29. marts 2012 af Ole Sejersen, der var en af de "Fem mænd".

Der var mødt omkring et halvt hundrede medlemmer frem til den interessante aften. Ole Sejersen fortalte med ildhu om klargøring af båden, der vinteren over havde stået på land på den stenede strandbred, og hvor besætningen først måtte udlægge skinner ud til fartøjets flydedybde, før bådens ophalervogn kunne hales i vandet.

På turen gennem de smukke og majestatiske fjordlandskaber besøgte de hytter, som Siriuspatruljen anvendte, og en del af turens aftale var netop at istandsætte nogle af disse vigtige opholdsstationer. Man får nemlig ikke uden videre tilladelse til turistture i det fredede Østgrønland, og forsikringen for omkostningerne ved en eventuel redningsaktion skal også betales af de deltagende, så for os tilhørere, der ikke har muligheden for individuelt at rejse til Østgrønland var det en god mulighed for at se nogle af disse vilde og øde naturområder.

Udflugt til Dragør Lodsmuseum

Forårets medlemsudflugt gik lørdag den 2. juni 2012 til det nye Lodsmuseum i Dragør. Lodsmuseet er indrettet i lodseriets bygning fra 1823, senere udvidet og i 1912 byggede

lodserne det karakteristiske 16 meter høje udviklertårn til komplekset, fordi udsynet mod syd da blev hindret af Dragørfortets byggeri.

Dragør lodseri er Danmarks ældste privilegerede lodseri fra 1684, og selv om der ikke er så mange genstande fra den tidligste historie, så fik de fremmødte medlemmer en god introduktion ved museets medarbejdere, hvorefter der var rundgang til både lodseriets beboelsesrum og kommandocentral, bådmændenes kvarter og materiellet.

Både bygning og inventar havde været i praktisk brug indtil lodserne den 1. januar 2006 flyttede ud til en ny lodsstation i den gamle færgehavn. Selv om det ikke er længe siden, så fremstod indretningen på en særlig måde som "gammeldags" eller klassisk", og med de stadig åbne og arbejdende radiokanaler fik man et godt indtryk af arbejdsforholdene på lodsstationen i en ikke så fjern fortid.

Marie Finnes foredrag før generalforsamlingen

Lige inden den årlige generalforsamling blev der søndag den 26. august 2012 kl. 14.00 indbudt til foredrag ved den nu 75-årige Marie Finne, der i 40 år har sejlet som telegrafist på J. Lauritzens og DFDS's skibe på alle Verdenshavene. Marie Finne, der nu er gået i land, er en levende fortæller, og de omkring 60 fremmødte medlemmer fik i knap to timer rigtig mange detaljer om livet om bord set ud fra et af de tidligste kvindelige besætningsmedlemmers perspektiv.

I de første mange år var Marie Finne oftest den eneste kvinde om bord, og hendes causeri



Venneselskabets ekstraordinære generalforsamling i september blev holdt om bord på dampskibet BJØRN. Her ses det smukke, nyrestaurerede skib ved årets kulturnat i Helsingør.

Foto: Jens Christensen

dækkede både de muntre, de dramatiske og de mere kedelige sider ved sølivet. Til de sidste hørte foredragsholderens afsløring af, at hun i alle sine udmønstringsår var søsyg ved moderat søgang, så hendes tro følgesvend overalt var pøsen klar til at modtage hendes bidrag.

Marie Finnes debut til søs var først og fremmest et stærkt ønske om at komme ud i verden, men foruden hendes telegrafistuddannelse, så blev hyren åbenbart også opnået på grund af hendes formidable evner i flere sportsgrene. Hun har således været Danmarks bedste sø-

farende kvindelige kuglestøder, og som målmand deltog hun i et utal af fodboldkampe. Disse evner talte jo omkring 1960 meget i specielt rederiet J. Lauritzens personaleprofil.

Marie Finne nyder nu sin pensionstilværelse på et mindre landsted i Sønderjylland.

Besøg på slæbebåden BJØRN

Den 25. september 2012 blev der afholdt ekstraordinær generalforsamling i Museet for Søfarts Venner, og scenen var passende lagt på agterdækket på veteranskibet og slæbebåden

BJØRN, der er et af Danmarks tre tilbageværende kulfyrede dampskibe. Da generalforsamlingen var overstået fik vi introduktion til skibet ved veteransklubbens formand Bent Hedegaard.

Slæbebåden blev overtaget i 1981 og er restaureret ved frivillig arbejdskraft og en god økonomisk støtte fra flere fonde, der har muliggjort også de kostbare værftsophold for at få de grundliggende jernkonstruktioner rettet op, fornyet og indpasset i skroget. Resten af arbejdet med overhaling og genskabelse af original indretning og funktionsmetode med kulfyring under kedlerne er foretaget af de frivillige fagfolk i Helsingør.

BJØRN blev bygget i 1908 til Randers Havn som slæbebåd og isbryder, og skibets dampmaskine kræver omkring 240 kg. kul i timen. De skovles med håndkraft ind under kedlen, der indeholder 18 tons vand, der opvarmes til

180 grader Celsius for at give trykket til dampmaskinen. Det siger sig selv, at en sejltur ikke er helt billig med den fremdrivningsmetode, når dagens pris på et tons kul er 4.000 kr.

Skibet er indrettet med et lukaf til kaptajn og et tilsvarende til maskinmesteren forude, mens matroserne under mere ydmyge forhold bebor agterskibet. Det er mod sædvanen, hvor officererne gerne bor agter og mandskabet forude. Kabyssen består af et jernstøbt kulfyret komfur og derudover ikke meget plads til tilberedelse af kulinariske retter, men det har formodentligt også kun sjældent været nødvendigt på Randers Fjord.

Kommer man til Helsingør kan et besøg på BJØRN anbefales. Der er noget at se på for både store og små.

Jørgen Marcussen

M/S Museet for Søfarts Venner – medlemskab og tilskud

Medlemskab

Medlemmerne støtter selskabet, hvis formål er at virke for forøgelse og forbedring af M/S Museet for Søfart og dets samlinger. Indmeldelser modtages på Venneselskabets direkte telefon på museet: 4928 0206.

Selskabets bankkonto er Danske Bank reg. nr. 3163 konto 3163 111306.

Kontingent

Kontingentet er kr. 300,00 årligt for enkelt-medlemskab og kr. 1.700,00 for firmaer og institutioner.

Medlemsrettigheder

Personligt medlemskab giver gratis adgang til M/S Museet for Søfart. Firmamedlemskabet giver adgang for fem personer. Selskabet yder gratis sine medlemmer et eksemplar af museets årbog. Firmamedlemskaber tildeles fem årbøger.

Støtte til årbogens produktion

Fra forskellige personer, institutioner og firmaers side er der vist stor forståelse for museets kulturhistoriske opgaver ved køb af eller tilskud til årbogen. M/S Museet for Søfarts Venner udtrykker herved deres

hjertelige tak for de ydede midler til årbogens produktion.

Manuskripter til årbogen

Redaktionen til M/S Museet for Søfarts årbog modtager gerne manuskripter på maritime artikler til bedømmelse for optagelse i årbogen. Fristen for modtagelse af artikler er den 1. april. Redaktionen giver gerne yderligere oplysninger om manuskripternes udfærdigelse. Årbogen har i øjeblikket et oplag på 1.000 eksemplarer

Museet

Museets administration er åben mandag til torsdag 09.00-15.00 og fredag 09.00-12.00.

Telefon 4921 0685.

E-mailadressen til venneselskabet er:
venner@mfs.dk

Venneselskabets hjemmeside findes på:
<http://maritime-museum.dk/ommuseet/venner.asp>

NYE MEDLEMMER I VENNESELSKABET 2011-2012

Jesper Steenberg	Helsingør
Tony E. Børgesen	Helsingør
Michael Kolstrup	Helsingør
Poul Petersen	Helsingør
Jesper Jansen	København
Ove Skjærbæk	Helsingør
Merete Marcussen	Birkerød
Vilhelm Petersen	Birkerød
Inge-Lise Therkildsen	Helsingør

FIRMAMEDLEMSKABER PER 2012

Atlas-Danmark	Nørre Alslev
M.A.N. B & W Diesel	København
Danmarks Skibskredit A/S	København
Stena Line Öresund AB	Stockholm
DFDS A/S	København
Norske Veritas, Maritimafd.	Hellerup
Danmarks Rederiforening	København
Hempels, J.C. Skibsfarve-fabrik A/S	Lyngby
Københavns Skipperforening	København
Maskinmestrens Forening	København
Søfartens Arbejdsmiljøråd	København
Svitzer A/S	København
Den Danske Maritime Fond	København
Hjælpevognen.dk ApS	Helsingør
Danske Færger A/S	Rønne
Danmarks Skibsmæglerforening	København
Dampskibsselskabet Norden A/S	Hellerup
Nordic Tankers Marine A/S	København

Museumsbutikken

Museet har mange bøger, plakater m.m. om maritime emner til salg, og efterfølgende er vist et udvalg af titlerne. Det komplette bogudvalg findes på museets hjemmeside på: www.maritime-museum.dk

Museets salgsartikler kan købes enten ved direkte henvendelse i museets administrationsbygning eller per telefon 4928 0206 til Heidi Petersen. Varerne kan også bestilles per mail til hp@mf.s.dk eller via internet på

www.maritime-museum.dk/shopping/default.asp

Salgsbetingelser

Alle priser er inklusive moms og eksklusive forsendelsesomkostninger.

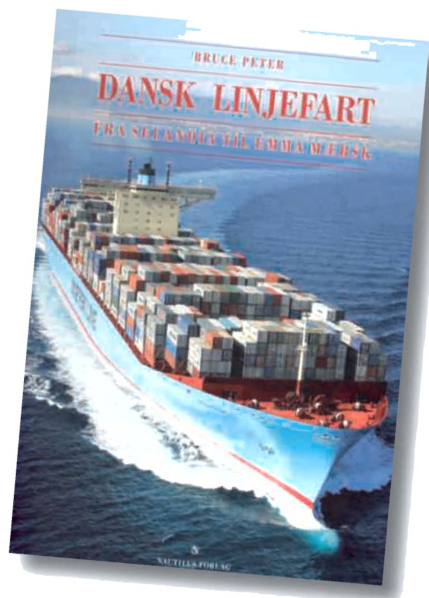
Museets bankkonto er Reg.nr. 3163, kontonr. 3163 012103.



Mellem København og Tranquebar – på rejse med Asiatisk Kompagnis skib Kronprinsessen af Danmark 1748-1750

Palle Kvist, Michael Dupont og Jørgen Mikkelsen

Bogen indeholder en fylldig introduktion til Asiatisk Kompagnis handel og søfart på Indien og Kina i 1700-tallet, og den gengiver et omfattende kildemateriale. Det drejer sig bl.a. om skibsprotokollen (den officielle dagbog) fra Kronprinsessen af Danmarks rejse til Tranquebar 1748-1750 og uddrag fra skibsjournalen (logbogen) og rullebogen (mandskabslisten) fra samme rejse. Desuden gengives skibsartiklerne (de generelle retsregler for ansatte i Asiatisk Kompagni), instrukserne for kaptajnen og skibsassistenten, lister over aktieejere m.m. 404 sider, illustreret, Kildeskriftselskabet, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Nationalmuseets Tranquebar Initiativ og Statens Arkiver, 2011, indbundet. Kr. 200,-



Dansk linjefart – fra Selandia til Emma Mærsk

Bruce Peter

Da motorskibet "Selandia" stod ud på jomfrurejse i vinteren 1912, blev det indledningen til en 100 år lang epoke, hvor danske rederier takket være teknologisk overlegne skibe har tilkæmpet sig større og større markedsandele i den verdensomspændende linjefart. Og erhvervseventyret fortsætter den dag i dag, hvor Maersk Line er blevet verdens største containerrederi bl.a. takket være den enestående "Emma Mærsk"-klasse, der i 2013 vil få følge af endnu større containerskibe i form af den nye Triple E-klasse. Bruce Peters nye bog beskriver den teknologiske og forretningsmæssige udvikling af dansk linjefart, og bogen omtaler bl.a.: Begyndelsen omkring år 1900, hvor ØK og DFDS for alvor begyndte at sejle på ruter til andre kontinenter. Dieselmotorens indtog inden for linjefart fra 1912 og det teknologiske forspring, som danske rederier hurtigt fik. Ekspansionen i 1920'erne og 1930'erne, hvor flere danske rederier, bl.a. Mærsk, J. Lauritzen og Torm engagerede sig i linjefart. Udviklingen med stadig større og hurtigere stykgods-skibe i 1950'erne og 1960'erne. Containeriseringen i 1970'erne, hvor ØK og Maersk Line udviklede sig til at indtage førerpositioner. Maersk Lines vækst til den nuværende position som verdens største containerrederi.

280 sider, illustreret, Nautilus, 2011, indbundet.

Kr. 399,-

De sidste sejlskibe – småskibsfarten i Danmark i tiden omkring verdenskrigene

Benjamin Asmussen

Som regel er det billedet af de store barker og fuldriggere, som toner frem på nethinden, når man taler om sejlskibe. Det største antal sejlskibe blev dog udgjort af de mange små jagter, galeaser og skonnerter, der sørgede for transport af varer i Danmark og i det nære udland. Sejlskibsfarten omkring år 1900 foregik på mange måder som i tidligere århundreder, men herefter kom forandringerne med større hast. Skibene fik motorer om bord, og efter 2. verdenskrig var det ved at være helt slut med sejlets tusindårige historie inden for erhvervssøfarten. Småskibsfarten i Danmark var hverken specielt spektakulær eller glamourøs, men udførte en vigtig opgave i distributionen af varer i Danmark og det nære udland.

92 sider, illustreret, Maritim Kontakt, bind 33, 2010.

Kr. 190,-



Danske bådtyper

Christian Nielsen

41 opmålinger af Christian Nielsen. I slutningen af 1930'erne satte Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg ind med en registrering af de ældre bådtyper, som man mente snart ville være forsvundet. Opgaven bestod af en opmåling og beskrivelse af karakteristiske typer udført på stedet og blev overladt til den unge bådbygger Christian Nielsen. Registreringen fulgte hver sommer en ny kyststrækning, der skulle gennemgås, og langsomt arbejdede han sig landet rundt over de næste 10-15 år. Forberedelsen af stoffet til udgivelse i bogform begyndte i 1968, og bogen blev udgivet i 1973. Da den gamle udgave har været udsolgt i mange år, besluttede man at genudgive den med enkelte nye illustrationer. 152 sider, indbundet, Høst og H&S, 1973 / 2005. Kr. 298,-

Cd-rom med tegningerne fra Danske bådtyper

CD-rommen indeholder en komplet samling af de 80 opmålinger, som Christian Nielsen foretog sig over 10-15 år, med tilhørende beskrivelser. Kr. 298,-

Sjak, mestre og skibsbyggeri – arbejdsliv og dagligdag på B&W 1945-1996

Torkil Adersen og Niels Jul Nielsen

Da B&W Skibsværft lukkede i 1996 var en epoke i dansk industrihistorie slut. I forbindelse med lukningen foretog etnologerne Torkil Adersen og Niels Jul Nielsen en nødregistrering. Det blev til en lang række interviews, feltoptegnelser, indsamlede genstande og fotos. Bogen Sjak, mestre og skibsbyggeri er resultatet af dette arbejde, og fortæller om skibsbygning og arbejdsliv gennem ca. 50 år på en af landets mest markante arbejdspladser. Den fortæller om den mangfoldighed, der herskede på værftet i form af skibsbyggere, klejnsmede, elektrikere, maskinarbejdere og mange andre, og om hvordan arbejdet ændrede indhold i takt med at teknologien forandrede sig. Den viser, at det til trods for rationaliseringer og automatiseringer fortsat var muligt at skabe sig et frirum i det daglige arbejde. 124 sider, Arbejdermuseet, Handels- og Søfartsmuseet, Københavns Bymuseum m.fl., hæftet, 2005. Kr. 75,-



Skibsbygmesteren E. C. Benzon og hans skibe

Asger Nørlund Christensen

E.C. Benzon (1825 – 1912) var en visionær entreprenør og iværksætter, der inden for sit felt, skibsbyggeriet, viste hvorledes en moderne og videnskabelig tilgangsvinkel kunne føre et gammelt og traditionsbundet fag. Denne bog omhandler hans virke som skibsbygger og omtaler detaljeret hvert enkelt af hans skibe. Bogen er rigt illustreret med originale konstruktionstegninger, skibsmodeller og billeder af skibene i et usædvanligt smukt layout. Foruden en fyldig litteraturliste rummer bilagsdelen en samlet oversigt over E.C. Benzons skibe og en fortegnelse over hans bevarede tegningsmateriale, der befinder sig på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. 152 sider, indbundet, Falcon, H&S – Falsters Minder, 2005. Kr. 98,-

At finde vej til søs

– fire indblik i renæssancens søfart

Benjamin Asmussen, Steen Schøn, Thorbjørn Thaarup og Jørgen Marcussen

Fortællingen om den mest kendte danske opdagelsesrejsende Jens Munk. Forskellige navigationsredskaber og -teknikker gennemgås, og ud fra søkort fortælles der om renæssancens verdenssyn.

47 sider, hæftet, H&S, 2006.

Kr. 25,-

Hvor livligt på skibsbroen

– en fortælling om sundtoldtidens Helsingør

Redigeret af Lene Andersen og Benjamin Asmussen

I hæftet følger man kaptajn Bowie, en engelsk kaptajn fra Newcastle, rundt i Helsingør i 1832. Her fortælles om Sundtolden, Kronborg, provianteringen og Helsingørs værtshuse.

24 sider, hæftet, H&S, 2003.

Kr. 25,-

Modernismens skibe

Benjamin Asmussen, Kåre Lauring, Thorbjørn Thaarup, Steen Schøn, Hans Jeppesen og Henriette Gavnholdt Jakobsen

Fem danske eksempler på modernisme i skibsbygningen. Læs om det første oceangående motorskib SELANDIA fra 1912, bornholmerbåden HAMMERSHUS fra 1936, køleskibet ARGENTINEAN REEFER fra 1941 og det store containerskib SELANDIA fra 1972. Til slut findes en billedkavalkade af DFDS' skibe fra 1937-70.

48 sider, hæftet, H&S, 2005.

Kr. 25,-

Fire epokers pirater – fra snekke til speedbåd

Redigeret af Thorbjørn Thaarup

Sørøvere, pirater, kapere og fribyttere – kært, og knap så kært, barn har mange navne. I dette hæfte præsenteres fire epoker og deres pirater. Vi møder dem bl.a. i middelalderen, under Englandskrigene og i dag. Vi ser dem på en baggrund af eventyr, fattigdom og søfartsnationers magtspil.

45 sider, hæftet, H&S, 2007.

Kr. 29,-



Barken L'AVENIR – DVD

Barken L'AVENIR sejler i 1936 til Australien efter hvede – og vi følger med. Takket være fabrikant Svend Ahlstrand, der filmede under hele rejsen, har vi vidnesbyrd om det barske liv om bord. Vi følger søfolkene i deres arbejde og deres fritid og følger deres møde med havet og dets skabninger. S/H, 60 minutter
Kr. 99,-

Navigationens Historie – DVD

Nu kan man følge navigatør Søren Thirslund på DVD. Han tager os gennem århundredernes navigationsteknikker om bord på meget forskelligartede fartøjer. Fås både på dansk og engelsk, 44 minutter
Kr. 99,-

Forliset. Skoleskibet KØBENHAVN – DVD

Den 14. december 1928 afgik skoleskibet KØBENHAVN fra hovedstaden Buenos Aires i Argentina med kurs mod Australien. Otte dage senere, meldte skoleskibets telegrafist – alt vel om bord. Dette var absolut sidste livstegn fra det enorme skib. På en ukendt position et sted i det sydlige Atlanterhav forliste verdens største sejskib og tog den 60 mand store besætning med sig i dybet. Der er aldrig fundet nogle vragester.
Spilletid: 60 min.
Sprog: dansk, engelsk, tysk.
Kr. 145,-

Bygningen af M/S Klintholm 1949-1950 – DVD

I denne film følges bygningen af M/S KLINTHOLM på Frederikshavn Værft i 1949-50. Skibet blev bygget for DFDS og fik hjemsted i Middelfart. Filmen er uden lyd. Spilletid: 30 minutter.
Kr. 120,-

SELANDIA – magten over havet – DVD

Chroma Film

I 1912 bliver verdens første oceangående dieselskib M/S Selandia søsat hos B&W i København. Hjernen bag er Rudolf Diesel og Ivar Knudsen med opfindelsen af den revolutionerende dieselmotor til skibe.

"Intermedia-globe Gold winner 2012 at the worldmedia-festival Hamburg"

Spilletid: 58 minutter.

Sprog: dansk, engelsk og tysk.

Udgivet i 2012.

Kr. 150,-

SELANDIA – the ship that changed the world – DVD

Chroma Film

A movie about the great diesel ship SELANDIA.

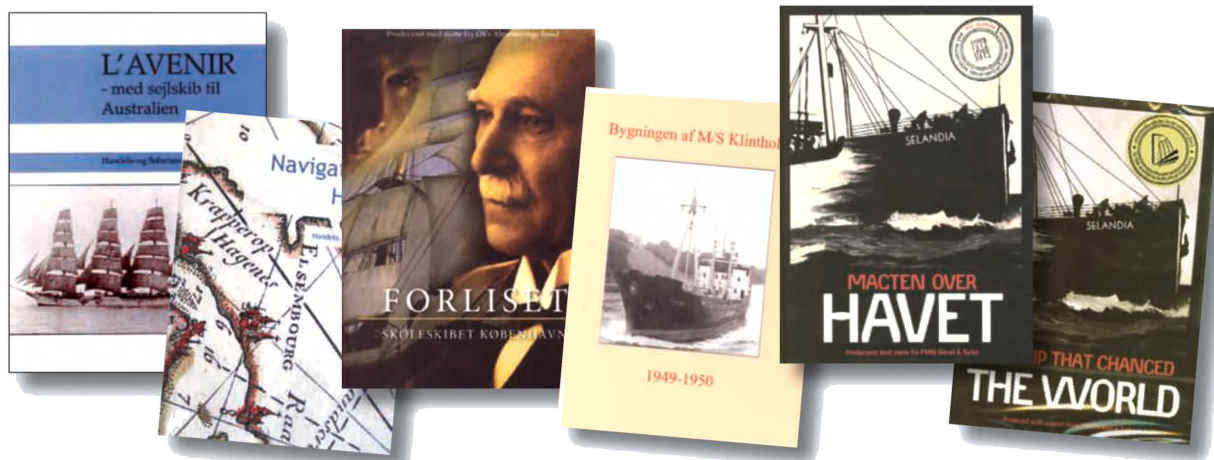
"Intermedia-globe Gold winner 2012 at the worldmedia-festival Hamburg"

Duration: 58 minutes.

Language: Danish, English and German.

Published 2012.

DKK 150,-



BONAVISTA

– restaureringsprojekt af Newfoundlandsskonnert, februar 2008 til kort før stabelafløbning i maj 2012

Marstal Søfartsmuseum

84 sider, illustreret med 204 fotos, 2012.

Kr. 99,-

DFDS 1991-2006

– skibsudviklingen fortsætter

DFDS

Jubilæumsbog fra 125-års jubilæet i 1991 til 140-års jubilæet i 2006. Bogen er en fortsættelse af bogen fra 1991.

548 sider, illustreret, 2006.

Kr. 248,-

J. Lauritzen

– skibene i årene 1888-1952

Ole Stig Johannesen

En oversigt over rederiets skibe den første halvdel af rederiets levetid.

220 sider, illustreret, Editions Maritimes, 2012, indbundet.

Kr. 480,-

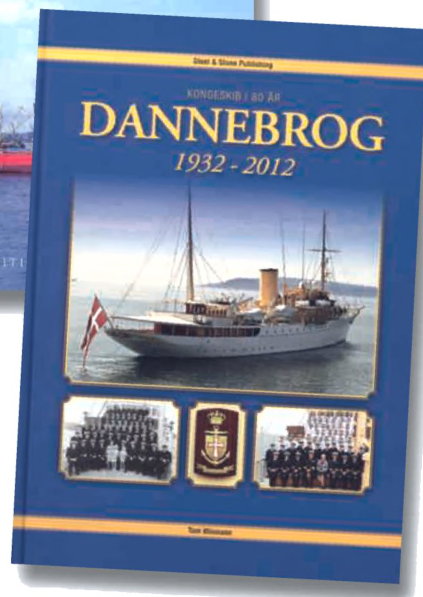
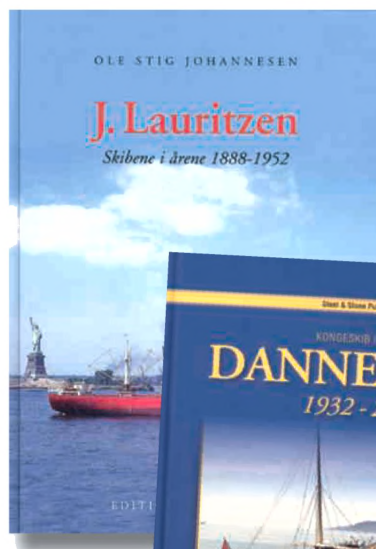
Kongeskib i 80 år DANNEBROG 1932-2012

Tom Wismann

Kom med om bord på DANNEBROG og få et sjældent kig helt ind i de kongelige saloner, værelser og lukafer. Du kommer med på en tur fra øverste dæk til skibets kældre, fra Grønland til Rusland, i storm og stille.

152 sider, illustreret, Steel & Stone Publishing, 2012.

Kr. 249,-



M/S Museet for Søfarts årbøger

– ældre årgange

Årbøgerne fra 1942 til 2008 med undtagelse af visse udsolgte årgange sælges fordelagtigt til kr. 40,- per bind.

Se oversigt over indholdet via:

<http://www.maritime-museum.dk/videnscenter/aarbog.asp>

M/S Museet for Søfarts årbøger

– nyere årgange

Årbøgerne fra 2009 og 2010 sælges til kr. 200 per bind.

Årbog 2011 og 2012 sælges til kr. 325,- per bind.-

Se oversigt over indholdet via:

<http://www.maritime-museum.dk/videnscenter/aarbog.asp>



Jubilæumssnapsekaraffel

Karaffel med graveret logo for museet og årstallene 1915-2005. Holmegård glas, indhold 0,5 liter.

Kr. 50,-

Stikordsregister til årbøgerne 2007-2011

Tallet foran kolon referer til årbogsåret, mens tallene efter kolon er sidetal. En stjerne * angiver en illustration.

A

- A. Vuijk Zonen, Capelle a/d IJssel, 08: 37
A/B Transatlantic, rederi, 1966, 07: 77
A/S Baltica og Københavns Flydedok & Skibsværft, 08: 82
A/S Claus Jørgensens Bugserbåde, 1995, 08: 27
A/S D/S Rødby Havn, 08: 90
A/S D/S Senta, rederi Kbh., 08: 77
A/S D/S Storebælt ved P.L. Fisker, 08: 82
A/S D/S Svend, rederi, Kbh., 08: 77
A/S D/S Urania, rederi, Kbh., 08: 77
A/S Dampskibet Eriks Rederi, Kbh., 08: 90
A/S Dampskibet Knuds Rederi, Kbh., 08: 92
A/S Dampskibet Svends Rederi, Kbh., 08: 77, 92
A/S Laboremus - T. Dannevig & Co., Oslo, 08: 92
ABSALON, rederiet Progress, 1944, 07: 55f
ABSALON, støtteskib fra Søværnet, 2008-2009, 09: 26
ACACIA, S/S, 1507 BRT, b. 1905, 07: 23
ACCRA, b. 1779 ved KGH Værft, 11: 73, 77, 100, 103
Accra, Christiansborg fort, 11: 63, 69, 106*
ACT = Associated Container Transport, 1966, 07: 78, 88, 103
ADA, b. 1783 ved Østersøisk-guineisk Værft., 11: 84
ADA, snauskib, Det kgl.oktr. danske quin. Handelssocietet, 10: 111f, 118f, 123, 129, 133f
Adeler, Cort, slaveskibsinvestor i 1673-1675, 10: 106
Aden Bugt, pirateritrusse, 09: 25; 10: 22
ADMIRAL GREV MOLTKE, b. 1782 ved Østersøisk-guineisk Værft, 11: 84
ADMIRAL KAAS, b. 1783 ved Østersøisk-guin. Værft, 11: 84
Adersen, Torkil, museumsinspektør H&S, 08: 123*; 09: 52; 11: 140, 146
Adersen, Torkil, museumsinspektør, artikelforfatter, 09: 5-29; 10: 7-40
Adsteam, australsk bugserselskab, 08: 28
Afmagnetisering af skibe pga. minefare, 07: 45
Aftensmåltid CLEMENTINE MÆRSK, 10: 16, 19
AG Weser Skibsværft i Bremen, b. U-185, 11: 48
Aggerholm, Otto, kaptajn PETER MÆRSK 1942, 11: 48
AGGERSUND, S/S, 2886 BRT, b. 1892, 07: 12f, 15, 17
AGNETE, rederiet TORM, WW2, 07: 55
Airbusfabrikkerne ved Hamborg, 10: 11
ALABAMA, S/S, 4574 BRT, b. 1920, 07: 21, 51, 55
ALAFIA, S/S, 4549 BRT, b. 1902, 07: 23
Alameda - Oakland, containerhavn, 07: 85
Alang Beach, Indien, ophugningsområde, 09: 139, 140*
ALARM, HMS, kobberforhudet i 1761, 11: 76
Alectia A/S, tidl. Maersk Construction A/S, rådgiver for Museum for Søfart, 09: 35, 37, 52; 10: 153
Alexandria, konvoj fra Liverpool, 1942, 11: 45
Alexandria, ophold på rejse til Østen med SELANDIA 1946, 09: 123
Alexandria, SELANDIA bombet i juni 1941, 09: 119
ALEXEI, skonnert, kaptajn J.L. Ginge 1883, 11: 126
Algeciras containerterminal, 07: 97, 106*, 107, 117
Alkoholpolitik på CLEMENTINE MÆRSK 2010, 10: 12
ALLAGUASH, S/S, 3876 BRT, b. 1905, 07: 22
Allred, Joan, 1922-2008, 11: 48, 51
Allegori over Øresund og øresundstolden. Maleri af Isaac Isaacs, 10: 61*
Alme, C., grosserer, Kbh. 1927, 07: 11
Almindeligt Handelskompagni, Færøerne og Grønland, 1774, 11: 66, 68f, 71
ALSIA, M/S, b. 1990, 07: 100, 103
ALSIA, S/S, skibsportræt, 07: 124
ALSSUND, M/S, b. 1959, 07: 20f
ALSSUND, M/S, b. 1952, 07: 20f
ALSSUND, S/S, b. 1895 D. & W. Henderson, Glasgow, 07: 12f, 15*
ALSSUND, S/S, b. 1889, 07: 21
ALSSUND, S/S, b. 1920, 07: 18, 21
ALSSUND, S/S, 1939 ejet af D/S Hafnia, 07: 17
Altona, handel på Vestindien, 1780, 11: 89

Altonakompagniet for sildefiskeri, oktr. til 1777, 11: 67
 AMAGER, hukkeret på 12 kanoner, vagtskib 1770, 10: 77
 American Export Lines, rederi, 07: 78
 AMERICAN LANCER, containerskib, 1210 TEU, US-Lines. 1968.,
 07: 88
 AMERICAN NEW YORK, b. 1984, 07: 91
 American President Line = APL, 07: 97, 102f
 AMERICAN RACER, containerskib, C-skib, 07: 76, 77
 Amerikansk olie, lægemiddel, 09: 59
 Amerikanske Uafhængighedskrig, 1774-1783, 11: 61, 67, 69, 87
 AMLETH, ex no. HALLINGDAL, 07: 10
 Amsterdam, regionshovedkvarter for Svitzer A/S 2008, 08: 8
 Andersen, Axel Olaf, 1875-1934, skibsreder, direktør i DFDS,
 11: 33, 37
 Andersen, H.N. og ØK's rolle i rederidrift, 09: 20
 Andersen, Ib, tegner, 1907-1969. Særdstilling, 08: 112, 114
 Andreas Bjørns Værft, Kbh. 1742 galioten FORTUNA, 08: OmsB*
 ANGANTYR, M/S, b. 1960 Nakskov, 08: 85, 91
 ANGANTYR, S/S, b. 1906 Howaldtswerke, 08: 92
 Angantyr, sagnfigur, 08: 89
 Ankring med tøjanker, sværanker og varpanker, 1770 c., 10: 82
 ANNA, S/S (I), b. 1891 til Myren, 08: 72*, 73
 ANNA, S/S (II), b. 1882, Murdock & Murray, Glasgow, 08: 75, 90
 ANNA JENSEN, b. 1891, 07: 13, 21
 ANNA MÆRSK, M/S, b. Odense Staalskibsværft 1932, 11: 43
 ANNAM, ØK, WW2 malmtransport, 07: 52
 ANNE, TORM, WW2 malmtransport, 07: 55
 Antoft, F. Fotosamling registreret, 10: 161
 Antwerpen, containerhavn, 07: 87, 116
 A.P. Møller-Maersk Line, containerfartsofbygningen, 07: 94-117
 A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til
 almene formaal, 08: 106; 09: 34, 36, 154; 11: 136
 A.P. Møller, rederi, T.C. Christensens ansættelse, 07: 9
 A.P. Møller, rederi, WW2 malmtransport, 07: 54
 A.P. Møller, rederi, PETER MÆRSK, krigsforlis 1942, 11: 43-60
 A.P. Møller. Hovedsæde i New York, 07: 83
 A.P. Møller-Mærsk-Gruppen, Svitzer A/S, 08: 27
 A.P. Møllerske Støttefond, søfartsmonumentet på Langelinie,
 11: 40
 APL = American President Line, 07: 97, 102-105, 109
 Aponte, Gianluigi, Mediterranean Shipping Company 1970,
 07: 105
 ARABIEN, S/S, overtaget af Orient 9/2 1916, 09: 76, 79
 Arbejdsløshed under WW2 i Danmark., 08: 33
 Arbejdsmarkedets Feriefond, 09: 34, 36, 155; 11: 136
 ARCADYRA, b. 1960 Nakskov, 08: 92
 Arcamare Shipping Corp., Monrovia, rederi, 08: 92
 Arkitekten, fagblad. Langeliniemonumentet, 1924, 11: 13
 Arendal, Norge, samkvem med ENIGHEDEN 1733, 09: 101
 ARIEL, b. 1920 til D/S Dana som DANEMARK, 07: 24
 ARISTIDES, b. 1920 Øresundsværvet, 07: 19
 Arkhangelsk, skibsbygningsby i 1770'erne, 10: 83
 ARNGRIM, b. 1956, Nakskov, 08: 85, 87*
 Arngrim, nordisk sagnhelt, 08: 89
 AROSIA, b. Mitsui, Japan til ØK 1990, 07: 100-101*, 103
 Asbjørn, jarl og lillebror til Svend Estridsen, 08: 89
 ASBJØRN, b. 1935 B&W, 08: 81, 83, 85, 91
 Aschengren, direktør, best.fормand i D/S Myren, 08: 85
 A-serien, containerskibe b. 1975-1976, 07: 83, 95
 Asia Africa Shipping Co. Monrovia, 08: 87
 ASIA, ØK, WW2 malmtransport, 07: 51
 ASIA, S/S, model H&S 2001:0012, 07: 127
 Asiatisk Kompagni, FREDENSBORG SLOT, 1769, 10: 103, 116f, 133
 Asiatisk Kompagni, indtjening 1753-1771, 11: 68, 76, 87, 89, 102
 ASLAUG, TORM, WW2 malmtransport, 07: 55
 ASLAUG, S/S, b. 1916 som YESAKI MARU, 07: 21
 Asmussen, Benjamin, museumsinspektør, 08: 121*; 09: 52,
 131-138; 11: 59, 139f
 Assersen, Bendt, murersvend, - 1733 -, 09: 101
 Associated Container Transport, 07: 78
 ASTORIA, b. 1926 Nakskov, 09: 79, 81, 82*, 83, 85
 ASTRID, Myren. WW2 malmtransport, 07: 55
 ASTRID, b. 1924 Københavns Flydedok & Skibsværft, 08: 79, 81,
 83, 84*, 85
 At gøre sin Pligt, om så Døden træder i Vejen –
 Søfartsmonumentet på Langelinie, artikel af Jens Peter
 Munk, 11: 7-42
 Atkinson & Prickett Ltd., Hull, rederi, 08: 91
 Atlantic Container Lines, 07: 77f, 80
 ATLANTIC, b. 1920 til Oversøiske Kompagni, 07: 14, 21
 ATLANTIC SPAN, A/B Transatlantic, 07: 77
 ATLANTIQUE. Grundstødt. Flotbragt ca. 1890, 08: 20*
 ATREVIDA, b. Nakskov Skibsværft 1969, 07: 78
 August III, polsk konge, 1733-1763, 08: 101
 Augustinus Fonden og Museet for Søfart, 09: 34, 36, 155; 11: 136
 Auktion Skagen over strandingsgods 1735, 08: 104
 AUSABLE, b. 1901 som LAURA, 07: 23
 AUSTA, 1906 Sunderland Shipbuilding Co., 08: 76, 78
 Australien. Strandkrabben, importeret med ballastvand, 09: 17
 Avedøre Kirke. Kirkeskib renoveret 2007, 08: 112
 AXEL MÆRSK, b. 2003 Lindøværftet, 07: 112*
 AXEL MÆRSK, b. 1976 Blohm & Voss, 07: 86*
 Axel, prins, Søfartsmonumentet på Langelinie, 11: 33
 AXEL, b. 1904 Howaldtswerke, Kiel, 08: 75, 76*, 79
 AXELHUS, b. 1950 Helsingør Værft, 07: 61, 62*-63
 Azorerne, INDIENS redningsbåd, 09: 79

B

- Bager, kammerråd, passage til Vestindien 1858, 07: 34
Bager, Maibritt, historiker, 2007, 08: 50
Bagge, Cornelius, kaptajn, 1733, 09: 110
Bagge, Niels J., bestyrelsesformand, 08: 106, 108
Bahamas, bekvemmelighedsflag, 09: 10
Baird, Christian Peter, 1943-, 11: 43-60
Baird, Norman, død 1989, 11: 58
Bak, Frede, artikelforfatter 2010, 10: 139-151
Ballastvand, forurening fra, 09: 17
Ballastvand som stabilitetsfaktor, 10: 26
Baltic, rederi, WW2 malmtransporter, 07: 56
Baltica Værft, Kbh. 1921, 07: 16
Baltikum eksporthavn og -varer ca. 1785, 10: 60
Baltimore, USA. 9/4 1940, 07: 17
Bang, Jens, maleri af Helsingør Red, 10: 42*
Bang, Nina, 1866-1928, redaktør, 10: 65
Bang, Ole, advokat, bestyrelsesmedlem, 09: 35, 37
Bangladesh Shipping Corp., Dacca, 08: 92
BANGLAR TARANI, ex GAUTATYR, b. 1962, 08: 85, 92
Bantz, Martin, styrmand på ERIK BOYE 1940, 09: 141
BARBER, USS destroyer, 1943, 11: 53
Bargum, Henning Frederik, f. 1733, 10: 101-138; 11: 62
Barkskibet HELSINGØRS Rhederi A/S, grdl. 1872, 11: 119
BARON ELGIN, britisk skib 1942, 09: 81
BARON ERNST VON SCHIMMELMANN, b. 1777 ved KGH Værft, 11: 73
Bassin, St. Croix, 1733-1734, 09: 111, 114
Batchelor, Inger, leder af det danske samfund i Newcastle, 2010, 11: 47, 59
Bauhaus, handelshus, 07: 116
Baysalt, toldbelagt transitvare, 10: 43
Bayutapaus, indisk bomuldsstof til klædninger,, 10: 116
BBC, kaptajn H. C. Røders tale til danske søfolk 1940., 09: 80
Beboelsesforhold i danske skibe under WW2. Opvarmning, 08: 36
Bech, Bodil og Werner, stiftere af firmaet Søgave, 10: 159
Beck-Friis, Joachim, svensk ambassadør 1928, 11: 33
Bekvemmelighedsflag, 09: 9
BELLONA, strandet 1924, 08: 24*
Bemandingsregler i danske skibe, 09: 11f
Ben Line Steamers Ltd., rederi, poolsamarbejde med ØK, 07: 78, 80, 100f
Bennike, Helge, oberst 1940, 08: 47
Bennike, Pia, Københavns Universitet, projektleder 2007, 08: 63
Bentsen, Ivar, 1876-1943, arkitekt, 11: 7-8, 12f, 16f, 21, 25, 29
Beretning – se årsberetning
Berg, Axel, 1856-1929, arkitekt, 11: 9
Bergen, WW2 malmtransport til Tyskland, 07: 58
BERGENHUS, b. 1964, 07: 63
Bergensskib, toldklareret i Helsingør 1526, 10: 62
Bergings- og Dykeri A/B Neptun, Sverige, 1885, 08: 21
Berlingske Tidende, Søfartsmonumentet på Langelinie 1928, 11: 33, 37
Besættelsen 1940. Jens Aksel Aakjærs erindringer, 08: 32-48
BETTY MÆRSK, WW2 malmtransport til Tyskland, 07: 55
Bibliotek på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 13
Biblioteket, H&S's nethjemmeside, 09: 153
BIG – Bjarke Ingels Group og Museet for Søfart, 08: 106, 108; 09: 30-53, 154f, 157, 160; 10: 5, 157
BIG RED BOAT, ex EUGENIO it., b. 1968, 09: 140
Bildsted, købmand 1769, 10: 103
Billedarkivet, H&S's nethjemmeside, 09: 152
Binyon, Laurence, 1869-1943, digter, 11: 58
Biograf på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 13
BIRMINGHAM, HMS, konvojeskorte maj 1943, 09: 119
BIRTE, Myren, WW2 malmtransport, 07: 55
BIRTE, b. 1921 Kbh.s Flydedok & Skibsværft, 08: 76, 79, 80*, 83, 85
BIRTE JENSEN, b. 1905, 07: 13, 22
Bisco = British Iron & Steel Corporation, London., 08: 82
BISMARCK, ty. slagskib, sænket 27/5 1941, 09: 139
Bjerg, Johannes, 1886-1955, billedhugger, 11: 9, 15
Bjergmose, Jens, direktør Torms Understøttelsesfond 2011, 09: 35, 37, 155; 10: 153; 11: 137, 141
Bjergningsafdeling, Svitser A/S Ijmuiden, 08: 9
Bjergningskontrakt, 08: 14, 18*
Bjergningsskib i Marseilles 1889, 08: 22
Bjerregaard, Peter, direktør Danmarks Rederiforening, 08: 108
BJÖNN, ex BOLIVIA, b. 1921, 09: 85
Björling, Jussi, svensk tenor, 1911-1960, 08: 44
Bjørn, Andreas, skibsreder, værftsejer -1729-, 08: 98, 102, OmsB
BJØRN, slæbebåd, Helsingør, 2008, 09: 155
Bjørnsson, Svein, ambassadør fra Island 1928, 11: 34
BLANKAHOLM, sv. 1932, 07: 17
Blaye, mæglerforretning 1733, 08: 99
Blegholm, Hans Christian, fuldmægtig død 9/6 1733, 09: 109
Blicher, Steen Steensen, 1782-1848, 07: 29
Blind passager, risiko for, 10: 26
Blohm & Voss, Hamburg, 07: 83, 86
Blue Star Line, rederi, 07: 78, 80
Bobé, Louis Theodor Alfred, 1867-1951, historiker, 11: 86
Boesgaard, H., skribent 1928, 11: 37
BOGATYR, b. 1958 Lübecker Flenderwerke, 08: 85, 92
Bogatyr, sagnhelt, 08: 89
BOLD VENTURE, ex ALLSUND b. 1920, 07: 18, 21
BOLIVAR, b. 1977 på Helsingør Værft, 11: 141

BOLIVIA, b. 1921 Schichau Værft, Danzig, 09: 76, 77*, 79, 85
Bom, kaptajn under WW2, 11: 141
Bombebøsse og Langeliniemonumentet, 11: 25
Bomuldplantager, Sr. Croix, 1733-1900, 08: 59; 09: 94
BONITA, M/S, Dania. WW2 malmtransport, 07: 51f, 55
Bordeaux, J.H. Ginges overvintring 1807-1808, 11: 115
Bordeaux, rejse CARITAS 1729, 08: 95, 99-102
Bordeauxvin, import til Baltikum ca. 1785, 10: 60
Borobudur, tempel opført 778-842, 11: 30*
Boston, M/S OLYMPIA april 1940, 09: 78
Bouet, Ole, 1879-1958, maskinmester, 11: 16
Brandaris, Jacob Clasen, skipper -1689-, 10: 47
Brandstrup, Ludvig, 1861-1935, billedhugger, 11: 9
BRASILIEN, WW2 malmtransport, 07: 51f, 55
Bredahl, justitsråd, -1777-, 10: 134
Brede Værk. konserveringsafdeling, 11: 150, 156, 162*
Bree Weertin, sandbanke ved Hollands kyst 1733, 09: 104
Breed, Nijmegen, arbejdsplads 2009, 10: 67, 68*
Bremen / Bremerhaven, containerhavn 1969, 07: 87
Bremen, havneberetning af Jens Aksel Aakjær 1943, 08: 34, 39, 42
Bremen, WW2 malmimporthavn, 07: 52
Bremer Vulkan, værft, 07: 103
Bremerhaven, provianteringshavn for linjetrafik Europa-Østen, 10: 18
Breuning-Storm, H. A., stabslæge 1893, 09: 64, 66f
BRIGIT MÆRSK, M/S, ex SVENDBORG MÆRSK, b. 1974, 07: 82
Brinch, Søren P., kaptajn, 1901, 09: 63
British & Commonwealth Shipping Company -1966-, 07: 78
British India Steam Nav. Co. Ltd., London, 1940, 09: 87
British Railway. Forsøg med containisering 1920-1930, 07: 64
Broch, grosserer, Kbh. 1786, 11: 96
Brohuset på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 16, 30*
Bronke, Morten, registreringsmedarbejder H&S, 09: 52
Bronson, Willy, redaktør af hjemmesiden snesejler, 10: 159
Brostrøms Rederi. Poolsamarbejde med ØK, 07: 80
BROSUND, M/S, b. 1961 til D/S Hafnia, 07: 20, 21
BROSUND, M/S, b. 1913, 07: 20, 21
BROSUND, S/S, b. 1916, 07: 14f, 17f, 21
Brown, Anthony, skipper fra London 1831, 10: 47
Brown, John, 1723-1808, grosserer og skibsreder Kbh., 11: 95
Brown Trailer Company, Toledo, USA, 1955, 07: 71
Brummerstedt, frue, Julianehåb, fødselsdagsfest 1896, 10: 142
Brunel, Isambard Kingdom, 1841, 07: 64
Brunsüttelkoog, passage på Elben af, 10: 12
Brush, Graham M. grdl. Seatrain 1929, 07: 64, 82
Bruun, Johan Jacob, maler, -1739-, 10: 95
Bruun, O., læge, forfatter 1894, 09: 67

Bruxelles, Rederiforeningens kontor, 09: 11*
Brændstofforbrug for Sulzer dieselmotor på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 14
Brødremenigheden i Herrnhut til Vestindien 1733, 09: 94
Buck Island ved St. Croix, 08: 67; 09: 109
Buenos Aires, Argentina. M/S INDIEN anløb, 09: 74
Bugserfartøjer under Øresund Toldkammer 1834, 10: 50
Bugsering, 08: 5-31
Bugsering i australsk havn. Adsteam - Svitzer A/S, 08: 27*
Bundmaling med begroingshæmmende stoffer, 09: 17
Burmeister & Wain, 07: 78f, 81, 90; 08: 19, 79, 81, 84, 86f, 91; 09: 127
Busan, containerhåndtering 2005, 07: 116
Bülow, Johan Keller, 1885-1945, overpræsident, 11: 37
Byskov, Jens, 1867-1955, undervisningsminister, 11: 33
Børskraket i New York 1929, 07: 17
Bådmænd, håndtering af trosser, 10: 24
Bådsfolk, besætning 1526, 10: 62
Bådsmandsgods på CARITAS 1734, 08: 98
Båke rejst på Hollænderøen, Grønland, 1893, 10: 144

C

C2-tankskibe omb. containertrafik, 07: 69, 71, 75
C4-fragtskibe, omb. containertrafik, 07: 76
CAM = Catapult Aircraft Merchantmen (WW2), 11: 46
CAMILLA, bjergningsfartøj Svitzer 1839, 08: 15*-16
Canadian National Steam Ship Co., Montreal, 08: 91
Canadian Transport Co., 09: 79
Caneel Bay Resort, St. Jan, U. S. Virgin Islands. 2007, 08: 56
Cantieri Navale Felszegi S.p.A., Triest. Værft -1967-, 07: 63
Cap Breton, samlingssted for konvojer til Europa i -1941-, 07: 18
Cape Town, John H. Marsh Maritime Research Centre, 11: 45
Cape Town, Svitzer A/S bugsering 2008, 08: 8
Cape Town, SELANDIA anløb 1940, 09: 118
Cape Town, Taffelbjerget og S.A. WATERBERG c. 1999, 07: 108
Caribbean Cargo Carriers S.A. Comp. de Naviera, Panama, 08: 84
CARITAS, galeot, b. 1729, 08: 95-105
Carl Wilders Skibsværft omkring 1781, 11: 73
Carl XII, svensk konge 1697-1718, 10: 62
Caroliner. Skibe fra Lindø til APM 1979, 07: 95, 98*
Caspersen, Hans, ankersmed, 11: 92
CASTILLO COCA, b. 1919, 08: 75, 78
Catapult Aircraft Merchantmen, 11: 46
Cateringuddannelse, film , 10: 35
CEC FUTURE, kapring 2008, 09: 26
CEDRIC, b. 1882 på Murdock & Murray, Glasgow, 08: 90
Centralsygehuset i Esbjerg, hjemsted for Radio Medical (1900-2010), 09: 68
CERES, HMS, konvojeskorte maj 1943, 09: 119

- C.F. Blachs Enke & Co., Handelshus -1780-, 11: 107
 C.F. Møllers Tegnestue A/S, arkitekt, 08: 106, 108
 C.F. Tietgen & Co., riggerfirma Flenborg -1856-, 10: 41
 CGM = Compagnie Générale Maritime, 07: 80, 100
 CHALLENGER, b. Ishikawajima-Harima 1974, 07: 82
 Champigny, Jean-Charles de Bochart, generalguvernør
 Martinique, 1728-1745, 09: 113
 Chang Yung-fa, reder. Evergreen Marine, 1968, 07: 85, 99
 Chantier de la Ciotat, værft. 1979, 07: 108
 Chargeurs Réunis, rederi, Frankrig. 1987, 07: 97
 Charlotte Amalie, senatsbygningen, 08: 61*
 Charlotte Amalie, havnen fra 1850'erne, 07: 35*; 08: 55
 CHARLOTTE MÆRSK, b. 1968 Kockums M.V., 07: 96*
 Charlottenlund, København -1858-, 07: 31
 CHASTINE MÆRSK, b. 1968 Bergens M.V., 07: 84*
 Chatfield, Ernie, Lord, 1873-1967, Admiral, 11: 57
 Chellas, indisk bomuldsstof, 10: 116
 Chi Yang, rederi. Deltager 1995 i Trico-Hajin Alliance, 07: 104
 China Mutual Steam Nav. Co., London, 07: 15
 China Ocean Shipping Company, grdl. 1961, 07: 85, 96, 105
 China Shipping Container Lines Co., Shanghai, 07: 114
 China Shipping Line, grdl. 1979, 07: 105, 109f
 Chittagong, Bangladesh, ophugningsområde., 09: 141, 143f
 CHR. SASS, b. 1930 B&W, 08: 79, 81, 85, 91
 Christensen, Carina, kulturminister, besøg på H&S, 09: 30*
 Christensen, Cecil C., kaptajn på SØSTRENE (1906), 09: 61
 Christensen, Hans C., kaptajn, omkom WW1, 11: 34
 Christensen, Hans M., matros, omkom WW1, 11: 34
 Christensen, Hjalmar Kristian, kaptajn skoleskibet KØBENHAVN,
 09: 131
 Christensen, Julius, skibsmægler, Frederikshavn. 1936, 07: 17
 Christensen, K., skibsreder -1965-, 07: 20
 Christensen, Marie, enke efter skibsfører Hans C. Christensen,
 11: 34
 Christensen, Mette, formand for Maritim Museums Fond, 09: 35,
 37, 155; 10: 153, 156; 11: 136
 Christensen, Peter Thorning, militærhistoriker, 08: 127; 09: 173,
 176-177
 Christensen, Thorvald Christian, skibsreder, 1887-, 07: 9-26
 CHRISTIAN, b. 1927 B&W, 08: 79, 84*
 CHRISTIAN HOLM, b. 1927 B&W, 08: 84
 Christian I, konge 1448-1481, toldoprævning, 10: 43
 Christian III, konge 1513-1523, toldregnskab, 10: 62
 Christian IV, konge 1588-1648, lastetold, 10: 43; 103
 Christian V, konge 1670-1699, Vestindienhandelen, 10: 105
 CHRISTIAN V, slaveskib, forlist 1710, 10: 106
 Christian VI, konge 1730-1746, missionsarbejde i Grønland,
 08: 97
 Christian VII, konge 1766-1808, udstedelse af handelsoktrojer.,
 11: 62
 Christian X, konge 1912-1947, afsløringen af
 Søfartsmonumentet, 11: 33*, 37*
 Christiansborg Fort, Guinea, 1747-1748, 10: 107, 109, 125
 CHRISTIANSBORG, b. 1777 ved KGHs Værft, 11: 73, 76f, 90, 103,
 108
 CHRISTIANSBORG, slaveskib 1766-1767, 10: 111-119, 123, 125, 128f,
 133
 Christiansborg, Guineakysten. Maleri, 11: 63*
 Christiansen, Astrid Thyra, gift 1939 med stm. F.H. Christiansen,
 11: 48
 Christiansen, Frithiof Helge, 1912-1942, styrmand, 11: 47f, 49*,
 50-60
 Christiansen, Jytte, 1939-1998, 11: 48, 51, 58
 CHRISTIANSFORT, forlist 1713, 10: 106
 Christianshavns Apotek, København -1850-, 09: 57
 Christiansted, Christiansværn, fort, St. Croix, 1967 og 2007, 08: 60
 Christiansted, 1967 og 2007, 08: 50*, 53*, 57*, 60, 62*
 Christiansted, kort over byen og Protestantkajen, 1734, 09: 112*
 Christiansted, Vestindisk Hærstyrke 1858-1897, 07: 27
 Christiansted, franske viceguvernørs bolig vist på kort 1734, 09:
 106
 Christiansted, slaveimport 1757, 10: 108
 CHRISTIANSØ, fregat ca. 1750, 10: 85*
 CHRISTIANUS QUINTUS, Vestindisk-guin. Kmp. 1699, 10: 107
 Christoffer, konge 1440-1448, toldoprævning, 10: 43
 Chunking, Kina, C. F. Mathiasen 1936, 09: 117
 CIMBRIA, rederiet D.F.K, WW2 malmtransport, 07: 55
 Cinnamon Bay, St. Jan, 2007, 08: 57
 Citronsaft, lægemiddel mod skørbug 1860, 09: 59
 CLARA, Myren, WW2 malmtransport, 07: 55
 CLARA (I), b. 1874 M. Pearse & Co., Stockton, 08: 79, 90 CLARA (II),
 b. 1925 Howaldtswerke, 08: 79, 81, 83, 85, 91
 Clausen, Bjørn, skibsreder, 09: 35, 37
 CLEANSHIP-reglerne, IMO, 09: 150
 CLEMENTINE MÆRSK, b. Lindø 2002, 10: 7, 8*, 9-15*, 16-40
 CLEVELAND, b. 1902, 1931 oph., 07: 23
 CMA-CGM 1996, 07: 105, 109f
 CO2-udledning fra skibe, 09: 18
 Codanværftet, Køge, 07: 12, 23
 Cold, Stine, arkitekt, arkitektkonkurrence 2007, 08: 108
 COLONIA, M/S, b. 1930 B&W, 08: 91
 COLONIA, S/S, ex CHR. SASS, 08: 83
 COLUMBIA, b. 1928 Nakskov, 09: 79, 80, 86*
 Compagnie Charles Le Borgne, Paris 1940, 08: 91
 Compagnie Générale Maritime, 1969, 07: 80, 105
 Compagnie Générale Transatlantique, -1966-, 07: 77

- Compagnie Maritime Belge = Belgische
Scheepvaartmaatschappij, 07: 97
- Compagnie Maritime d'Affrètement = CMA. 1996, 07: 105
- Compañía Carica S.A., Panama, 09: 88
- COMTE DE COLBERT, fransk slaveskib, 1773, 10: 122
- CONCORDIA, rederiet D.F.K. WW2 malmtransport, 07: 55
- CONFERENTS-RAAD STEMANN, b. 1778, 11: 73
- Coninck & Reiersen, Firmaet de, Kbh., 11: 78-79, 87, 96, 105
- Coninck, Frédéric de, 1740-1811, storkøbmand, 10: 103; 11: 105, 107
- CONSTANCE, brig, b. Vejle. Oph. 1937, 10: 141
- Container. Standardstørrelse på 40 fod, 07: 78
- Containerlasteplaner på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 38*
- Containerterminal, Hamborg, Gdansk, Göteborg, Århus, 10: 10, 24, 25*, 28*
- Containertog fra USA Vestkyst, 07: 97
- Containertrafik gennem 50 år, artikel af Kåre Lauring, 07: 61-122
- COPENHAGEN, b. 1919 Øresundsvarvet, 07: 14, 19, 21
- CORE, USS hangarskib, 1943, 11: 53
- CORNELIA MÆRSK, WW2 malmtransport, 07: 52, 55
- Cornwallis, Charles, første marquess Cornwallis, 1738-1805, 11: 87
- COSCO = China Ocean Shipping Company, 07: 85, 96, 105, 107, 109
- Costa Armatori S.p.A., Genua, rederi, 09: 140
- COWI A/S, ingeniørfirma, 07: 124; 08: 108; 09: 128, 154
- CP VALOUR, strandet ved øen Horta, 08: 26*
- CP-Ships, rederi. Opkøbt af Hapag-Lloyd 2005, 07: 110
- Cramer, Handelshus -1790-, 11: 107
- Cramer, Peter, maler 1726-1782, 10: 76
- Crawley, F.J., politimester i Newcastle -1940-, 11: 46-47
- CREDA, S/S, lodset til Julianehåb ca. 1900, 10: 141
- Creutzfeldt, Stig, TORM; erfagruppedeltager, 11: 141
- Crisanto, filippinsk skibskok, CLEMENTINE MÆRSK, 10: 18
- CRON PRINTZEN, forlist 1706, 10: 106
- Crossville, krigsfangelejr i Tennessee WW2, 11: 53
- Cruiseturisme på U.S. Virgin Islands 2007, 08: 54, 67
- CRUSADER, ex BROSUND 1941, 07: 18
- Cruzan Rum, produktion på St. Croix, 1967 og 2007, 08: 60, 68ff
- Cunard White Star Line 1940-1945, 11: 50
- Cuxhaven, passage på Eiben, 10: 12
- C.V. LIGHTNING, American Export Lines, 1969, 07: 78
- D**
- D/S Atlanta, rederi Kbh., 07: 17
- D/S Cimbria A/S = Svendsen & Christensen senere Vendila, 11: 125
- D/S Codan, grdl. 1926 i Kbh., 07: 9
- D/S Dana, rederi Kbh., 07: 23
- D/S Finland, rederi, 07: 56
- D/S Fionia, rederi, 07: 22
- D/S Gefion, rederi, 08: 75, 76, 90, 92f
- D/S Gylfe, rederi, grdl. 1916 i Kbh., 07: 9, 12
- D/S Hafnia, rederi, grdl. 1927 i Kbh., 07: 9, 14-20
- D/S Halla, rederi, Kbh., 07: 9-14
- D/S Hamlet, rederi Kbh., 07: 9f, 14; 08: 91
- D/S Hammersholm, rederi grdl. 1922 i Kbh., 07: 9, 13
- D/S Jutlandia, rederi i Kbh., 07: 9, 22
- D/S Mercur, rederi Kbh., 07: 23
- D/S Myren, rederi Kbh., 08: 73-94
- D/S Norden A/S, rederi Kbh., 09: 83
- D/S Oceana, rederi Kbh., 07: 14
- D/S Ontario, rederi Kbh., 07: 9
- D/S Orient A/S, grdl. 1915, 09: 74-90
- D/S Orient's Fond, 08: 106; 09: 34, 36, 155; 11: 136
- D/S Orion, rederi. Kbh., 08: 90
- D/S Skjold A/S, rederi Kbh., 08: 77, 90
- D/S Vendila A/S, rederi Kbh., 09: 141
- D/S Viking A/S, rederi Kbh., 07: 14, 16, 19
- D/S Ægir, rederi Kbh., 08: 75, 90
- Da Orient gik fra damp til diesel, artikel af Ole Stig Johannsen, 09: 74-90
- Daewoo Shipyard, værft, Sydkorea, 07: 97
- Dahl, kommissær i Helsingør 1770-, 10: 87
- Dakar, TACOMA sænket 1940, 09: 80
- Dalang, Kina, industriby, 07: 116
- Dalgas, E.M., Hedeselskabets stifter., 09: 5
- Dalgleish, R.S., fredsdommer i Newcastle, skibsreder, 11: 46f
- Dalia Shipbuilding Industry, Kina., 09: 149
- Dana, Richard, forfatter, 09: 62
- DANEMARK, b. 1920, 07: 24
- DANERY, b. 1905, 07: 23
- DANEVIRKE, b. 1916, 07: 21
- DANIA (I og II), rederiet D.F.K. WW2 malmtransport, 07: 54, 55
- DANICA WHITE, kapring af 2008, 09: 26
- DANMARK, b. 1931 B&W, 08: 81, 86*
- Danmarks Besættelse 1940-04-09, 07: 45
- Danmarks Dampskibsrederiforening, 11: 7-42, 51
- Danmarks Færgemuseum, Korsør, 09: 143
- Danmarks nye søfartsmuseum, af Jørgen Selmer, 09: 30-53; 10 5
- Danmarks Rederiforening, bidrag til indscanning, 08: 110; 09: 161
- Danmarks Rederiforening, interesseorganisation gennem 125 år, Torkil Adersen, 09: 5-31
- Danmarks Rederiforening og Museet for Søfart, 09: 30-53

- Danmarks Rederiforening, ejendommen Amaliegade 33, 09: OmsF*, 8*
- Danmarks tekniske Højskole, C.F. Mathiasen 1945-1946, 09: 120, 127
- Dannebrog A/S, rederi, 07: 54; 08: 38f
- DANNEBROG, skibslæge Erik Wilhelm Johannsen -1930-, 09: 67
- Dannesboe, Erik - artikelforfatter, 07: 9-26
- Dansk internationalt Skibsregister, DIS, opr. 1988, 09: 9f
- Dansk Røde Kors, lægebog 1949, 09: 67
- Dansk slavehandel - en underskudsforretning? Artikel af Kåre Lauring, 10: 101-138
- Dansk Småskibsfart 1900-1950. særudstilling 2007, 07: 145
- Dansk Sømandskirke i Newcastle., 11: 54f
- Danske Brigade i Sverige under WW2, 08: 43
- Danske Kulkompagni, Det, rederi, WW2 malmtransport, 07: 48, 50, 54; 08: 40
- Danske Sømands- og Udlandskirker, genstande modtaget fra, 11: 141
- Dansk-Fransk Fonden - bidrag til indscanning, 08: 109; 09: 161
- Dansk-Fransk., rederi, WW2 malmtransport, 07: 54
- Dansk-Norsk, rederi, WW2 malmtransport, 07: 56
- Dansk-Russiske Dampskibsselskab, Det, 07: 9
- Dansk-tysk mønt- og toldunion 1940, forslag, 08: 33
- DANSTED, købt 1915 af D/S Rødby Havn, 08: 90
- Danton, Georges Jacques, 1759-1794, 10: 133
- Dantzig, afskibningshavn for skipper Jacob Clasen Brandaris 1689, 10: 47
- Danzig, KØBENHAVN lastet træ 1925, 09: 131
- Danzig. WW2 malmimporthavn, 07: 52
- David & Dubucq, rederi i Paris 1769, 10: 120
- DAVID, skib deltog i Indienstogtet 1618-1622, 07: 64
- Davids Lodge, Skotland, 11: 119
- Davies Bay på St. Croix, 1967 og 2007, 08: 69*
- DDPA, rederi Kbh. -1925-, 08: 79, 81, 84, 86
- De Danske Stræder og Øresundstolden, 1958, af G.H. de Lichtenberg, 10: 98
- De Gamles By, Kbh. Kirkeskib, 08: 112
- DE JONGE FRIDERICH, sat i Guineafart -1780-, 11: 65
- De sidste sejskibe..., særudstilling 2007, 08: 114, 164
- DE TWEE GEBROEDERS, holl., passage af Helsingør, 10: 92
- Defence Equipped Merchant Ship, WW2, 11: 45
- Defensionsskibe bygget 1775-1782, 11: 64
- Dejn, Ole, historiker, 10: 44
- Dehydrering blandt slaver, 10: 125f
- DELAGOA, S/S, Orient A/S, 1915, 09: 76, 79
- DELAWARE, DFDS. WW2 malmtransport, 07: 55
- DELAWARE, b. 1921 Øresundsarvet, 07: 19, 21
- Delmas, rederi, 07: 110
- DEMS, handelsskib udstyret med forsvars våben, 11: 45
- Den Danske Maritime Fond - og Museum for Søfart, 09: 34, 36, 155; 11: 136
- Den Danske Skibsførerforening, best.medlem H.C. Røder, 09: 80
- DEN DYDIGE SOPHIE, sat i Guineafarten, ejet af J. Brown, 11: 65
- DEN FORGYLDTE ØRN, slaveskib 1673-1675, 10: 106
- Den sidste rejse - skrot, genbrug og designermøbler, artikel af Kåre Lauring, 09: 139-148
- DEN SNELLE SEE POST, holl., passage af Helsingør, 10: 92
- Dene Ship Management Co. Ltd. london, 1940-, 08: 82
- Desertører fra skibe omkring Helsingør 1770 ca., 10: 86, 93
- Deurs, Jacob Christian van, 1729-1800, grosserer og justitsråd, 11: 95
- DFDS, rederi, 07: 14, 16, 19, 54, 61-64; 09: 142, 146
- Dickens, Pauline Veronica, Grimsby, 11: 52, 59
- Diederichsen, Johann Friedrich, Dantonprocessen i Paris 1794, 10: 133
- Diesel, Rudolf, motoropfinder, 1858-1913, 10: 16
- Diesel-House, 07: 8; 08: 127
- Discontobanken, Kbh., fallit, 09: 76
- Disken, grund ud for Helsingør, 10: 82, 95
- D. & W. Henderson, Glasgow, skibsværft, 07: 15
- Dok 1 fra Helsingør Skibsværft, 08: 107*
- Dongguan, Kina, industriby, 07: 116
- Dorph, Marius, lods Usuk 1902, 10: 141
- Dorte Mandrup Arkitekter, konkurrence 2007, 08: 106, 108
- DORTHEA MARIA ELISABETH, galeot, 1736, 08: 104
- Douilhacs Hattefabrik, 1764, 10: 102
- Dover Castle, pasage af ENIGHEDEN 1733, 09: 104
- Dovers pulver med opium, lægemiddel (1860), 09: 59
- DRAGØR, b. 1917 Svendborg, 07: 12
- DRAGØR MÆRSK, ex SVENDBORG MÆRSK, b. 1974, 07: 82
- Dragør, rederi, grdl. 1916, 07: 11
- Dreyer, Jacob, borgmester København -1641-, 10: 130
- DROGDEN, bjergningsskib bestilt 1873, 08: 20
- DROGDEN, skonnert, b. 1917 Svendborg, 07: 11*, 12, 21
- Drogden, lodsstation 1925, 09: 131
- Drogden og grundstødninger, 08: 12
- Dræbergople, udledt i Sortehavet, 09: 17
- DSR-Senator, rederi, 07: 104
- Dualofficerer på danske skibe, 2000-, 09: 13
- Dubai DP World, terminaloperatør, 07: 108
- Dubai, containerhåndtering 2005, 07: 116
- Dubai, regionshovedkvarter for Svitzer 2008, 08: 8
- Duntzfelt & Co., handelshus, 11: 96
- Duntzfelt, Christian Wilhelm, 1762-1809, 11: 105
- Dutymesse på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 9
- Dykkertabeller og dykkersyge, tidlige forhold, 08: 15

Dykning, Svitzers dykkeroperationer, 08: 7
Dysenteri blandt slaver under transport, 10: 125
Dönitz, Karl, 1891-1980, tysk admiral, 11: 50-51, 53

E

E. Schneekloth, rederi, Rostock, 08: 90
EAC-Ben-Lines, rederisammenslutning, 07: 101f
East India Company, kobberforhuede fra 1788, 11: 76
EBENEZER, ført i 1756 af Bernt Jensen Mørch, 10: 114
ECKERNFÖRDE, b. 1781 i Eckernförde, 11: 73
Eckersberg, C.W., maler, 11: 86
Eckersbergmedaljen tildelt Emanuel Monberg, 09: OmsF; 11: 11
EFFIE MÆRSK, WW2 malmtransport, 07: 55
Egede, Hans, fart på Grønland 1721, 08: 95f
Eisenhower, Dwight D., General. WW2 landsætning i Nordafrika, 11: 48
Ejderkanalen, trafik fra 1784, 10: 64; 11: 62, 74
Ejstrud, Bo, projektleder 2007, 08: 49f
Ekkolod om bord containerskib, 10: 10
EKLIPTIKA, S/S, turretdækskibsmodel, 08: 112, 113*
Elben, udsejling med CLEMENTINE MÆRSK, 10: 10f
ELEFANTEN, vragele fra 1600-tallet, 11: 150, 156
ELEO MÆRSK, b. 1979 Lindø, 07: 98*
ELEONORA SOPHIE, brig, 1833-1840, 11: 116
ELEONORA, afsejlet 1776 Kbh., 11: 65, 110
ELEONORA, fregat, Kgl. oktr.guin. Handelssocietet, 10: 112-119, 123, 129
ELISABETH MÆRSK, WW2 malmtransport, 07: 52, 55
ELISABETH, skibsportræt indkøbt 2006, 07: 145
ELISE, skonnert. Ført af J.H. Ginge i 1840'erne, 11: 116f
ELLEN JENSEN, b. 1895, 07: 13, 22
ELLENSBORG, minesprængt 1943, 07: 48, 55
Ellermann, rederi UK, 07: 78
Elling, lods, for ENIGHEDEN i Norge ved Tromøy, 1733, 09: 98
ELM BRANCH, b. 1895, 07: 22
EM. Z. SVITZER, bjergnings-skib -1890-, 08: 20*
Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise A/S, firmahistorie 1833-2008, 08: 5-31
Emden. WW2 malmimporthavn, 07: 52
Emergency response/ rescue service skibstype, 08: 10
Emigranter fra Polen til Australien på SELANDIA 1946, 09: 122
EMMA MÆRSK, b. 2006 på lindø, 07: 113, 114*, 117
EMMA, galease, KGH, 1888-1908, 10: 136-145
Empresa Nacional S.A. Cadiz, rederi, 08: 78
En hændelse i udeflåden, artikel af Christian Peter Baird, 11: 43-60
ENCOUNTER BAY, containerskib 1969, 07: 78
Engelske Kanal - passage af sejskib 1858, 07: 36

Engelsk-Salt, lægemiddel (1860), 09: 59
Engholm, C.M., grosserer, Kbh., 07: 23
Englandskrigene 1801-1802 og 1807-1814 og Vestindien., 08: 51
Englænderkrigen 1807-1814 og toldindtægter ved sundtolden, 10: 62
Enhedsmandskab på danske skibe, 1985-, 09: 13
ENIGHEDEN, fregatbygget hækbåd 1730-1738, 09: 91-115
EPTANISSOS, b. 1958 Lübecker Flenderwerke, 08: 92
Erhvervsarkivet, Århus, vedr. Søfartsmonumentet, 11: 7
Erichsen, Erich, 1752-1837, købmand, 11: 96, 99
Erik af Pommern, Erik VII, konge 1396-1436, død 1459, 10: 43
ERIK BOYE, S/S, b. Nakskov, -1925-, 11: 125, 127f
ERIK BOYE, S/S, rederi D/S Vendila A/S, -1940-, 09: 141
ERIK, b. 1873 Henderson, Coulborn & Co., Renfrew, 08: 75, 90
Erindringer fra maskinrummet SELANDIA (II) 1946-1947, artikel af Carl Frederik Mathiesen, 2009, 09: 116-130
Erlund, Jan, bestyrelsesformand, 07: 102
Esbjerg Sygehus, Radio Medical, 09: 68
ESBJERG, DFDS, hjemsejlet juli 1945, 08: 23*
Eskildsen, A., skibsbygmester -1742-, 08: 96, OmsB
Eskildsen, Erik, skibsbygmester på KGH's værft -1777-, 11: 75
Esmann, Kaj, plantageejer St. Croix. 1967, 08: 59
Esposito, E., omkommet sømand 1914-1918, 11: 29
ESTELLE MÆRSK, containerskib, 09: 12*
ESVAGT A/S, rederi, 08: 10*, 11, 27
e-Types, branding- og designbureau, 11: 135f
EU og skibsfartspolitikken, 09: 18ff
EUGENIO, T/S, ital. passagerskib, b. 1968, 09: 140
Evergreen Marine, rederi grdl. 1968, 07: 85, 99, 104, 107, 109
EVERSPRING, cellecontainerskib, 1968, 07: 85
EXPEDIT, Julianehåb, lodset ind ca. 1900, 10: 141
EXXON VALDEZ, olieforurening i 1989 i Prince William Sound, Alaska, 09: 13, 15f

F

Fabritius & Wevers Værft -1781-, 11: 73
Fachgruppe Reeder, tysk myndighed under WW2, 07: 47
Fagerström, E., reder, Raumo, 08: 76
FAIRLAND, containerskib, Sea-Land, 1966, 07: 76, 77*
Falck, N.D., skibslæge, forfatter 1774, 09: 56
Falsterbokanalen. Undvigested for illegale transporter under WW2, 08: 33
FALSTRIA, b. 1971 Nakskov Skibsværft, 07: 78, 79*, 80
Far Eastern Freight Conference, 07: 111
FARMATYR, b. 1906, Howaldtswerke A. G. Kiel, 08: 93
Fast rescue craft - vagtskibsoperationer med, 08: 11
Fattigbøsse, opstillet på vagtskibe til indsamling, 10: 79
Favrholt, Anders, modelrestaurator, 09: 52

- Fehrn-Christensen, Jens, finansdirektør, 09: 35, 37, 155; 10: 153; 11: 137
- Felixstowe havn, containerhavn 1968-, 07: 86f, 117
- Felixstowe Railway and Dock Company, 07: 86
- Ferentz, Johan Frantzen, kaptajn 1773 på snauen QUITTA, 10: 118
- F.H. OF CHAPMAN, dampskonnert, b. Göteborg 1850, 08: 16f
- FIE JENSEN, b. 1900, 07: 23
- Filippinsk besætning på danske skibe, 10: 36
- FINLAND, A/S Dampskibet Finland. WW2 malmtransport, 07: 55
- FIONIA, ØK. WW2 malmtransport, 07: 52
- Fiorini, Michael, finanschef APM, senere direktør ØK, 07: 102f
- FIRLINGEN, b. 1967 Cantieri Navale Felszegi S.p.A., Triest, 07: 63
- Fiskebensstativer, fiskebenskrøter, 10: 102
- Fisker, P.L., reder, Kbh. -1921-, 08: 82
- Fiskeri- og Søfartsmuseet Esbjerg, 08: 49: 09: 32; 11: 139
- Fiskeriårbogen, sundhedslære i udg. 1894, 09: 67
- Flekkerø, Norge, anløb med CARITAS 1733, 08: 99
- Flemming B. Nielsen stenhuggeri A/S, 11: 40
- Flender Werft, Lübeck, b. A-seriens containerskibe til APM, 07: 83
- Flensborg, produktion af sukker 1700-1864, 08: 51
- Flensborg. C.F. Tietgen & Co., riggerfirma 1856, 10: 141
- Flensburger Schifffahrtmuseum, 11: 150, 156, 162*
- Flinterenden, løb i Øresund, 08: 12
- FLORA, bark -1858-, 07: 27-44
- Flygtninge transporteret med dansk skib under WW2, 08: 41
- Flødeskumsfront. Danmark-Tysklandforholdet under WW2, 08: 33
- Fock, Mikael, kulturværftchef, 11: 150
- Fogh-Rasmussen, Anders, statsminister, 10: 41
- Fonssagrives, J. B., stabslæge, forfatter, 09: 60, 67
- Ford Motor Company. Fragt af dele på PETER MÆRSK, 11: 43
- Foreign Slave Trade Bill, The, vedtaget i 1806, London, 11: 109
- Forenede Bugerselskaber, De. 1981, 08: 20, 26
- Forenede Kulimportører, De, 07: 54
- Forord i 2011-årbogen af museumsdirektør Jørgen Selmer, 11: 5f
- FORTUNA, galeot, b.1742, 08: 96*, 103*, OmsB*; 10: 106, 111f, 115, 118f, 129, 133
- Fortællingen om en sømandsfamilie, artikel af Trine Halle, 11: 114-133
- Forurening af havet og lufrummet, regelaffattelse, 09: 14ff
- FOSTER ENTERPRISE, b. 1959 i Travemünde, 07: 22
- Fra underskud til forbud - den danske slavehandel 1781-1807, artikel af Kåre Lauring, 11: 61-113
- Fragtmarkedet, regulering ved Rederiforeningen, 09: 20f
- Fragtnævnet, 1940-1945, 07: 47
- Frandsen, Lise Astrup, etnolog, artikelforfatter, 08: 5-31
- FRANKFURT EXPRESS, containerskib 1980, 07: 91
- Franz L. Nimitz, Stettin, rederi, 08: 90
- FRANZ RUDOLFE, b. 1906, Howaldtswerke A.G., Kiel, 08: 90
- FRDENSBOG SLOT, skib, Asiatisk Kompagni 1769, 10: 103
- Fredensborg Fort, Guinea - Guldkysten, 10: 109
- FREDENSBORG, b. 1777 ved KGH Værft, 11: 73, 75*, 76f, 103
- FREDENSBORG, slaveskib, b. 1752 til kgl. Guin. Handel, 10: 112f, 119, 123, 131; 11: 74
- FREDENSBORG, slaveskib, b. 1777 til kgl. Guin. Handel, 10: 110*, 115, 118f, 127, 129
- FREDENSBORG, b. 1889, 07: 21
- FREDENSBRO, b. 1921 Baltica Værft, Kbh., 07: 13, 16*, 21
- Frederik II's Sølov fra 1561, 09: 64
- Frederik III, konge 1648-1670, 10: 103
- FREDERIK IV, Vestindisk-guin. Kmp. frl. 1710, 10: 106
- Frederik V, konge 1746-1766, salutes af ÆRØE, 10: 74, 87
- Frederik V, konge 1746-1766, rytterstatue af Saly, 11: 102*
- Frederik VII, konge 1848-1863, Skodsborg, 07: 31
- Frederik IX, kronprins, Søfartsmonumentet, 11: 33*
- Frederik Karl Ferdinand, hertug af Brunsvig-Lüneburg-Bevern, 1729-1809, 11: 74
- Frederik van der Valk en Ten Nuijs & Co., rederi 1784-1788, 10: 58ff
- Frederikfort, Vestindien. Messeliv 1904, 07: 38*
- FREDERIKSBORG, rederiet Dannebrog. WW2 malmtransporter, 07: 55
- Frederikshald. obelisk sendt til byen, hvor Carl XII faldt, 10: 62
- Frederikshavn, bjergningstation for NANCY 1853, 08: 16
- FREDERIKSHAVN, bjergningsskib 1875-, 08: 20
- Frederikstad Mekaniske Verksted, Frederikstad, Norge 1870, 08: 89
- Frederiksted, bygninger etc., St. Croix, 2007, 08: 49, 55, 58, 60, 64, 66*
- Frederiksted, St. Croix. Barken MARY i 1848, 07: 28
- Freetown, Sierra Leone, konvojer under WW2, 11: 45
- FRIDERICHSORT, b. 1781 i Kiel, 11: 73
- FRIDERICHSTADT, b. 1780 i Eckernförde, 11: 73
- FRIEDERICH, slaveskib 1600-tallet, 10: 106
- Frit hav, den politiske indsats for at opnå frit internationalt hav, 09: 28
- Frokostmåltid på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 19
- Fruerbøl, soldat i Vestindisk Hærstyrke, -1858-, 07: 33, 39
- Fugleskydning i Helsingør, 10: 83
- Funder, Jørgen Reedtz, matros, dagbog 1924-1925, 09: 135
- Funk, Peter, matros, 1823-1901, 11: 124
- Furness Withy and Company, rederi i OCL -1966-, 07: 78

FURSUND EFTYCHIA, b. 1956 til D/S Hafnia, 07: 22
FURSUND, b. 1956 til D/S Hafnia, s. og næ. FURSUND EFTYCHIA,
07: 20, 22
F.W. Ludwig, rederi, Stettin, 08: 90
Fyrpenge ved passage af Øresund fra 1562, 10: 47, 49
Fyrskibet.dk, netadresse og brugerhjemmeside, 09: 152
Første danske rejse til Sankt Croix med skibet ENIGHEDEN 1733-
1734, artikel af Erik Gøbel, 09: 91-115

G

G. Pyman & Co., West Hartlepool, rederi, 08: 90
G1- & G2-class skibe, containerskibe c. 1966, 07: 78
Gables Maternity Hospital for Poor Women, Newcastle, 11: 51
Gabonfloden. Snauen QUITTA i 1773, 10: 118
Gaby, dykker i Svitzer A/S, 08: 7
Gadani Beach, Pakistan, ophugningsområde., 09: 141
Galathea 3-ekspeditionen 2006-2007, 09: 69
Galathea 3, med VÆDDEREN, særudstilling 2008, 09: 164
Galatheaekspeditionen under Steen Bille 1845-1847, 07: 129
Galeasefører og meget mere i Grønland, artikel af Frede Bak i
2010-årbogen, 10: 139-151
GAMMELHOLM, nordbåd, udfaset fra Holmen 1833, 08: 12, 14
Garante Comp. Naviera, Panama, rederi, 08: 91
Gardelin, guvernør, Vestindien 1733, 09: 113
Gastos, L., skibsreder, Ithaca, 09: 85
GATEWAY CITY, rederiet Sea-Land, 07: 61, 73, 74*
Gauguin, Jean René, 1881-1961, billedhugger, 11: 15, 17
GAUTATYR, b. 1962 Nakskov Skibsværft, 08: 85, 92
GAUTATYR, b. 1906 Sunderland Shipbuilding Co., 08: 78*, 81
GAVILAN, b. 1924 Kbh. Flydedok & Skibsværft, 08: 84
Gavnholdt, Henriette, billedarkivar, 09: 52
Gdansk - lossehavn for CLEMENTINE MÆRSK, 10: 23, 27
Gdynia. Havneberetning af Jens Aksel Aakjær 1943, 08: 37
Gedde, Ove, ekspeditionsleder til Indien 1618-1622, 07: 64
Gedser, passage med CLEMENTINE MÆRSK, 10: 22, 30
Gefion, gudeskikkelse, 08: 73
GEHEIME-RAAD GREGERS JUEL, b. 1777 i Kbh. el. Eckernförde,
11: 65, 73, 82f
GEHEIMERAAD MOLTKE, Østersøisk-guin. Selskab 1782-1783,
11: 84
GEHEIMERAAD NUMSEN, b. Holland, Østersøisk-guin. Selskab
1782, 11: 84
GEHEIMERAAD RABE, b. Amsterdam, Østersøisk-guin. Selskab
1782, 11: 84
GEHEIMERAAD ROSENCRONE, b. Danzig, Østersøisk-guin.
Selskab 1783, 11: 84
GEHEIMERAAD ROSENKRANTZ, b. Holland, Østersøisk-guin.
Selskab 1783, 11: 84

GEHEIMERAAD SCHACK RATHLOU, Østersøisk-guin. Selskab
-1783-, 11: 84
GEHEIME-RAAD STAMPE, b. 1777 ved Fabricius & Wevers Værft,
11: 73, 82f, 90, 96
GELINDA, b. 1956, Nakskov Skibsværft, 08: 87
GENERAL HUTH, b. 1778 ved Carl Wilders værft, 11: 73
GENERAL WERGELAND, b. 1916 som YESAKI MARU, 07: 21
General-Tobaksdirektør for Danmark 1760, 10: 102
Genforeningen 1920 og rederivirksomhed, 08: 73
Geocenter Møn, formidlingscenter. 2007, 08: 109
George Stagedrengenes Forening, stuerne i Rabes Have, 09:
177
GEORGIA, b. 1920 Øresundsvarvet til Oversøisk Kmp., 07: 19*
Gerardo, filippinsk kokmat på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 19
Germain, Claude Louis de Saint, feltmarskal 1766, 10: 133
Gerner, Henrik, fabriksmester Holmen, 11: 64
GESINE, flodskib, coaster, museumsskib i Flensborg, 11: 162
Gestapo. Skibsundersøgelser i tysk havn, 08: 37
Gesuri Lloyd Inc., Monrovia, rederi, 08: 87
Gether, H., kontorchef, 1915, 09: 76
Gibraltar, anløb af TACOMA 1940, 09: 80
GIDEON og JOSEPHAT. Vragdele konserveret 2007, 08: 112
Giested, Peder Jensen, kaptajn ENIGHEDEN 1733-1734, 09: 94, 97
Ginge, familie med søfartstilknytning gennem 150 år, artikel, 11:
114-133
Ginge, Andreas Wilhelm, 1818-1840, 11: 116
Ginge, Andreas, 1754-1812, naturvidenskabsmand, 11: 115
Ginge, Christine Elisabeth, 1814-1815, 11: 116
Ginge, Emilie Charlotte Frederikke, 1861-1942, 11: 118, 122*, 123f
Ginge, Hilda Marie Margretha, f. 1869, 11: 118, 122*, 123, 124*,
125*, 126
Ginge, Jacob Albert Wilhelm, f. 1862, 11: 117f, 120
Ginge, Jacob Albert, 1823-1845, 11: 116
Ginge, Jacob Lehmann, 1829-1915, 11: 114*, 116, 117*, 118-129
Ginge, Johan Christian, 1820-1840, 11: 116
Ginge, Johan Hendrik Nicolaus, født 1859, 11: 118, 120
Ginge, Johan Hendrik, 1790-1881, kaptajn, 11: 115ff
Ginge, Marie, gift med J.L. Ginge, 11: 122*, 123
Gioia Tauro, Italien, containerhavn, 07: 117
Global Alliance, containersamarbejde 1995, 07: 104
Globus, rederi, Tyskland -1915-1926-, 09: 79
GLÜCKSTADT, b. 1782 Østersøisk-guin. Værft, 11: 84
GLÜCKKAUF, b. 1874, M. Pearse & Co., Stockton, 08: 90
Glückstadtkompagniet, handel Guineakysten, 10: 105
GODTHAAB, S/S, ankom Julianehåb 1908, 10: 141, 146
Golden Days in Copenhagen, 07: 7
Golden Grove Plantage, St. Croix, 1967 og 2007, 08: 59
Goliath, Bugserselskab -1995-, 08: 27

Gourock, Firth of Clyde, 1942, 11: 46
 Grace Line, rederi, N.Y., 07: 75f
 Grand Alliance, containersamarbejde 1995, 07: 104f
 Gravsten. Bøje med skibsnavn, 08: 34
 Green Passport, IMO, 09: 150
 Greenpeace, NGO, kritik af Alang Beach, 09: 144
 GRETE JENSEN, b. 1902, 07: 13, 23
 GREV ADAM FERDINAND MOLTKE, 112 kml. Østersøisk-guin.,
 11: 73-74
 GREV BERNSTORFF, slaveskib, b. 1779, 11: 65, 73f
 GREV JOACHIM GOTSCHKE MOLTKE, b. 1777 ved KGH Værft,
 11: 73
 GREV REVENTLOU, b. 1781 ved KGH Værft, 11: 73
 GREV SCHEEL, b. 1776 ved Peter Applebys værft, 11: 73, 82f
 GREVE THOTT, b. 1777 ved Peter Applebys værft, 11: 73
 GREVINDE SCHIMMELMANN, b. Holland. K. af Østersøisk-guin.
 Selskab, 11: 84
 GREVINDE WEDEL, 124 kml. 1783-, 11: 84
 GREVINDEN AF LAURVIGEN, forlist 1747, 09: 94, 109; 10: 107
 Grigull, Susanne, museumsloids, 11: 162
 Grinde, Andreas, konservator, 09: 52, 147*; 11: 141
 Grosserersocietet, grdl. 1742, 11: 68
 Grundtvig, N. F. S., præst og digter, 1783-1872, 09: 64
 Grønland, galeasefører Christian Nielsens dagbog 1888-1908,
 10: 139-145
 Grønlands Handels Plads i Frederiksstadens kvarter før 1800,
 11: 68
 Grønlandske Handels hus - tidligere Almindeligt Hospital i
 Amaliegade., 11: 68
 Grønlandske Handels Værft omkring 1781, 11: 73, 75
 GRØNSUND, b. 1891, 07: 12f, 15, 17, 22
 Grønvold, P.I., kobberstikker -1749-, 10: 74, 87
 GUDRUN, rederiet TORM. WW2 malmtransport, 07: 55
 Guggenberger, Friedrich, ubådskaptajn, 11: 53
 Guinea, Guineakysten fra 1625, 10: 101, 103; 11: 61-113
 Guineisk Kompagni 1765-1777, 11: 61-62, 67, 74, 92, 103
 GULDBORGSUND, b. 1905, 07: 22
 Gule Palæ, Det, Amaliegade nr. 18, 10: 103, 104*
 Gunbel, Charlotte Margrethe, gift 1816 med J.H. Ginge, 11: 116
 GUNHILD, rederiet Torm. WW2 malmtransport, 07: 55; 08: 46
 Gustav, prins, bror til Chr. X -1928-, 11: 33
 Gustmeyer, Barbara Eleonora, 1762, 10: 102
 Gustmeyer, Carl Hieronimus, tømmerhandler, 1701-1756, 10: 102
 Gustmeyer, enke efter Carl Hieronimus G., 10: 102f, 108f, 111, 131f
 Gustmeyers Handelshus (1760 c.), 10: 102
 Gyldendals Forlag. Inger Marie Mathiesen blev redaktør., 11: 130
 GYLDELNØVE, Vestindisk-guin. Kmp., forlist 1702, 10: 106
 Gylfe, svensk sagnkonge, 08: 89

G/ÆA, skonnert 3-m. forlist under WW1, 11: 34
 Gävle, malmudskibning under WW2, 07: 52
 Gøbel, Erik 1949-, historiker, artikelforfatter, 09: 91-115; 10: 41-72
 Göteborg regionshovedkvarter for Svitzer A/S, 08: 8
 Göteborg, liniefartshavn for APM, 07: 87, 117; 10: 7, 19, 29, 32f,
 34*, 38*
 Göteborg, landsætning af illegale passagerer under WW2,
 08: 41

H

H. C. Ørsted Værket, 07: 8
 H.S. Hansens Skibsproviantering, 11: 121, 123
 HADSUND, b. 1959 i Travemünde, 07: 20, 22
 HADSUND, b. 1872 som BEN LEDI, 07: 13, 17, 22
 HAFNIA, rederiet D.F.K. WW2 malmtransport, 07: 55
 HALFDAN, DFDS. WW2 malmtransport, 07: 52, 55
 Halifax, Nova Scotia. Konvoj nr. HX 149, 11: 45
 Hallbjørnsson, Line, konservator, 09: 52; 11: 141
 Halle, Trine, cand.mag., artikelforfatter, 11: 114-133
 HALLINGDAL, no., k. 1916 af D/S Hamlet, 07: 10
 Hamburg, conatinerhåndtering, 07: 116
 Hamborg Havn, containerkaj, aftenstemning, 10: OmsF*, 7, 10
 Hamborg. Havneberetning af Jens Aksel Aakjær 1943, 08: 38
 Hamborg. WW2 malmimporthavn, 07: 52
 Handels- og Søfartsmuseet, modelsalen på Kronborg, 09: 41*
 Handelshuset P.P. Hansen, København, 1858, 07: 40
 Handelsloger på Guineakysten, driften af, 11: 69
 Handelsministeriet, erstatning for tab under WW2, 08: 85
 HANESTRÖM II, b. 1913 som INGEGERD., 07: 21
 Hanjin Shipping Company, rederi. 1995, 07: 104f, 107, 109f
 HANNE, rederiet Ove Skou. WW2 malmtransport, 07: 55
 HANS BROGE, rederiet Progress. WW2 malmtransport, 07: 55
 HANS HEDTOFT, forlist 1959, 09: 141
 Hans Lollik-øerne, ved St. Croix, 2007., 08: 54
 HANS MÆRSK, WW2 malmtransport, 07: 55
 HANS MÆRSK, b. 1916 A. Vuijk Zonen, Capelle, 08: 37*-38
 HANS TAVSEN, b. som IONA af Sunderland. 1902, 07: 9f, 22
 HANS, m-sk., b. 1884 i Sverige, 07: 12, 22
 Hansen, C. Kommissær, 1787, 11: 96, 99
 Hansen, Hans, provisor, 1819-1882, 07: 35
 Hansen, Henrik L., læge PhD, artikelforfatter, 09: 54-73
 Hansen, Johannes Henning, 1880-1945, arkitekt, 11: 9, 16
 Hansen, John, generalkonsul, 11: 9
 Hansen, Kenneth Roy, bibliotekar, 09: 153
 Hansen, Lars Ole, chefkonsulent, 09: 35, 37, 155; 10: 153; 11: 137
 Hansen, postmester, Helsingør 1770 c., 10: 80
 Hansestad, Gdansk, 10: 28
 Hansestæderne, sundtold, 10: 49, 53, 55

HAPAG-Lloyd, rederi, 07: 91, 100, 104, 109
 Harboe, Rasmus, 1868-1952, billedhugger, 11: 9
 HARCROSS, H&S 0051:2123, restaureret, 07: 127
 Hardanger Fartøverncenter - Søfartspuljestudietur , 11: 139
 Harling, Jørgen, Maersk Line Networking and Products, 11: 141
 Harrison and Port Line, rederi -1966-, 07: 78
 Harsdorff, Caspar, Frederik, 1735-1799, arkitekt, 11: 78, 81
 Hartmann, Hans, kommerceråd, d. 1733, 09: 110
 Hauberg, J. C., Christianshavns Apotek, -1850-, 09: 57
 HAUGARLAND, b. 1900 som HEATHCRAIG, London, 07: 23
 Havnearbejderhåndtering af containere i Gdansk, 10: 24
 HAWAIIAN CITY, Matson Lines, b. 1960, 07: 75
 HAWAIIAN MERCHANT, Matson Lines, b. 1945, 07: 73
 HEATHCRAIG, b. 1900, London, 07: 23
 Hecht-Nielsen, Johannes, borgmester, 10: 156
 Hedeselskabet, stiftet 1866, 09: 5
 Heidelberg Eastern Inc. Agentur hos ØK. c. 1990, 07: 102
 Heimdal, rederi, 1942, 09: 81
 HEINO, ex GAUTATYR -1949, 08: 76, 78
 Heinrich, Bertha, gift med J.F.H., 11: 86*
 Heinrich, Johan Friderich, 1730-1808, konferensråd, 11: 71, 86*
 HELGOLAND, b. 1781 i Eckernförde, 11: 73
 Helsingør Avis. Nyheder -1860-1880-, 11: 118-119
 Helsingør Hans, fyrbøder 1944, 08: 38
 Helsingør Havn, Dok 1 og 2, 09: 30-53
 Helsingør Jernskibsværft og Maskinbyggeri, 11: 119
 Helsingør kommune og kulturen, 09: 155; 10: 152; 11: 137f
 Helsingør Red med vagtskibe, maleri, 10: 42*
 Helsingør Skibsværft, 07: 48; 09: 49*, 127, 139, 147
 HELSINGØR, bark, b. nr. 5 Løve, 11: 119-121
 HELSINGØR, bjergningsskib 1860'erne, 08: 16
 Helsingør, Gamle Dok 1 - Museet for Søfart, 11: 154*
 Helsingør, Karmeliterkloster, Vor Frue Kloster, 11: 117
 Helsingør, Kronborg, salut for af ENIGHEDEN 1733, 09: 98
 Helsingør, Kronborg. maleri af, 1739, 08: 100*
 Helsingør, passage og told 1497-1857, 10: 41-72
 Helsingør, Kulturhavn Kronborg, 11: 137
 Hempel Fonden - bidrag til indscanning, 08: 109; 09: 161
 Henderson, Coulborn & Co., Renfrew Scotland, 08: 77, 90
 Hendrichsen, Cornelius, major og slaveholder på St. Croix,
 10: 128
 HENDRIK EN NICOLAAS, skipper Broer Nanning 1784-1788,
 10: 58ff
 Hennes & Mauritz, butikskæde, 2007, 07: 116
 Henneseid A/S, rederi, Skien, 09: 85
 Hennings, Fr. forfatter til lægebog, 09: 56
 Henningsen, Henning, museumsdirektør, 1911-2005, 08: 49-72
 Henningsen, Thorkild Gustav, 1884-1931, arkitekt, 11: 17
 HENRIK MEYER, b. 1961 i Ty. som HENRIK MEYER, 07: 23
 Henriksen, Kenneth Roy, bibliotekar, 09: 52
 Henry E. Rohlsen International Airport, St. Croix, 08: 59
 HENRY TEGNER, rederiet Progress. WW2 malmtransport, 07: 55
 HERTHA, bugserdampbåd under Øresunds Toldkammer, maleri,
 10: 50*
 HERTHA, H/S, bjergningsskib, Svitzer 1860'erne, 08: 16
 HERTHA, S/S bjergningsskib, Svitzer 1877, 08: 20
 HERTUG FERDINAND, b. 1779 ved KGH Værft, 11: 73
 Hesnæs, Norge, pasage af ENIGHEDEN 1733, 09: 103
 Hess Oil Co. Ejer af Hovensa Oil Refinery, St. Croix, 08: 59
 HILDA, bark, rederi I.S. Pontoppidan, 11: 118
 HILDE FELTER, b. 1952 til D/S Hafnia som ALLSSUND, 07: 21
 HILMA LAU, rederiet J.L. WW2 malmtransport, 07: 55
 Historien om de danske vagtskibe i Sundet... Artikel, 10: 73-100
 Hitachi Zosen, Hiroshima, værft, 07: 96
 Hjalmar og Orvaodd, sagnhelte, 08: 89
 Hjemmeflåden 1940-1945, 08: 32-48
 Hjorteapoteket i København, 1815, 09: 56
 Hjælpeotorer på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 14
 Hjørring Kriketklub, stiftet 1889, 11: 120
 HO PING 29, ex ASBJØRN b. 1935, B&W, 08: 91
 HO PING ER SHI CHIU, ex ASBJØRN b. 1935, B&W, 08: 91
 Hochbunker. Særlig bunkertype, 08: 46
 Hof- og Stadsretten København 1770, 10: 103
 Hofmann, Henning, bankbestyrer, Odense, 07: 17
 Hofmarskallatet i Det Gule Palæ, 10: 104
 HOLGER DANSKE, slaveskib 1600-tallet, 10: 106
 Holland, protester mod øresundstolden 1640'erne, 10: 43, 57
 Holland-Amerika Linjen, rederi -1966-, 07: 76
 Hollænderøen, båke rejst, Grønland 1893, 10: 144
 Holm & Wonsild, skibsmæglere 1878, 08: 73, 89
 Holm, Christen Schifter, læge, 1835, 09: 56
 Holm, Einar, -1925-, grosserer, skibsreder, 11: 28
 Holm, Helge, 1891-1973, arkitekt, 11: 12, 15
 Holm, Jacob, købmand og værftsejer, 08: 12
 Holm, Ulrik, skibsmægler og skibsreder -1891-, 08: 73, 75
 Holmen, udflugt for HSV 2009, 09: 176f
 Holmens Commando Contoir, København, 10: 81
 Holmsted, borgmester, plantagejer Vestindien 1733, 09: 109
 Holmsted, Frederik, viceborgmester -1730-1740-, 10: 106f; 11: 68
 Holst, H.P., forfatter, 09: 5
 Holst, Lars, chefkonsulent Kronborg Slot, 10: 182*
 HOLSTEN, slaveskib 1600-tallet, 10: 106
 Holsøe, Povl Fiedler, 1873-1966, arkitekt, 11: 9
 Holztransport GmbH, Stettin, rederi, 08: 90

- Homble, Rubek, reserve på ENIGHEDEN 1733, 09: 108
 Hong Kong, anløbshavn for APM containerrute, 07: 107, 116;
 10: 7
 Hood & Co., Glasgow, rederi, 08: 90
 HOPECASTLE, eng. torpederet 1942, 09: 80
 Horn, Carl, inspektør, St. Croix, 09: 91, 95-115
 Hornby, Ove, direktør, biografi om A.P. Møller., 11: 44
 Hornemann, Christian Wilken, skibslæge på ØRNEN 1841,
 09: 57-61, 66f
 Hornemann, Claus Jacob Emil, læge 1858, 09: 60
 Hornemanns Lægebog for Søfarende, 09: 66f
 Hospital, felthospital, på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 13
 Houberg, Ane, 1792-1816, gift med J.H. Ginge, 11: 116
 Houston havn. Containerkran opstillet 1956, 07: 72
 Hovedvagten, bygget 1744-1745, Holmen, 09: 176, 177*
 Hovensa Oil Refinery, St. Croix, 08: 59f
 Howaldswerke A. G. Kiel, skibsværft, 08: 74, 76, 79, 90, 92f
 HROPTATYR, b. 1913, Kbh. Flydedok og Skibsværft, 08: 93
 HUGO, b. 1907, Howaldtswerke A.G., Kiel, 08: 75, 79, 90
 Huitfeldt, Emil, ambassadør fra Norge 1928, 11: 33
 Hull, skipper W. Shepherd -1853-, 10: 60
 Hundredepenge, toldafgift, 10: 43, 49
 Hutchison Whampoa Ltd., havneoperatør, Hong Kong, 07: 109
 Hver 8. Dag, tidsskrift, 11: 30
 Hvervet soldat i den Vestindiske Hærstyrke - artikel, 07: 27-44
 HVIDE ØRN, fregat på 30 kanoner, 10: 75, 76*, 77, 80, 83, 91
 Hye-Knudsen, Johan, 1886-1975, komponist, 11: 7, 34
 Hyreforhold i Kgl. okct. danske guin. Handelssocietet 1770-1780,
 10: 113
 Hyundai Merchant Marine, rederi, 07: 107
 Hækbåd - Een Hek Baad tegnet af Hans Henrik og Andreas
 Henrik Stibolt, 09: 95*
 Høegh-Guldberg, Ove, 1731-1808, gehejmekabinetssekretær,
 11: 68, 74
 Højereden syd for Helsingør, 10: 90, 95
 Höltring, Horst, Kapitänleutnant, chef for U-604, 11: 53
 Høreværn, brug af i maskinrum, 10: 14
 HØYENHALD, vagtskib ved Helsingør 1739, gouache, 10: 95*
 Høyer, Ole, skibsbygmester -1771-, 10: 111
- I**
- Ichang, Kina, C. F. Mathiasen 1936, 09: 117
 ICMM - International Congress of Maritime Museums, 07: 8; 11:
 138f
 IDA 1-m. bjergningsfartøj 1848, 08: 15*-16
 IDEAL-X, b. 1945 i Sausalito, 07: 61, 67, 68*, 71*-72
 Idku, Ægypten, LNG-tankskib, 08: 28*
 Ijmuiden, Svitzer bjergningsafdeling, 08: 9
- INDIA, M/S, ØK. WW2 malmtransport, 07: 52
 INDIEN, b. Nakskov 1920 til Orient A/S, 09: 74*, 79, 85
 INDIEN, overtaget af Orient A/S 1916, 09: 76-77
 Indiske Ocean, pirateri, 10: 22
 INGA, Myren. WW2 malmtransport, 07: 55
 INGA, b. 1921, Svendborg Skibsværft, til D/S Hamlet, 08: 79, 81,
 83, 85, 91
 INGEGERD, b. 1913 som INGEGERD af Gøteborg, 07: 21
 INGER, J.L. WW2 malmtransport, 07: 52, 55
 INGER, b. 1959 som INGER af Kålandsø, 07: 21
 INNAREN, b. 1958, Lübecker Flenderwerke, 08: 92
 Interlopers -1700, 10: 106
 Internationale Militærdomstol i Nürnberg, 11: 50
 IONA af Sunderland, 07: 22
 ISABELLA KOSAN, b. Kwang Heavy Industries Co. Ltd., Korea,
 09: 150*
 Isaksen, M., fisker, Sletten, 11: 34
 Isbrandtsen, Hans, skibsreder, 11: 44
 Isbrandtsen-Møller Co., rederi, USA, 09: 78
 Ishikawajima-Harima Heavy Industries, Japan, 07: 82
 Isle of Wight, pasage af ENIGHEDEN 1733, 09: 104
 Isaacs, Isaac, kunstmaler, 1622, 10: 61
 IT-café på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 13
 IVAN KONDRUP, DDK. Bombsprængt 1943, 07: 50*, 55
 IVAR, DFDS. WW2 malmtransport, 07: 56
- J**
- J.A. Lange & Co., trælasthandel 1829-, 08: 12
 J.C. JACOBSEN, DFDS-skib under WW2, 08: 33
 J. Currie & Co. rederi. Leith, 08: 77
 J.N. Theophilolros, Ithaca, rederi, 08: 90
 J.H. Løve & Søns Værft, Helsingør, 11: 119
 J.L., rederi, WW2 malmtransport, 07: 54
 J.M. LØVE, ejer kaptajn I.G. Mathiesen 1874, 11: 125
 JACOB KJELLERUP, b. 1891 som PHYLLIS, 07: 22
 JAKOB MÆRSK, WW2 malmtransport, 07: 52, 56
 JAN, b. 1919 Københavns Flydedok & Skibsværft, 08: 75, 78*, 81
 Jangzen / Chang Jiang-floden, Kina, 09: 117
 Japan Line, Showa Line samt Yamashita-Shinnihon Steamship
 Co., reorganisering, 07: 84
 Jardin, Nicolas-Henri, arkitekt, 1720-1799, 10: 103f
 JAVA, ØK. WW2 malmtransport, 07: 52
 Jelles, Vitje, skipper fra Riga, 1784-1787, 10: 58ff
 JELVA LAU, J.L. WW2 malmtransport, 07: 56
 JENNY PORR, b. 1961 til D/S Hafnia som BROSUND, 07: 21
 Jens Toft, rederi, WW2 malmtransport, 07: 54
 Jensen Line, Kbh., rederi. Ca. 1915-1925, 07: 21, 23
 Jensen, Albert, reder, 07: 58

- Jensen, Anton, 1873-1949, typograf, 11: 16
 Jensen, Bertil Clausen, kaptajn på RAGNHILD 1902, 09: 62
 Jensen, Claus, sejlmager, Kbh. -1771-, 10: 130
 Jensen, Erik, artikelredaktør, 07: 27-44; 10: 159, 164
 Jensen, Sophie, født Jessen, -1925-, 09: 117, 126
 Jernmalm. Transport af malm under WW2, 07: 47
 Jespersen, Mikkel Leth, museumsleder Aabenraa Museum, 11: 164
 Jessen, Carl Wilhelm, 1764-1823, søofficer, 08: 56
 Jessen, Thomas, Maibølgård, Sønderjylland, 09: 117
 JL-Fondet - og Det Nye Søfartsmuseum, 08: 06; 09: 34, 36, 155, 161; 11: 136
 JL-Fondet. Bidrag til indscanning, 08: 110
 JL-Fondet. Bidrag til Søfartsmonumentet, 11: 40
 JOHANNA, S/S, holl., minesprængt under WW1, 08: 22*
 JOHANNE MARGRETHE, galease ejet af J.H. Ginge -1833, 11: 116
 Johannesen, Ole Stig - artikelforfatter, 07: 45-60; 08: 73-94; 09: 74-90
 Johannsen, Erik Wilhelm, lægebogsforfatter, 09: 67
 Johansen, Hans Christian, historiker, 10: 66
 John H. Marsh Maritime Research Centre, S.A., 11: 45
 Johnsen, Michael Steen, arkitekt, 08: 108
 Johnson Line, poolsamarbejde, 07: 78
 JOMFRU ALETTE, Vestindisk-guin. Kmp., forliste i 1717, 10: 106
 JOMFRU MARGRETHE, slaveskib 1600-tallet, 10: 106
 Jongh Jr., John de, guvernør US. Virgin Islands, 2004-, 08: 53
 JOSEY, b. 1907 Howaldtswerke, Kiel, 08: 74*, 75, 79
 Juliane Marie af Braunschweig-Wolfenbüttel, dronning, 1729-1796, 11: 74
 JULIANE, Vestjysk Rederi. WW2 malmtransport, 07: 52, 56, 58
 JULIANÆ HAAB, b. 1777 ved KGH Værft, 11: 73, 81, 100
 JULIUS MADSEN, b. 1942 Helsingør Skibsværft til D.D.K., 07: 48*, 56
 Jumbo Eeconships, containerskibe b. til US-Lines, 07: 91, 97ff
 Juniorofficerer på danske skibe, 2000-, 09: 13
 Junke, kinesisk, 1936, 09: 118
 Just, Th., grosserer. Reder i D/S Gylfe 1916-1921, 07: 12
 JUTLANDIA, hospitalsskib, 1946-, 09: 121
 JUTLANDIA, b. B&W 1972, 07: 79, 89, 90*, 103
 JUTLANDIA, WW2 malmtransport, 07: 52
 Jutlandia, rederi, skibe deltog i malmtransport under WW2, 07: 56
 Jydereden syd for Helsingør, 10: 90, 95
 JYLLAND, fregat, museumsskib, 08: 127*
 JÜRGENSBY, turistskib i Flensborg, 11: 164
 Jysk Sengetøjslager, handelshus, 07: 116
 JYTTE, b. 1872 som BEN LEDI af North Shields, 07: 22
 JYTTE, ex HADSUND, D/S Rollo. 1921-, 07: 13, 17
 Jørgen Guldstrand, matros -1943-, 08: 36
 Jørgensen, Michael, advokat Raimex International, 11: 59
- K**
 K Line = Kawasaki Kisen Kaisha, rederi, 07: 83, 105
 Kabys på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 17f
 Kadet, styrmandsaspirent i APM, 10: 9, 12
 Kahyt, indretning af kahytter 2000-2010, 10: 9
 KAI, rederiet Myren. WW2 malmtransport, 07: 56
 KAI (II), b. 1921, Københavns Flydedok & Skibsværft, 08: 76, 79, 80*, 81, 83
 KAI, b. 1884, Osbourne, Graham & Co. Sunderland, 08: 74*
 KAISOW, b. D. & W. Henderson, Glasgow, 07: 15
 Kajakfolk som lejede hjælpere ved bugsering, 10: 140
 Kakerlak- og Fårekilling-øerne, ved St. Croix, 08: 54f
 Kalamos Comp. Naviera, Panama, rederi, 08: 92
 Kalmar. Svitzers SKANDINAVIEN placeret, 08: 16
 KAMMERHERRE SCHACK, b. 1777 Carl Wilders Skibsværft, 11: 65, 73
 Kanalkompagni for Ejderkanalen, grundlagt 1782, 11: 74, 93
 Kanton, tehandel på Kanton ved Asiatisk Kmp., 11: 89
 Kaohsiung, conatinerterminal, 07: 107, 116
 Kaperskibsfart 1807-1810-, 11: 115f
 Kaplak, -1733-, 08: 101
 KAREN TOFT, rederiet Jutlandia. WW2 malmtransport, 07: 56
 KAREN, Progress. Bomberamt i Hamburg 1944, 07: 49*, 52, 56
 Karl & Friderich Bargum Bank -1792, 10: 133
 Karl XII og Store Nordiske Krig 1709-1720, 11: 68
 KARL, m-sk., b. 1917 Sverige, 07: 23
 KARLA, J.L. WW2 malmtransport, 07: 52, 56
 KASTOR, ex PARANA, b. 1921 Schichau Værft, Danzig, 09: 85
 Kastrup, Svitzers bjergningsfartøj stationeret 1833, 08: 12
 KATHOLM, DFDS. WW2 malmtransport, 07: 52, 56
 KATTEGAT, bjergningsskib, Svitzer 1872, 08: 20
 Kattegat, sejlad med CLEMENTINE MÆRSK, 10: 17, 19, 32
 Kawasaki Kisen Kaisha = K Line. Reorganisering, 07: 83
 Keith Williams Architects Ltd., arkitekter, 08: 106
 KEJSERINDE DAGMAR, rederiet Progress. WW2 malmtransport, 07: 56
 Kennedy, J. F., besøg på St. Croix, 08: 67
 KENTUCKY, DFDS. WW2 malmtransport, 07: 56
 KENYA, HMS, konvojeksorte 1943, 09: 119
 Kew, National Archives, 11: 45
 KGH, Grønlandske Handels Plads på Christianshavn, 10: 146; 11: 78
 KGH. Slavehandelsskibe udsendt 1777-1781., 11: 65, 78

- KGH. Christian Nielsen fører af EMMA 1888-1908, 10: 136-145
 Khambat Bugten, ophugningsområde med Alang Beach, 09: 139
- KIEL, b. 1780 i Eckernförde, 11: 73
 Kielsen, Rasmus, rådmand i Kbh. 1733, 08: 98
 Kielerkanalen, passage af Brunsbüttelkoog, 10: 12
 Kielerkanalen. Kollision 1943 NORMANDIET, Dansk-Fransk, 07: 54
 Kierulf, Andres, søofficer, reder, 08: 98
 Kierulf, Rolf, skipper på galeoten CARITAS 1731-1732, 08: 95, 98
 Kina, borgerkrig 1930-1940, 09: 118
 KINA, Orient A/S 1916, 09: 76, 79
 Kinin, medikament mod malaria, 09: 58
 Kirk, Ulrik, læge, 09: 68
 KISA, b. 1919 til D/S Hamlet som PALNATOKE, 07: 23
 Kiøningh, løjtnant på vagtskib 1771, 10: 80
 KJØBENHAVN, rederiet Pacific. WW2 malmtransport, 07: 56
 Klampenborg Badeanstalt, København -1858-, 07: 31
 Klang, conatinerhåndteringerne 2005, 07: 116
 Klasselokale på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 13
 Klausen, Karl, hovmester, Holbæk, d. 1941, 07: 18
 Klerk, J., bankdirektør og reder, 07: 21
 K-Line, rederi., 07: 80, 110
 Klint, Kaare Jensen, 1888-1954, arkitekt, 11: 15, 17
 KLINTHOLM, M/S, film om bygningen 1949-1950., 07: 129
 Kløcker, Herman von Lengerken, 1706-1765, grosserer, 09: 97
 Knego, Peter, indehaver af MidShipCentury, Los Angeles, 09: 146f
 Knivmusling udledt med ballastvand, 09: 17
 KNUD, b. 1872, Henderson, Coulborn & Co., Renfrew, 08: 92
 Knutzen, sukkerraffinadur, 1786, 11: 96
 Kobber, tidlig tildedlagt transitvare, 10: 43
 Kobberforhudning. Første danske skib, 11: 76, 90
 Kockums Mekaniske Verkstad, Malmö, 07: 96
 Kogebog for søfolk, 10: 19
 Kokkeskole, briggen CONSTANCE, ex KGH., 10: 141
 Kolding Station, container i 1929 fra Sainsburys, 07: 65
 KOLDINGHUS, b. 1959 Århus Flydedok, 07: 63
 Koleraepidemi i København 1853, 09: 57
 Kolster, Peter L., kaptajn på barken NORDBY -1900-, 09: 62
 Kommandant på Kronborg, meddelelse fra vagtskibet til, 10: 84
 Kommercekollegiets algierske søpasprotokoller., 11: 65
 Konebåd, sejladts med, 10: 142
 KONG FREDERIK IX, b. Helsingør Værft 1954 til DSB, 09: 139, 141, 143, 145*, 146*, 147
 KONGEDYBET, Rederiet Dragør 1919, 07: 12
 Kongelig Frederiks Hospital, København 1835, 09: 56
 kgl. oktr. danske guin. Handelssocietet, ophørt 1774, 11: 62
 Kongelige grønlandske Handel se KGH.
 kongelige guin. Handelsdirektion, Den, 11: 65f, 69, 71, 74f
 Kongelige octr. danske guin. Handelssocietet, 10: 101-138
 Kongelige Skatkammer, 11: 77-78, 81f
 Kongelige Østersøeske og Guin. Handels Selskab, 11: 67-113
 KONGEN AF ASSIANTHE, b. Finland. I slavehandelen 1797-1803, 11: 70*, 92
 KONGENS HAAB, b. 1776 ved KGH Værft, 11: 73
 Kongensten, fort på Guldkysten, 11: 69, 93
 KONKAT ved Viggo May, Århus, 11: 142
 Konow, Henri, generalguvernør 1917, 08: 52
 Kontrolrum på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 13
 Konvoj nr. HX 149 i 1941, 11: 45
 Konvoj nr. SL 117 i 1942, 11: 45
 Konvoj nr. SL 49 i 1940, 11: 45
 Konvoj SC 100 i 1942, 07: 16
 Konvoj SC 53 i 1941, 07: 18
 Konvoj WS 29 i 1943, 09: 119
 Koppel, Valdemar, 1867-1949, redaktør, 11: 16
 Kopsætningsapparat, medicinalvare 1860, 09: 59
 KOREA, ØK. WW2 malmtransport, 07: 52
 Kornerup, Andreas N., grønlandsforsker og tegner, 08: 112
 Korsiak ved Julianeåb 1896, 10: 142
 Korst, Knud, 1894-1962, redaktør, 10: 65
 Kort Anvisning til brugen af det Skibs- og Huus-Apothek ... , 09: 56
 Kossmann.dejong, Amsterdam, museumsarkitekter, 09: 31, 34f, 157; 10: 5, 152, 156; 11: 135
 Kostforplejning i danske skibe WW2, 08: 35f
 Kragelund, Erik, krigsveteran og sømand, 11: 54
 Kragh, Johannes, 1870-1946, billedhugger, 11: 10ff, 15
 KRETE, b. 1891 som PHYLLIS, 07: 22
 Krigsfangelejr Camp Shanks, USA, 11: 53
 Krigsfangelejr i Crossville, USA, 11: 53
 Krigsfangelejr Papago Park, USA, 11: 53
 Krigsfanger, russiske, i Tyskland under WW2, 08: 37
 Krigsulykkesforsikring af Søfolk WW1, 11: 8
 Kristensen, Søren, overlæge Radio Medical, Esbjerg 2006, 09: 69
 Kristianopeltraktat efter Torstenssonkrigen 1645, 10: 43
 Kristiansen, Lon, sekretær, 09: 52
 Kronborg Slot og Det Nye Søfartsmuseum, 09: 32
 Kronborg Slot, Krogen, b. Erik af Pommern, 10: 43
 Kronborg Slot, maleri med vagtskibe, 10: 42*
 Kronstadt, Rusland. CARITAS 1734, 08: 102
 Krøyer, Lorentz, kancelliråd 1733, 09: 97
 KUHR, b. 1901 som LAURA, Rotterdam, 07: 23
 Kulbunkringsstation på St. Thomas 1850-1950, 08: 52
 Kullen, passage 1733 og 1858, 07: 32; 09: 98
 Kulturarvsstyrelsen, 09: 32, 154

- Kulturministerium, Øresundstoldregnskaber, 10: 41
 Kulturværft, Helsingør havneområde, 09: 33ff, 50; 09: 168; 10: 5
 Kurantbanken = Den Københavnske Assignation-, Veksel- og
 Laanebank, 11: 62, 68f, 93, 105
 Kwang Heavy Industries Co. Ltd., Korea, 09: 150
 København, Almindelige Hospital, arkitekt Jardin, 10: 103; 11:
 67, 68
 København, Amalienborg Slotsplads, Rytterstatuen, 11: 68, 102*
 København, Cafe West, Nyhavn 1943, 08: 36
 København, Christiansborg Slotskirke, 11: 126
 København, Christianshavnergården, 10: 130*
 København, Christiansholm, 11: 88
 København, Frederikskirken = Marmorkirken, arkitekt Jardin,
 10: 103
 København, Frihedsmuseet, Churchillparken, 11: 57
 København, Holmens Kirke, 10: 102; 11: 27
 København, Hotel Phoenix i Bredgade, 11: 126
 København, Huset Overgaden oven Vandet nr. 46, 10: 130*
 København, inderhavnen med skibe, 11: 88*
 København, Kastelspynten, opankring 1733, 09: 97
 København, Langelinie, Søfartsmonumentet, 11: OmsF*, 40*
 København, Moltkes Palæ, Amalienborg, 10: 103
 København, Nordhavnen. Rederiet Svitser, 08: 5-31
 København, Nyhavn Mindeankeret, 11: 53
 København, Overgaden neden Vandet nr. 39, 11: 92*
 København, Sankt Hans Gade 24, 11: 19-21
 KØBENHAVN, skoleskib, b. 1921, forlist 1928, 09: 131, 132*, 133*,
 134*, 135*, 136*, 137f, 141; 10: 159, 164
 København, Studentergården på Tagensvej, 11: 32
 København, Sølvgades Kaserne, 10: 103
 København, Thorvaldsens Museum, 11: 31
 København, Toldbodgade, Det Blå Pakhus, 11: 78f, 81
 København, Toldbodgade, Gule Pakhus, 11: 78f
 København, Toldbodgade, havnefrontens pakhuse -1780-,
 11: 78, 79*
 København, Toldbodgade, Korn tørringsmagasinet, 11: 80*, 81
 København, Toldbodgade, Vestindisk Pakhus, 11: 79
 København, Trekroner, opankring 1733, 09: 97
 København, Trekroner, Svitserens CAMILLA, 08: 15
 Københavns bombardement 1807, 09: 56
 Københavns Bymuseum, 07: 7
 KØBENHAVNS BØRS, slaveskib 1600-tallet, 10: 106f
 Københavns Diskonto- og Revisionsbank, 07: 10-14
 Københavns Flydedok & Skibsværft, 08: 78ff, 84, 91, 93
 Københavns Fondsbørs, 07: 111
 Københavns Frihavn, 11: 68
 Københavns Havn, udbygning 1782 c., 11: 78
 Københavns Havn, Udstilling H&S, 07: 128
 Københavns Kommune, Stadsarkitektens Direktorat, 11: 15, 21,
 39f
 Københavns Kul og Koks Kompagni. Rederi, 07: 56, 58
 Københavns Navigationsskole 1887, 11: 125
 Københavns Private Laanebank -1923-, 08: 79
 Københavns Red, maleri 1750, 10: 85*
 Københavns Red, vagtskibe på, 10: 73-100
 Københavns Toldbod, -1733-, 08: 101f
 Københavnske Assignation-, Veksel- og Laanebank, Den, 11: 62
 Københavnske Dampskibsselskab, Det, 07: 9, 14
 Kølecontainer, strøm til drift af, 10: 14
 KÖNIGIN CAROLINE AMALIE, H&S 0049:0501, 07: 127
 Königsberg, Østpreussen, udsikningshavn i 1700-tallet, 10: 55
 Kørbing, J. A., direktør, 07: 51
 Kørbing, Kay, arkitekt, 09: 146
 Körping, malmudskibning under WW2, 07: 52
- L**
- La Guyara, Venezuela, containertrafik, 07: 75
 LACONIA, Cunard White Star Line, 11: 50
 LADY CLARE, b. 1874, M. Pearse & Co., Stockton, 08: 90
 LALANDIA, WW2 malmtransport, 07: 52
 L'AMERICAN, fransk slaveskib 1773, 10: 122
 Lammefjorden, indvinding 1873, 09: 5
 Landmandsbanken, Kbh., kollaps, 09: 76f
 Langeliniemonument for søfaolk faldet i WW1, 11: 20*, 21*, 22*,
 24*
 Lappegrunden nord for Helsingør, 10: 93
 LARS KRUSE, forlist 1917, 11: 34
 LARS KRUSE, rederi Cimbria, 1900-, 11: 125, 127ff
 Larsen, Carsten U., direktør, 08: 108; 09: 35, 37, 155; 10: 153;
 11: 137
 Larsen, Emanuel, kunstmaler, -1850-, 10: 50
 Larsen, H. C., styrmand, -1833-, 08: 12
 Larsen, Hugo, kunstmaler, udstilling på H&S, 07: 126
 Lassen, Jens, handelsmand, ca. 1656, 10: 103, 105
 LASTDRAGEREN, b. 1776 ved KGH Værft, 11: 73
 Lastetold, lastpenge ved passage af Øresund, 10: 43, 45, 47, 49
 Laulund, N. J., messedreng, d. 1941, 07: 18
 LAURA MÆRSK, b. 1980 Lindø, 07: 95
 LAURA, b. 1901 som LAURA, Rotterdam, 07: 23
 Lauring, Kåre - artikelforfatter, 07: 61-122; 08: 32ff; 09: 52, 139-150;
 10: 101-138; 11: 61-113, 140
 Lauritzen Kosan A/S, rederi, 09: 150
 Lauritzen, Ditlev, 1859-1935, skibsreder, 11: 29
 LAWRENCE, S/S, D/S Hammersholm, forlist 1923, 07: 13
 Le Havre, anløbshavn for APM containerruter, 07: 117; 10: 7
 LE PACIFIQUE, fransk slaveskib 1771-1772, 10: 122

LE SAINT ANDRÉ, fransk slaveskib 1770-, 10: 120, 122
 Leffer, Johann Andreas, udgiver 1803 sundtoldberegninger, 10: 55
 Lehmann, C. G. H., reder Kbh., 08: 77
 Lehmann, Christine Elisabeth, 1761-1803, 11: 115
 Leith, Skotland. Nødhavn for skonnert ELISE 1848, 11: 117
 LEIV EIRIKSSON, b. 1958 Lübecker Flenderwerke, 08: 92
 LEJRE, b. 1892 som OCEANIC af Sunderland, 07: 21
 Leningrad, malmudskibningshavn WW2, 07: 52
 LEONORA, Det kgl. oktr. danske guin. Handelsassocieret, 10: 111
 Leszcynski, Stanislaw, polsk tronpretender 1733, 08: 101
 LEXA MÆRSK, b. 1889. som FREDENSBORG, 07: 21
 L'EXPERIENCE, fransk slaveskib 1772-, 10: 122
 L'HEUREUX, fransk slaveskib 1771-, 10: 122
 Li Peng Sing, omkommet 1914-1918, 11: 29
 LICA MÆRSK, b. 1927, WW2 malmtransport, 07: 52, 56; 08: 35*, 36-38
 Lichtenberg, G. Honnens de, forfatter, 10: 98
 Lidegaard, Bo, f. 1958, forfatter, 11: 56
 Liljewalch, konsul, Sverige -1875-, 08: 20
 LILLEBORG, rederiet Dannebrog, WW2 malmtransport, 07: 56
 Lillebælt, trafik passerende 1701-1748, 10: 64
 Limpricht, bogholder i Vestindisk-guin. Kmp. 1777, 10: 134
 LINCE, b. 1921 Københavns Flydedok & Skibsværft, 08: 80
 Lind, J., skibsreder, 1803-1804, 11: 108
 Lind, James, læge, -1750-, 09: 58
 Lind, kaptajn, kommissær, 1786, 11: 96
 Lindøværftet, dokumentationsprojekt, 11: 146
 Lindøværftet, b. containerskibe i L-serien fra 1980, 07: 95, 103
 Liner replacement vessels 1976-, 07: 91, 94
 Linjedåb. Referat i dagbog 1924-1925, 09: 135
 Linjedåbsfest på SELANDIA 1946, 09: 124*
 Linjekonferencer og EU-myndighederne, 09: 19f
 LISE, rederiet Nautic, WW2 malmtransport, 07: 56
 Lissabon, Søfartsmuseum, prototypecontainer 1500-1600, 07: 64
 Liverpool, udskibningshavn for WW2 krigsmateriel, 11: 45
 LNG-tankskib hjælpes til kaj, 08: 28*
 Locher, J. T., kunstmaler -1848-, 07: 28
 Lods og havnelods til assistance under manøvrering, 10: 10, 23
 Lodsåbåd anduver lodssøgende skib, 10: 17, 33*
 Lodstjeneste i Julianehåb, 1888-1908, 10: 141-146
 Lohmann, J.F., kaptajn HELSINGØR, 1879-, 11: 120
 Lohs, ty. ubådsgruppe WW2, 07: 16
 London havn. Ændring fra stykgods- til containertrafik, 07: 85f
 London, afskibningshavn, skipper Anthony Brown, 1831, 10: 47
 Long Beach, conatinerhåndteringerne 2005, 07: 116
 Los Angeles, conatinerhåndteringerne 1969, 2005, 07: 87, 116

LOTTE, Ove Skou. WW2 malmtransport, 07: 52, 56
 LOUISIANA, DFDS. WW2 malmtransport, 07: 51f, 56
 Lous, Andreas, kartograf 1775, 10: 89*
 Lov om Disciplin i Handelsskibe 1866, 09: 64
 L-serien, containerskibe fra Lindø, 07: 95
 Luftforurening fra skibe, CO2-udledning, 09: 15f
 Luleå, malmudskibning under WW2, 07: 46, 52; 08: 39
 Lund, Hans, reserve om bord ENIGHEDEN, d. 1733, 09: 108
 Lund, Jens, 1873-1946, billedhugger, 11: 9
 Lübecker Flenderwerke, Lübeck, 08: 92
 Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, 08: 35
 Lykkegaard, Anders E., konservator, 11: 162
 LYNETTEN, b. 1920 Codanværftet Køge, 07: 12, 23
 Lyngbye, Hans Peter Johan. Overtog driften af Svitzer 1886, 08: 24ff
 Lægebog for fritidssejlere, 1991, 09: 68
 Lægebog for Søfarende, 09: 54*, 56f, 67
 Lægeforeningens boliger, Brumleby, Østerbro Kbh., 09: 61
 Lægemedler for søfarende 1800-2000, 09: 54-73
 Læsø. Christian Nielsen 1908-1914, 10: 146-151
 Lønning Erichsen, Terkild Emanuel, 1762-1823, kunstmaler, 11: 88
 Löphtien, Marie, 1837-1926, 11: 117
 Løve, Jacob Hansen, 1783-1860, 11: 119
 LAARBURG GALLEJ, Vestindisk-guin. Kmp. 1734, 10: 107, 109

M

MacLean, Malcolm, reder -1956-, 07: 67-70*, 71-73, 88ff, 97ff
 Madelung, Aage, 1872-1949, forfatter, 11: 24
 Madsen, kommandersergent, 07: 29
 Madsen, Lars Bjørn, tegner, 1985, 10: 44
 Madsen, Lene Høst, arkæolog, 09: 173
 Madsen, Per Kristian, direktør, 09: 35, 37
 Maduro, Caroline Amalie, g.m. V.B. Tuxen 1897, 07: 27
 Maegaard, Eilert, 1889-1968, direktør, 11: 7, 9, 36
 MAERSK ALABAMA, kapring, 09: 26
 MAERSK AUSTRALIA, b. 1971 Nakskov Skibsværft, 07: 79
 MAERSK CONSTANTIA, b. 1979 Chantier de la Ciotat, 07: 108
 Maersk Construction, bygherrerådgiver, 09: 157, 160
 MAERSK TEKAPØ, b. 1971 Nakskov Skibsværft, 07: 79
 Mafolievejen St. Croix, 2007, 08: 54
 MAGDALA, Orient A/S 1916, 09: 79
 Maho Bay, St. Jan, U.S. Virgin Islands. 2007., 08: 57
 Malaria, opdagelsen af myggens rolle 1898, 09: 58
 Malaysia International Shipping, rederi, 07: 80
 Malmfarten - danske skibe under WW2, 07: 45-60
 Malyisk sælgerkone, tegning af Poul August Plum, 07: OmsF*
 MAN - B&W Diesel A/S, 07: 8

- Mand der kaster en redningskrans, skulptur af Svend Rathsack, 11: 10*
- Mandskabsforhold, forhandlet ved Rederiforeningen, 09: 9
- MANFRED, strandet ved Stenbjerg 1930, 08: 25*
- Mangroveområde på St. Croix, nu Hovensa Oil Refinery, 08: 59
- MANITOWOS, b. 1902, 07: 23
- MANØ, rederiet Heimdal 1942, 09: 81
- Manøvredygtighed, CLEMENTINE MÆRSK, 10: 23
- MARATHON, b. 1905 som RYGJA, Bergen, 07: 22
- Margaretha, prinsesse, præsident for Sømandsforeningen af 1856, 11: 33
- Margit, A/S, rederi 1927 for 4-m. sk. DROGDEN, 07: 11
- MARGIT (II), b. 1953 Nakskov Skibsværft, 08: 79, 81, 83, 85, 86*
- MARGIT (I), b. 1924 Københavns Flydedok & Skibsværft, 08: 91
- MARGRETE, rederiet Progress, WW2 malmtransport, 07: 56
- Maria Larsson. Filmproducent, 08: 114
- Mariager, Peder, 1695-1764, bogholder, 09: 97; 10: 106f
- MARIANNE TOFT, rederiet Jutlandia. WW2 malmtransport, 07: 56
- Marie Amélie Françoise Hélène, prinsesse af Orléans, 1865-1909, 11: 124
- MARIENLYST, bark, rederi I.S. Pontoppidan, 11: 118
- Marine Engineering and Shipping Age, tidsskrift, 1932, 07: 66
- Maritim Byg ApS, bygger Museet for Søfart, 09: 32, 34, 36, 154ff; 10: 152; 11: 135-136
- Maritim Museums Fond - og Museet for Søfart, 09: 155; 10: 153
- Maritime and Coastguard Agency, 11: 48
- MARIÆ KIRKE, b. 1746 i Flensborg, 11: 73
- MARPOL, 09: 14ff
- MARSTAL MÆRSK, b. Mitsui, Japan til ØK 1990, 07: 100, 101*
- MARTHA MAGDALENE, slaveskib 1803-, 11: 108
- MARTHA, film om skibet, 10: 37
- Martinique, fransk Vestindien 1733, 08: 58
- MARY, bark af København. B. Kiel 1847, 07: 28*
- Maskinalarm på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 14f, 23, 27*
- Mastekranen fra 1748, Holmen, 09: 176, 177*
- Mathiasen, Anna Louise, 09: 117
- Mathiasen, Kirsten, 09: 117
- Mathiesen, assistent i Julianehåb 1901, 10: 145
- Mathiesen, Bjarne, havnedirektør Århus, 10: 182
- Mathiesen, Carl Frederik, f. 1925, ingeniør, artikelforfatter, 09: 116*, 117-130
- Mathiesen, Emil Heinrich, 1867-1946, kaptajn, 11: 124*, 125*, 126f, 128*, 129*
- Mathiesen, I.G., kaptajn -1867-, 11: 124*
- Mathiesen, Inger Johanne, f. 1908, 11: 125*, 126-130
- Mathiesen, Margrethe Dorothea, f. 1904, 11: 125*, 126f, 128*, 130
- Mathiesen, Marie Elisabeth / Mulle, f. 1903, 11: 125*, 126f, 128*, 130
- Matson Lines, rederi, stiftet 1882, 07: 73, 75, 84f
- Maus, August, 1915-1996, tysk ubådskaptajn, 11: 48, 51
- Maxton, ved Fayetteville, N. Carolina, 1913, 07: 68
- MAYAN EXPRESS, b. DFDS 1967, 09: 142*
- MECKLENBURG, b. 1874, M. Pearce & Co., Stockton, 08: 90
- Medicinkister i skibe 1800-2000, 09: 54, 57, 58*-61, 62*-64, 65*-67, 68*-73
- Mediterranean Shipping Company = MSC, stiftet 1970, 07: 104f, 107
- Meisling, Aage A1867-1941, øjenlæge, 11: 16
- Melbourne, conatinerhåndtering 1969, 2005, 07: 87, 116
- Melby, Anton, kunstmaler, 09: OmsF
- Melchiors, Carsten, erfagrupperedeltager, 11: 141
- Memel. WW2 malmtransport, 07: 58
- Memory of the World Register, UNESCO, 10: 41
- MEONIA, b. 1972 Nakskov Skibsværft, 07: 78ff
- Mercantile Marine Act fra 1850 og 1920, 09: 21, 66
- Merchant Navy Reserve Pool - Danish Section, Newcastle, 11: 47
- MERIDIAN, stragler fra Konvoj SC 53, 07: 18
- Merkur, handels- og søfartsgud, 11: 26
- Messages Maritimes, rederi 1940, 09: 118
- Messehagel modtaget fra Sømandskirken i Rotterdam, 11: 141
- METTE JENSEN, b. 1901 som LAURA, 07: 13, 23
- METTE, Ove Skou. WW2 malmtransport, 07: 52, 56
- Meyer, Hans Jørgen. Direktør, -1786, 11: 95
- Meyer, Josef. Leder af kmp. Østersøisk-guin. Entreprenører, 11: 105
- Meyer, styrmand på barken FLORA 1858, 07: 39
- MF Kong Frederik IX A/S, investorgruppe, 09: 143
- M.H. Simonsen, rederi, Middelfart, 07: 21
- Miami, regionshovedkvarter for Svitzer, 08: 8
- Micksch, Mathias, håndværker -1733-, 09: 103
- Middelburgsche Commerce Compagnie = MCC, 10: 124f
- Middelgrundsfortet. Udflugt HSV, 08: 127
- MidShipCentury, Los Angeles, 09: 146f
- Mikkelsen, Brian, kulturminister, 09: 154
- Miljøudfordringer, forening af havet, 09: 14ff, 28f
- Millers Genuine Draft, ølsort, 07: 116
- Mindeplade i St. Nicholas Cathedral, Newcastle, 11: 55*
- Mindeplade på APM-rederiet, vestibulen, 11: 53, 54*
- Minering af danske farvande under WW2, 07: 45; 08: 32
- Ministry of War Transport, London, 09: 87; 11: 45
- Mitsubishi, Japan. 1970-1990, 07: 93
- Mitsui O. S. K. Lines = MOL, 07: 83, 100, 104, 107
- Mitsui Shipbuilding, Japan. Skibsværft, 07: 91, 93, 97

Modelskibssejlad i voldgraven, 09: 167*
 MOL = Mitsui O. S. K. Lines, 07: 83, 104f, 110
 Moltke, Ferdinand Adam, 1748-1820, kommandør, 11: 71
 Moltke, Joachim Godske, 1746-1818, deputeret, 11: 71
 Monberg, Emanuel, 1877-1938, arkitekt, 09: OmsF*; 11: 9ff
 MONGOLIA, WW2 malmtransport, 07: 52
 Montevideo, Uruguay. CHR. SASS 1940, 08: 83
 Montgomery, Bernard, general 1942-, 11: 48
 Moore MacCormack, rederi. 1966, 07: 76
 Moos, Louise Rue, slotsforvalter, 11: 150
 More, Edvin, passager Vestindien 1858, 07: 34
 Morgen, Henning, arkivleder, 11: 44, 59, 147
 MORVEN, Orient A/S, 09: 83
 Moss Hutchinson Line Ltd., Liverpool, 11: 45
 MOTALA, b. 1916 i Sverige, 07: 23
 Moth, Frederik = Friderich, guvernør 1733, 09: 91, 110, 114
 Motionsrum, 10: 13
 Motortramp, rederi, 07: 46; 09: 83
 Mount Rainier, Washington, 07: 112
 M. Pearse & Co., Stockton, 08: 90
 MSC = Mediterranean Shipping Company, 07: 104f, 109f
 Multikulturel besætning på danske skibe, 10: 36
 Munderingsliste for Vestindisk Hærstyrke 1858, 07: 42
 Mundåbner, Instrument, 10: OmsB*
 Munk, Jens Peter, mag.art i kunsthistorie, artikelforfatter, 11: 7-42
 Murdock & Murray, Glasgow, 08: 90
 Mursten, eksport til Vestindien 1733, 09: 94
 Museet for Søfart - Maritime Museum of Denmark, 09: 39*, 43*,
 47*; 11: 136*, 139*, 140*
 Museumslandbruget Karensminde, 07: 8
 Museumsrådet for København og Frederiksberg, 07: 7
 Musmann, H. Kommissær 1787, 11: 95, 99
 Myren - rediet og skibene - artikel af Ole Stig Johannesen,
 08: 73-94
 Myren, rederi, deltog i WW2 malmtransport, 07: 54
 Mæhriske Brødre, missionsvirksomhed i Grønland -1730-, 08: 97
 Mærsk Posten, APM-tidsskrift -1980-, 07: 95
 Møller, A. P. - note til Erik Scavenius 1940, 08: 33
 Møller, A.P., skibsreder. WW1 Søfartsmonument, 11: 9, 29
 Møller, Anders Monrad, forfatter, 08: 95-105
 Møller, Holger Christian Valdemar, 1854-1943, borgmester, 11: 16
 Møller, Mærsk Mc-Kinney. Containerudviklingen -1965-, 07: 80-
 83
 Møller, Per Stig, kulturminister, 10: 152, 155*, 156
 Møller-Nielsen, Gerhard - og hustru Kirsten M.-Ni. fond, 07: 124
 Mørch, Bernt Jensen, 1729-1777, 10: 114*, 121, 130
 Månedsløn på vagtskibene i 1770'erne, 10: 75

N

N. Zahles Seminariskole, 11: 130
 Naskov Skibsværft, 07: 78f; 08: 86-87, 91f; 09: 85ff, 118
 NANCY, bjergningsfartøj 1853, 08: 16
 Nanning, Broer, skipper fra Amsterdam 1784-1788, 10: 58ff
 Nanny med barn, oliemaleri, 07: 126*
 Napoleonskrigene 1810-1819, 10: 52; 11: 109, 115f
 Narvik. WW2 malminteresser, 07: 58
 Natal Daily News, avis, 09: 119
 NATAL, S/S, overtaget af Orient, 09: 76, 79
 Nathanson, Mendel Levin, 1780-1868, grosserer, 11: 76, 96
 National Archives, Kew, England, 11: 45
 Nationaltidende, avis, om Søfartsmonumentet, 11: 38
 Naura i Carolinerne, Stillehavet 1940, 09: 81
 Nautic, rederi, WW2 malmtransport, 07: 56
 Navigation Act i England, 09: 21
 NAVITAS, rederiet Navitas. WW2 malmtransport, 07: 56
 Nazim Kalhavan, Istanbul, rederi, 08: 84
 Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek,
 10: 67
 Nedlloyd = Koninklijke Nedlloyd Lijnen B.V., 07: 80, 100, 104
 NELDEBLADET, til Guineakysten, 10: 105
 Nelthroppfamilien og Cruzan Rum destilleri, 08: 68
 Neptun Orient Line = NOL. Rederi, 07: 85, 105
 Nereus, græsk guddom, 11: 11
 NERMA, b. Helsingør 1873 til JL, 11: 29
 Netto, handelshus, 07: 116
 NEUSTADT, b. 1780, 11: 73f
 New Zealand, anløb SELANDIA 1946, 09: 125
 Newark, New Jersey. Containerhavn, 07: 72, 75, 87
 Newcastle, Elswick Road, Gables Maternity Hospital, 11: 51
 Newcastle, danske søfolk under WW2, 11: 46, 48
 Newcastle, St. Nicholas Building, 11: 47*
 Newcastle, St. Nicholas Cathedral, 11: 54ff
 NIELS R. FINSEN, WW2 malmtransport, 07: 56
 Nielsen, Christian, galeasefører, 10: 139, 140*, 141-143*, 144-151
 Nielsen, H.V., gartner, 11: 34
 Nielsen, Jens, kok, omkommet i WW1, 11: 34
 Nielsen, Kai, 1882-1924, billedhugger, 11: 12ff, 32
 Nielsen, Lauritz, fisker, 11: 34
 Nielsen, Marius H., skibsreder, 08: 75
 Nielsen, Martin Severin, styrmand, omkom under WW1, 11: 34
 Nielsen, Niels, kulturgeograf, 08: 50
 Nielsen, Aage Krarup, forfatter lægebog, 09: 67
 Nike fra Samothrake, gudindeskulptur, 11: 31*, 32
 Ningbo, conatinerhåndtering, 07: 116
 NINGO, b. 1779 ved KGH Værft, 11: 73, 77, 81

- Ningpo, Kina, C. F. Mathiasen 1936, 09: 117
 Nippon Yusen Kaisha = NYK, 07: 83
 Nissen, A. Toldkontrollør og modelbygger, 08: OmsB
 NOL = Neptun Orient Line. Rederi, 07: 85, 104
 Noma, eksportfirma, 09: 127
 NORA MÆRSK, interiør i messen, 09: 24*
 Nordamerikanske Frihedskrig, 08: 51
 NORDBORG, rederiet Dannebrog. WW2 malmtransport, 07: 56
 NORDBORG, b. 1930 Wm. Gray & Co., West Hartlepool, 08: 38, 39*, 40, 42
 NORDBY, bark, kpt. P.L. Kolster, 09: 62
 NORDGLIMT, b. Japan 1970 c. til Orient A/S, 09: 83
 NORDGLIMT, produkttankskib, b. B&W, 09: 83
 NORDHVAL, bulkcarrier, b. Japan 1970 c., 09: 83
 Nordischer Bergungs Verein, Tyskland, 08: 21
 NORDKAP, b. Japan 1970 c., 09: 83
 NORDKYN, b. Japan 1970 c., 09: 83
 NORDPOL, b. Japan 1970 c., 09: 83
 Nordstjernen, Rederiaktiebolag, 07: 80
 NORDSTJERNEN, slaveskib 1600-tallet, 10: 106
 Nordtramp I/S, næ. 1976, 09: 83
 NORDTRAMP, b. Japan 1970 c., 09: 83
 Nordvestpassagen, fornyet sejlads, 09: 28
 NORMANDIET, b. 1935, 07: 54, 56
 NORSKE LØVE, b. 1782 ved Østersøisk-guin. Værft, 11: 84
 North, Frederick, 2nd Earl of Guilford, 1732-1792, = Lord North, 11: 87
 Ny lægebog for søfarende, 1987, 09: 68
 Ny Svane-Apothek på Østergade, København -1850-, 09: 57
 Nye skibsmodeller til Handels- og Søfartsmuseet, artikel af Kåre Lauring, 09: 149-150
 NYK = Nippon Yusen Kaisha, 07: 83, 85, 100, 104f, 107, 109f
 Nykøbing F. Afmønstrede søfolk 1944, 08: 40
 Nymindegab. Fyrskibet VYL, 08: 21
 Nägler, Anna Maria, -1771-, 10: 83
 Nøhr, Karl, Århus Søfartsmuseum, 10: 182
 Nørre Tornby. S/S BELLONA strandet 1924, 08: 24
 Når søfarende kommer til skade eller bliver syge, artikel af H.L. Hansen, 09: 54-73
- O**
 O/Y Nautic AB, rederi, Åbo, 08: 76
 Oakland, containerhavn, 07: 87
 Ocean Transport & Trading, rederi, 07: 80
 Ocean Van Lines Company, USA. Containertransport 1955, 07: 71
 Oceanbugsering, 08: 5-31
 OCEANIC af Sunderland, b. 1892, 07: 21
 OCL = Overseas Container Limited, 07: 78, 88
 Odd Godager, Oslo. Rederi, 09: 85
 Odden Kirkegård, mindesmærke, 11: 27
 ODDESUND, b. 1919 til D/S Hamlet, 07: 10, 14, 23
 Odense Staalskibsværft A/S, 10: 8f; 11: 43
 ODIN, rederiet K.K.K.K. WW2 malmtransport, 07: 56
 Odin, nordisk gud, 08: 89
 OECD-landene og indbyrdes handelssejlad, 09: 22f
 Oil Consult A/S, 09: 128
 Oktroj til Kgl. danske Østersøiske og Guin. Handels Selskab, 11: 68
 OLAF, DFDS. WW2 malmtransport, 07: 52, 56
 OLAF, m-sk., b. 1917 Sverige, 07: 12, 23
 Olieinstallationer i Nordsøen, vagtskibe, 08: 11
 Oliseal Compañia de Naviera Ltda., Portugal, 09: 85
 Olistim Navigation Co., Panama, 09: 87
 OLIVIA PARAHYBIA skibsportræt, 07: 145
 Olsen, Irene, bibliotekar, 11: 144
 OLUF MÆRSK, WW2 malmtransport, 07: 52, 56
 OLYMPIA, b. 1930 Naskov til Orient A/S, 09: 78*, 79, 87
 Om Sundheds- og Sygepleien i Coffardiskibene, artikler, 09: 60
 OMBERG, b. til D/S Hamlet som SIGVALD, 07: 23
 Onrust van Ostens Værft, -1781-, 11: 73
 ONTARIO, b. 1900 som HEATHCRAIG, London, 07: 13, 23
 OOCL = Orient Overseas Container Line, 07, 100
 OPAKH, b. 1882, Murdock & Murray, Glasgow, 08, 90
 Opera Ontwerpers, Amsterdam, museumsarkitekter, 09, 157; 10: 157
 Opør på St. Jan 23/11 i 1733, 09, 113
 Orient Overseas Container Line = OOCL, rederi Hong Kong, 07, 100, 104
 ORION, rederiet Orion. WW2 malmtransport, 07, 57
 Orion, rederi, 07, 57
 Osbourne, Graham & Co. Sunderland, værft, 08: 74
 OSLO, rederiet Pacific. WW2 malmtransport, 07: 56
 Ostindiske Kompagni, Det - oprettet 1616, 10: 103
 Oticon Fonden - og Det Nye Søfartsmuseum, 09: 34, 36, 155; 11: 136
 Ottendahl, Arnt, arkitekt, 09: 35, 37, 155; 10: 153
 OTTO PETERSEN, rederiet Vendila. WW2 malmtransport, 07: 56
 OTTO, båd ejet af KGH, -1888-1908-, 10: 140-146
 Ove Skou, rederi, 07: 17, 22, 52, 54
 Overseas Container Limited = OCL, 07: 78, 100, 103
 Overskattedirektionen, myndighed, -1774-, 11: 67, 77
 Oversøiske Kompagni, Det, grdl. 1903, 07: 9, 13, 16, 19
 Ovrebek, J., reder, Dragør 1916, 07: 11

Oxelø sund, malmudskibning under WW2, 07: 46, 49, 51f

P

P&O = Peninsular and Oriental Steam Navigation Company,
07: 78, 100, 103ff, 109f, 113

P.Ph. Stuhls, skibsværft Ålborg, 07: 10

Pacific Coast Engineering Company = Pacceco, 07: 75

Pacific, Rederi. WW2 malmtransport, 07: 53f

PACIFIC, b. 1920 til Oversøisk Kompagni, 07: 14, 23

Pagh, Mogens, ØK-direktør til 1991, 07: 102

PALNATOKE, b. 1919 til D/S Hamlet, 07: 10, 14, 23

Palomba, Lorenzo, reder, 08: 80

PANAGHIA, b. 1926 Nakskov til Orient, 09: 85

Panama, bekvemmelighedsflag, 09: 10

Panamakanalen, M/S ROY MÆRSK, 07: OmsB*

Panamakanalen, maksimumstørrelse., 07: 103

Pan-Atlantic Shipping Co., rederi, 07: 67, 69, 71, 73

PARANA, b. 1921 Schichau Værft, Danzig, til Orient A/S, 09: 76,
82*, 85

PARIS, rederiet Pacific. WW2 malmtransport, 07: 53*, 56

Parnell, Charles Octavian, d. 1865, arkitekt, 11: 47

Parnemann, Conrad Christian, 1774-1823, 11: 70

Partsrederi, rederiform, 09: 5

PATIENTA, Vestindisk-guin. Kmp. 1753, 10: 107

PATRIA, b. 1892 som OCEANIC af Sunderland, 07: 21

Pedersen, Bendt, matros 1770, 10: 78

Pedersen, Bertel, skipper 1729, 08: 95

Pedersen, Hans Hartvig Seedorff, 1892-1986, forfatter, 11: 7,
34-36

Pedersen, Hillebrand, skipper 1733-1735, 08: 95-104

Pedersen, Villy, gift 1964 med Jytte Christiansen, 11: 51

Peking, Kina, F. C. Mathiasen, ingeniør 1920-1930'erne, 09: 117

Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (P&O),
07: 78

Percy, Eustace, Lord (baron), 1887-1958, 11: 47

Peter Applebys Værft, 11: 73

PETER MÆRSK, b. 1949 Eriksberg Mekaniska Verkstads A/B,
11: 51

PETER MÆRSK, b. 1932 Odense Staalskibsværft A/S, 11: 43, 44*,
45-56

Petersen & Albeck, ophugningsfirma, København, 09: 141

Petersen, A.N., 1887-1974, skibsreder, generalkonsul, 11: 9

Petersen, Gunnar Biilmann, 1897-1968, arkitekt, 11: 12, 15

Petersen, handelsassistent i Quitta 1770, 10: 116

Petersen, Hans Henrik, afdelingschef, 10: 181

Petersen, Heidi Beyer, bogholderiassistent, 09: 52

Petersen, J. C. A., dæksdreng, Sæby, d. 1941, 07: 18

Petersen, kaptajn 1858, 07: 43

Petersen, Niels Christian, skibsprovianteringshandler, 11: 121

Peymann, Hinrich Ernst, 1737-1823, officer og arkitekt, 11: 80f

Pfaltz, hofmurermester og brandmajor -1780-, 11: 80f

Phillip, L., læge, forfatter til lægebog, 09: 56

PHYLLIS, b. 1891 som PHYLLIS, 07: 22

Pihl & Søn, entreprenør. Museum for Søfart, 10: 153

Pingel, William, død 1789, 11: 105

Pirateri i Aden Bugt og Indiske Ocean, 09: 25; 10: 22

Pitt, William, den yngre, 1759-1806, 11: 89

Planner, stevedore- eller mægleransat, 10: 25

Planter's Punch, drik på St. Croix, 08: 70

Plessen, von, overkammerherre -1733-, 09: 103

Plum, Poul August, 1815-1876, kunstmaler, 07: OmsF, 129

Point Uldall, St. Croix, 08: 58

POLARIS, k. 1918 af D/S Orion, 07: 10

Politiken, Knud Pontoppidan note, 11: 38

Pontoppidan, Isaak Sidenius, 1819-1874, 11: 118f

Pontoppidan, Knud, 1878-1963, kunstanmelder, 11: 38

Pools - rederisammenslutninger, 07: 76

Porpoise Head, Backstairspassagen, Australien, 09: 87

Port of New York, tidsskrift, 07: 66

Port Perrie, Australien, 09: 77

Portalkran på containerterminal, 10: 27

Porton, Otto, leder af ACL., 07: 80

Portsmouth, Virginia, APM terminal, 07: 109, 116

Poulsen, Dan Pode, 1947-, bestyrelsesformand, 09: 30*, 35, 37,
52, 154; 10: 153; 11: 136f; 11: 7, 150

Poulsen, Thomas Bjørn, administrationschef, 08: 120*; 09: 52;
11: 141

Prebendorf, Thomas S., økonomichef, 11: 7

Preisler, Frederik, direktør, 09: 35, 37

PRESIDENT III, HMS, træningskib WW2, 11: 45

PRESIDENT POLK, b. 1988 Bremer Vulkan til APL., 07: 103

Preussen, indsigelser mod Sundtold, 10: 45

Prince William Sound, olieforening, 09: 15

PRINCESS, ex PRINSESSE MARGRETHE, b. 1968, 09: 142*

PRINCESSE WILHELMINA CAROLINA, forlist 1752, 10: 107

Prinsensten, fort på Guldkysten, 11: 69, 93

PRINSESSE MARGRETHE, b. DFDS i 1968, 09: 142

Prinsesse Maries Hjem for gamle Sømand og Sømandsenker,
11: 123f

PRINTZ CHRISTIAN, slaveskib, b. 1777, 10: 110*, 111

PRINTZ FREDERIKSHAAB / FRIDERICHS HAAB, b. 1779 ved KGH
Værft, 11: 73, 90, 100f

PRINTZ VON BEVERN, b. 1779 ved KGH Værft, 11: 73f, 82-83

PRIOR, S/S, rutebåd 1908, 10: 146

Progress, Marius Nielsen, rederi, 07: 49, 54; 09: 6*; 11: 29

PROTECTOR, b. 1906 til Svitser, 08: 22

Protestantkajen, St. Croix, kort 1734, 09: 112
Proviering på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 18
Prætorius, Jeppe, 1745-1823, reder, 11: 70, 91, 96, 99, 105
Prøvetagning af brændstoffer og smøreløser, 10: 15
PSA., havneoperatør, Singapore, 07: 109
Pukaro, R., omkom 1914-1918, 11: 29
PURLEY BEECHES, b. 1895 som ELM BRANCH, 07: 22
Pyman, Watson & Co. Cardiff, rederi, 08: 74
Pæleormsangreb på skibe i troperne -1780-, 11: 76
På tur med M/S CLEMENTINE MÆRSK, artikel af Torkil Adersen,
10: 7-40

Q

Quingdao, conatinerhåndtering, 07: 116
Quitta, handelsloge på Guldkysten 1770, 10: 116, 121*
QUITTA, snaskib, Kgl. oktr. danske guin. Handelssocietet,
10: 111f, 115, 118f, 123, 129

R

R. J. Reynolds, tobaksfirma, 07: 88
R.S. Dalgleish Ltd. kuleksportør, rederi, 11: 46
Rach & Eegberg, kunstmaler, 10: 85
Radio Medical, Esbjerg Sygehus, 09: 55, 68f
Radiotelegrafistforeningen af 1917, 11: 143
Raffaele Capano, Torre del Greco, rederi, 08: 91
RAGNHILD, barkentine, -1902-, 09: 62
Rambøll Danmark, ingeniørfirma, 09: 35, 37, 52, 155; 10: 153
Rask, Anders, overstyrmand, 10: 181
Rask, Hans Petersen, skipper 1729, 08: 95
Rasmussen, John Bach, skibssnedker, 09: 52
Rasmussen, Søren, JI; erfagruppedeltager, 11: 141
Rathsack, Magdalene Lone Johanne, 1887-1942, 11: 24*
Rathsack, Svend, 1885-1941, billedhugger, 11: 7-42
Ravn, Morten, museumsinspektør, 09: 117
Reciprocitetsprincip, 08: 14
Rederi-A/S Vindeggen, Oslo, rederi, 09: 85
Rederiet Hafnia - Skibsfører T.C. Christensen - artikel, 07: 9-26
Redhook St. Thomas, U.S. Virgin Islands, 08: 56
REGINA MÆRSK, b. 1996 Lindø, 07: 103-104*, 107
Reinstrup, soldat i Vestindisk Hærsstyrke, -1858-, 07: 33, 39
RENO, b. 1959 som INGER af Kålandsø, 07: 21
Rentekammerets vestindisk-guineiske kontor, 09: 95
RESO ferieby i Ronneby, Sverige, 08: 44
Resolution af 12/11 1750 om vagtskibes bemanning, 10: 77
Reventlow, Christian Ditlev, 1748-1827, deputeret, 11: 71
Revisor civiløkonom Gerhard Møller Nielsen og hustru Kirsten
Møller Nielsen født Ørsted's Mindelegat, 08: 112
Revolutionskrigene, de franske, 1792-1803, 11: 88

Reykjavik, landsætning af forliste 1941, 07: 18
RHODESIA, S/S, overtaget af Orient 1915, 09: 76, 79
RIB Invest Ltd. Cypern, 09: 143
RIBERHUS, b. 1950 Helsingør Værft, 07: 61ff
RICHARD BRÖHAN, b. 1959 i Travemünde, 07: 22
Riga, Letland, 07: 52; 08: 95; 10: 47
Rigsarkivet, 10: 41, 45, 66-69
Riises Apothek, St. Thomas, 07: 35
Riis-Jørgensen, Birger, ambassadør, 11: 56
Rijksuniversiteit Groningen, 10: 66-69
RIKKE, Ove Skou. WW2 malmtransport, 07: 56
RIKY, ex M/F KONG FREDERIK IX, 09: 139
RIO VOLTA, b. 1778 ved KGH Værft, 11: 73, 77, 81, 96, 100, 103
Risikozone for pirateri, 10: 23
RIZA KAPTAN, b. 1927 B&W, 08: 84
Rockefeller Foundation, 08: 56
Roeder, Erich, 1876-1960, tysk storadmiral, 11: 53
Roepstorff, Johan Louis Adolph, 1819-, folketingsmand, 09: 64
ROLLINGEN, b. 1967 Cantieri Navale Felszegi S.p.A., Triest, 07: 63
ROLLO, S/S, ex LEXA MÆRSK, -1917-, 07: 12, 21
Rolluffsén, Gert af Campen, 1497, 10: 46
ROMA, b. 1905 til D/S Mercur, Kbh., 07: 23
Rosen, Anton Sophus, 1859-1928, arkitekt, 11: 9ff
Rosenberg, Georg Erdmann, 1739-1788, arkitekt, 11: 78
Ross, Sir Ronald, malariamygges rolle (1898), 09: 58
Rotterdam Maritime Museum, 09: 158*
Rotterdam, containerhavn, 07: 87, 116
Rotterdam, danske sømandskirke, 11: 141
ROY MÆRSK, i Gatunsluserne, 07: OmsF*; 21*
Rump, Johannes, 1861-1932, ingeniør, 11: 16
RUNO, b. 1913 som INGEGERD af Gøteborg, 07: 21
RUNØ, rederiet Baltic / J.C.Th. Jensen, WW2 malmtransport, 07:
56
Ryan, G., reder Kbh. -1847-, 07: 28
Rygepolitik på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 12
RYGJA, b. 1905 som RYGJA, Bergen, 07: 22
RÆVEN, kongebåd, 10: 80
Rødehavet, trussel om pirateri, 10: 22
Røder, H.C., kaptajn, 09: 80
Rødving Skibsmotormuseum, 11: 141
RØSEN, b. 1920 Codanværftet Køge, 07: 12, 23
Røsnæs, passage af - CLEMENTINE MÆRSK, 10: 19

S

S.A. WATERBERG, b. 1979 på Chantier de la Ciotat, 07: 108*
Safmarine, rederi, 07: 107, 109
Saigon, Fransk Indokina, SELANDIA beslaglagt 1940, 09: 118
Sainsburys - British Rail-container ca. 1925, 07: 65*

Saint Domingo, Vestindien -1784-, 11: 94, 101
 Saint John, Canada. ASBJØRN tilbageholdt 1940, 08: 83
 Salempores, indisk bomuldsstof, 10: 116
 SALLINGSUND, b. 1905 til D/S Mercur, 07: 23
 Salt River Bay, St. Croix, 08: 54*
 SALVATOR MUNDI, Vestindisk-guin. Kmp., 10: 106
 Salvig, Jacob, museumsdirektør, 09: 35, 37, 52, 155; 10: 153; 11: 136
 Saly, Jacques-François-Joseph, 1717-1776, billedhugger, 11: 68, 102
 Samothrake - statue af gudinde Nike, 11: 31f
 Samsung Heavy Industries Ltd, Korea, 07: 114
 SAMSØ, b. 1876 i Middlesborough, 11: 28
 San Juan, Puerto Rico, 08: 66
 SANKT ANDREAS, kaptajn Peder Jensen Giested 1735, 09: 94
 Sankt Croix, kort tegnet 1734, 09: 106*
 Sankt Croix, første rejse med ENIGHEDEN 1733-1734, 09: 91-115
 Sankt Croix, Golden Grove plantage, 08: 65*
 Sankt Croix, oplevet 1967 og 2007, 08: 49-72
 Sankt Croix, skibsanløb i 1750-1780, slaveimport, 10: 107, 115, 119, 126ff, 131
 Sankt Jan, 1733-1734, 09: 91, 109
 Sankt Jan, Vestindien, erhvervet 1718, 10: 107
 Sankt Johannes Logen Kosmos, Helsingør, 11: 119
 Sankt John = St. Jan, oplevet 1967 og 2007, 08: 49-72
 Sankt Petersborg, flådebase i 1770'erne, 10: 83
 Sankt Petersborg, lossehavn for W. Shepherd, 10: 60
 Sankt Petersborg og Kronstadt, 1734, 08: 101f
 Sankt Petersborg, udskibningshavn i 1700-tallet, 10: 55
 Sankt Thomas, oplevet 1967 og 2007, 08: 49-72
 Sankt Thomas, erhvervet 1672, 10: 105
 Sankt Thomas, Vestindiske øer 1733-1734, 09: 91, 95f, 109
 SANTA ELIANA, ombygget CS-tanker. Grace Line, 07: 75
 Santa Fe Railways, 07: 97
 SANTA LEONA, ombygget CS-tanker. Grace Line, 07: 75
 São Tomé i Guineabugten, 1769, 10: 119
 Sass, Christian Carl Wilhelm, skibsreder, 1862-1929, 08: 73, 75; 11: 9
 Satellitnavigationssystem, 10: 10
 SAXON, b. 1891 som SAXON af Cleveland, 07: 21
 SCANDIA, rederiet D.F.K. WW2 malmtransport, 07: 56
 Scandlines, rederi, 09: 139
 ScanDutch. Poolsamarbejde, 07: 80, 100
 ScanStar, rederisammenslutning, 07: 78
 Scavenius, Erik, udenrigsminister, 08: 33
 Schallburgkorpset. Cafe Jomsgørd, Århus, 08: 38
 Schichau Skibsværft i Danzig, 09: 76, 85
 Schimmelmann, Ernst, 1747-1831, handelsminister, 11: 67f, 71f, 74, 93, 95f, 99, 103f, 107
 Schiønning, Peter, chef på fregatten HVIDE ØRN, 10: 75-100
 Schmidt, Hammer, Lassen, arkitekter, 08: 106
 Schmidt, Petrus Marinus, sømand 1782, 11: 101
 Schmiegelow, Chr., direktør, 09: 76f
 Scholten, Peter von, generalguvernør, -1848, 07: 27; 08: 51f, 62
 Schrader, Sara Hedwig, enke, 10: 102
 Schreiber, Christian, født 1838?, reder, 11: 119, 121, 125
 Schrøder, Niels reserve om bord ENIGHEDEN -1733, 09: 110
 Schular Fährhaus, Elben, 10: 11*
 SCHULENSEE, b. 1872 reder A/S D/S Senta, Kbh., 08: 77
 Schwänenflügel, Aage, elev, 09: 135
 SC-konvojer i WW2, 07: 18
 Scrapbog med faders hilsner, 11: 126*, 127*
 SEALAND MACLEAN, b. 1972., 07: 89
 Sea-Land, USA-containerrederi, 07: 61-70, 71*, 72-100, 105-107
 SEATRAN CHARLSTON, b. Ishikawajima-Harima, Japan 1974, 07: 82
 SEATRAN HAVANA, b. 1929 til Seatrain, 07: 66
 SEATRAN NEW ORLEANS, b. Swan & Hunter, Newcastle, 07: 66, 67*
 SEATRAN NEW YORK b. 1929 til Seatrain, 07: 66
 Seatrain, rederi, 1929, 07: 66f, 82
 Seerup, Jakob, museumsinspektør, artikelforfatter, 10: 73-100
 SEINE, b. 1899 Wm. Dobson & Co., Newcastle, 08: 40, 41*
 Sekstant om bord containerskib, 10: 10
 SELANDIA (II), b. 1938 Nakskov til ØK, 09: 118f, 120*, 121-130
 SELANDIA (I), 09: 75
 SELANDIA, b. B&W 1972, 07: 79, 81*, 89, 90*, 103
 Selmer, Jørgen, museumsdirektør, 07: 6*-8; 09: 30*, 31-53; 10: 5, 152-178; 11: 5f, 135-154
 Semicontainerskibe - fartsforhold 1984, 07: 94
 Setala, Emil Nestor, finsk ambassadør, 11: 33
 Severin, Jacob, købmand 1733, 08: 97
 Seysse, Jacobus, kaptajn 1733, 09: 110
 Shanghai, 07: 116; 09: 80, 117
 SHELL FOIL, b. 1931 B&W til D/S Myren, 08: 86
 Shell-Mex & BP London, 08: 86
 Shenzhen, conatinerhåndtering, 07: 116
 Shepherd, W., skipper 1853-, 10: 60
 SHINTSU MARU, b. 1895 D. & W. Henderson, Glasgow, 07: 15
 Ship of the Year 2008, 09: 150
 Showa Line, 07: 84f
 Shreeji Shipping Agency, Alang Beach, 09: 139
 SIBONGA. Skibsklokke tilgæet H&S, 10: 159
 Siebes lukkede dykkerdragt, ca. 1842, 08: 14

SIERRA LEONE, b. 1920 som ALSSUND til D/S Atalanta, 07: 17, 21
 SIGRID, Progress. WW2 malmtransport, 07: 56
 SIGVALD, b. til D/S Hamlet som SIGVALD, 07: 10, 14, 23
 SILKEBORG, Dannebrog. WW2 malmtransport, 07: 56
 Silva, Lula da, præsident Brasilien, 10: 41
 Silvan, handelshus, 07: 116
 SIMAC, Svendborg, 10: 35, 38
 Simonsen, Arne, direktør Scan Shipping, 11: 146
 Singapore, anløbshavn, bekvemmelighedsflag, Svitserkontor,
 07: 116; 08: 8; 09: 10; 10: 7, 24
 SIR HUON, b. 1928 Nakskov til Orient, 09: 86f
 Sirius Shipping, Malta, rederi, 08: 92
 SIRIUS, b. 1958, oph. 1984, 08: 92
 Siriuspatruljen, Grønland, 10: 142
 SJÆLLAND, H/S, styrehus m.m., 11: 141, 145
 Sjöhistoriska Museet, Stockholm, 07: 144
 Skagen passage af ENIGHEDEN 1733, 09: 98
 Skagen Sømandshjem, 11: 141
 Skagen, auktion over strandingsgods 1735, 08: 104
 Skagen, lodsbåd fra Skagen, 10: 17
 SKANDINAVIEN, dampskonnert forlist 1860, 08: 16, 17*
 Skandinavien-Amerika Linien, rederi, 09: 24
 Skandinavisk kongres for Sundhedspleje, København 1858,
 09: 60
 SKATMESTER GREVE SCHIMMELMANN, b. 1776 ved KGH Værft,
 11: 73
 SKATMESTER SCHIMMELMANN, b. 1786 ved Østersøisk-guineisk
 Værft, 11: 84
 Skibs-A/S Tropic, Oslo, rederi, 09: 85
 Skibsartikler for Vestindisk-guineisk Kompagni 1730, 09: 99*
 Skibsassistent, filippinske på dansk skib, 10: 10, 18*
 Skibsassistent, skiftet fra matros til, 09: 13
 Skibsførerforeningen. Kaptajn E.H. Mathiesen
 bestyrelsesmedlem, 11: 125
 Skibsklarergården, Helsingør, museumsgård (2011), 11: 138
 Skodsborg med Frederik VII's palads -1858-, 07: 31
 SKODSBORG, Dannebrog. WW2 malmtransport, 07: 56
 Skovgaard, Niels Kristian, 1858-1938, billedhugger, 11: 9
 Skovshoved, København -1858-, 07: 31
 Skrueaksel, skylleluftkanal på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 16, 29
 Skørbug - i dansk lægebog (1861), 09: 57, 59
 Skørbug blandt slaver, 10: 127
 Slaget ved Helgoland 9/5 1864, 11: 32
 Slavehandel, slaveforhold, 08: 58; 10: 106-138; 11: 61-113
 Slaveskibes økonomi - regnskabstal 1777-1779., 11: 66
 SLESVIG, b. 1780 i Arnæs, 11: 73
 Slopkiste på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 13
 Slukefter, København -1858-, 07: 31
 Slæbebåd til assistance under manøvrering, 10: 10, 23, 39
 SNARK, b. 1930 Nakskov til Orient, 09: 87
 Snekkersten, landingsplads 1770 ca., 10: 94
 S&V, rådgivende ingeniører, 09: 127
 Som en Maage paa Vandet, artikel, 09: 131-138
 Somalia, pirateri ved, 09: 25
 SONGKHLA, b. Mitsui til ØK 1977, 07: 92*
 Sonne, Jørgen, 1801-1890, kunstmaler, 11: 31
 SOPHIE, Progress. WW2 malmtransport, 07: 52, 56
 SORGENFREY, Vestindisk-guin. Kmp. 1751, 10: 107
 Sorte Registrant, Den, 10: 98
 Sortehavet, udledning af dræbergoplen, 09: 17
 Sound Toll Registers Online, 10: 66-69
 South African Marine Corporation, rederi, 07: 107
 Sparsø, Henning H., direktør i ØK, 07: 78, 102; 08: 89
 SPERA MUNDI, slaveskib 1600-tallet, 10: 106
 Spiseredskab til brug ved tvangsfoeding af slaver, 10: 125*
 Spisereglement for Vestindisk-guin. Kmp., 09: 102*
 Spitfire jagerfly nr. N3029 fra 610. eskadrille, 11: 46
 Spitfire og Hurrican jagerfly, 11: 45
 Sprogkundskab hos udenlandske søfolk, 10: 29
 SPYROS VALLIANOS, b. 1902, 07: 23
 Stabilitet i containerskibe, 10: 26
 Stahlmann, Otto Friderich, ingeniør, -1733-, 09: 110ff
 STAL, b. 1921 på A/S Baltica Værft, 08: 79, 81-82*, 83-85
 Statens Museum for Kunst, Langeliniemonument, 11: 10
 States Marine Lines, 1960, 07: 83
 Stationsbymuseet i Grindsted, 07: 8
 STATS-SECRETAIRE GULDBERG, b. 1777 ved KGH Værft, 11: 73
 Stauning, Thorvald, fhv. statsminister 1928, 11: 33
 ST. CROIX, S/S, Orient A/S 1915, 09: 76
 STCW-konventionen, 09: 13, 15
 Steenberg, Schack August, apoteker, -1836-, 09: 57
 Stempeltræk om bord i SELANDIA 1946, 09: 124
 Stephansen, Lauritz Nyeland, 1737-1807. Kancelliråd, 11: 95
 Stettin. Havneberetning af Jens Aksel Aakjær 1943, 08: 34
 Stettin. Malmimporthavn under WW2, 07: 52
 Stevens, Benjamin, skipper, -1738-, 10: 64
 Stibolt, Hans Henrik og Andreas Henrik, ca. 1760, 09: 95
 Stignæs, hjemsted for D/S Hafnia, 07: 20
 Stinnes, Hugo, tysk finansfyrste -1941-, 07: 58
 ST. JAN, b. 1779 ved Onrust van Ostens Værft, 11: 73
 Stockholm, Berns Saloner, 08: 44
 Stockholm, Venneselskabets studietur, 07: 143, 144*
 STOCKHOLM, rederiet Pacific, WW2 malmtransport, 07: 56
 Stockholm, malmudskibning under WW2, 07: 52
 Stofprøver importeret af Asiatisk Kmp., 10: 117*
 Storbritannien, indsigelser mod betaling af Sundtold, 10: 45

- Store Nordiske Krig 1710-1719, 10: 52, 74f; 11: 68
- Storebælt, trafik passerende 1701-1748, 10: 64
- Storebælt, vagtskibe på, 10: 73-100
- Storebæltsbroen, passage med CLEMENTINE MÆRSK, 10: 20, 21*, 23, 32
- Storøen ved Julianehåb, 10: 142
- Straddlecarrier til containertransport i havn, 10: 34
- Strandkrabben, importeret med ballastvand, 09: 17
- STRAT DAVIS, b. 1775, 11: 73
- Strætkvern, Kristiane, konservator Brede Værk, 11: 162*
- Studentersangforeningen ved Søfartsmonumentet, 11: 34, 37
- Studio Andreas Heller, Hamburg, museumsarkitekter, 09: 157
- STYRBJØRN, b. 1921, Svendborg Skibsværft, 08: 91
- Styremaskine på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 16
- Styreput på broen af CLEMENTINE MÆRSK, 10: 15*
- Styrmandsgods på galeoten CARITAS 1734, 08: 98
- Suenson, Edouard, 1805-1887, viceadmiral, 11: 32
- Suezkanalen, passage for APM containerrute, 10: 7
- SUFFOLK, M/S, , b. 1966 Cantieri Navale Felszegi S.p.A., Triest, 07: 63
- Sukker, råsukker, ladning fra Vestindien 1734, 09: 94
- Sukkerhandel fra Vestindien og slavehandel 1765-1802, 11: 62, 64, 94
- Sukkerimport fra São Tomé og Vestindien -1660-, 10: 105
- Sukkerplantager på Sankt Croix, 1734-, 09: 95
- Sukkerproduktion Vestindien - Danmark 1670-1917, 08: 51-72
- Sukkerraffinaderi, solgt 1776, 10: 134
- Sulzer dieselmotor på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 14, 23
- Sun Shipbuilding, Chester Pennsylvania, 07: 71
- Sunderland Shipbuilding Co., 08: 78
- Sundhedslære - fag ved navigationsskolerne, 09: 64
- Sundhedslære for søfarende, 09: 54-73
- Sundtold, betaling af -1733-, 08: 99
- SUPERB, brig i 1820'erne., 11: 116
- SUSSEX, b. 1966 Cantieri Navale Felszegi S.p.A., Triest, 07: 63
- SVANHILD, rederiet DFDS. WW2 malmtransport, 07: 56
- SVAVA, skonnertbrig -1882-, 11: 125
- Svend Estridsen, konge 1047-1074, 08: 89
- SVEND PII, rederiet Vendila. WW2 malmtransport, 07: 56
- SVEND, b. i 1872 på Henderson, Coulbom & Co., Renfrew, 08: 75, 77*
- SVENDBORG MÆRSK, b. Ishikawajima-Harima, Japan 1974, 07: 80, 82*
- Svendborg Skibsværft A/S, 07: 10f; 08: 91
- SVENDBORGSUND, b. 1902, 07: 23 Svenska Ostindiska Kompagniet, rederi, 07: 80, 100
- Svenska-Amerika Linjen, rederi. -1966-, 07: 76
- SVITZER ANIVA og SVITZER SAKHALIN ud for Sakhalin b. 2007, 08: OmsF*
- Svitzer gennem 175 år, artikel af Lise Astrup Frandsen, 08: 5-31
- SVITZER MENJA, havneslæbebåd, 08: 13*
- SVITZER SINGAPORE, oceanslæbebåd, 08: 9*
- Svitzer, Emil Zeuthen, 1806-1886., 08: 12
- Swan & Hunter, Newcastle. Skibsværft, 07: 67
- Swane, Leo, 1887-1968, kunsthistoriker, 11: 28, 31
- Swansea Docks, 1841. Standardiserede jernbanecontainere, 07: 64
- Swimmingpool om bord på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 22
- Syddansk Universitet, GALATHEA 2007, 08: 49
- Sydney, containerhavn, størrelse 1969., 07: 82, 87
- Sydney, ophold med SELANDIA 1946, 09: 123-126
- Sydney, regionshovedkvarter for Svitzer 2008, 08: 8
- Sydprøven. Tur med læge 1896, 10: 142f
- SYLVIA, fiskekutter af Sletten. Forlist WW1, 11: 34
- Sø- og Handelsretten, København., 08: 14
- Søbøtke, Johannes, 1777-1854, guvernør, 11: 96, 99
- Søderberg, Jess, direktør APM, 07: 102
- SØRIDDEREN - SØE RIDDEREN, fregat b. 1758, 10: 75, 97*
- Søetaten, vagtskibe på Øresund, 10: 73
- Søetatens Arkiv på Rigsarkivet, 10: 98
- Søfartens Arbejds miljøråd, 10: 19
- Søfartens Bibliotek, bøger fra, 10: 13; 11: 144
- Søfartsbog, C.F. Mathiasens 1946, 09: 121*, 122*
- Søfartsmonumentet på Langelinie, 11: OmsF*,7-42
- Søfartsmuseum, Det Ny - information om status, 08: 106
- Søfartspuljen, Danmark, 10: 155; 11: 139
- Søfartsstyrelsen og bemanning, 09: 10, 13
- Søfartsstyrelsens lægebog, 1996., 09: 68
- Søfolk, udenlandske på danske skibe, 09: 9
- Søgave - postordrefirma, 10: 159
- Søkort, elektroniske, 10: 10
- Søkvæsthus til Kanalkompagniet 1782, 11: 74
- Sølimit, administrativ inddeling af Danmark, 10: 81
- Sømand Jens Aksel Aakjærs erindringer ca. 1940-1945 - artikel, 08: 32-48
- Sømandsforeningen af 1856 - Prinsesse Maries Hjem 1916, 11: 123
- Sømandsforeningen af 1856. Repræsenteret ved Søfartsmonumentet, 11: 33
- Sømandshjemmet Nyhavn 22 i København. Åbnet 1904, 11: 124
- Sømandsskat, indført 1959 til 1988, 09: 9
- Søndergaard, Morten Karnø, artikelforfatter, 08: 49-72
- Sønæringsbeviser, 09: 13
- søpas, algierske - protokoller i Kommercekollegiet, 11: 65

Sørensen, Karl Nøhr, museumsleder, 11: 156
SØSTRENE af Marstal, 1906, 09: 61
Søsyge, beskrevet af soldaterpassager 1858, 07: 33
Saabye. Kommissær 1786, 11: 96

T

Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660, 10: 65
TACOMA, b. 1928 Nakskov til Orient, 09: 78*, 79ff, 85
Tanger, APM terminal, 07: 109
Tantlinger, Keith W., ingeniør -1955-, 07: 71, 73
TAO HE, b. 1968 Kockums M. V., Malmö, 07: 96
TASMANIA (II), b. 1957 Nakskov til Orient A/S, 09: 83, 86*, 88
TASMANIA, b. 1935 Nakskov til Orient A/S, 09: 79, 80*, 87
TAXIARCHIS, b. 1930 til D/S Myren, 08: 91
TBT-holdig maling, 09: 17
Teeside, regionshovedkvarter for Svitzer 2008, 08: 8
Tegninger af Ib Andersen fra de gamle tropekolonier, særudstilling 2008, 09: 164
Tekstiler, import af ostindiske, 11: 64
Telegraf, telegrafkoder sidste del af 1800-tallet, 11: 120-121*
TENNESSEE, b. 1921 Baltica Værft, Kbh., 07: 16, 22
TERESA CAPANO, b. 1925, Howaldtswerke, Kiel, 08: 91
Terminalsæbning, 08: 5-31
Th. Just, Firma og rederi, Kbh. -1916-, 07: 22
Thalbitzer, Agent i Vestindisk-guin. Kmp. 1777, 10: 134
The Marine Hospital Service, USA -1850-1900-, 09: 66
The Seaman's Medical Instructor, lægebog 1774, 09: 56
Tholos Comp. de Navigacion, Panama, rederi, 08: 91
Thomas W. Ward Ltd. Grays (Themsen), 08: 82
Thommesen, Anne, Norden; erfagrupperdeltager, 11: 141
Thomsen, Edward, 1884-1980, arkitekt, 11: 9ff
THOR, K.K.K.K. WW2 malmtransport, 07: 52, 56
Thorn, Ole Nielsen, snedkersvend, deserteret 1733, 09: 101
Thorsen, urmager passage til St. Thomas, -1858-, 07: 34
Thos. Brocklebank Ltd., Liverpool, 09: 87
THRACE, s. 1898 D/S Myren, næ. ANNA, 08: 90
Thrustere til manøvrering, 10: 10
Thyra, prinsesse, søster til Chr. X -1928-, 11: 33
Thøgersen, Mette Ladegaard, museumsinspektør, 11: 147
Thaarup, Thorbjørn, museumsinspektør, 09: 52, 151ff; 11: 140
Tidsskrift for Søværnen, 1856 - artikler af skibslæge, 09: 60
Tietgen, C.F. direktør, 08: 19, 24; 09: 6
Til Island, Grønland med CARITAS 1729-35, artikel af A.M. Møller, 08: 95-105
Tilbury havn, Themsen 1971, 07: 86f
TIRPITZ, slagskib, forlist 1944, 08: 42, 46
TITANIC, forlist april 1912, 09: 139

TK Foundation, 09: 34, 36, 155; 11: 136
To år foran masten, af Richard Henry Dana, 09: 62
Tobaksmonopol i Kbh. i 1760'erne, 10: 102f
Tode, J. D, studios Medicinæ, 09: 56
Toft, Jens, skibsreder for D/S Jutlandia, 07: 9
Tofte, Ulla, festivalchef Golden Days, 09: 35, 37
Told- og Skattehistorisk Selskab, 10: 42
Toldforhold i Danmark under Øresundstolden 1497-1857, 10: 41-72
Toldpas, søpas, for Øresundspassage fra 1853, 10: 57*
Toldreformen i 1645, 10: 62
Toldregnskab 1497-1660, tabellarisk udgave, 10: 65
Toldtarif for sundtolden 1803, værk, 10: 55*
Tonboe, Aage, direktør Orient A/S 1940-1970, 09: 83
Tonnageskat, 09: 25
TORDENSKJOLD, orlogsfregat 1854, 09: 60
TORM Fonden. Tilskud til renovering af Søfartsmonumentet, 11: 40
TORM MARIANNE, model til H&S 2009, 09: 149*
TORM, skibe i WW2 malmtransport, 07: 54
TORM, rederi, skibsleverance 2009., 09: 149
TORM's Understøttelsesfond, 08: 106; 09: 34, 36, 155; 11: 136
TORREY CANYON, grundstødning ved Cornwall 1967, 09: 14
Torstenskrigen, regulering af toldoprævnning 1645, 10: 43
TOULA, ex WESTRALIA k. af Orient A/S, 09: 87
TOYO MARU, b. 1895 D. & W. Henderson, Glasgow, 07: 15
Traité D'hygiène Navale af J.B. Fonssagrives, 09: 60, 67
Trankebar, import af tekstiler fra, 10: 116; 11: 64
TRANQUEBAR, S/S, k. Orient A/S nov. 1915, 09: 76f, 79
Transatlantic, rederi. Poolsamarbejde, 07: 80
Transittold i Øresund 1427, 10: 43
Transpacific Line. EAC containerlinje, 07: 93
Transport and General Workers Union, England, 07: 86
Transports Maritimes, Frankrig, 1940, 09: 80
TRANSVAAL, S/S, overtaget af Orient A/S 1915, 09: 76, 79
Trant, F.C., død 1798, etatsråd, 11: 71
Travaljechalup - travaillechalup, 10: 86f
Tredivtepenge, vinafgift, sundtold -1700-, 10: 49
TRENDE BRØDRE, 12-årers gig, 08: 12
Tresoar Forskningscenter Leeuwarden, 10: 66-69
Tributyltin = TBT-holdig maling, 09: 17
Trico/Hajin Alliance, 1995, 07: 104
TRILLINGEN, b. 1967 Cantieri Navale Felszegi S.p.A., Triest, 07: 63
TRITON, kobberforhudet i 1790, 11: 76
Tromøy sund, Norge, anløb 1733, 09: 98, 101, 103; 10: 112, 119
TROPIC SEA, b. 1920 Nakskov til Orient A/S, 09: 85
Trunk Bay, St. Jan, 2007, 08: 57
Træningskib, CLEMENTINE MÆRSK, 10: 9, 17

Tschudi & Eitzen, rederi, 07: 103
TUMLINGEN, b. 1967 Cantieri Navale Felszegi S.p.A., Trieste, 07: 63
Tuxen, Christiane, -1850-, 07: 27, 29
Tuxen, Frederik, -1850-, 07: 29
Tuxen, Johan, folketingsmand, 1820-1883, 09: 60, 64
Tuxen, Johannes, -1850-, 07: 29
Tuxen, Vibeke, 07: 27-44
Tuxen, Vilhelm Bartholin, 1858-1897, 07: 27-44
Tvangsruiter i danske farvande WW2, 07: 45
TWA, luftfartsselskab, USA, 07: 76
Twistlocks til containerfastgørelse, 10: 24
Tyne & Wear Archives and Museums, Newcastle, 11: 46
Tyrting, sagnhelts sværd, 08: 89
Tzeliuching, Manchuriet 1920-1930, 09: 117
Tømmermandsgods på galeoten CARITAS 1734, 08: 98
Tønder, Michael Christian, søofficer i 1720'erne, 10: 74
Tønder, Raphael Henrik, 1740-1814, admiral, 11: 96
TØNNINGEN, b. 1779 i Livorno, Italien, 11: 73
Tørdokken, Dok 1, fra Helsingør Værft, 09: 156*
TAARNHOLM, DFDS. WW2 malmtransport, 07: 56

U

U 185, ty. ubåd, b. AG Weser i Bremen, 11: 48-49, 52*, 53
U 432, ty. ubåd -1941-, 07: 18
U 553, ty. ubåd -1941-, 07: 18
U 558, ty. ubåd -1941-, 07: 18
U 561, ty. ubåd -1941-, 07: 18
U 604, ty. ubåd -1943, 11: 53
U 617, ty. ubåd -1942-, 07: 16
U.S. Virgin Islands, GALATHEA 2007, 08: 49-72
Uddannelse til styrmand og maskinmester, 10: 35
Udisning af den danske eskadre til Algier 1771, 10: 76
Udkikstjeneste om bord på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 16
UFFE, DFDS. WW2 malmtransport, 07: 56
UNCTAD. Danmark tiltrådt 1983, 09: 22f
Underretning for Søefarende om ... Sygdomme, 09: 56
UNESCO, Memory of the World Register, 10: 41
Union Transportation Inc. Monrovia, 08: 87
UNISCOPE, b. 1956 Nakskov Skibsværft til D/S Myren, 08: 87
United States Freight Company, 07: 83
United States Lines, 07: 76f, 84, 88ff, 97-103, 107
University of the Virgin Islands, St. Croix, 1964-, 08: 59
UPERNAVIK, b. 1779 ved Peter Applebys værft, 11: 73, 101
US Public Health Service -1900-2000-, 09: 66
US War Shipping Administration WW2, 09: 86f
USA, indenrigsfart, handelshindringer for fremmede skibe, 09:

23

USA, indsigelser mod betaling af Sundtold i 1830'erne, 10: 45
USA, køb af De Vestindiske Øer, 08: 52
Usuk Havn, Grønland, lodsning 1888-1908, 10: 141
Utzon, M., reder, Talinn Estland, 08: 78
Utzon-Franck, Einar, 1888-1975, billedhugger, 11: 9-12, 15

V

Vadehavet, forurening med amerikansk knivmusling, 09: 17
Vagtforhold om bord på CLEMENTINE MÆRSK, 10: 16
Vagtskib på Helsingør Red, maleri, 10: 42*
Vagtskib på Øresund, Storebælt og ved København, 10: 73-100
Valdemar, prins -1928-, 11: 33
Vandflyver mellem St. Croix og St. Thomas, 2007, 08: 65f
Vanggaard, Leif, læge, forfatter, 09: 68
Varetold, Sundtold fra sent i 1400-tallet, 10: 43, 47, 60
Vasamuseet Stockholm, 07: 143*
VEDBY, b. 1943 B&W til Motortramp, 07: 46*, 54ff
Vejledning i de simpleste Regler for Sygeplejen ... , 09: 64
Veluwenkamp, Jan Willem, projektleder, 10: 66-69
Vendila, rederi, deltog i malmtransport under WW2, 07: 54
VERATYR, b. 1906 Howaldtswerke A.G., Kiel, 08: 76, 79, 90
Vestafrika og handelshindringer for rederier, 09: 19
Vestindien, dansk slavehandel 1765-1807, 11: 61-113
Vestindisk Handelsselskab, aktiesalg i 1782, 11: 87, 89
Vestindisk Kompagni, oprettet 1671, 10: 105ff
Vestindisk-guineisk Kompagni, København 1733-1755-, 08: 51, 58; 09: 91-115; 11: 62, 71
Vestindisk-guineisk Rente- og Generaltoldkammer, København, 10: 108
Vestjysk D/S A/S, rederi, deltog i malmtransport under WW2, 07: 56, 58
VIBEKE MÆRSK, WW2 malmtransport, 07: 56
VIBORG, Dannebrog. WW2 malmtransport, 07: 56
VICH, H&S museets byggeselskab, 09: 154
VICTORIA, b. 1928 Nakskov til Orient A/S, 09: 79, 84*, 87
VIGILANT, skonnert, 1848, ud for Frederiksted, 07: 28
Vikingen, tidsskrift - omtale AXELHUS & RIBERHUS, 07: 61
VILSUND, b. 1961 i Ty. som HENRIK MEYER., 07: 20, 23
VILSUND, b. til D/S Hamlet som SIGVALD, 07: 14, 23
VINDEGGEN, b. Nakskov 1920 til Orient, 09: 85
VIRGINIA, DFDS. WW2 malmfart, 07: 48, 51, 56
VIRGINIA, b. 1920 til Oversøisk Kompagni som PACIFIC, 07: 23
Visit Nordsjælland, 11: 138
Vlieland, skipper Jacob Clasen Brandaris, 1689, 10: 47
Voices from beyond the grave, GALATHEA 2007, 08: 63
Vopnafjord, Island. Rejse med CARITAS 1729, 08: 95
Vorbasse Museum, 07: 8

VORI af Piræus, b. 1957 Naskov til Orient A/S, 09: 88
VROUW LIDIA, af Emden 1860, 08: 16
VYL, fyrskib. Grundstødt ved Nymindegab, 08: 21*
VÆDDEREN, Galathea 3-ekspeditionen, 08: 61, 64; 09: 69
Vækst & Viden, Helsingør Kommune, 11: 138
Væring, Hans Peter Ingemann, kaptajn 1940, 09: 118f
Västerås, malmudskibning under WW2, 07: 52

W

Wagner, Olga og Siegfried, hhv. 1873-1963 og 1874-1952,
billedhuggere, 11: 12, 15
WAKENITZ, b. 1961 i Ty. som HENRIK MEYER, 07: 23
Wal-Mart, superstore, USA, 07: 116
Wangpoa, Kina, C.F. Mathiasen 1936, 09: 117
Waterman Steamship Company, 07: 69, 71
Watson-Wentworth, Charles, 2nd Marquess of Rockingham,
1730-1782, 11: 87
Weber, Wentzel, tjeneste hos von Plessen, 1733, 09: 103
Webster, G., 1797-1864, engelsk maler, 11: 63
Wendt, Carl, 1731-1815, geheimekonferensråd, 11: 96
WESTRALIA, b. 1937 Naskov, 09: 79, 81*, 83, 87
Westralian Farmers Ltd., 09: 87
Westwall Gruppe. Tysk ubådsafdeling i WW2, 11: 48f
Whim Plantation Museum, St. Croix, 08: 58*
WHITBY ABBEY, Pyman, Watson & Co. Cardiff, b. 1884, 08: 74
Wiedemann, Poul, 1890-1969, operasanger, 11: 34
Wijsmuller, hollandsk bugsererselskab, 08: 28
WILDMANDEN vagtskib 1770, 10: 77
WILH. COLDING, Progress. WW2 malmtransport, 07: 56
Wilh. Wilhelmsen Line, rederi, poolsamarbejdet, 07: 80, 100
Williams, Eric, forfatter til Den trojanske Hest, 08: 33
Willum, Jan de, leder af konsortium for handel på Guinea 1616
og 1625, 10: 103
Willumsen, Jens Ferdinand, 1863-1958, maler og billedhugger,
11: 9
WINDAU, b. 1889 som FREDENSBORG, 07: 21
WINNEBAGO, b. 1900 som HEATHCRAIG, London, 07: 23
WINNECONNE, b. 1916 som YESAKI MARU, 07: 21
WINSTON CHURCHILL, b. DFDS i 1967, 09: 142, 146
Winther & Jürgensen, skibsmæglere -1784-, 11: 82
WISLA, b. 1895 som ELM BRANCH af Sunderland, 07: 22
With, Moritz de, understyrmand -1769-, 10: 103
Wm. Dobson & Co., Newcastle, 08: 40-41*
Wm. Gray & Co., West Hartlepool, 08: 38, 39*
WM. TH. MALLING, rederiet D.D.K. WW2 malmtransport, 07: 56
Wonderful Copenhagen, turistorganisation, 11: 138
Woodman, Richard, f. 1944, forfatter, 11: 57

World Bank, The - containertrafikken 1983, 07: 94
World Trade Center, New York, kollaps af, 10: 26
Worm / Worms, Michael, borgmester i København, død 1743,
10: 102
Woude, Siem van der, projektleder, 10: 66-69
Wright, Hans Beck, 1854-1925, stadsarkitekt, 11: 9
Wraae, Peter, 1881-1934, fuldmægtig, 11: 16
W. Wilhelmsen, rederi, Tønsberg, 08: 87
WW1, monument på Langelinie for de faldne søfolk i WW1,
11: OmsF*
WW2 landsætning i Nordafrika 1942, 11: 48
WW2, bombing af bycenter i Gdansk, 10: 28

X

XIN LOS ANGELES, b. 2006 på Samsung Heavy Industries Ltd,
Korea, 07: 114

Y

Yamashita-Shinnihon Steamship Company, 07: 83
Yantian, APM containerterminal 1993, 07: 107
YESAKI MARU, b. 1916. 1917 næ. ASLAUG, 07: 21
Yokohama, containerhavn, størrelse 1969, 07: 87
YOKOHAMA, b. 1920 Øresundsvarvet, Landskrona, 07: 14, 19, 24
Yom Kippur-krigen og oliekrisen 1973, 07: 89
Yrjönen, Fagerström & Kumpp, Raumo, rederi, 08: 76
Ythyma, Axel, Raumo, 11931-1933, 08: 76
Zahle, Christian Th., fhv. statsminister, 11: 33
Zahle, David, arkitekt fra BIG, Bjarke Ingels Group, 09: 155;
10: 156
Zahle, Erik, 1898-1969, kunsthistoriker, 11: 17, 29
ZEALAND, b. 1901 som LAURA, Rotterdam, 07: 23
Zeebrügge, anløbshavn for APM containerrute Europa-Østen-
retur, 10: 7
Zeilau, oberst. Tjenestegørende i Vestindien til 1917, 10: 161
ZHAN DOU 29, b. 1935, B&W, 08: 91
Ziegfeld, værtshus i Sydney, 1946, 09: 124f
Zilmer, Karl, kaptajn GEORG STAGE, 10: 181

Æ

Ægir, gudeskikkelse, 08: 73
ÆRØE, brigantine, vagtskib, 10: 74*, 87*

Ø

ØK, Bangkok-ruten 1938, 09: 118-130
ØK og forbindelsen til Orient A/S., 09: 74-90
ØK og skoleskibet KØBENHAVN, 09: 131-138
ØK, og WW2 malmtransport, 07: 51, 56

ØK og containertrafik, 07: 78-80, 89-103
Det Østasiatiske Kompagnis Almennyttige Fond. Bidrag til
indscanning, 08: 110; 09: 34, 36, 155, 161; 11: 40, 136
Øresund - isbelagt 1710, 10: 56
Øresund, passerende skibe mellem 1500 og 1857, 10: 52, 64
ØRESUND, bjergningsskib -1860-, 08: 16
ØRESUND, b. 1920 til D/S Dana som DANEMARK, 07: 24
Øresunds Toldkammer, Helsingør, 08: 99-100; 10: 44*, 45-72, 82*
Øresundstolden og dens regnskaber 1497-1857, 10: 41-45, 46*,
47, 48*, 49-72
Øresundsvarvet, Landskrona, 07: 19
ØRNEBORG, Dannebrog. WW2 malmtransport, 07: 56
ØRNEN, orlogsbrig, 1841, 09: 59
ØSTEN, D/S Rollo. 1921, 07: 12
Østergaard, Erik, bestyrelsesformand, 09: 30*, 35, 37; 11: 135
Østersøisk-guineisk Kompagni, Det, 10: 110
Østersøisk-guineisk Selskab, Det, 1770-1786, 11: 61
Østersøisk-guineiske Entreprenører, De, grdl. 1786, 11: 75, 92, 103

A

Aabenraa Museum, 11: 156
Aage og Johanne Louis-Hansens Fond, 09: 34, 36, 155-157;
10: 157; 11: 135f
Aakjær, Jens Aksel, sømand, 1925-1997, 08:32-48
Aalborg Akvavit på de Vestindiske Øer, 08: 55
Ålborg Dampskibsselskab, 07: 22
Aarestrup, Niels Urban, f. 1735, guvernør, 11: 95
Århus Flydedok & Maskinbyggeri, 07: 63
Århus Havn, Venneselskab udflugt, 11: 156
Århus, anløbshavn for APM containerrute, 07: 87; 10: 7, 39
Århus, Cafe Jomsborg -1944, 08: 38
Århus, ammunition 1944, 07: 53
Årsberetning Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 07: 123-
141; 08: 106-118; 09: 154-171; 10: 152-178; 11: 135-154
Årsberetning Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner,
07: 142-149; 08: 125-132; 09: 172-177; 10: 179-187; 11: 155-164