



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>

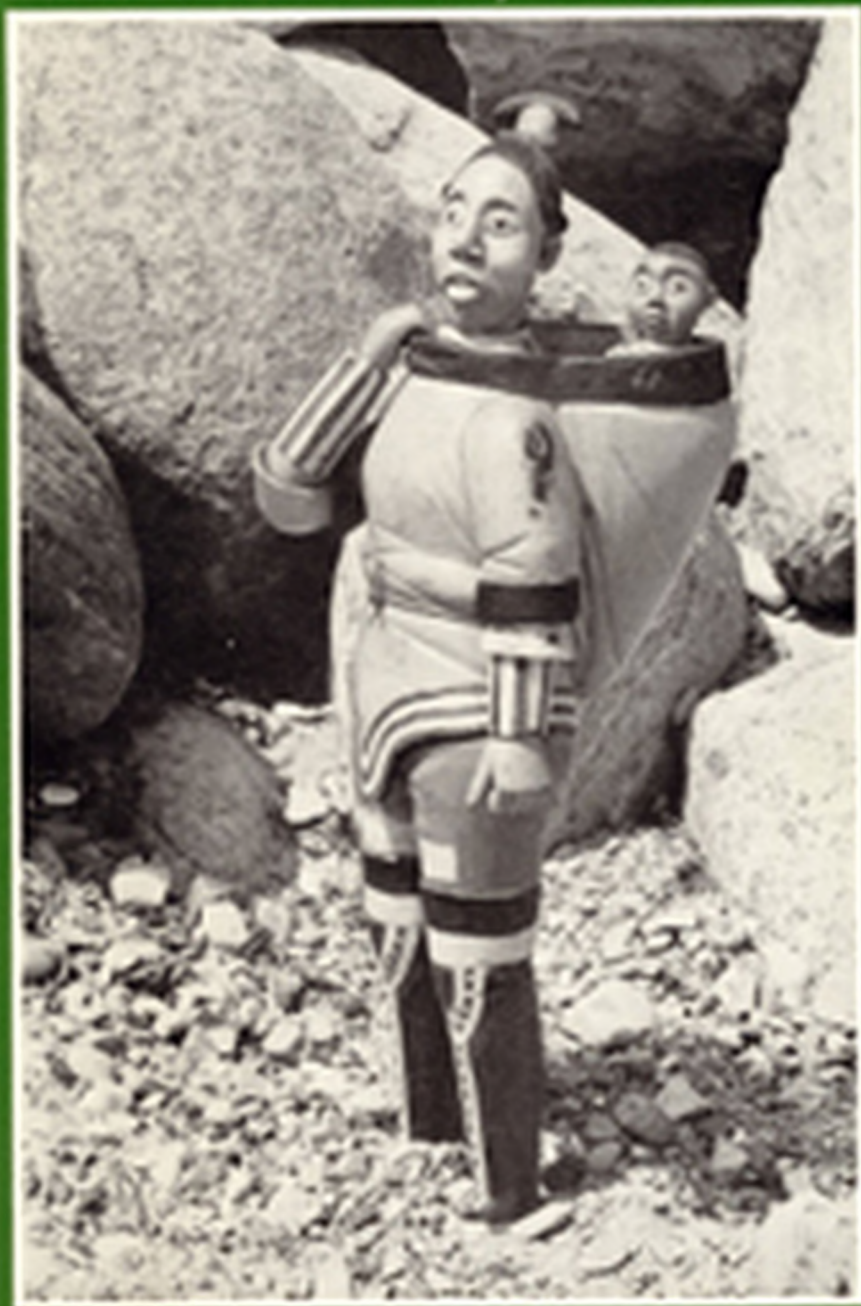
Ophavsret

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>



ÅRBOG 1976

ÅRBOG

1976

Omslagsbilledet: en af grønlønderen Johannes Kreutzmanns mesterligt udkårne figurer af grønlandske folketyper, forestillende en gift kvinde med sit barn i anorakkens rygpose. Fot. Holger Knudsen.

Cover: Figure of a married Greenland woman with her baby in the hood of her parka, carved by the hunter and artist Johannes Kreutzmann.

ÅRBOG

1976

Udgivet af

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
(DANISH MARITIME MUSEUM)
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1976 (bind 35 i rækken af museets årbøger)

er sat med Intertype Baskerville og trykt i Vald. Pedersens Bogtrykkeri A/S, København. Klicheerne er udført hos Christoffersen + Co Reproduktionsanstalt, København. Papiret er Thai-Cote fra A/S De forenede Papirfabrikker leveret af A/S Havreholm Papirfabriks Udsalg. Det fotografiske arbejde for Handels- og Søfartsmuseet er udført af H. Hauch, Helsingør. De engelske oversættelser er foretaget af fru Maureen Neiiendam, London.

Redigeret af HENNING HENNINGSEN og HANNE POULSEN

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag. Aftryk i referat af årbogens indhold er tilladt, når årbogen angives som kilde og et eksemplar af aftrykket indsendes til

Handels- og Søfartsmuseet.

Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke indhentes gennem redaktionen.

INDHOLD

Henning Henningsen, museumsdirektør, dr.phil.: Sømandens kokebog (<i>Cookery Book for Sailors</i>)	7
Georg Nørregård, professor, dr.phil.: Salvator Mundis forlis 1729 (<i>The Wreck of the "Salvator Mundis" in 1729</i>) . . .	38
Robert Svalgaard, toldinspektør: Kunstige strandinger på Thykysten (<i>Artificial Wreckings on the Coast of Thy</i>) . . .	51
Hans Lynge, forfatter og billedhugger: Storfangeren Ujuånât (1862-1940) (<i>Ujuånât, Hunter and Woodcarver (1862-1940)</i>)	61
Wolf Mueller-Reichau, mønthistiker: Dansk søfartshistorie fra et numisnautisk synspunkt (<i>A Numisnautical View of Danish Maritime History</i>)	73
Hans Tage Jensen, redaktør: En rejse til Nørresundby – og videre ud . . . (<i>Bound for Nørresundby – and further on . . .</i>)	91

Museets protektor, komité og personale	116
Museets beretning og regnskab for 1975-76	117
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners beretning, love pr. 1. oktober 1976 og regnskab for 1975-76	131
Selskabets bestyrelse og nytilkomne medlemmer	144
5-års register til årbøgerne 1972-76	147

Tidligere registre:

- til årbog 1942-61 i årbog 1961,
- til årbog 1962-66 i årbog 1966,
- til årbog 1967-71 i årbog 1971.

SØMANDENS KOGEBOG

Af

HENNING HENNINGSEN

I vore dage er der en stadig voksende interesse for madlavning, og en mængde kogebøger med beskrivelse af hjemlig og fremmed mad udgives til glæde for entusiaster. Det vil derfor være naturligt også at rette blikket på, hvad sømanden spiste ombord. Ganske vist byder den maritime spiseseddel ikke på gastronomiske oplevelser, — tværtimod. Hvad der her gives er en kulturhistorisk skildring af den føde, som udgjorde sømandens daglige kost, og de få retter ud over denne, som i al beskedenhed forsødede hans på madkunstens område så forsmte tilværelse.

HELT op til vor tid har det både til lands og til søs været et stort problem at konservere madvarer, så de kunne holde sig nogen tid ud over den første friskhed. Især ombord på sejskibene, der i månedsvis var undervejs, var det nødvendigt at kunne medtage holdbar proviant.

De konserveringsmetoder, der stod til rådighed i ældre tid, var hovedsagelig:

tørring (gryn, ærter, bønner, kød, fisk, mel, frugter og grøntsager),

saltning (kød, flæsk, fisk),

rygning (kød, fisk, — dog mindre anvendt for skibsproviant),

hårdbagning (tvebakker, beskøjter),

nedlægning i saltlage, krydderier, eddike (surkål, snittebønner, agurker, sild),

syltning i sukker (frugt, marmelade, syltetøj, — lidet brugt m.h.t. skibsproviant).

Nu var det ikke altid den bedste eller mest friske proviant, der blev indkøbt til skibsbrug. Undertiden snød leverandørerne på kvaliteten, og ofte var det proviant, der allerede havde været på langfart og derfor kunne fås billigt, eller i almindelighed usælgelige varer, jft. den velkendte annonce: et parti let bedærvede ærter, velegnet til skibsbrug, sælges fordelagtigt. Der sejledes nemlig, især på de mindre skibe, med en ringe fortjenstmargen, og spareforanstaltninger, der grænsede til gerrighed, var så godt som altid nødvendige, for at det hele kunne løbe rundt.

Under alle omstændigheder skete der en stadig nedbrydning af

provianten undervejs: bakterieangreb, forrådnelse og fordærvelse, mug osv. på grund af alder, fugt og varme; insekt- og ormeangreb, biller, melorme, maddiker, mider osv.; angreb og forurening af mus og rotter: gnavning, ekskrement- og urinforurening.

Bedre stod det ikke til med drikkevarerne: vand og øl. Her vil vi imidlertid kun beskæftige os med selve maden.

Forsøg på bedre preservering gjordes allerede i 1750-60'erne i England og Frankrig, idet man fremstillede bouillonterninger, *portable soups* (på dansk „suppekager“) ved indkogning og presning af suppeingredienser og mel eller gelatine til plader eller terninger. Opløst i vand og kogt gav de en spiselig suppe, men megen smag var der ikke i dem. I begyndelsen af 1800-årene begyndte man at fremstille konserver ved at udsætte næringsmidlerne i lukkede glas for stor varme i et vandbad. Snart gik man over til at anvende blikdåser. Det varede dog en rum tid, inden dåsekød blev almindelig på skibene. Det var for dyrt. Senere kom hertil kødekstrakt, dåsemælk, tørrede og pressede grøntsager osv., men på grund af de højere priser fik de først indpas i orlogsmarinen og langt senere på handelsskibene. I vor tid, hvor køleteknikken er højt udviklet, volder proviantopbevaringen ikke store vanskeligheder ombord.

Selv om der i reglen var forskel på kosten i kahytten, hvor kaptajn og styrmænd spiste rigeligere og noget bedre, og i lukafet, hvor søfolkene var underkastet ransonbestemmelserne (ranson = tildeling af en bestemt ration regnet pr. mand pr. uge), var der dog ikke meget tillokkende i maden for nogen af parterne. Den var ensformig, uden smag og afveksling, ofte ulækker og for kødets og fiskens vedkommende altfor salt. Vitaminer var der så godt som ingen af — på lange rejser var man udsat for skørbug —, og det er et spørgsmål, som stadig diskuteres, om den havde tilstrækkelig næringsværdi, som kunne give de hårdt arbejdende søfolk de kræfter og den sundhed, de behøvede. Nogle skibe var decideret dårlige madskibe, f.eks. var de engelske gennemgående berygtede i søfolks omdømme, mens andre var bedre. Ikke mindst de amerikanske var anset for at være gode, men også de skandinaviske og tyske i almindelighed. I det hele taget kan det siges, at der kun var få redere og kaptajner, som havde en dybere forståelse af, at det i virkeligheden var god økonomi at have et velfodret og tilfreds mandskab fremfor en altid knurrende og permanent sulten og derfor svækket besætning.



Madlavning og kartoffelskrælning i kabyssen. På mange sejlskibe, især de mindre, lod man den yngste mand ombord tage sig af madlavningen, hvad der ikke var til glæde for nogen. Træsnit efter B. A. Wikström i Ny ill. Tidning 1882.

Potato peeling and cooking in the galley about 1880. On board smaller vessels the young, inexperienced ship's boys were often put in charge of the cooking.

En ting, man har vanskeligt ved at forstå, er, at man gennemgående lagde såre liden vægt på tilberedningen af maden. Kokkene stod lavt på rangstigen og var i reglen ikke særlig dygtige. På orlogsskibene beordrede man ofte invalider, som ellers ikke duede til noget, til at være kokke. Specielle kokkeskoler opstod først i slutningen af 1800-årene, og der fandtes knap nok kogeboøger, som man kunne lære af. På de fleste mindre fartøjer satte man ovenikøbet skibsdrengene, som var helt uden erfaring og myndighed, til at lave maden. Det kunne der i hvert fald ikke komme noget godt resultat ud af, og det gjorde der heller ikke. Man må holde med søfolkene, når de påstod, at kokkens arbejde i virkeligheden var et af de mest betydningsfulde ombord.

Den vigtigste del af kosten var animalsk. Det vegetabiliske opfattedes nærmest som sekundært. Hvad der i ældre tid især manglede i provianten var friske grøntsager, kartofler, frugt, mælk, æg, ost, pålæg. Kartoflerne

havde svært ved at slå igennem og holdt sig lige så lidt som grøntsager særlig længe; frisk frugt var luksus; osten blev hurtig stinkende og uanvendelig. Først da konserver blev nogenlunde billig og lovgivningen tog sig af kostspørgsmålet, kom der forbedringer, selv om det gik langsomt. Forøvrigt er det nok et spørgsmål, om dåsemaden i alle tilfælde var en gevinst for sundheden. Da det blev almindeligt at bage frisk brød ombord, blev søfolkene tænder, der ellers på grund af tygningen af de hårde beskøjter var i udmærket stand, efter sigende dårlige. Indførelsen af margarine i stedet for smør var også et tilbageskridt, så længe den ikke var vitaminiseret.

I tilberedningen af maden savnedes i reglen sovser og krydderier, og alt kødet og fisken blev normalt kogt og ikke stegt. Men efter nogen tid havde sømændene vænnet sig dertil.

Frisk proviant var der ikke megen mulighed for at få undervejs. Undertiden havde man husdyr, f.eks. grise og høns, med ombord. Æggene var dog mest til kahytsbrug. Men når grisen blev slagtet, var der feststemning, for lidt vankede der altid til mandskabet. I passaten kunne man fiske og indsamle flyvefisk, som faldt ned på dækket, så man fik fersk fisk. I fremmede havne skulle kaptajnen efter reglementet indkøbe fersk kød, friske grøntsager og frugt. Der er dog mange eksempler på, at der kun blev købt sparsomt ind. Skibskosten var trods alt billigere.

I det følgende vil vi kun tage hensyn til den hjemmefra medførte proviant og dens tilberedning.

For orlogsflåden og kompagniskibene eksisterede der fra gammel tid faste regler for mandskabets bispisning ombord, mens der først i begyndelsen af 1800-årene blev stillet lovbestemte krav for handelskibenes vedkommende.

For at få et indtryk af rationernes mængde kan vi, så godt det er muligt og i lidt forenklet form, sammenligne ranson- og spisetaksterne gennem et par århundreder på danske skibe: 1. fra en guinea-vestindiefarer 1708; 2. fra orlogsflåden ca. 1800 og 3. som angivet i forplejningsreglementet 1892. Det må tilføjes, at der i det hele taget ikke er stor forskel i de forskellige landes rationer, selvom det ligger i sagens natur, at middelhavslandenes sømandskost var bestemt af de lokale betingelser og af en større gastronomisk forståelse. I skemaet er vægten omregnet til kilo og gram. Drikkevarer er ikke medtaget.

<i>Ration pr. mand pr. uge</i>	<i>1708</i>	<i>ca. 1800</i>	<i>1892</i>
Hårdt brød	2 kg	3.430 kg	3.5 kg
(eller blødt brød)	3.5 kg		5 kg
Flæsk	0.25 kg	0.75 kg	1.125 kg
Kød	1 kg	1.5 kg	1.5 kg
Klip- ell. tørfisk	0.75 kg		0.25 kg
Smør	0.5 kg	0.5 kg	0.5 kg
Byggryn olg.	knap 3 liter	1¼ liter	0.2–0.225 kg
Ærter ell. bønner	godt 1 liter	godt 1 liter	0.4 kg
Hvedemel			0.5 kg
Kartofler			2 kg
Kål olg.			0.25 kg
Sukker			0.75 kg
Sirup		ca. 0.25 kg	} i passende mængde
Salt		0.115 kg	
Olie	} efter godtbefindende		
Eddike		0.15 liter	
Svesker		0.810 kg	
Sennep, peber, kanel olg.			
Løg			

Som man ser er rationerne af brød og kød vokset gennem de ca. 200 år, mens fisk og gryn gives med nedsatte rationer. Smørmængden er den samme, men reglementet af 1892 gav mulighed for at erstatte smørret med margarine, hvad rederierne selvfølgelig ikke var sene til at benytte sig af, da det var billigere. Nytilkommet i 1892 er mel, kartofler, kål, sukker — som tidligere sjældent blev givet —, mens salt, sirup, svesker, krydderier osv. skulle gives „i passende mængde“, hvad der var præcis lige så intetsigende som „efter godtbefindende“ 1708. I hvert fald var det rederen og skipperen, men ikke sømanden, der bestemte, hvad der var passende.

Man kan i og for sig sige, at rationerne ikke var urimelige, og sammenligner man med forholdene i land, hvor man i hvert fald om vinteren stort set levede på konserverede ting, om end med adgang til frisk mælk, æg og grøntsager, var de ikke dårligere. Også på landjorden kunne folk lide af skørbug på grund af vitaminfattig kost. Een ting var sikkert: søfolkene skulle normalt ikke sulte, hvad fattigfolk i land nemt kunne udsættes for, idet kosten ombord var en del af deres hyre, som

Reglement angående forplejningen i danske skibe.

Vi Christian den Tiende, af Guds nåde konge til Danmark og Island, de Venders og Goters, hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg,

Gøre vitteligt: I henhold til § 57 i sømandsloven af 1. maj 1923, jfr. § 171 i søloven af 1. april 1892 med senere ændringer, fastsættes herved følgende bestemmelser angående forplejningen af besætning og passagerer i danske skibe:

§ 1.

Et skib må ikke forlade havn uden at være rigeligt forsynet med drikkevand og med nødvendig og tjenlig proviant under hensyntagen til rejsens varighed. Provianten og vandforsyningen skal ordentligvis være tilstrækkelig for mindst det dobbelte af den tid, rejsen normalt antages at vare. Ministeriet for handel, industri og søfart kan dog i det omfang, det skønnes nødvendigt, give nærmere regler med hensyn til minimumsforsyning af drikkevand og proviant.

§ 2.

Provianten skal om bord opbevares i dertil bestemte rum, der er vel ventilerede, tørre og mest muligt beskyttede mod solvarme og mod varme fra skibets maskinanlæg, ligesom drikkevand skal opbevares på forsvarlig måde, på længere rejser i jernvandskasser eller -tanke, alt i overensstemmelse med de nærmere regler, som herom er fastsat eller fastsættes i henhold til lov om tilsyn med skibe af 29. marts 1920 med senere ændringer. Af drikkevandet skal et passende kvantum være anbragt under dæk.

§ 3.

Provianten skal være sund og i enhver henseende forsvarlig og så frisk, holdbar og vel konserveret, som det på det sted, hvor skibet provianterer, er muligt at erholde den. Drikkevandet skal være af så god beskaffenhed som muligt. Det skal såvidt muligt tages fra offentligt vandværk.

§ 5.

Rationen af drikkevand og fødemidler for enhver af de ombordværende skal mindst udgøre:

Det stadig gældende forplejningsreglement for den danske handelsflåde er fra 11. maj 1936. Her aftrykkes et par udsnit til sammenligning med de ældre spise-takster. Uden tvivl er rationerne på vore dages skibe mange steder rigeligere end her angivet.

a) For personer over 8 år.

Ugentlig:

<i>Vand</i>	35 l
<i>Brød</i> blødt rug- og hvedebrød	4 000 g
(heraf $\frac{2}{3}$ mørkt, groft rugbrød)	
<i>Kød</i> fersk eller conserveret	1 500 g
(indtil $\frac{1}{5}$ kan være salt kød)	
<i>Flæsk</i> fersk, salt eller røget	600 g
<i>Fisk</i> fersk eller conserveret	500 g
(indtil halvdelen kan være salt fisk)	
<i>Smør</i>	500 g
(natursmør)	
<i>Mælk</i> (sødmælk) til kaffe og the	500 g
eller	
<i>Fløde</i>	350 g
<i>Pålæg</i>	250 g
<i>Ost</i> (mindst 20 pct. fedtindhold)	250 g
<i>Æg</i> friske eller conserverede	200 g
<i>Ærter</i> eller <i>bønner</i> og <i>byggryn</i> eller <i>havregryn</i> og <i>ris</i> eller <i>sago</i>	750 g
<i>Hvedemel</i> til budding, pandekager eller lignende	500 g
<i>Kartofler</i> friske	4 000 g
<i>Grøntsager</i> friske	1 000 g
<i>Frukt</i> frisk	250 g
eller	
do. tørret	125 g
<i>Sukker</i> til kaffe og the	500 g
<i>Kaffe</i> brændt og malet	100 g
<i>Tilsætning</i>	30 g
<i>The</i>	20 g

Vægtmængderne er at forstå som vægten af levnedsmidlerne i ikke-tilberedt stand, for kød og flæsk uden fradrag af ben, for conserverede levnedsmidler som vægten af dåsens samlede indhold.

Smør, der skal anvendes på rejser af over 8 dages varighed, skal, såfremt det ikke opbevares i kølerum, være leveret i hermetisk tillukket emballage (tins).

Sødmælk kan efter omstændighederne erstattes med usødet, kondenseret mælk eller tørmælkspulver af anerkendt kvalitet. Til fløde henregnes også eksportfløde.

Salt, sennep, peber, kanel og andre krydderier, eddike, smør eller margarine, mælk, æg, sukker samt, hvad der iøvrigt behøves til madens tilberedning, medtages i passende mængde.

Mel og gær medtages til bagning om bord i forholdet 100 kg mel til 135 kg blødt brød. Der skal altid findes et passende kvantum hårdt brød om bord.

Det anordnede pålæg kan bestå af f. eks. leverpostej, forskellige slags pølse, røget kød, steg, æg, sild, sardiner, tomater, agurk eller ræddiker.

Som sukker til the og kaffe må ikke gives puddersukker.

de simpelthen skulle have. Mange fattigfolks børn syntes sikkert, at de levede bedre på søen end hjemme, hvor f.eks. kød var en sjælden ret. I det store og hele var kosten ombord vel også mange gange sundere, trods alt.

I den engelske marine talte man om *Banyan days*, dvs. kødløse dage (efter et hindu-ord; banyanerne, hindukøbmænd, spiste ikke kød). Disse dage var i reglen man-, ons- og fredag. Sådanne „kummerdage“ kendte man også i den danske orlogsmarine, hvis ugentlige kostplan efter spisetaksten 1736 eksempelvis så således ud:

Spisetakst for flåden 28/4 1736

<i>Dag</i>	<i>Frokost</i>	<i>Middag</i>	<i>Aften</i>
Søndag	Brændevin, brød	Flæsk og ærter	Smør og grød
Mandag	Smør, brød, øl	Smør og grød	Smør og grød
Tirsdag	Brændevin, brød	Kød og ærter	Smør og grød
Onsdag	Smør, brød, øl	Smør og grød	Smør og grød
Torsdag	Brændevin, brød	Flæsk og ærter	Smør og grød
Fredag	Smør, brød, øl	Smør og grød	Smør og grød
Lørdag	Smør, brød, øl	Bergfisk og ærter	Smør og grød

På danske handelskibe kunne den daglige kostplan efter indførelse af forplejningsreglementet 1892 normalt se således ud:

Om morgenen ved vagtskifte kl. 6:

Kaffe med hårdt eller blødt brød.

Kl. 8 — frokost:

te med rugbrød med margarine, ev. pålæg (spegepølse, ost, salt kød).

Kl. 12 — middag, f.eks. varieret på flg. måde:

Søndag: preservevet kød; pudding.

Mandag: byggrynsvandgrød; stegt flæsk med kartofler.

Tirsdag: gule ærter; salt kød.

Onsdag: klipfisk med kartofler; grynsuppe (byggryn eller ris).

Torsdag: brune bønner eller grønkål; salt kød.

Fredag: byggrynsgrød; stegt flæsk med kartofler.

Lørdag: klipfisk med kartofler; grynsuppe.

Kl. 15 — kaffe.

Kl. 18.30 — *aftensmad*:

som frokosten, suppleret med rester fra middagen, tillavet som labskovs, plukkfisk eller klatkager, ev. stegt fisk.

I den følgende oversigt vil vi holde os til kosten på sejlskibe fra det skandinaviske, germanske og angelsaksisk-nordamerikanske område.

Der tages som antydet ikke hensyn til drikkevarer ombord, der er et kapitel for sig, ejheller til ferske varer.

Brød

Beskøjter

Hårdt brød var brød, der var bagt to gange for at få al fugtigheden ud af det (jfr. betegnelserne tvebak og beskøjt (*biscuit*), der begge betyder to gange bagt), uden fedt og salt, der kunne tiltrække fugtighed. De var så hårde, at man nemt knækkede tænderne på dem. Sømændene kom let på den tanke, at de måtte være lavet af benmel, malet af de kreaturben, de lastede i Buenos Aires eller Rio Grande.

I Skandinavien, Tyskland, Holland og Rusland var *beskøjterne* — en fællesbetegnelse for de mange forskellige former, disse skibsbrød havde — normalt bagt af rug og derfor mørke. De gamle danske betegnelser for dem, som forøvrigt brugtes langt op i tiden, var *kavringer* (ordet sammensat af kage + ring, dvs. skorpe) og *skonrogger* (af tysk schön + Roggen, altså „smukke rug-brød“). I senere tid kunne skonrogger forøvrigt være bagt af sigtemel. Populært gik rugbeskøjterne under navnet „sorte Jakobber“. I Tyskland kaldtes beskøjterne *Hartbrot*, (*Schiffs-zwieback*, i Holland *hardbrood*, *tweebak*).

I de øvrige lande anvendte man normalt hvede til at bage beskøjter af. Berømt var de engelske (*sea*) *biscuits*, også kaldet *hard tack* (*tack* = pløk), nogle store, lyse, velsmagende, men hårde hvedebeskøjter, som især fremstilledes i Liverpool (*Liverpool pancakes* eller *pantiles*, — *pantile* = tagsten). De havde 52 huller indprikket.

Hvedebrødsbeskøjterne blev også populære i Danmark; de kaldtes *skibskiks* eller *skibsbrød*.

Endnu bedre end de engelske var de amerikanske beskøjter, f.eks. de berømte *Frisco breads* fra San Francisco. Derimod var søfolkene ikke særlig begejstrede for de risbeskøjter, som bagtes på Java, i Kina og Japan.

Beskøjterne leveredes ofte i sække og opbevarede i tætte, godt svovlede og veltørrede trætønder eller -fade. Forhenværende brændevins- eller romtønder kunne også bruges hertil. Men på 1800-tallet gik man over til at stuve dem i jernkasser med tætte låg. Når kassen havde været åbnet, satte man et tændt lys i den, før man lukkede den til igen. Så brugte flammen al luftens ilt, og ingen fugt eller skadedyr skulle så kunne fordærve brødene. Alligevel kunne de blive bløde eller gå i smulder. De bløde beskøjter blev bagt op igen af kokken, mens smulerne brugtes til forskellige retter.

I reglen var de billige beskøjter ikke rationerede, og i lukafet var der anbragt en brødkasse, som hver dag blev fyldt op til frit brug.

Normalt var beskøjterne stenhårde, så de måtte opblødes i te eller kaffe, hvorefter man smurte smør eller margarine på dem. Efter længere tid blev de fyldt med mider, orm olgn. Nogle af dem kom ud, når beskøjterne blev banket hårdt ud mod bordet før opblødningen. Resten kravlede ud, når de blev dyppet, og måtte derefter skummes af teen eller kaffen. Men uden tvivl gled mange med ned i maven. Søfolkene trøstede sig med, at det var en slags kødmad.

En lækkerbisknen var beskøjter, dyppet i saltvand og lagt sammen med puddersukker, hvorefter de blev ristet.

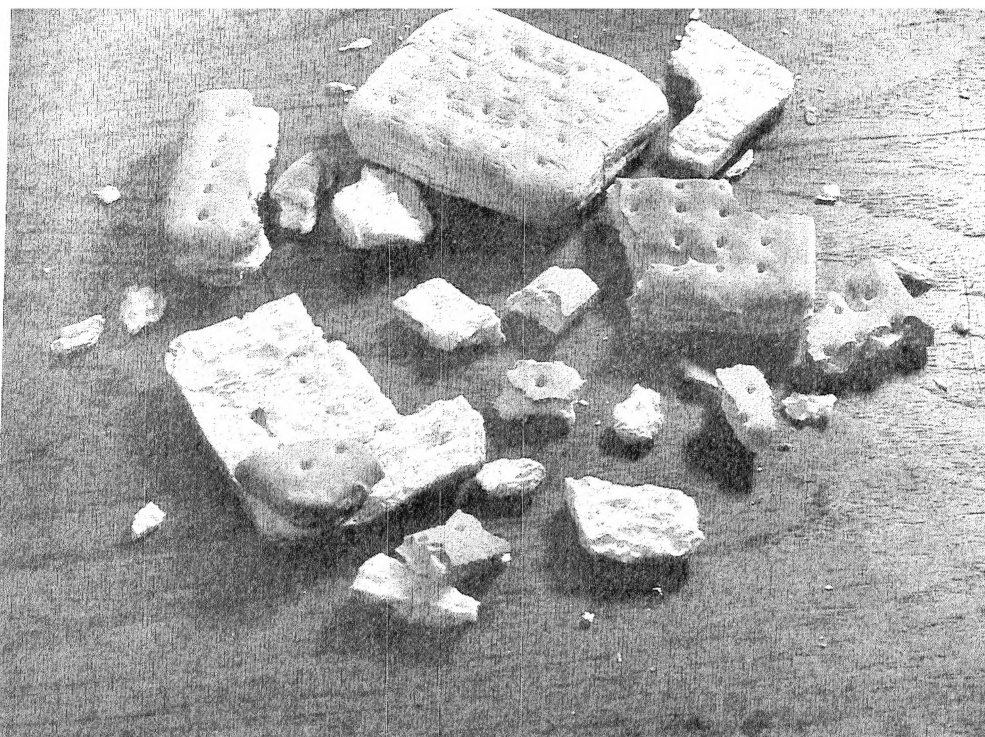
En meget beskeden ret var en slags „arme riddere“ af beskøjter, der blev opblødt i vand og derefter stegt på en pande og overdrysset med sukker. Norske søfolk kaldte denne ret *sluring*.

På engelske skibe knuste apprenticerne, dvs. lærlinge eller kadetter, beskøjterne med en kofilnagle eller en håndspage, blandede smulerne med kabysfedt og *jaggery*-saft (sukkersirup) og bagte dem i ovnen.

Man kunne også bage opblødte beskøjtsmuler med sukker; det kaldtes *dog's body* (død hund).

Blødt brød

Medbragte rugbrød („ankerstokke“) mugnede hurtigt. I senere tid bagte man ofte frisk brød ombord. Ganske vist var melet (rug-, hvede- eller sigtemel) ofte fuldt af mider. Det opbevarede i store, tætte tønder, i senere tider i jerntanke. Gær til bagningen kunne man lave af vand med humle og kartofler, som blev småkogt et par timer; heri kom hele gryn. Bagefter blev det siet; der kom sukker i, og det jævnedes med mel, hvorefter det hele kom i en flaske, som blev tilproppet. Heraf ud-



Danske hvedebeskojter (skibskiks) af den type, der bruges ombord på skoleskibet „Georg Stage“. Brokker og smuler anvendtes, som det fremgår af artiklen, på mange måder i madlavningen ombord.

Danish sea biscuits. The crumbs were often used for the preparation of special sailors' dishes, such as bread soup, crackerhash, dandy-funk, etc.

vikledes gær. Flasken kunne nemt eksplodere. En anden opskrift på en slags surdej var rugmel, lunkent vand, et råt løg i skiver, lidt sukker og eddikesyre samt et lille stykke klipfiskeskind. Det hele opbevaredes i en lerkrukke, og efter at det havde stået nær komfuret i 8–10 dage, gik det i gæring.

Brødsuppe og øllebrød

De smuldrede beskojter samledes omhyggeligt i en stor dåse. De blev kogt i vand — med orme og mider — til det blev en tynd klistervælling, der blev tilsat lidt sukker, og brødsuppen var færdig.

Skulle det være øllebrød, brugte man hertil, iflg. reglementet 1794,

3/4 pot øl til 2/7 pund brødsmler og 3 lod sirup. Til gengæld fik folkene ikke deres ølration til måltidet.

Folk hadede disse supper, men det var en bekvem måde at få brugt brødsmlerne på. Øllebrød kaldtes af danske søfolk „natmandens drøm“.

Kød

Salt kød og flæsk

Dette var hovedbestanddelen i kosten ombord.

Kødet (af okse, får, lam — søfolkene var sikre på, at der også var mulæselkød og hestekød deri) og flæsket (af svin) blev nedlagt i saltkødstønder eller rationsfade. Disse var store, koniske egefade med fint pudsede messingbånd om. De stod gerne fastsurret agter og var velaflåsede, så ubeføjede ikke forgreb sig på dem. Over kødet og flæsket hældte man en lage af saltvand, hvortil man satte salpeter, som hjalp med til at bevare kødets form og røde farve, — deraf betegnelsen „indianerrøv“. Kødet så hverken lækker ud eller lugtede godt. Flæsket var ofte bævrende af fedt og græsgrønt af skarphed, og kødet leveredes med benene, som blev vejet med ved uddelingen. Tit var stumper af hud med hår, klove osv. kommet med. Til kahytten blev de bedste stykker udtaget, når kødtønden blev åbnet.

Kødet og flæsket måtte udvandes i søvand for at afgive noget af sin saltholdighed. Man lagde det i en balje med saltvand, som ofte måtte udskiftes, eller man anbragte det i en kødbøje, dannet af smalle tøndestaver med åbninger imellem, og lod det slæbe en hel dag eller længere agterude efter skibet. Salt blev det dog ved med at være, især de magreste stykker, og når det var kogt, var der en hvid saltskorpe rundt om. Ofte var saltlagen lækkeret ud forinden, så de tørre kødstykker raslede rundt i tønden.

Meget næringsstof var der ikke tilbage i det træhårde kød, ejheller mange vitaminer, så det gav anledning til skørbug. På grund af salpeter og salt kunne det frembringe mavesår. Det tog altid nogen tid for søfolkene at vænne sig til det. Når benene blev taget ud og kødet ved kogningen svandt ind, blev der ikke meget tilbage af stykket. Det havde heller ikke længere smag af kød.

Det skal lige bemærkes, at fersk kød blev hængt op i rigningen i en sejldugskødsæk, der beskyttede det mod sol og fluer og gav vind og luft adgang.

Fedtet og tællen, der svømmede ovenpå ved kogning af flæsk og kød, blev skummet af. Dette „kabysfedt“ (engelsk *slush*) kunne bruges til at smøre på brødet, til stegning, om den luksus brugtes, og til smøring af læder, master, blokke osv. Efter gammel tradition tilhørte det til-oversblevne kokken, som fyldte det på bøtter og kunne sælge det i næste havn og derved tjene lidt småmønt som tilskud til hyren.

Ofte vekslede man dag efter dag med saltkød og saltflæsk til midt-dagen. Det blev sjældent stegt, mest kogt og serveret med ærter eller bønner, senere med kartofler. En sjælden gang kunne man lave frika-deller af saltkødet.

Da dåsekød blev almindeligt, fik man sommetider dette til søndags-middagen. Et af de største problemer var i begyndelsen at få åbnet de store sekspundsåser, så kokken måtte medføre mejsel og hammer til dette brug. Senere opfandt man en speciel dåseåbnerkniv.

Det henkogte kød var ganske farveløst og meget trevlet, hvorfor det kaldtes „kabelgarn“. Af sparsomhedsgrunde kogte man suppe på det, før det blev serveret. Derefter var der ikke megen smag eller kraft tilbage i det. Kødet kunne også bruges til labskovs eller steges som frikadeller. Den suppe, der blev kogt på kødet, var hverken vellugtende eller -smagende. Man kunne servere et par svesker eller boller til den. Bedre var den såkaldte „marstalsuppe“, kogt på flæsk og tilsat hvad man måtte have af saltede og tørre grøntsager, lidt mel eller byggryn, melboller og et par svesker, eventuelt lidt tørret frugt. Flæsket blev skåret i små ter-ninger, som blandedes i suppen. Det var som en slags *sulevælling*. Ville man kæle særligt for den, kom der lidt kogt ris med rosiner i.

Af det preserveerede kød kunne man skære nogle tynde skiver, som i beskedent antal udleveredes som *pålæg*.

Frikadeller af preserveeret kød kendes først fra ret sen tid. På en Mar-stal-barkentine lavedes de i 1916 således: Dåsekødet blev kørt igennem kødmaskinen til en tør fars, som rørttes sammen med vand og masser af mel under tilsætning af salt og peber. Det blev æltet godt, og af massen blev der formet tre frikadeller pr. mand. De blev stegt i kabysfedt og blev hårde som kanonkugler. De smagte som viskelæder. Sovsen var den smule kødsuppe, der havde været på dåsen, spædt op med meget vand, tilsat lidt salt, kogt og jævnet med mel og derefter brunet med brændt sukker. Til frikadellerne serveredes kogte kartofler med skræl-len på.

Crackerhash

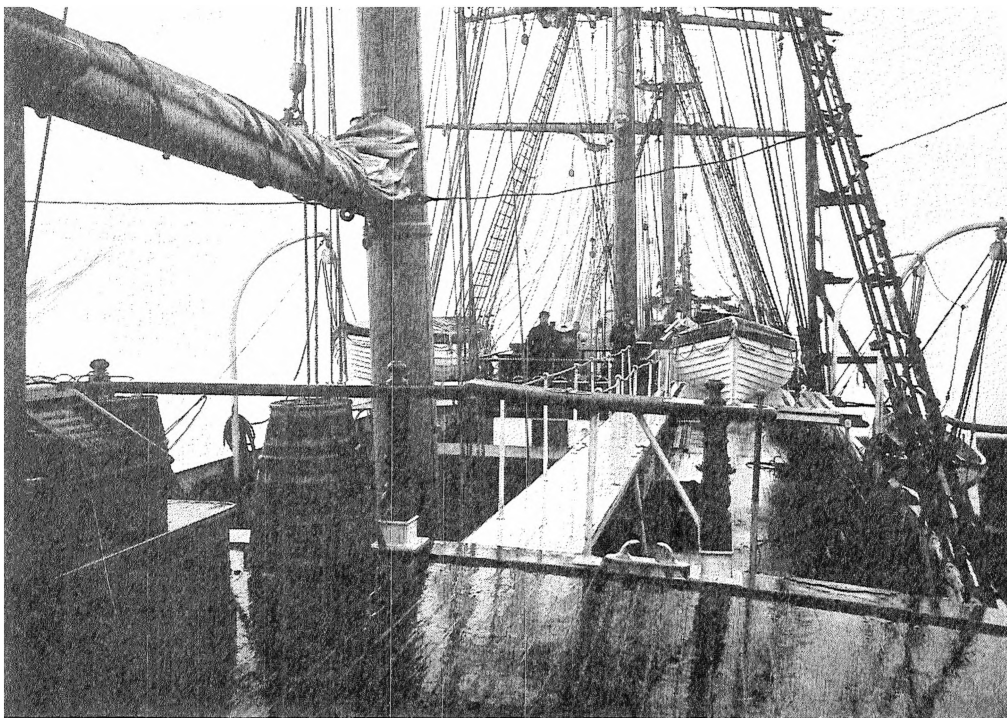
For at mildne lidt på smagen af det salte kød og flæsk og for at få brugt alle krummerne af beskøjterne, som lå tilbage i brødkassen, fandt engelske kokke på at lave en ret *crackerhash* (*cracker* = beskøjt, *hash* = kød). Den spistes ofte til morgenmad eller frokost, eller også om aftenen til teen. Havde man ikke krummer, måtte man knuse beskøjterne. Brødsmlererne blev blødgjort i vand og derpå blandet med småstykker af salt kød og/eller flæsk, lidt løg, ev. rester fra middagens ærter eller bønner, måske lidt byggrynsmel og hvad man ellers havde. Selv sukker eller sirup kunne blandes i. Som fedtstof brugtes det afskummede kabysfedt. Det hele skulle helst sejle i fedt. Blandingen blev bagt i ovnen af kokken. Den var en fryd for en sømandsmave, og tyske og skandinaviske søfolk, som havde været forhyret på engelske skibe, førte skikken med sig over på deres egne nationers skibe.

Søfolkene kunne ligefrem købe sejldugposer til at putte hele beskøjter i og træhamre til at knuse dem med. Normalt brugte man dog en kofilnagle som hammer, eller man slog posen hårdt mod ankeret eller spillet. Krummerne kunne så drysses på kødet, der lå i en pande, og steges i rigeligt fedt. Hvis man var gode venner med kokken, ville han sikkert gerne bage det for én, eventuelt mod til gengæld at få et stop tobak.

Man kunne også nøjes med at lave sin private portion i en tom konserverdåse og få kokken til at sætte den i ovnen.

Dandy-funk

En afart af crackerhash var *dandy-funk*, som man især yndede på engelske og amerikanske skibe, hvor apprenticerne gerne lavede den i frivagten for at have lidt ekstra til aftensmaden. Dens vigtigste bestanddel var beskøjter, der knustes i en pose, og sirup; massen blandedes med lidt saltvand, kabysfedt, ev. en smule saltflæsk, kogte ærter, en klat syltetøj og et par rosiner, om man havde det, olgn. og bagtes i en bageform i kabysovnen. Det var derfor klogt at stå sig godt med kokken, som tog sig af bagningen uden for de regulære måltiders tilberedning. Ofte kunne der på samme tid være flere bageforme, som kokken venligst havde udlånt, i ovnen; man måtte så passe vældig godt på, at de ikke blev forvekslet eller måske stjålet af lækkersultne kammerater.



Dæksparti ca. 1910 fra bark „Caithnesshire“ af Glasgow, set fra skansen mod forskibs. T.v. to fastsurrede kødtønder til opbevaring af salt kød og flæsk. Fot. Hester, San Francisco Maritime Museum.

The poop of the bark "Caithnesshire" of Glasgow, about 1910. The two locked harness casks (left) with "old horse" (salt beef and pork) are lashed to the deck.

Resultatet blev en blanding mellem en kage og en budding. Den spistes dampende varm.

På norske skibe var man også glad for denne delikatesse, som man kaldte *denge*.

Labskovs og biksemad

For de fleste står *labskovs* som den typiske sømandsret, og den har da også været populær på alle nationers skibe, ganske vist først efter at kartofler var blevet en fast del af provianten. Allerede fra 1760 har man en engelsk beskrivelse heraf: det er en blanding af salt kød, skåret

i stykker, stumper af beskøjter og kartofler, moset og kogt sammen og serveret med sin saft i en træbakke. Havde man ikke kartofler, måtte mel træde i stedet.

I reglen var denne gryderet nærmest en forlegenhedsret, nem at lave af forhåndenværende rester. Der kunne foruden de nævnte ingredienser kommes f.eks. stokfisk, plukfisk, gulerødder, bønner, rødbeder, agurker olgn. i efter behag, og man kunne smage den til med peber og salt. Fedtstoffet var det uundgåelige kabysfedt.

Allerede de danske krigsfanger i den engelske prison 1807–14 trøstede sig med at spise labskovs af kød, kartofler, løg og salt, og det fortælles om den danskfødte kong Georg af Grækenland, at når et dansk orlogsskib kom på besøg i Piræus, mødte han op for at få en portion rigtig skipperlabskovs.

Når den blev serveret for ofte ombord, kunne det dog blive for meget af det gode for søfolkene. Den lå tungt i maven og bar derfor tilnavnet „cement“.

En anden god ret var *biksemad*, bestående af kartofler, kødbidder — rester fra middagen — og løg. De blev brunet hver for sig i smør eller margarine og blev derefter mikset sammen og gennemvarmet på panden.

Puspas

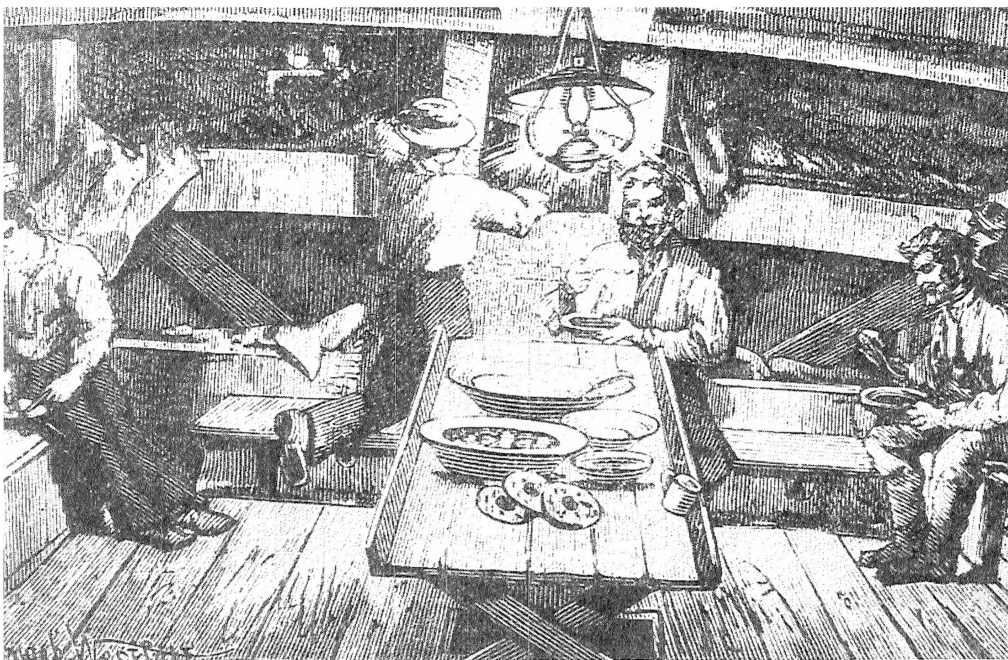
En speciel hollandsk festret var *poespas*, *puspas*. Oprindeligt blev den på ostindiefarerne lavet på kød af medbragte grise, som var blevet slagtet. Kødet blev kogt halvt mørt, hvorefter man kom gryn i vandet til en suppe, som man til slut hældte vin i.

På hvalfangerne lavede man retten af salt kød og blandede ris og grønkål i suppen.

Animalske produkter

Smør, fedt, margarine

Smørret opbevaredes i fjerdinger eller kvartfjerdinger, små tønder, men selv om det var saltet blev det hurtigt harskt. I varmen smeltede det og måtte så smøres på brødet med en smørpensel. Da margارينen var opfundet, erstattede den i reglen smørret, hvad der sparede en del penge, men ikke vakte glæde hos folkene. I troperne blev det øverste lag af „maggedullen“ eller „dullen“, som den kaldtes, som olie, det mellemste som surmælk og det underste som et lysegult bundfald. I denne blanding dyppedes beskøjterne.



Der blev ikke gjort meget ud af serveringen ombord. Skafningen i mandskabs-lukafet foregik, som man ser, på den tristest mulige måde, mens der var mere stil over officerernes måltider i kahytten. På bordet ligger runde beskøjter, som kunne supplere middagsmaden. Træsnit efter B. A. Wikström i Ny ill. Tidning 1882.

Messing in the fo'c's'le was a dreary affair, while the officers in the cabin were better served. Woodcut from 1882.

Undertiden brugte man kabysfedtet til beskøjterne, men også det smeltede i varmen.

På nogle skibe kogte man efter sydlandsk skik maden i *olivenolie*, som opbevaredes i store lerkrukker. Det vandt ikke bifald hos de nordlige landes søfolk.

Ost, mælk, æg

Da ost aldrig holdt sig godt, men forvandlede til en stinkende masse inden længe, blev den sjældent brugt ombord. På hvalfangerne, siges det, fik hver mand dog ved afrejsen tildelt en hollandsk ost på fem pund,

som måtte strække til for hele rejsen. I de kolde zoner holdt den sig bedre. Fanøsømændene havde en særlig slags fåremælksost med kommen, „botteost“. Den var grøn af mug udvendig, men hvid og stenhård indeni, og den smagte bittert og skarpt, men godt.

Mælk kendtes ikke ombord, før mælkepulveret og dåsemælken opfandt. Æg ej heller. Det var en stor mangel i madlavningen, at disse ingredienser ikke var til stede.

Fisk

En fast bestanddel i menuen ombord var tørret fisk, dels salt torsk som *klip- eller bergfisk* (renset, tørret på klipperne og saltet), dels fersk torsk som *stok- eller tørfisk* (renset og lufttørret på et stativ, men ikke saltet). Når fisken lå længe, gik der orm i den, og de kunne på ubehagelig måde brede sig over hele skibet.

Før brugen skulle fisken, der var hård som træ, bankes godt igennem med en hammer, bagsiden af en økse eller en speciel bankesten. Det foregik ofte med ankeret som underlag og var et hårdt arbejde. Fisken skulle bankes til den blev helt lind. De tørre splinter fløj omkring, men man skulle passe på ikke at banke den helt i stykker. Skindet skulle bevares, da det holdt sammen på kødet. Klipfisken blev udludet i en balje med saltvand, der ofte måtte skiftes, mens stokfisken blev lagt i blød i 12–24 timer i fersk vand tilsat soda. Derpå blev fisken flået, skåret i passende stykker og kogt, hvad der kunne lugtes over hele skibet. Den færdige fisk blev serveret med smeltet smør, fedt eller margarine, måske også lidt eddike. Man fik ærter hertil eller også flæsketerninger og kartofler. I senere tid tilberedte man en sennepssovs af vand, meljævning, salt og lidt fiskesennep, eller man serverede tomatskiver, løg, bønner, olie og makaroni i en slags stuvning dertil, sådan som spaniolerne brugte det til deres *bacalao*.

Man kunne også mose klipfisk og kartofler sammen, bage det i en pande og servere smør og krydderier dertil.

Stokfisk var en bestanddel af den såkaldte ret *pludrian*, som brugtes i 1700-årene ombord på de danske kompagniskibe. Det var grynsuppe med stokfisk og svesker i og syrnet med eddike.

Nogle kunne lide klip- og stokfisk, andre ikke. Det kom i reglen an på kokkens dygtighed i at tilberede den og give den smag.

Ofte var der saltede *sild* med som proviant. De blev serveret til

aftensmaden med kartofler og fedtdyppelse. På engelske skibe ristede man sildene på panden (*kippers*).

Fiskeboller i dåse var den helt store luksus. Til påske kunne søfolkene være heldige at få serveret et par af dem som en slags erstatning for påskeæg.

Gryn

Gryn af forskellig art (hvede, byg, boghvede) dannede også en fast bestanddel af maden. De tørrede gryn opbevarede i tønder, som måtte holdes godt tillukkede for at undgå fugt og angreb af orm og insekter. Senere gik man over til at gemme dem i jerntanke. Man satte som i brødtankene et tændt lys ind i dem, før man lukkede dem, så ilten i luften blev opbrugt.

Grød og vælling

Grød blev meget ofte brugt som morgenmad. Den varmede, fyldte i maven og gav god fordøjelse. Også i land var den et hovednæringsmiddel.

I den engelske orlogsmarine fik gasterne hver morgen grød af hvedegryn. Den kaldtes *burgoo* og må have været ualmindelig trist og kvalmende, kogt i vand som den var, nærmest en slags vandgrød. Det var skik, siges der, at engelske sømænd spyttede på admiral Sir Cloudesly Shovels marmorgravmæle i Westminster Abbey, fordi det var ham, der indførte den i marinen. Senere rostes den dog meget af søfolk, der påstod, at den med tilsætning af salt, smør og sukker eller sirup smagte godt.

Ganske populær var også *boghvedegrød*, både på tyske og danske skibe. Den serveredes med sirup. Ofte kogte man dog en stor portion på én gang, og hvad der ikke spistes første dag, serveredes koldt, udskåret i terninger og med tynd, varm skummetmælk over — hvis man havde det —, ellers øl. Resten blev næste dag braset på panden med margarine og rugbrød til. Kold boghvedegrød var ikke elsket.

Havregrøden, serveret uden smørklat og mælk, var ikke slet så yndet. Det hjalp, når der blev hældt smeltet smør eller øl på.

Byggrynsgrød, kogt med svesker, rosiner og smør eller fedt, var ikke så værst, blot den ikke var så tyk, at man måtte skære den med kniv.

Den mest afholdte grød var dog *risengrøden* (jfr. at den stadig er

julemad, altså festmad, i Danmark). Sømændene var ellers meget skeptiske over for risen, når den skulle erstatte ærter eller bønner, og påstod, at man blev blind af at spise den. Men grøden kunne de lide. Den blev kogt i vand, og de fik sirup til. Først på et senere tidspunkt indførte man at strø sukker og kanel på, og da dåsemælk blev almindelig, rørte kokken en lille dåse ud i risengrynene.

Mellem grød og *vælling* er der kun en fugtighedsgrad. Når kokken spurgte: vil du ha' grød eller vælling? og svaret var grød, fik sømanden en slevfuld stiv grød fra gryden. Ønskede han vælling, hældte kokken lidt varmt vand oven i grøden og rørte det rundt.

Søfolkene var normalt ikke glade for vællingen, som mest var bygrynsvælling. Den fyldte ikke nok i maven og kunne alene ikke gøre det ud for et måltid. Den gik blandt danske søfolk under navnet „gaffeltopsejlsvælling“, når den var lavet af almindelige bygryn. Den kunne også tilberedes af de grove, afskallede bankebyggryn med tilsætning af sirup, lidt eddike og et par svesker. Så kaldte man den „batteriforskrækelse“. Man kunne gøre den mere bastant ved at komme lidt flæsk og et par melboller i.

Rismelsvælling kogtes i vand og tilberedtes med lidt salt. Dåsemælk kom i, hvis det fandtes. Sukker og kanel udrørtes i vællingen.

Sulevælling er nævnt i afsnittet om salt kød og flæsk.

På de engelske klipperskibe i fart på Indien fik apprenticerne ofte hver lørdag en klump kogt ris med en tildeling rosiner og rigeligt med sort sirup. Det hele blev blandet sammen og blev fortært som dessert.

Grøntsager

Bælgfrugter

Friske grøntsager var svære at opbevare. Man holdt sig mest til bælgfrugter som *ærter og bønner*, der kunne holde sig i tørret tilstand i sække eller tætte jernbundne trætønder, uden at man dog kunne forhindre angreb af mug og insekter. I ældre tid stampede man dem før serveringen, fordi de var hårde. Senere kogte kokken ofte ærterne med en håndfuld soda; et lille stykke sæbe kunne til nød bruges, dog med forsigtighed, da det kunne give diarré. Bønnerne var lettere at koge ud, så til dem blev der ikke brugt soda.

Både ærter og bønner passede godt som tilbehør til de fede kødspiser. Oftest fordelte man dem sådan, at man gav ærterne til flæsket og bøn-



Ungmand Carl Thygesen, bark „Lysglimt“ af Ålborg, har bækstørn. Opvasken sker i en pøs saltvand på lugen. Fot. matros (senere kaptajn) C. M. Nielsen 1920.
A young sailor washing dishes in a bucket of salt water on the hatch. Danish bark “Lysglimt”, 1920.

nerne til kødet. Således var middagshovedretterne sammensat ombord langt op i tiden. Først da kartoflerne blev almindelige, blev også disse givet dertil, og de gamle spisevaner ændredes.

Ærterne kunne også serveres som suppe, „gule ærter“, med flæsk i, og bønnerne som bønnesuppe med kød i.

Dog's Body

Betegnelsen *dog's body* blev brugt om en ret af ærter blandet med knuste beskøjter og kogt i en pose. Når indholdet blev taget ud, kunne det godt minde om en død hund.

Forøvrigt findes betegnelsen som andetsteds nævnt brugt om opblødte beskøjter bagt med sukker.

Andre grøntsager

Undertiden havde man på danske skibe grønkål med. Den holdt sig nogenlunde, når den var puttet i tillukkede flasker (efter sigende en marstalleropfindelse). Selv om den tørrede noget ind, blev den god igen, når den blev hakket og kom i en gryde vand. Den kogtes til suppe sammen med byggryn og serveredes med saltkød eller flæsk. En sådan grønkålsuppe var en meget yndet ret.

På tyske skibe lavede søfolkene *Sauerkraut* (surkål), idet de i havnen skar friske hvidkålshoveder i stykker og lagde dem i tønder med salt strøet imellem lagene. Ovenpå kom et låg, som blev tynget ned med sten. Således beholdt kålen de fleste af sine vitaminer og holdt sig udmærket. Den serveredes til kødet. Forøvrigt nævnes surkål allerede på danske ostindiefarere i 1700-tallet.

Gulerødder og *kålraabi* kunne også holde sig en tidlang, når de blev lagt i sand i en kasse, som gerne blev anbragt i redningsbåden, eller når de blev nedgravet i ballastsandet.

Tørrede grøntsager blev først almindelige i slutningen af 1800-årene. De anvendtes i supper sammen med gryn eller ris.

Kartofler

Det varede ret længe både til lands og især til søs, inden kartofler blev anerkendt som menneskeføde. De var også svære at opbevare, idet de ret hurtigt spirede og rådne. De blev ofte opbevarede i redningsbådene eller anbragt over ladningen. Kartofler var længe absolut en luksusvare, som var forbeholdt kahytten. Ville søfolkene have dem, måtte de selv bringe dem med og bede kokken koge dem i deres private små net. Da de senere blev mere almindelige, var de dog stadigvæk stærkt rationerede. Kaptajnen fik f.eks. tre til middagen og styrmændene hver to, som det meldes fra et norsk skib i 1850'erne. Sømændene kunne få

2-3 styk om ugen. De blev kogt med skrællen og derefter pillet ved bordet.

Efter 1900 blev der bragt masser af kartofler ombord i hvert skib, så man havde noget at tage af, og folkene blev med jævne mellemrum sat til at pille spirer af og sortere de rådne fra. Dem fik grisene. Kartoflerne betød som sagt en hel revolution af middagen; de var sunde, fyldte i maven og smagte godt til saltmaden. Sorgen var altid stor, når de slap op på en længere rejse.

Senere fandt man på at tørre dem til preserveerede kartofler. Disse var hårde som ærter og skulle sættes i blød i sodalud aftenen i forvejen, hvorefter de blev maset til mos eller gik gennem kødmaskinen. Nogen særlig smag af kartoffel havde de ikke.

Sødemidler

Til at søde maden med brugtes *sukker*, i reglen rørsukker, som i varmen smeltede til sirup. Sukkeret opbevarede i sukkerfade. Undertiden uddeltes det i form af hugget sukker, som blev væltet ud på bordet og fordelt med et lige antal stykker pr. mand, f.eks. 27-30 stk. pr. uge.

Også puddersukker brugtes, men i det store og hele var *sirup* det foretrukne sødemiddel, som blev brugt i utrolig mange forbindelser. Den medbragtes i sirupstønder, ofte også i dunke.

Yndet var en ret som *sirupssuppe* med svesker, rosiner eller tørrede æbler.

Frugt

Tørrede vindruer og blommer i form af *rosiner* (eller *korender*) og *svesker* var de hyppigst brugte. Når styrmanden udleverede dem til kokken, var de nøjagtigt aftalt med et par stykker pr. mand. De kom i de forskellige supper, som allerede omtalt flere gange, specielt i sødsuppen. Søfolkene elskede dem og var parat til at kværke deres kammerater, hvis de forgreb sig på deres sparsomme tildeling.

Tørrede æbler medførtes ikke så hyppigt.

I sejskibenes sidste tid kunne man en sjælden gang have *henkogte frugter* og *bær* med. Af *blåbær* kunne man f.eks. lave en dejlig suppe med gryn, melboller, rosiner og sødet med sirup.

Mens syltetøj altså var så godt som ukendt ombord, fik man af og til *marmelade*, især appelsinmarmelade. Man sagde på engelske skibe, at den var lavet af roer, blandet med appelsinskaller, som var fejtet op af rendestenen, men søfolkene kunne alligevel godt lide den. Normalt tog mange dog nogle dåser med privat, for hvad de fik var ikke nok.

Sødsuppe

Den højt elskede sødsuppe var lavet af byg- eller havregryn, der blev kogt sammen med vand. Det var meget sjældent der kom lidt saft i. Suppen blev sødet med sirup og smagt til med eddike. I den kom der 2-3 svesker pr. mand, nøje aftalt. De var ofte kogt helt ud, så kun de bare sveskesten var tilbage, hvad der gav anledning til mange dispytter og stor fortrydelse hos dem, der mente sig snydt for det kostbare sveskekød. I reglen fik kokken skylden. Om søndagen kunne der desuden være et lille antal rosiner i suppen. Undertiden kunne der tilsættes boller, f.eks. af bygmel.

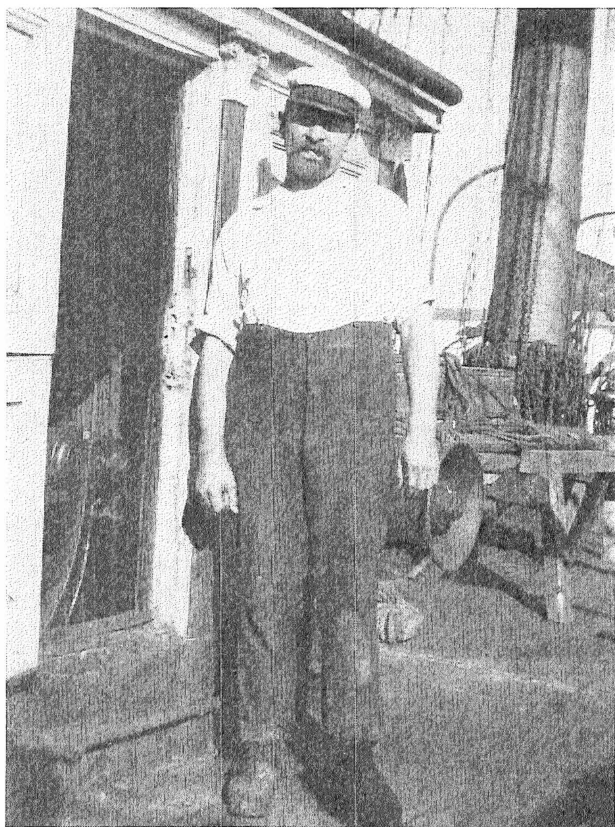
Ligesom det indtil for få år siden var skik på landjorden i gammeldags husholdninger, udgjorde sødsuppe og pandekager også mange steder til søs en ubrydelig enhed. Om pandekager se under melretter.

Sagosuppe blev tilberedt på samme måde som sødsuppen, bortset fra at man brugte sagogryn.

En yndlingsret på tyske skibe var *Plummen un Klüten* (*Plummenklüüt* olgn.), dvs. blommer (svesker) og boller (*Klösse*) serveret i en slags sød melsuppe. Der blev lavet en suppe af vand, hvori det sparsomme antal svesker, der var blevet udleveret, blev kogt. Det næsten kogte, salte flæsk fik et opkog i suppen, som så blev jævnet med mel. Det hele blev smagt til med sirup og eddike. Bollerne, som kokken rullede i sine ikke altfor rene hænder, var lavet af mel og kabysfedt og med et par korender i; de var store som golfkugler.

Æblekage

Når man havde et forråd af tørrede æbler ombord, kunne kokken deraf fremtrylle en herlig æblekage. Æblerne blev kogt til almindelig æblegrød. En kageform blev indsmurt med „dulle“ (margarine) og strøet med rasp, dvs. knuste beskøjter; derover lagdes skiftevis et lag æblegrød og et tykt lag rasp, strøet med et tyndt lag sukker. Formen



Stewarden (kokken) på bark „Lysglimt“ af Ålborg. På de større skibe havde man i reglen en voksen kok i modsætning til på de mindre. Fot. C. M. Nielsen 1920.

The steward of the bark "Lysglimt", 1920. On board bigger vessels the cooking and serving was done by a real cook or steward, and not by a ship's boy.

blev så gennemvarmet i ovnen. Det var en fin søndags- eller højtidsret.

På engelske skibe kunne apprenticeerne, hvis de så deres snit til at stjæle et græskar fra forråds-kamret, skære det i små stykker og blande det med knuste beskøjter og rosiner og bage det som en erstatnings-*apple pudding*.

Mel

Som tidligere omtalt blev melet opbevaret i tønder og i senere tid i jernkasser. Alligevel blev det efterhånden fuldt af mider og ofte klumpet på grund af fugt.

Melet kunne ikke blot bruges til brødbagning, men også til forskellige former for budding og i sjældne tilfælde til pandekager og kager. Desuden brugtes det til jævning af supper og sovs, — hvor man altså brugte sovs.

Budding

En af de mest elskede retter på alle nationers skibe var *budding* (eller efter engelsk: *pudding*), lavet af en dej af mel, mest hvedemel, og forskellige tilsætninger og kogt i en pose.

Mest kendt fra sømandsberetninger er den engelske betegnelse herfor: *duff* (= *dough*, dej). Den blev lavet af mel og vand (undertiden halvt salt-, halvt ferskvand), tilsat kabysfedt, oksetælle, fedt af fårekød eller lign., og af og til lidt tørret frugt, f.eks. æbler, måske også krydderier. En sjælden gang kom der bagepulver i. Massen blev puttet i en pose af sejldug eller lærred og kogt i denne i vandbad. I lukafet blev den spist med sirup til, men i kahytten fik officererne ofte rosiner, svesker og krydderier i den, og den serveredes sommetider med citron- eller vinsovs.

Duff'en var en ufordøjelig og klæg masse, men alligevel betragtedes den som luksusmad, der specielt blev serveret om søndagen. Til de store højtider, f.eks. til jul, blev den tillavet med svesker og kaldtes da *plum duff*.

Massen kunne også skæres op i skiver og steges på panden i fedt.

Denne ret kendtes også på andre landes skibe og må være af gammel oprindelse. Hollandske og tyske sømænd kaldte den *Sackpudding*, *Sackkluit*, *Sackkuchen*, *sakkoek* olgn. (*Sack* = sæk, pose), et ord som går igen i den fanøske betegnelse *sakkuk*. På denne gamle skibsfartsø regnes den nærmest for en speciel hjemlig ret, — forøvrigt ganske med urette. Omkr. 1800 beskrives den på Fanø som lavet af byg- eller risemel, rosiner, korender og svesker og kogt i en sejldugspose. Den blev sødet med sirup og spist med salt kød, kartofler og fedt med fedtegrever.

I det øvrige Danmark, hvor retten var lige så populær, også til lands,



Madlavningen ombord opfyldte ikke altid hygiejnens strengeste krav. Den norske tegner Sv. Knudsen har her gengivet en formodentlig ikke ualmindelig episode: kokken mønstrer en sok, som har været hængt til tørre på en snor over komfuret, men er faldet ned i gryden og er blevet kogt med. Ill. i D. H. Brochmann: Opsang fra seilskibstiden (Kristiania 1916).

The cook finds a stocking in his pot—probably a not unusual situation. It has been hung up to dry and fallen into the soup.

hed den *posegrød*, og på norske skibe *posepudding*. På sydfynske skibe kaldtes den *marstaller-pudding*.

En beskrivelse fra en bornholmsk galease 1843 fortæller, at en sådan posegrød bestod af hvedemel udrørt i vand; et lille stykke flæsk blev skåret i nøddestore terninger og blandet i melet, som så blev sammen-

smeltet til en dejg. Denne blev fyldt i ca. ½ alen lange og 4 tommer tykke sejldugposer, som der blev bundet godt for, hvorpå de blev kogt i en stor kedel vand. Man løste derpå poserne op og krængede dem af. Buddingstykkerne blev skåret i pundsstore stykker, et til hver mand. Den budding, som var bestemt til kahytten, var tillavet med forskellige krydderier, rosiner, smør, sukker og lidt rom.

Buddingen kunne også bages i buddingforme. I stedet for mel kunne man bruge knuste beskøjter.

En senere beretning siger, at sejldugposerne måtte ligge og koge i vandbadet i 12 samfulde timer. Andre siger 2–3 timer. Poserne var spidse, og når de var krænget af, stod buddingerne som toppe, der var tunge som brosten, klæge som beg og duftende som fordærvet talg. Tabte man et stykke på dørken, hoppede det straks tilbage på ens tallerken som en gummibold. På nogle skibe kaldte man dem „slibesten“.

Sea-Pie

På engelske skibe serveredes ved særlige lejligheder en *pie* med to eller tre lag efter behag. Man brugte enten en stor pande eller bedre en gryde, jo højere den skulle være. Underste lag bestod af salt flæsk, fisk, nyrer, løg, kartofler, grøntsager olgn., krydret med salt og peber; det skulle helst svømme i vand. Derover kom et lag dejg eller knuste beskøjter blandet med kabysfedt. Der var et hul i laget, så vandet kunne trænge igennem. Det kaldte man „underste dæk“. Over dette igen et lag kød, grøntsager osv., og så et nyt lag dejg som næste dæk. En pie af denne størrelse kaldtes en *double decker* eller *two-decker*, som var den et skib. Lagde man et nyt lag kød osv. samt igen et „dæk“ derover, kaldtes pienen *three-decker*. Det hele blev kogt og serveredes dampende varmt.

Pandekager

Søfolk elskede *pandekager*, gerne i forbindelse med sødsuppe. Da man først sent indførte dåsemælk ombord, blev de normalt lavet af mel og vand, der blev rørt sammen og tilsat lidt salt, måske også lidt sukker, lidt bagepulver eller gult æggepulver. De blev bagt på panden med margarine eller kabysfedt og nydt med sirup.

Englænderne kaldte pandekager for *flabber-jacks*.

I en snæver vending kunne man, hvis man blev lækkersulten, selv

lave *flæskepandekage* ved at fremstille en blanding af vand og knuste beskøjter og komme flæsk, skåret i små terninger, i. Kokken satte blandingen i ovnen, og aftensmaden var reddet.

Hvis der var blevet noget tilbage fra de gule ærter til middagen, kunne kokken af dem bage *ærtepandekager*, som spistes med sirup og smagte dejligt. Han kunne også lave ærteklatkager af resterne, ja *klatkager* kunne fremstilles af bønne- eller grønkålsrester.

Kager

På engelske skibe malede man undertiden beskøjter i en kaffemølle, hvorefter krummerne blev opløst i sød te. Derefter formede man dem som lagkagebunde, og mellem lagene lagde man tykt med marmelade. Når det hele blev bagt, havde man en lækker *lagkage*.

Fra en sydfynsk skonnert fortælles fra 1920'erne, at den lækkermundede kaptajn lærte den unge kok at lave en speciel form for *plumkage*, fed, drivende af smør og tung af alle slags tørrede frugter. Den kaldtes „skonnertkage“.

Men normalt fik søfolkene aldrig kager.

Som man vil se af denne beskrivelse af de hyppigst forekommende retter, var det ikke altid lige spændende at spise ombord. Søfolkene forsøgte at få så meget ud af de dårlige ingredienser som muligt, og der er ingen tvivl om, at de efterhånden vænnede sig til de tvivlsomme resultater, der kom ud af kokkens kulinariske anstrengelser. Men de fleste måtte, når de som ældre så tilbage på deres sejskibstid, indrømme, at det meste egentlig var noget rædsomt noget. Dog har man talrige eksempler på, at spisningen af det salte kød hos mange blev en så indgroet vane, at fersk kød efterhånden slet ikke smagte dem. Og mangan én fik tårer i øjnene, når han tænkte tilbage på de midefyldte beskøjter og det salte flæsk, som på en måde var en legemliggørelse af det hårde, men i erindringen så fascinerende liv ombord på de gamle sejskibe.

Kilderne til artiklen er først og fremmest et omfattende antal af sømandserindringer, trykt og utrykt, fra forskellige nationers handels- og orlogsflåder. Jeg har måttet afstå fra at give henvisninger til bestemte kilder, da hver enkelt beskrivelse oftest er baseret på en lang række ensartede beretninger.

Jeg takker min hustru Elisabeth Henningsen for sagkyndig vejledning i spørgsmål om madlavningens mysterier.

COOKERY BOOK FOR SAILORS

Summary

Before modern methods of refrigeration came into use it was a problem on both sea and land how to keep food for any length of time. The means available were drying, smoking, salting, baking, preserving, and soaking in vinegar or brine. In spite of this food gradually deteriorated because of age, damp, heat or pests. The dishes one could produce from these ingredients were monotonous, tasteless, without vitamins or any great nourishment, and in the case of meat very salt. It was seldom sailors saw fresh food.

In point of fact portions on board were fairly generous, often better than the poor landlubber was used to. Records of all seafaring nations contain many instances of the rations laid down at various periods, which go to prove this.

In order to save money the provisions bought were often not of the best quality. Not a great deal of trouble was taken in the preparation of meals. The ship's cook was not always particularly skilled or hygienic and on smaller vessels it was often the boy who was put in charge of the cooking. Food was usually boiled, very seldom fried. Incidentally it should be mentioned that the food in the cabin was better than in the fo'c's'le, as well as being better served.

The article gives a survey of the different kinds of provisions and the dishes they were used to make. This summary can only give a brief outline.

Biscuits, hard bread made of rye, wheat or rice flour. Usually these were not rationed. Had to be dunked in tea or coffee to soften them. After a short time became full of maggots. Biscuits could be crushed and used for various dishes. Bread soup, sometimes with non-alcoholic beer added, was common.

Fresh bread was not usually taken on board as it quickly went mouldy. On some ships fresh bread was occasionally baked from flour and home-made yeast.

Salt meat and pork was the main standby on board and was stored in casks. Before use it was soaked in sea water but was nevertheless very salt to the taste. When it was boiled the fat came to the top and was skimmed off. This slush was used in cooking, to spread on bread and also for greasing masts, blocks and leather. Later tinned meat came into use. Some meat dishes were: crackerhash (crushed biscuit, slush, salt meat or pork, peas or beans left over from the last meal, the lot baked in the oven), and dandyfunk (the same ingredients with the addition of syrup, baked as a pudding). Popular, too, was "lobscouse", a dish made of small pieces of salt meat and potatoes and whatever leftovers were available.

Butter soon went rancid and melted in the heat. In more recent times margarine has been used instead.

Cheese, only seldom taken on board as it would only keep in cold regions. *Milk and eggs* not used.

Fish, either cod dried and salted or stockfish, which was cod or similar fish dried in the sun without salt. Before it was cooked it had to be beaten and leached in a bucket. It was served with melted fat or butter and peas. Salted herring was eaten with potatoes or fried as kippers.

Porridge was made of wheat, barley or buckwheat (e.g. burgoo). Syrup was

served with it. Sometimes a few prunes and raisins were put in it and if water was added it became gruel. Neither was particularly popular with the crew.

Dried pulse in the form of *peas and beans* were the most frequent vegetables. They were so hard that they often had to be cooked in soda. They were used to accompany meat: peas with pork and beans with beef, or as pea soup. Kale would keep all right in bottles. On German ships, in particular, *sauerkraut* was popular, that is shredded pickled cabbage. Carrots and swedes would keep for a time if they were put in sand in a box.

Potatoes were a fairly recent food on board. They were difficult to keep as they soon began to sprout and went rotten. The use of them made a great difference to cooking and they were very popular with the men.

Sometimes cane sugar was used as a *sweetener*, but it melted very quickly. The usual form of sweetening on ships of all nations was syrup which could be used in practically everything.

Dried fruit such as prunes and raisins were very popular but only issued in very small portions. They helped to improve various kinds of soup. Seamen all over the world liked a sweet soup made of barley or oatmeal, with syrup and two or three prunes per man. As second course pancakes were often served. On German ships they ate dumplings with it, made of flour, slush, and raisins. We rarely hear of dried apples or preserved fruit and berries. Sometimes the men themselves would take their own tins of marmalade with them.

Flour was stored in barrels, but it often became lumpy because of damp and soon maggot ridden. It was used to make bread, as mentioned above, and in particular for various kinds of pudding. The flour was mixed with water; slush, syrup, prunes or similar fruit were added, and the lot was then put into a bag and boiled. The result was a stodgy dish which was nevertheless regarded as something special (plum-duff, sackpudding, sakkoeck). Sea-pie was common on English ships: layers of pastry with salt pork, fish, onions, potatoes or something similar in between. Pancakes, too, were popular everywhere (flabberjacks), sometimes with chopped pork in them, or perhaps with left-over peas sweetened with syrup. If it was possible to get hold of the necessary ingredients, dried fruit or jam for example, it was sometimes possible to persuade the cook to make a cake.

So even though food on board was far from exciting the men got so used to it that they often found it difficult to eat ordinary food when they went ashore. Many an old salt could dream of the days of his youth and the salt pork and hard biscuit which personified for him the tough, but in memory so fascinating, life aboard the old sailing ships.

SALVATOR MUNDIS FORLIS

1729

Af

GEORG NØRREGÅRD

Forfatteren skildrer i det følgende det vestindisk-guineiske kompagniskib „Salvator Mundi“s forlis i det farlige farvand omkring Jomfruøerne i Vestindien i 1729. Der fandtes på den tid ikke nøjagtige søkort over de mange koralrev og skær. Selv om intet menneskeliv gik tabt, var forliset en katastrofe. Bjergningsarbejdet var vanskeligt, og en stor del af lasten gik tabt. Hertil kom, at skib og ladning var underforsikret, så det økonomiske tab for kompagniet var betydeligt.

I ADSKILLIGE år havde det gode kompagniskib „Salvator Mundi“ deltaget i farten på Vestindien og bragt værdifulde ladninger hjem til København. I foråret 1729 gik det atter under sejl for en rejse til Sankt Thomas. Da det den 20. april afsejlede fra Helsingør, kom det ud for en mærkelig hændelse. Efter at det havde passeret Kronborg og derved havde strøget sine bramsejl, som almindeligt var, affyrede fæstningen to skarpe skud. Kaptajn Augustus Hammer lod da straks brase op og ventede på den chalup, som blev sendt ud, for at få at vide, hvad der var i vejen. Det viste sig, at man var af den opfattelse, at han for tidligt havde hejset sejlene op igen, og man ikendte ham derfor en mindre bøde, som han foretrak at betale straks for ikke at blive yderligere forsinket. Han skrev dog til sine overordnede, direktørerne for det vestindisk-guineiske kompagni for at bede dem undersøge, hvor langt ude man skulle være, før man måtte hejse sejlene. Et andet skib, der gik ud efter „Salvator Mundi“, havde hejst sine sejl, før kaptajn Hammer lod sine gå op, og det havde Kronborg ikke taget sig af.

Bortset fra denne begyndelse gik rejsen fort, og efter godt 10 ugers sejlads nåede man Sankt Thomas i god behold. Storm og uvejr var undgået, og hele mandskabet var i behold. En ny ladning blev hurtigt indtaget, og i stedet for kaptajn Hammer indsatte man nu som chef om bord på skibet kaptajn Cornelius Bagge, der just havde ført „Haabet

Galey“ fra Guinea med en slaveladning og nu medbragte en guld-kiste og brevskaber til kompagniets direktion i København.

Den 12. august var „Salvator Mundi“ færdig til afgang, og rejsen gik nu om vestpynten af Sankt Thomas ud imod nord for at sætte kursen mod rum sø og mod Europa. Det gik langsomt, for vind og strøm var imod. Gentagne gange ankrede man op; men om aftenen den 14. august rejste der sig en „halv storm“ fra nord, og man besluttede da at søge at slippe ud mellem Passade og St. Thomas yderklipper. Herved holdt folkene om bord bøn og lovede af deres løn at give offerpenge til de fattige, når de kom velbeholdne hjem.

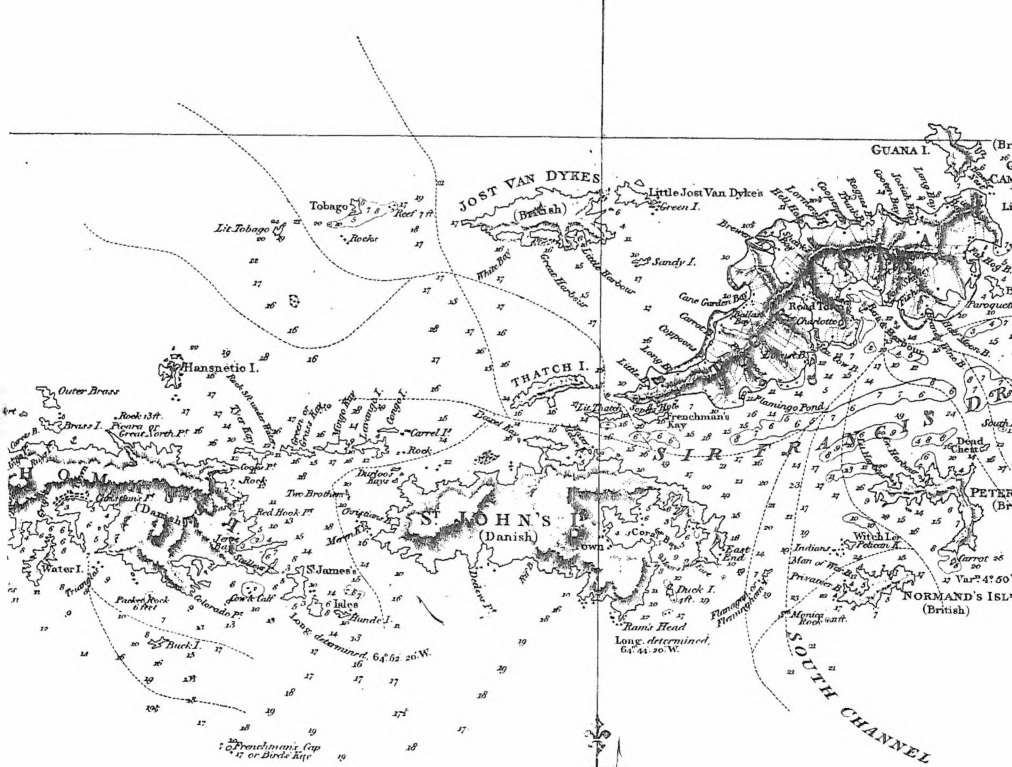
Næste morgen, den 15. august, var de nået frem til den klippe, der hed Craveden, men de kunne ikke komme videre, og skibsrådet besluttede derfor at gå syd for Sankt Thomas. De slap også fri af yderklipperne ved denne ø, men hvor de så vendte sig hen, drejede vinden op imod dem, så de ikke kunne slippe ud i rum sø. Skibsrådet besluttede dog at søge ud ved Virginuarde (Gorda), og ved solnedgang havde de også denne ø på siden i et kanonskuds afstand. Rorgængereren fik nu ordre til at styre mellem nord og vest, men ved 21-tiden om aftenen opdagede de, at vandet omkring dem blev hvidt. De loddede da straks og fandt, at de befandt sig på kun 4–5 favne vand. Kursen blev derfor straks rettet mod vest, idet man sejlede med undersejl; men så snart skibet „var kommet til vinden“, opdagede man en stærk brænding forude. Man forsøgte at dreje bort; men snart efter skurede skibet mod grunden, indtil det henimod klokken 22 blev stående, og roret sad fast, så man ikke kunne manøvrere. Stormen drev også derefter fartøjet højere og højere op, og det var forgæves, man søgte at bruge pumperne. Til slut stod skibet uhjælpelig fast, og der var ikke mere nogen vej ud.

En angstfuld nat fulgte. Hvert øjeblik kunne man risikere, at skibet kæntrade, så alle liv stod på spil.

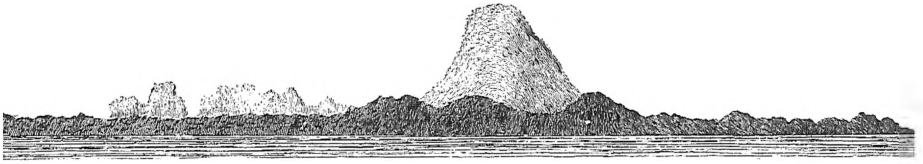
Da det blev lyst om morgenen den 16. august, så man, at „Salvator Mundi“ stod fast på Anegada Rev yderst i Antillernes øgruppe, nordøst for Sankt Thomas. Redde skibet kunne man ikke, men nok livet. Kaptajn Bagge var imidlertid en forsigtig mand. Han turde ikke give ordre til at forlade fartøjet af frygt for, at han siden skulle blive gjort ansvarlig for tabet af skib og ladning. Man ordnede det så på den måde, at det menige mandskab indgav et andragende til kaptajnen med krav om at blive sat i land med skibets mindre fartøjer imod, at de lovede at være behjælpelige med at redde, hvad bjerges kunne, når vejret blev

Kort over de klippe- og revfyldte farvande omkring Jomfruerne i Vestindien. T.v. ses en del af St. Thomas samt St. Jan, og øst derfor Tortola og Virgin Gorda, som også kaldes Spanish Town Island. Foroven til højre ligger den flade ø Aneгада, som mod syd fortsættes i den lange tunge af korallrev. Det var her „Salvator Mundi“ grundstødte 1729. Udsnit af James Whittle og Rich. Holmes Lauries kort „The Virgin Islands“ 1816 i West India Atlas. Handels og Søfarts-museet.

Chart (1816) of the dangerous waters full of reefs and rocks around the Virgin Islands St. Thomas, St. John, Tortola, Virgin Gorda and Aneгада.



ANEGADA bearing S.S.W. two leagues and a half distant, with the Mountain of VIRGIN GORDA behind it.



Landtoning, der viser den lave ø Anegada set fra nord. Bag den rejser sig Virgin Gordas bjergkæde med toppen „The Mount“. Fra Whittle & Lauries kort 1816.

Coast profile of the flat island of Anegada, and behind it the mountains of Virgin Gorda, seen from the north. 1816.

bedre. Af de 27 mand, der da var om bord, underskrev de to trediedele i en fart; skibsrådet bevidnede, at skibet kunne splintres nårsomhelst, så alt gik tabt. „Altså kan vi ej andet end med største modvillighed og udi størst nød bifalde skibsmandskabets påstand, og selv nødes til det samme udi håb at salvere voris liv“.

Det blev følgelig besluttet, at en del af folkene og officererne skulle søge at komme i land med de små fartøjer for at undersøge forholdene på Anegada. „Salvator Mundi“ stod en god sømil fra land. Man befandt sig nogenlunde lige langt fra vest- og østpynten af øen og kunne ligeledes øjne østkysten af Virgin Guarde. Revet, man stod på, strakte sig halvanden sømil længere ud fra skibet mod vest. Foruden noget af mandskabet landsatte man også forsyninger, da der ikke syntes at være noget at få på Anegada, og sejl blev bragt ind, så man kunne bygge sig et telt.

Først den 17. august blev vejret bedre. Der kom da henimod aftenen kanoer ud med folk fra Spanish Town (Spanstun) på Virgin Guarde og fra Tortola. De forsøgte at komme om bord på skibet; men det blev dem nægtet. De gik derpå i land og tilbød deres tjeneste ved bjergningen, men da de krævede at få en trediedel af det bjergede til sig selv og en trediedel til ejeren af Anegada, sagde man nej. De fartøjer, hvori de fremmede kom, var for små til at foretage redningsarbejde. Da de fremmede dagen efter fik fat i en af skibsfolkenes kister, brød de den også op og delte indholdet mellem sig, så man kunne nok se, hvad en sådan hjælp førte til. Megen lov og ret var der ikke i Vestindien på den tid.

I stedet for at løbe an på de fremmedes hjælp, besluttede man at sende bud til Sankt Thomas om forliset og søgte at leje en båd hertil,

men kunne ingen få, skønt man bød 20 rdlr. derfor. Det blev da til, at kaptajn Bagge med „Salvator Mundi“s egen båd med fornødent mandskab den 19. august drog afsted til Sankt Thomas for selv at overbringe budskabet. Også guldkisten og brevskeberne tog han med. På vejen mødte båden en bark, som var sendt til hjælp fra Sankt Thomas, hvor man allerede havde fået underretning om forliset; men Bagge drog videre, overnattede på Sankt Jan og nåede den 23. august frem til kommandanten på Sankt Thomas, Henrik Suhm, der lovede al mulig hjælp.

Kommandanten havde i virkeligheden allerede lejet to barker til at gå til vraget og søge at redde, hvad reddes kunne, før der eventuelt opstod en ny storm. Det var på den tid af året, da uvejr og orkaner hjem søgte Vestindien.

Den ene af de lejede barker var fra byen Sankt Thomas og førtes af skipper Bratling, den anden kom fra Spanstun og førtes af skipper John Wenterpool. Den ene var hyret for 8 rdlr., den anden for 10 rdlr. om dagen. Hensigten var, at de skulle bringe tingene ind i en bugt på Anegada, og hvis ikke der fandtes et passende landingssted, skulle de gå til Spanstun. Et par af „Salvator Mundi“s overordnede skulle så følge med ind og holde vagt ved de reddede genstande. I første omgang skulle man søge at bjerge de dele af ladning og skib, som var af størst værdi.

Som redningsarbejdet var planlagt, blev det også udført, idet varerne de første dage blev sejlet til Spanstun, siden til Sankt Thomas. Den første portion kom ind den 23. august og omfattede 16 baller katun og 80 huder, dagen efter 19 baller katun og 90 huder, og sådan blev det ved, indtil alt, hvad der kunne reddes, var kommet i land. Til at passe på varerne medfulgte A. Willemsen, der formentlig var om bord som passager, og understyrmand Skov. Siden lejede man pakhus; nogle negre bragte varerne under tag, og en købmand Raed i Spanstun overtog ansvaret for dem, så de siden kunne leveres til Sankt Thomas.

En gang måtte arbejdet dog afbrydes på grund af storm, og de folk, der endnu var om bord, blev da efter deres forlangende sat i land på Anegada, idet de hertil benyttede „Salvator Mundi“s chalup; den blev derefter trukket på land og fortøjet til et træ. Allerede næste morgen kunne man igen sejle ud til vraget. Dagen derpå kom en tredie bark tilhørende jøden Rosetto fra Sankt Thomas og med byfoged Lorentz Hendrichsen om bord, og en af de to andre barker blev ladet med takkelage og tovværk og sendt til Sankt Thomas med brev til guvernøren.

Den 30. august kom kaptajn Bagge tilbage fra guvernementet, og byfogeden satte nu retten om bord. En skriftlig beretning, som kaptajnen havde udarbejdet, samt skibets journaler blev oplæst, og skibsfolkene, 23 mand i alt, aflagde ed på forklaringerne. Fire skibsdrenge var for unge, til at man kunne kræve ed af dem, og fire engelske matroser, som var hyrede på Sankt Thomas, var stukket af den 19. august. Man aflagde også ed på, at skibet ved afgangen fra Sankt Thomas havde været tæt og velforsynet.

Alle var enige om at redde, hvad der endnu kunne reddes af det, der stadig var på vraget. Af sukkerladningen måtte resterne være skyllet væk, og hvad der var tilbage af katun og huder, måtte være bedæret; men kanoner, ankre og tovværk lod sig endnu bjerge.

Byfogeden havde medbragt otte mand fra Sankt Thomas, som skulle hjælpe med det resterende arbejde, og de følgende dage blev både og barker losset fulde med, hvad der var tilbage af værdi. Det lykkedes endnu at hugge mellemdækket op, så nogle flere huder og katuner kunne fiskes op, ja selv noget sukker fik man fat i, og hvad der var det allervigtigste, noget af det elfenben, som „Haabet Galley“ havde haft med fra Guinea, kom for en dag. En af barkerne fik en flåde af rundholter på slæb. Hvad man kunne løsgøre af selve skibsskroget blev også bragt om bord i barkerne. Endnu en gang sinkedes bjergningsarbejdet af hård vind.

Den 13. september kunne man hente de sidste genstande, der var sat i land på Anegada.

Om formiddagen den 15. september blev ved offentlig auktion på Spanstun resterne af vraget solgt „efter Söemands Costyme (coutume) ved Eet brendendis liuss“ (lys), idet der kunne bydes, så længe lyset brændte. Vraget blev råbt op til 300 rldr. eller „piesos of Eight“, men så meget ville ingen give. Kaptajn Bagge mente, at der manglede velhavende folk på stedet, og det hjalp ikke, at auktionen også var bekendtgjort på Tortola. Efter flere timers forløb købte skipper Wenterpool vraget for 106 rldr. Bratling fik for 8 rldr. pr. dag den opgave at bringe alt, hvad der var ilandsat på Spanstun, til Sankt Thomas.

Efter at alt således var bragt i orden, dukkede en enke, som ejede Anegada, op og forlangte afgift både af guldkisten og af alt andet, hvad der var ført i land. Sagen blev bragt for en nyvalgt guvernør på Spanstun; men kaptajn Bagge, der endnu var på stedet, protesterede, og da enken ikke kunne bevise, at noget af værdi var bragt i land på

hendes ø, blev kravet underkendt. Samme dag, det var den 17. september, blev vraget overgivet til køberen, og de sidste danske forlod det. To dage senere var kaptajnen tilbage på Sankt Thomas.

Der blev nu igen holdt forhør om ulykken. Skibsfolket aflagde ed på rigtigheden af de derved oplæste skibsjournaler. Ligeledes måtte de bekræfte, at der ikke havde været mere at redde på skroget, og at der intet var gået tabt af det, som var reddet i land.

Dertil opstilledes en fortegnelse over det bjergede gods, omfattende blandt andet en god del af skibets takkelage, sejl, tove, liner, blokke, 10 kompasser, 13 timeglas, 9 flag, 1 vimpel, 6 ankre, 2 6-pundige og 10 4-pundige kanoner, 15 håndskydevåben, 2 huggerter og 6 „enterbiler“, desuden en del værktøj, køkkentøj, lamper og lanterner, vægte og en medicinkiste.

Af ladningen reddedes 82 baller katun, 594 huder, 13 „halfkies“ (halvkister) sukker og 24 elefanttænder. Af katunet var de 71 baller gode, og de vejede 20.939 pund.

Af det bjergede gods blev ved fire auktioner solgt for 1335 rdlr., hvoraf 4 % blev betalt i salær. Den samlede omkostning ved bjergningen blev pr. 30. oktober 1729 opgjort til 1550 rdlr., siden til 1656 rdlr. Det bjergede gods, som ikke kunne sælges på Sankt Thomas, blev vurderet til 3769 rdlr.

Skibets mandskab havde før afrejsen fra København fået udbetalt tre måneders gage, men havde, da det blev aftakket den 20. september 1729, til gode for de to følgende måneder, hvilket beløb sig til 353 rdlr. Heraf var dog betalt nogle mindre summer i forskud.

„Salvator Mundi“s stranding på Anegada Rev i Vestindien fik et efterspil i Europa. Skibet med ladning var ud fra en af beregningerne før afrejsen fra København forsikret for 20.000 rdlr. gennem det derværende assurance kompagni. Når værdien af det reddede blev fratrukket, blev restbeløbet 16.492 rdlr., som blev det beløb, man foreløbig søgte dækning for.

Den 17. december 1729 anmodede det vestindisk-guineiske kompagnis direktion de kommitterede ved assurancekompagniet om at anvise til udbetaling „den summa, som udi Assurance Cassen kunne være stående“, altså et slags forskud på assurancebeløbet, og allerede den 20. december blev 5000 rdlr. anvist.

Med den endelige godtgørelse for assurancen gik det derimod ikke så let. Forsikring var som nævnt tegnet hos assurancekompagniet i Køben-

havn, men for ladningen var igen tegnet en forsikring i Holland på 14.000 rdlr. hollandsk kurant. „Salvator Mundi“s ladning blev i virkeligheden takseret til 30.000 rdlr., cascoen til 8.000 rdlr., således at der forelå en betydelig underforsikring.

At assurancekompagniet uden videre skulle gå ind på de stillede krav var ikke at vente. Det vestindisk-guineiske Kompagnis bogholder, P. Mariager, opstillede nye beregninger og var færdig dermed i februar 1730, men assurancekompagniet svarede hertil i april, at man havde meget at bemærke til taksationen i Vestindien af det gods, der var bjerget, men ikke solgt. I alt fald kunne assurancen ikke betale pakhusleje for varerne. Denne pakhusleje var anført til 100 rdlr. Prisen for huderne var ansat forskelligt, men burde jo være ens for alle huder, så også denne beregning måtte ankes. I antallet af reddede huder var ikke medtaget, hvad det ene af redningsfartøjerne havde taget i land. Måske var der heller ikke tabt så meget på vægten af bomuld som anført.

Hvad der var reddet, burde jo komme assurandørerne til gode, og da man ikke vidste, hvor stor ladningen havde været, måtte erstatningen beregnes ved at trække værdien af det reddede fra assurancesummen. Til det reddede burde i så fald guldkistens indhold regnes, og det vestindisk-guineiske kompagni burde altså rykke ud med, hvilken værdi dens indhold havde. Lønnen til folkene måtte kun beregnes for den tid, de var ombord, og for den tid, de deltog i redningsarbejdet; forudbetalt løn kunne ikke medregnes.

Beløbet for det solgte burde beregnes i den lokale mønt, stück van achten, pieces of eight, (hvilket også til dels var sket), og derefter omregnes til dansk kurant, „da man skulle formene, at dets valør ej langt fra skulle kunne opnå de hollandske penges valør“.

Der var endvidere beregnet meget rigeligt for det redningsarbejde, som kompagniets egne folk havde udført; det var vel i alle tilfælde deres skyldighed at virke til kompagniets bedste, så denne post burde helt stryges. Endelig skulle der fra skadesummen fradrages 2 % af forsikringssummen, som var kompagniets selvrisko.

Det var assurancekompagniets bogholder Kolmer, der havde affattet disse indvendinger. P. Mariager var naturligvis parat med et forsvar for sine beregninger. Hovedspørgsmålet var selvfølgelig guldkisten. Det hed her, at når kompagniet kunne bevise, at ladningen bortset fra gullet, „med de permitterede 50 % tilregnet“, repræsenterede en større sum end der var takseret for, så kunne gullet ikke trækkes fra erstatningen, for



Udsigt fra den østlige del af St. Jan over Coral Bay og Hurricane Hole med Tortola i baggrunden. Billedet giver et indtryk af det skønhedsfuldte men farlige farvand i Vestindien, med skær, klippeøer og under søens overflade koralrev. For søfarten har det altid været et farvand fuldt af risiko. Fot. Henning Henningsen

View from the East End of St. John across Coral Bay and Hurricane Hole towards the island of Tortola, a beautiful but dangerous water where many ships have met with disaster.

det var bekendt, at det kom fra Guinea, og kompagniet vidste intet derom, da forsikringen blev tegnet. Guldet var altså ikke forsikret. Hvis kompagniet havde vidst, at der ville blive sendt guld med skibet, havde man forsikret det. Forsikringen omfattede kun returladningen fra Sankt Thomas, „hvorunder det meget vel er bekendt, at guld ikke kan henhøre“.

Ud over dette diskuterede Mariager taksationen af huder og udbetaling af lønninger; blandt andet mindede han om, at der ingen restgage var beregnet for kaptajnen. Det var dog småbeløb, det her drejede sig om. De 2 %, der skulle trækkes fra, gjaldt efter Mariagers opfattelse kun, hvor der var tale om fuldstændig skade, og intet bjergedes.

Assurancekompagniet henviste nu til det vestindisk-guineiske kompagnis bekendte generøsitet og retsindighed, og man nøjedes med for guldkistens vedkommende at appellere til kompagniets direktion om at

overveje, „hvor stor billighed der udi denne post findes“. Man søgte at slå det hen med at påstå, at de 6.000 rdlr., som kisten måske indeholdt, var af ringe betydning og ikke værd at tvistes om med et så højtanseligt kompagni. Også for kursberegningerne appellerede man til kompagniets „æqvannitet“.

Da assurancen ikke selv kunne overtage det reddede gods, så foreslog man, at Mariager af sit kompagnis protokoller søgte at finde frem til, hvad huder og bomuld almindeligt købtes for på Sankt Thomas, og at disse priser så blev lagt til grund for vurderingen. Assurancekompagniet mente også, at lønningerne kunne beregnes herhjemme. Disse beregninger ville Mariager dog ikke foretage.

Det blev hævdet, at på Sankt Thomas blev der ikke almindeligt handlet med kontanter, men de omsatte varer vurderedes i penge og indførtes på denne måde på regningerne. Rigsdaler, mark og skillinger regnedes lige med styck van achten, realer og styvere, endskønt de her var af ulige værd. De afholdte auktioner på Sankt Thomas viste dog, at man også der betalte med rede penge. Det var rigtigt, at penge på Sankt Thomas var af højere valør og bonitet end den gangbare mønt i Danmark; man var i Danmark endog ved lejlighed blevet tildømt 25 % i erstatning. Endelig holdt handelskompagniet for, at skaden var total, så assurancebeløbet, 20.000 rdlr. skulle udredes i sin helhed med fradrag af 2 % ifølge policen, dette uanset, at handelskompagniet „nogle få levninger i god betaling antager“.

Imidlertid forsynede assurancekompagniet indtil juni 1730 det vestindisk-guineiske kompagni med i alt 14.654 rdlr. Til en begyndelse svarede handelskompagniet renter af pengene, men i juni erklærede det, at man ikke ville betale renter længere end til den 20. april, hvilket var to måneder efter, at man havde fremsendt kravet om erstatning, og ifølge forsikringsbetingelserne skulle erstatningen netop være erlagt to måneder efter, at kravet var fremsat. Assurancekompagniet blev meget stødt herover; dette om renterne var fremsat af de højt ærede herrer, „med hvilke vi daglig omgås“, og en endelig opgørelse af skaden forelå efter assurancekompagniets opfattelse stadig ikke. De to måneder kunne først beregnes, fra en sådan opgørelse forelå. Det udbetalte beløb måtte stadig betragtes som lån.

Uenigheden om rentebetaling fik derefter Mariager til at rykke ud med et svar, ikke uden skarphed, dateret 7. juli 1730. Guldkestens indhold skulle herefter være 2024 rdlr. Blandt andet drøftede han, om

de bjergede, men ikke solgte ting tilhørte handelskompagniet eller assurancekompagniet, og om hvem af dem der så skulle betale for bjergning og pakhusopbevaring af effekterne. Når assurancekompagniet ville udrede fuld erstatning, gik det vestindisk-guineiske kompagni sluttelig ind på, at der måtte fradrages de 2 %, så det blev 19.600 rdlr. Herfra skulle så regnes bjergede værdier for 3055 rdlr., således at slutkravet blev 16.544 rdlr. Skrivelsen blev afgivet i Mariagers navn, fordi direktørerne syntes, at assurancekompagniets sidste skrivelse havde været for „épineux“.

Assurandørerne fastholdt heroverfor deres krav om beregninger og tilbød nu en erstatning på 15.826 rdlr.; men den 25. juli forhandlede parterne derefter mundtlig, og for at undgå uenighed enedes man om, at assurancekompagniet skulle betale 16.400 rdlr., „hvormed man på begge kompagniers vegne er fornøjet, og skaden aldeles afgjort“.

I virkeligheden drejede striden mellem de to kompagnier sig ikke om store beløb, men som følge af underforsikringen led det vestindisk-guineiske kompagni et betydeligt tab ved „Salvator Mundi“s forlis.

Ovenstående bygger på et læg i Vestindisk-guineisk kompagnis pakke 209 i Rigsarkivet: Dokumenter vedk. skibsekspeditioner til Vestindien og Guinea XI, 1728–31. Et enkelt aktstykke af 23/6 1730 ligger i kompagniets pakke 18: Referater og voter 1699–1702, 1708–30.

Om fregatten „Salvator Mundi“, tilhørende det Vestindisk-guineiske Kompagni i København, kan følgende oplyses ud fra Handels- og Søfartsmuseets kartoteker:

1719–20 gik den til Vestindien (kapt. Fr. Moth). I efteråret 1720 gik den igen ud, men strandede på Lappegrunden nord for Helsingør og måtte gå retur til København, hvorfra den atter gik ud 26. april 1721. Den ankom til St. Thomas 28. juni samme år. Kaptajnen, Peder Welling, døde 3. aug. 1721 og blev begravet på St. Thomas. Overstyrmand Rasmus Olufsen Gotland overtog kommandoen, men blev degraderet og døde på St. Thomas 23. nov. 1721. Skibet hjemkom 1722. Under kapt. Trane foretog det to vestindiefarter i 1723–24 og 1725–26. Der foreligger ikke oplysninger om skibets farter i 1726–28, men det kan vel formodes, at det har foretaget i hvert fald én, måske to rejser til Vestindien. I 1729 gik det atter ud (kapt. Aug. Hammer, afløst på St. Thomas af Cornelius Bagge), men forliste 1729 på hjemrejsen som her skildret.

Vedrørende episoden ud for Kronborg i artiklens begyndelse kan nævnes, at skibe, der passerede slottet, lige fra Erik af Pommerns tid måtte vise deres respekt ved at „stryge for Kronborg“, dvs. lade topsejlet falde, på strækningen mellem flg. pejlemærker: når dronninge- og kongetårnet stod overét til når kongetårnet og Helsingers St. Olaikirke stod overét, dog ikke mere end fem minutter, idet det ofte kunne være svært at komme frem på grund af ugunstige strømfor-

hold og modvind. Hvis hilsepligten ikke blev iagttaget, blev der fyret med skarpt fra Kronborgs kanoner. Kaptajnen blev så hentet i land og måtte betale bøde samt erstatte udgifterne for skuddet og give drikkepenge til kanonerne. At der nemt kunne opstå uoverensstemmelser, er ganske naturligt, og kaptajn Hammer handlede ganske korrekt i at betale på stedet, men samtidigt indberette sagen for kompagniet til nærmere undersøgelse.

THE WRECK OF THE "SALVATOR MUNDI" IN 1729

Summary

The "Salvator Mundi" was a vessel belonging to the West India and Guinea Company, Copenhagen. Between 1719 and 1729 it made a number of voyages between Denmark and St. Thomas, one of the Virgin Islands. On its last outward journey, in 1729, the captain, Augustus Hammer, was fined accused of failing to observe the ancient custom of saluting the fortress of Kronborg. The passage was completed without further incident. In St. Thomas another captain took over, one Cornelius Bagge, and the ship sailed for home on Aug. 12th 1729. However a contrary wind got up and on the night of Aug. 15th the ship went on to a reef off the island of Anegada. Next morning the crew realised that the ship could not be saved. The captain refused to admit it and the crew put their views in writing. Most of them were put on land, leaving only a guard on board to prevent natives of the nearby islands from taking the ship. In the next few days some of the cargo was taken by boats to the ports of Spanish Town on Virgin Gorda and St. Thomas. This operation is described in detail. Afterwards it was sold by auction.

The most interesting point about this otherwise ordinary shipwreck is that when the company in Copenhagen claimed compensation for their losses from the local Sea Insurance Company (established 1726) a dispute arose. Ship and cargo had been insured for 20,000 Danish rix dollars. The estimated value of the salvaged goods was deducted and the West India and Guinea Company asked for 16,492 rix dollars, which certainly did not cover their real loss. The insurance company tried very hard to reduce this amount, but eventually a compromise was agreed upon as the boards of the two companies came from the same narrow circle of Copenhagen aristocracy and high finance.

KUNSTIGE STRANDINGER PÅ THY-KYSTEN

Af

ROBERT SVALGAARD

Toldinspektør Svalgaard, Thisted, fortæller om en ganske særlig form for strandinger på Thy-kysten. I slutningen af 1800-årene, da man mange steder gik over fra sejlskibe af træ til dampskibe af jern, var det en fordel for thyboerne at købe billige træskibe i Norge og sejle dem på grund på den jyske kyst, hvor kystboerne i den træfattige egn så gik i gang med at partere dem. Undertiden foretog den hårde sø ophugningen ganske gratis, vragstumperne drev i land og blev bjerget.

I TIDENS løb har Thy-kysten fået sin rigelige part af de alt for mange strandinger, der fandt sted på den jyske vestkyst.

I en periode, hvor der ikke var meget at tjene ved bjergningsvirksomheden i forbindelse med strandingerne, hjalp vestkystens beboere selv med til at holde disse aktiviteter i gang — ikke ved at lokke forbisejlende skibe til stranding — men gennem opkøb af gamle sejlskibe, som man sejlede op på kysten til de grundstødte, hvorefter man tog fat på op-hugning af dem.

Baggrunden for denne virksomhed var den, at der hidtil var noteret høje priser på delene fra de strandede og ophuggede skibe her på kysten. Salget fandt sted på strandingsauktioner, hvor egnens beboere som regel mødte talrigt op, og buddene faldt livligt. Thy var jo en træfattig egn, og skibstømret kunne anvendes som gavntømmer til husbygning og andre formål, og den ringeste del blev anvendt som brændsel.

Ved opførelse af mange landbrugsejendomme langs vestkysten var det tidligere almindeligt at anvende skibstømmer mv., der blev købt på strandingsauktionerne. Eksempler herpå er „Digegården“ i Vigsø, hvor en lade blev opført til dels af tømmer hidrørende fra et ophugget sejl-skib — formentlig den norske bark „Drott“ af Skien (953 tons), der den 14. december 1902 strandede mellem Klitmøller og Hanstholm.

På Morup Mølle kro er der omkring 1880 til opførelsen af en lade anvendt tømmer hidrørende fra et hollandsk skib, der strandede ved Hedegårdene.

På gården „Lyngholm“ er der også anvendt gammelt skibstømmer hidrørende fra ophuggede skibe. Dette gamle tømmer er næsten uforægeligt.

Som endnu et eksempel kan nævnes, at da proprietær Eyber skulle opføre et nyt stuehus til Skaarupgaard i Vester Vandet sogn, købte han tømmer hertil fra to strandede skibe. De gamle skibsdøre med messingbeslag er nu fjernet, men de opbevares endnu på gården.

Skibsreder Christen Jacobsen, Thisted (digteren J. P. Jacobsens far) handlede meget på strandingsauktioner, og her har han formentlig købt det stykke krumt skibstømmer med naglehuller, som han anvendte som overligger i porten, da han omkring 1870 byggede ejendommen Lille-gade 8, Thisted.

I perioden fra 1858 til 1881 strandede der på kysten af det daværende Thisted Amt ialt 365 skibe, hvoraf 86 pct. totalt forliste. Gennem de mange bjergningsarbejder opnåede kystens beboere store erfaringer i ophugning af skibe under de vanskelige arbejdsforhold, som vestkysten byder på. Disse erfaringer var i en given situation mange penge værd.

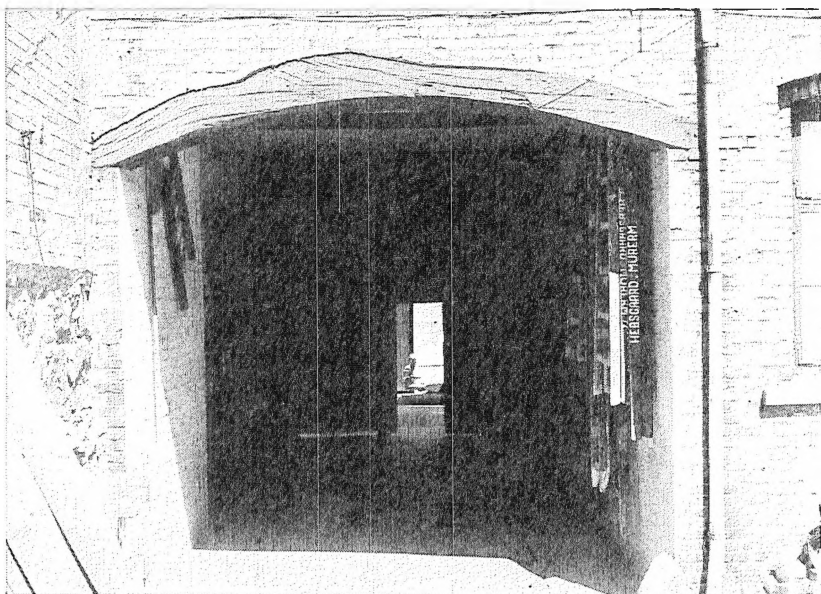
Muligheden dukkede op i årene 1886 og 1887 som følge af de dårlige tider for sejlskibene af træ, der konkurrencemæssigt blev hårdt trængt af dampskibene.

I den norske søfartsby Arendal var rederivirksomheden så godt som udelukkende koncentreret om sejlskibe af træ. I Arendal tolddistrikt var i 1884 hjemmehørende 507 skibe på 209.321 netto register tons, hvilket var ca. 13 pct. af den norske handelsflåde. Skibenes gennemsnitsalder var imidlertid steget, idet en stor del af tonnageforøgelsen ikke var sket gennem nybygninger, men gennem opkøb af second-hand skibe.

Problemerne med skibenes dalende kvalitet faldt sammen med et dårligt fragtmarked, og helt gal blev situationen for byens erhvervsliv, da en bankkrise i efteråret 1886 rystede byen.

Noget skulle der ske, og man gik i gang med at skille sig af med mange af de urentable træskibe. I første række med dem, der lå ubeskæftigede hen, men senere også med skibe, der vendte hjem fra togter. Mange af disse skibes besætninger blev afmønstrede og skibene udbudt til salg.

I oktober 1886 var handelen med de urentable skibe i gang og den 28. oktober 1886 lå en stor bark til ankers ud for Klitmøller. Den skulle imidlertid til Løkken, idet en kreds af Løkkenboere havde købt den i Arendal for 1600 kr. med fuld rigning, sejl og inventar. Nok var det et gammelt skib, men alligevel godt og stadig anvendeligt.



Porten til ejendommen Lillegade 8 i Thisted, opført omkr. 1870 af digteren J. P. Jacobsens far, skibsreder Christen Jacobsen. Som overligger har han brugt et stykke krumt skibstømmer med naglehuller, formentlig købt på en strandingsauktion. Fot. Poul R. Rasmussen, Thisted.

A piece of timber from a ship wrecked on the west coast of Jutland was used as a lintel over the gateway of a house in Thisted, built about 1870.

Nordmændene var tidligt på færde for at tilbyde deres skibe. I Thisted Amtsavis kunne man den 23. december 1886 læse følgende annonce:

SKIBE TIL OPHUGST TILSALGS

Bark „Kronprinds Frederik“, 389 R.T., Klasse B.2., Taxtsum 14.000 Kr. og Brig „Martin Frederik“, 254 R.T., Klasse B.2. Taxtsum 10.000 Kr., ere meget billige tilsalgs.

Begge Skibe er i fuld sødygtig Stand og udmærket vedligeholdte. Fuldstændige Oplysninger og Inventarielister for begge Skibe kan paa Forespørgsel tilstilles Enhver, samt fast Bud modtages af

Hakon Brøndlund
Arendal

I 1887 var situationen i Arendal ikke bedre, og udbuddet af skibe fortsattes. Der blev solgt skibe til mange forskellige pladser langs den jyske vestkyst — uden for herværende tolddistrikt f.eks. til Harbøore og Løkken.

Et af de skibe, der blev averteret til salg, var det tidligere orlogsskib „Freia“ på 952 tons, der var bygget i 1824, men som siden havde gennemgået omfattende vedligeholdelsesarbejder.

Det første skib til ophugning på Thy-kysten ankom til Klitmøller den 10. marts 1887. Det var en brig „Helios“ på 187 tons, der med fuld udrustning havde kostet køberne — et interessentskab med deltagere fra Klitmøller og Thisted — 850 kr. Man havde fået tilbudt et stort fuldskib, hvis byggepris havde været omkring 120.000 kr., men dette skib stak for dybt til at kunne landsættes ved Klitmøller.

Købt blev som nævnt briggen „Helios“, der blev bugseret til Klitmøller af en norsk bugserdamper. Ombord på „Helios“ var der på turen fra Arendal til Klitmøller 3 mand, hvoraf de 2 blev taget ombord på bugserdamperen, og der var således kun én mand, Otto Havsgaard, Klitmøller, på „Helios“, da den tog grunden. Aviserne skrev, at han kunne gå tørskoet i land, men så fredeligt gik det imidlertid ikke til. Vejret var af en sådan beskaffenhed, at redningsbåden fra Klitmøller måtte ud, idet man frygtede, at skibet skulle blive slået i stykker i brændingen med risiko for, at Havsgaard skulle omkomme.

„Helios“ var bygget i Bremen i 1816. Landsætningen af skibet fandt sted i nærheden af landevejen til Thisted således, at det var muligt at køre bestanddelene af skibet derfra, når ophugningen begyndte.

En ophugning af et stort træskib krævede både erfaring og håndlag. Det var jo ikke et stålskib, som med skærebrænder kunne parteres, men et træskib, der gerne skulle skilles ad — nagler trækkes ud og bolte løsnes — uden at ødelægge for meget af tømmeret. Det var jo hensigten at indvinde så meget gavntømmer som muligt — resten blev solgt som brænde.

Hvad kunne man få ud af et sådant skib? Hvad det har indbragt i penge til konsortiets medlemmer vides ikke, da der ingen regnskaber er bevaret herover.

Derimod kan det af de gamle auktionsbekendtgørelser fra datidens aviser ses, at følgende blev averteret til salgs fra „Helios“:

skibsankre, varpankre, ankerkæder, skødekættinger, sejl, diverse tovværk og blokke, stålwire, både, ræer, stænger, lanterner, inventarium fra kahytter og kabys, kahytsdøre mm.

Endvidere master, skibsruf, bovspryd, spil, bøgekøl på 40 fods længde, ege- og bøgeplanker, bundtømmer samt forskelligt vrag, jern mv.

Som det ses, var det et righoldigt varelager, der kom under hammeren på strandingsauktionerne, der blev afholdt henholdsvis den 22. marts og 12. april 1887. „Helios“ var ophørt med at eksistere.

Det varede imidlertid ikke længe før det næste skib ankom fra Norge til Klitmøller. Denne gang havde man for 2000 kr. købt en bark „Sølyst“, der var bygget i Canada i 1854. Dette skib havde oprindeligt kostet rederne 44.000 kr., men havde sejlet med uheld, og nu blev det solgt til ophugning, endskønt det var fuldt sødygtigt.

Efter en forsinkelse på grund af hårdt vejr dukkede skibet op ved Klitmøller, og længe varede det ikke før de første dele af skibet blev averteret til salg på en auktion. Den sidste del af skibet gik det mere trægt med — muligvis som følge af vejret, men alt får en ende og de sidste rester af „Sølyst“ solgtes i september måned 1887.

Klitmøller var dog ikke alene om ideen. Nogle af de personer, der havde købt skibene til Klitmøller, indgik i et interessentskab med det formål at indkøbe et skib til Vorupør.

Man havde fået sig på en tidligere dansk orlogsmænd, fregatten „Rota“ — det skib hvormed Bertel Thorvaldsen kom til Danmark fra Italien i 1838. Det blev dog ikke „Rota“ men en bark på 478 tons, „Presto“, der var bygget i Boston i 1847.

„Presto“, der i indkøb kostede 5000 kr., blev landsat ved Vorupør den 27. maj 1887, og der gik ikke lang tid før ophugningsfolkene havde gjort det af med skibet, så skibsinventar og dele fra skibet kunne averteres til salg på auktion. På den første auktion blev endvidere solgt en del trælast, som interessentskabet havde købt i Norge og lastet i skibet — fragten var jo gratis.

Eksemplerne smittede, og næste gang det gik løs var i Stenbjerg. Her landsatte man den 29. maj 1887 en bark „Sundsvall“ af Grimstad. Her måtte redningsbåden også i aktivitet, fordi den ombordværende mand, der var hjemmehørende i Stenbjerg, var i fare. Han var imidlertid kommet ombord i slæbedamperen, som så afleverede ham til redningsbåden, da denne nåede ud til skibene.



Parti fra Thisted i slutn. af 1800'erne. I havnen ligger bark „Elida“ af Thisted og tørrer sejl. Den var bygget i Kragerø 1859–62 og blev i 1887 for 2000 kr. købt fra Tønsberg til ophugning. Den blev dog i stedet for sat i fart et par år, indtil den blev ophugget i Rønne i 1890. Efter ældre foto (Aage Pedersen, Thisted).

The bark "Elida" drying sails in the harbour of Thisted. The vessel, built at Kragerø (Norway) 1862, was bought at Tønsberg in 1887 for breaking up purposes, but was instead put into service, until finally broken up in 1890.

Pinsedag 1887 kom næste skib til Stenbjerg. Det var barken „Veranda“, bygget i Piteå i 1862, 148 kommercelæster (ca. 296 reg. tons), der var købt i Arendal for 2.500 kr.

Denne gang var det imidlertid på grund af vejforholdene ved at udvikle sig til en virkelig stranding, men da vejret bedredes henad aften, fik man ved hjælp af lokale fiskerbåde hold på skibet, der bragtes til grundstødning.

Det varede ikke længe før et nyt skib dukkede op og nu ved Lildstrand. Det var briggen „Dag“, der var indkøbt for 3.000 kr. Her var forholdene mindre drastiske, idet der blev afholdt en frokost om bord under grundstødningen. Avisen omtaler stemningen som animeret, så muligvis havde man sørget for at få drikkevarer med på udførsel fra Norge til turen hjemover.

Skibet fik ikke lang levetid, og på egnen talte man om, at der muligvis

ville komme „en anden Dag“, men det blev ved det ene skib. Denne brig har måske givet navn til den skibsmodel (brig), som fisker Johannes Damsgaard, Kæret pr. Frøstrup, i 1950 byggede og skænkede til kirken i Lildstrand.

Nu begyndte indkøbene af skibene imidlertid at ebbe ud, men der skulle dog komme endnu et skib og denne gang ved Agger.

Natten til mandag den 27. juni 1887 landsatte man ved Agger barken „Argo“ af Arendal, der var ballastet med trælast samt brænde — varer som det var nemt at afsætte på egnen. Det var et lokalt konsortium, der stod for indkøbet af barken, som snart blev hugget op og auktionerne over delene fra skibet blev afholdt henholdsvis den 22. juli og 4. oktober 1887.

Mange norske sejlskibe fandt således i 1886 og 1887 vej over Skagerrak til Danmark for at ende deres dage på den jyske vestkyst, hvor ferme kystboere ikke var sene i vendingen til at gøre det af med skibene, men det var dog ikke alle skibene, der blev hugget op straks.

I marts måned 1887 blev der af et interessentskab i Thisted købt en bark på 256 reg. tons i Tønsberg. Det var hensigten at lade skibet hugge op, men man skønnede dog, at skibet var for godt hertil, og i stedet kom barken ud at sejle under dansk flag med hjemsted i Thisted. Det var barken „Elida“, der var bygget i Kragerø i årene 1859/62 af firmaet J. C. Henchs Enke.

I 3 år var „Elida“ hjemmehørende i Thisted, og dets førere var først den senere havnefoged Andreas Jørgensen og derefter Jens Konge Jensen. „Elida“ endte sine dage på Bornholm, idet den blev hugget op i Rønne.

Langs med vestkysten har der ligget mange rester af skibsvrag som har været til gene for fiskeriet og et faremoment for redningsvæsenets arbejde. Det er hændt, at et skib er strandet oven i resterne af et sådant vrag, således, at der var stor fare for redningsbåden og dens besætning under arbejdet med at redde besætningen i det sidst strandede skib. Mange sådanne vrag er blevet sprængt væk, hvilket har betydet udgifter for statskassen.

Kunstige strandinger har ligeledes indebåret et risikomoment for, at vraget eller en del af dette kunne forsvinde under ophugningsarbejdet og derefter blive til gene for skibsfarten samt for fiskeriet og redningsvæsenet. Dette kunne især blive tilfældet i forbindelse med den slags kunstige strandinger, hvor man lod store havarerede sejlskibe grund-



Skonnerten „Cecilie“, der i 1927 medvirkede som filmsskib i Fy og Bi-filmen „Vester Vov Vov“, liggende i strandkanten ved Vorupør som vrage efter dens kunstige stranding.

The schooner "Cecilie", which was wrecked artificially at Vorupør in 1927 during the shooting of a Danish film.

støde på den jydsk vestkyst, og derefter lod havet om at slå skibet i stykker, hvorefter man kunne samle de inddrevne vragele sammen. Denne metode indebar, at man sparede på arbejdskraften.

For at standse de kunstige strandinger blev der derfor ved lov nr. 85 af 30. april 1909 om tillæg til strandingsloven af 10. april 1895 i § 12 indført en bestemmelse om, at det var forbudt uden justitsministeriets tilladelse at sætte et skib på grund i det øjemed at opnå behandling af vragele efter reglerne om strandet gods (kunstige strandinger), selv om mennesker ikke derved blev udsat for fare. Tilladelser blev givet under forudsætning af, at ansøgeren på egen bekostning traf de fornødne foranstaltninger til at afværge, at menneskeliv kom i fare eller at vragele senere skulle blive til hinder for fiskeri eller sejlads.

En sådan dispensation fra lovens bestemmelser må være givet i et enkelt tilfælde her på Thy-kysten og denne kunstige stranding skal omtales til slut.

Det var i 1927, det foregik, og anledningen var en anden end ved de

hidtil omtalte strandinger. „Palladium“ skulle optage filmen „Vester Vov Vov“ med Fyrtårnet og Bivognen, og i filmens handling indgik en stranding med dramatiske redningsscener.

Efter forudgående forhandlinger havde man sikret sig Redningsvæsenets medvirken, og til formålet var erhvervet en skønnert „Cecilie“, som under et ophold i Thyborøn var blevet rigget om. Endvidere var der akkorderet med Julius Poulsen i Vorupør om, at han skulle hugge skibet op, når filmoptagelserne var forbi.

I maj måned 1927 flokkedes folk fra nær og fjern på stranden ved Vorupør for at se, hvad der foregik, og man måtte optage redningsscenerne i tidlige morgentimer for at undgå den store flok af tilskuere.

Kunstige strandinger er i dag en saga blot — en del af vestkystens historie. Minder om disse strandinger kan man finde i de bygninger, hvor skibstømret fra de ophuggede skibe blev anvendt ved opførelsen.

KILDER

1. Birger Dannevig: „Arendal og Næringslivet“, udgivet ved Arendals Handelsforenings 100 års jubilæum, 16. juni 1968.
2. Oplysninger modtaget af Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo.
3. Thisted Amtsavis, årgang 1886/87.
4. Danske Søfartslove udgivet ved Navigationsdirektoratets Foranstaltning, 2. udgave.
5. Thisted Distriktstoldkammers arkiv.

ARTIFICIAL WRECKINGS ON THE COAST OF THY

Summary

The west coast of Jutland has always been dangerous for shipping and countless vessels have been wrecked on it throughout the ages. Between 1858–81, for instance, 365 vessels stranded in the Thisted district, in the NW corner of Jutland, alone, 86 per cent of them total wrecks. The people along the coast have always been ready to risk their lives to rescue shipwrecked sailors and also to salvage timber and other goods from the wrecks. Western Jutland has few trees and such timber came in useful in many places for building houses.

During the 1880's a particular type of wreck began to appear on the Jutland coast. It was at a time when for reasons of economy iron steamships were superseding the old wooden sailing ships and many of the latter were up for sale. The people of Thy and Vendsyssel in N. Jutland started buying up such vessels extremely cheaply, from ports along the southern coast of Norway, particularly

in Arendal. They stripped them of all equipment, then towed the vessels to Jutland where they deliberately ran them aground, leaving one man on board. The heavy surf soon broke up the ships, the wreckage was washed ashore and auctioned at a profit. A cheap and easy way of breaking up a ship.

These wreckings were not entirely without danger, however. Human lives were sometimes lost and the wrecks could be a hazard to shipping and fishing. They were forbidden by law in 1909.

The last artificial wreck was contrived in 1927. It was during the making of a film and the lifeboat service were on the spot.

STORFANGEREN OG TRÆSKÆREREN UJUĀNĀT (1862–1940)

Af

HANS LYNGE

Handels- og Søfartsmuseet ejer to grupper fortrinlige figurer af grønlandere, 10 større og 6 mindre, ialt 16. Figurerne, der har været vist på den grønlandske udstilling i København 1932, er udkåret i træ og bemalet af grønlanderens Johannes Kreutzmann. Redaktionen har bedt den grønlandske forfatter og billedhugger Hans Lyngge give en levnedsstegning af denne interessante skikkelse, der ikke blot var en udmærket kunstner, men i sin ungdom havde været en dygtig fanger.

STAMFADEREN til familien Kreutzmann i Grønland, J. F. Kreutzmann, f. 1787, blev assistent 1806 og var kolonibestyrer fra 1835 til sin død 1853 ved Sukkertoppen. Pastor Carl Janssen der var missionær i Grønland fra 1844 til 1857 fortalte, „at han var en flink simpel mand der var grønlandsk gift og lod sine 11 børn være og blive grønlandere. — Hans hus var halvt dansk, halvt grønlandsk. I dets indre rum opslog vi vor bopæl, og ved en frisk julekage, ost, rentunger og et glas vin måtte vi besvare hans mangfoldige spørgsmål.“

Kreutzmann eller som han kaldtes af grønlanderne *Kurussé* blev gift med en pige fra Frederikshåb, som hed *Arnâjâk*, datter af en kone ved navn *Norrassak*. Moder og datter var begge vaskeægte eskimoer og var meget mørke i løden. Kreutzmann havde som ung lært sig kajakkens kunst og var sælfanger. Som sådan havde han lært at iagttage vejrligets forskellige faktorer og tilegnet sig generationers viden om naturkræfternes samspil, så han i sine gamle dage kunne optræde som rådgiver for rejsende. „Vi nærmede os det frygtede farvand. . overfaldes man på denne strækning af sydostsø, er man fast uden redning forloren, og jeg priste Kreutzmanns 36 årige erfaring . . .“

Janssen skrev videre: „Da Kreutzmanns kone havde været til alters i dag, fik hun lov til at spise tilbords med sin mand og mig. Og hun sad såre forknyt og forlegen under hele måltidet som om hun ønskede, at det blot havde ende.“

I virkeligheden var Arnâjâk en meget rask og dygtig kvinde, som forstandigt ledede sit hjem og tog sig meget af børnenes opdragelse, og der var nok at gøre med de 11 børn. Kreutzmann kaldte hende aldrig andet end „min højre hånd.“ Børnene voksede, „hans sønner var Kangâmiuts fortrinligste fangere. De havde fra oktober til maj fanget 205 sælhunde med harpun — ikke skudt en eneste med bøsse, hvilket jo enhver klodrian kan gøre.“

De navnkundigste af Kreutzmanns børn var *Atarâk* (Jens), der overgik sin far som kajakfanger, og *Kristoffer*, hvis akvareller „Sejlad om søndagen“ og „Habakuk danser med sine koner“, samt andre Habakukbilleder var blevet klassikere.

Om Atarâk fortalte Janssen: „Kreutzmann sad til rors, og fra den lyse morgen roede vore sex brune langhårede knægte; en af dem var noget lysere af teint og højere af væxt, det var Kreutzmanns søn, som jeg anden dagen efter vor ankomst til Sukkertoppen havde den fornøjelse at vie til kateketens datter. Han hedder Atarâk og hun Utokak.“

Atarâk havde ord for at være hidsig og temperamentfuld, men en dygtig og driftig mand, som med fast hånd ledede handelsstedet efter sin berømte far. Hans Kone Utokak hed i virkeligheden Charlotte Amalie. De fik adskillige børn: Gerhardt, *Ujuânât*, Kalulît (som blev gift med missionær Christian Rosing), Kalistat, Orto og Mâliânguak.

Ujuânât (Aron Klaudius Sivert Sommer *John Johannes Kreutzmann*) blev født 13. juli 1862. Drengen fik kajak allerede i otte års alderen, men kort tid derefter omkom hans ældre broder Gerhardt i kajak, og overvældet af denne sørgelige begivenhed gemte Atarâk Ujuânâts kajak og holdt den skjult for ham et stykke tid.

Ujuânât og en jævnaldrende dreng var engang ude i sundet at øve sig, da han i ungdommelig kådhed fandt på at anbringe kampesten bag ved sig ovenpå kajakken, hvilket også hans ledsager efterlignede for at lade som om de hjemførte stort bytte. En ældre mand, som kun var i stand til at fiske ulke, var i nærheden og så det. Denne mands hemmelige opgave var at holde øje med drengene for Ujuânâts fader, og da den strenge Atarâk hørte om drengenes narrestreger, hvorved de havde bragt sig selv i fare, pryglede han sønnen og flåede skindet af hans kajak og slængte skelettet bort.

Atarâk var dog ikke sen til at opdage hvad der stak i drengen, som syntes at være født til bedrifter, og senere undlod han klogeligt at straffe ham for hans udskjelser i kajakken. Og Ujuânât skuffede ikke



Johannes Kreutzmann i færd med at farvelægge nogle af sine eftertragtede træfigurer af grønlandske folketyper. Fot. Poul Holm.

The Greenlandic hunter and artist Johannes Kreutzmann (Ujuånât) painting some of his wooden figures of Greenlanders.

faderens forventninger. Hans triumfer som barn overgik hvad der hidtil havde været kendt. 13 år gammel harpunerede han sin første sæl og 15 år gammel fangede han så mange sæler, at han havde skind nok til at betække en konebåd. Det var ikke set før, at en dreng i den alder

kunne få konebåd, blive arbejdsgiver for adskillige mennesker og få status som en mand og som erhverver og forsørger. Det var dog ifølge Ujuānāts egen beretning til Knud Rasmussen almindeligt i de tider, at drenge „blev renjægere før de har stået for præsten.“

Med konebåden åbnedes en ny verden for Ujuānāt: langfarterne på rensdyrjagt. Og han valgte ikke de nærmeste jagtdistrikter, men fo'r straks til *Nagssugtôk* (oversat: egnen med de mange rensdyrtakker, d.v.s. Nordre Strømfjord), hvor han tidligere havde været som en af besætningen hos en farbror. Som faste ledsagere hvervede han et ældre ægtepar, som fulgtes med ham på mange anstrengende jagtrejser indtil høj alder tvang dem til at holde op. Hans mål var den store indsø *Tasersiak*. Når man havde roet 200 km langs kysten, kom man til Nagssugtôks 190 km lange fjordstrækning. Og fra et egnet sted i fjordens indre bar de proviant, lejrgejer og hvad der ellers var nødvendigt for et længere ophold på fastlandets indre på lange dagsmarcher i fire dage.

Ved storsøens bred havde Ujuānāt en stor kajak liggende. Den var beregnet til at transportere mennesker over til andre bredder og havde en sådan kapacitet, at den foruden sin egen mand kunne klare en hel velvoksen tyr. Storsøens bredder måler mange mile i rundkreds og det tog flere dage at ro fra den ene ende til den anden.

Afstandene var dog ikke for store for Ujuānāts gamle ledsagere, når tobakshungeren meldte sig. Når kridtpiberne havde været knust og stykke for stykke brugt som skrå, kunne de finde på at gå de fire dage til deres udgangspunkt nede i fjorden for at se efter om der skulle være noget der smagte af tobak i den gamle lejr. Ujuānāt brugte skråtobak på sine vandringer og havde den gemt mellem sin kamik og skindstrømpen, og det kunne ske, at han fandt den øverste kant af strømpen skåret over og erstattet med en ny, fordi de gamle havde taget den for at bruge det tobaksplettede skind som skrå.

Ujuānāt giftede sig i en ung alder, men konen døde efter kun kort samliv. Sorgen over tabet af denne unge kvinde slog Ujuānāt næsten helt ud. Han giftede sig igen med Bolátâarak, f. Petrussen 1875.

På denne tid udviklede Ujuānāt sig til storvildtjæger, harpunerede hvidfisk og hvalrosser fra kajak. Hans lige havde ikke været set i mands minde. De levede i overflod og Ujuānāt levede lykkeligt med sin anden kone, som fødte ham mange børn. Men endnu medens børnene var små var der mærkbar nedgang i fangstdyrenes mængde; det skulle vise sig, at de ændrede klimatiske forhold var ved at gøre sig gældende og tiltrak



En serie af Johannes Kreutzmanns grønlanderfigurer, to mænd og fire kvinder, hver ca. 40 cm høje. Handels- og Søfartsmuseet. Fot. Holger Knudsen.

A set of six Greenlanders, two men and four women, carved by Johannes Kreutzmann. Height about 40 cm.

dyrene til de koldere vande. Da denne kendsgerning gik op for ham, flyttede Ujuānāt nordpå med sin familie. Stedet hed *Ilivilik* på nord-siden af Sdr. Strømfjord. Her var der nok storvildt at jage. Den sidste del af september, hele oktober og det meste af november blev hvert år tilbragt i *Ilivilik* indtil omkring 1910.

Familien bestod af Ujuānāt og hans kone Bolette, deres børn og tre drenge, hvoraf de to var hans afdøde brors sønner, som han havde taget i pleje. De unge knægtes skæbne var streng, for det var almindeligt i datidens Grønland, at forældreløse blev trælle for de mennesker der tog sig af dem. Det hjalp ikke, at de tilhørte familien, og da Ujuānāt i sin ungdom viste sig at slægte sin strenge og ofte ildesindede fader på, blev trældommen tung. Den ene, Josef (*Ujōrsinguak*), fik tidligt en ben-skade og kunne simpelthen ikke opfylde de strenge krav der blev stillet

til ham, men gjorde sig fri, mens Tønnes (Tinaseralak) forblev hos Ujuānāt indtil hans død.

Ujuānāt skånedes aldrig sig selv og dyrkede sit kajakerhverv nøjagtigt efter de gamle traditioner, som gjaldt for sagnfigurer. Han tog afsted på fangst ved første tegn på daggry og gjorde det på fastende hjerte. Efter en lang dags anstrengende jagt og strabadser, når dagens eneste måltid skulle indtages, var han ofte så medtaget, at han ikke kunne få maden ned. Man undrer sig over, at de ikke tog proviant med, men det lod sig simpelt hen ikke gøre for de søgæende mænd, da kajakken ikke tillod dem at forrette nødtørft.

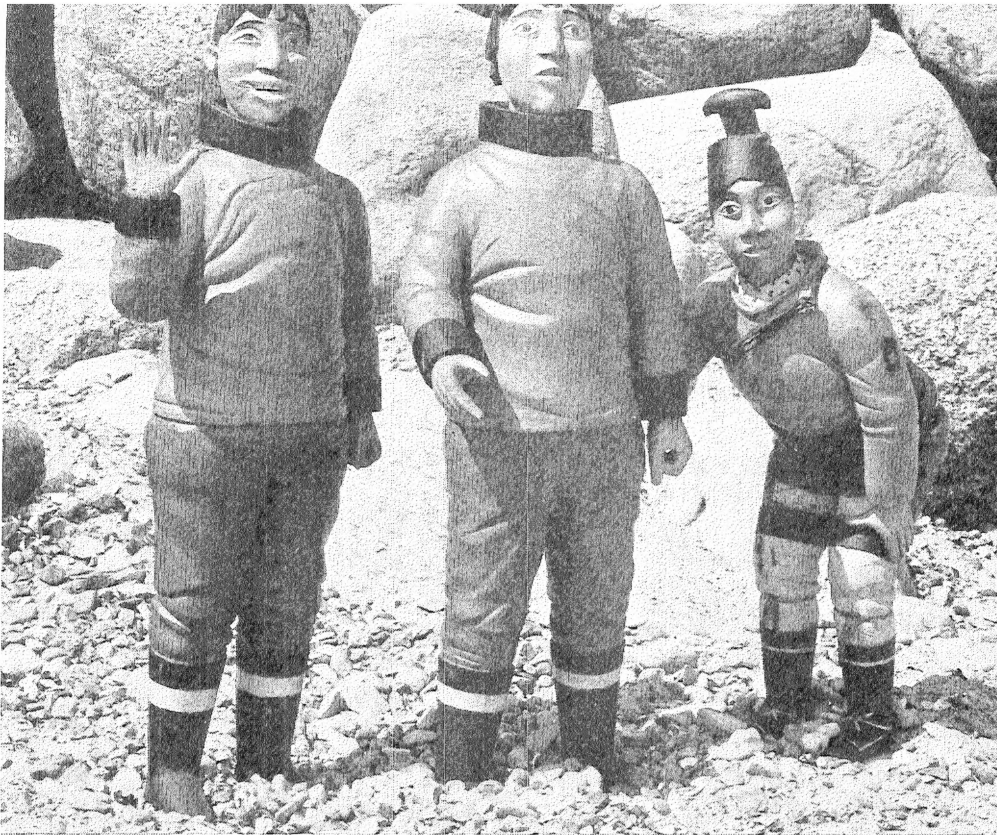
Spækket af de dyr Ujuānāt fældede blev solgt til handelen, derimod aldrig skindene, og da konen var en dygtig garver og syerske, var de meget velklædte. Ilivilik var det sydligste sted, hvor hundeslæde blev brugt. Ujuānāt indførte det for at kunne bringe storvildtet op over den høje isfod, og med hundeslæde var det nemt for ham at foretage handels- og forsyningsrejser til *Itivdlek*, som var det nærmeste handelssted.

Disse langvarige fangstrejser fandt sted inden for skoleåret, og Ujuānāt måtte tage sig af børnenes undervisning og gudstjenesterne om søndagen. Han læste op af trykte prækener og ritualer og sang salmer med sin familie, alt i overensstemmelse med de gældende regler for missionsarbejdet i Grønland. For dette arbejde fik han 12 kr. hver sæson, og han plejede at more sig over, at han hjalp sin egen familie og fik penge for det af staten — en tankegang, som han ikke forstod.

Et par gange under udøvelsen af sit farlige håndværk, storvildtjagten, blev Ujuānāt angrebet af de rustødfarvede hanhvalrosser, som var de mest glubske af alle fangst dyr næst efter sortsidesælerne. Men her hjalp den gamle iagttagelse, at hvalrosser ikke tålte at blive rørt ved knurhårene, og med en lynsnar bevægelse kom han den aggressive hvalros i forkøbet, så den forstyrret af berøringen væltede baglæns uden at gøre ham fortræd. En anden gang undslap han takket være sin hurtighed til at undvige, men fik et alvorligt skub af hvalrossen der strejfede ham.

Disse indbringende ophold i Ilivilik blev Ujuānāt nødt til at opgive. En heksejagtstemning opstod i Kangāmiut hos mændene, som fortolkede fangst dyrenes gradvise forsvinden med Ujuānāts ødelæggende virksomhed. Dette kom til at betyde en mærkbar økonomisk nedgang for ham, som i Ilivilik også drev storstilet rævejagt med fælder.

Herefter jagede han fra Kangāmiut, men opdagede snart, at det gav



Tre figurer fra en serie på ti, hver ca. 50 cm høje. Kreutzmann afbildede personer, han kendte, og formåede med stor kunst at gengive den enkeltes særpræg. Handels- og Søfartsmuseet. Fot. Holger Knudsen.

Three figures from a set of ten. Height about 50 cm. Kreutzmann carved people he knew and captured their individuality.

for lidt udbytte. Så begyndte han at drive laksefiskeri i *Kangerdluarssúnguak*, og det udviklede sig snart til at blive endnu mere indbringende end fangsten, da den var bedst. Det årlige fiskeri varierede fra 60 til 100 tønder saltfisk og bjerge af den lækre tørfisk. Her var det, at Knud Rasmussen opsøgte ham 1904 for at blive belært i kajakroningens ædle kunst. Og morsommere elev havde Ujuånât aldrig haft. Det morede ham hos Knud at opdage den samme ungdommelige kådhed, han selv havde haft så rigeligt af. Knud kæntrede flere gange udelukkende på grund af sin uforsigtighed og gå-på-mod, men så kravlede han ud af sin

kajak og svømmede i land. Store svømmere var grønlænderne ikke, fordi det kolde vand var for farligt at svømme i.

Knud gav sin begejstrede beskrivelse af Ujuānāt overskriften „Storfangeren Ojuvainath“. Heri sagde han bl.a.:

„Ojuvainath var 40 år, men så ud som en mand på knapt 30. Han var dansk-grønlandsk blanding, middelhøj og ualmindelig harmonisk bygget. Hans ansigtstræk var ikke stærkt markerede, men fine; et sort, kruset hår faldt ned over en høj, hvælvet pande; øjnene var brune og spillende, næsen skarp, næsten lige, og den energiske mund var halvt dækket af et tætklippet, rød-blond fuldskæg. Hans gang var spænstig, holdningen statelig. Han var stærk og forstod at benytte sig deraf; hans tanker var klare, og han gav dem altid udtryk i et elegant grønlandsk. Mod havde han i overflod og lagde heller ikke skjul derpå. Sine landsmænd var han overlegen i alt, hvad der vedrørte kajakfangst, og han var sig sin position bevidst. Han førte sig med en værdighed, der ellers er grønlænderen ganske fremmed, og man mærkede uvilkårligt, at ingen af hans landsmænd godvilligt turde gå ham imod i noget, og hvor han bød, fulgte øjeblikkelig handling.“

Ved en voldsom stormkatastrofe, der d. 24. februar 1908 ramte Kangāmiut og dræbte seks gode fangere, gjorde seks koner til enker og 21 børn forældreløse, overgik Ujuānāt endnu engang andre mænd ved sin dygtighed og ved sit mod, idet han reddede to mænd fra den visse død med fare for sit liv.

Af hans børn lignede den ældste søn Jens ham mest. Han kunne alt inden for kajakfaget „inden han stod for præsten“, men han havde lyst til at studere. I de 80 år seminariet i Godthåb havde bestået var der ingen elev der fik så gode karakterer som Jens, og naturligvis blev han sendt til Danmark for videre uddannelse, men i Danmark fik han tu-

→

Tre andre figurer fra serien på ti. Den gifte kvinde, der karakteriseres ved blå bånd om hårtoppen, bærer sit barn i den såkaldte amaut, en speciel anorak med en udposning på ryggen. Handels- og Søfartsmuseet. Fot. Holger Knudsen.

Three other figures from the same set of ten. The married woman, distinguished by her hair-top tied with a blue ribbon, wears a parka, the so-called amaut, the hood of which is arranged for carrying babies.



berkulose og kom året derefter hjem blot for at dø i familiens skød. Det var et stort slag for den 63 år gamle Ujuānât, som havde været stærkt knyttet til denne søn, hans første. Familien var gæster hos mine forældre i Sukkertoppen, da Jens skulle til Danmark. Moderen og hans søskende græd, da Jens sagde dem farvel, Ujuānât var rolig og fattet, lod sig ikke mærke med, hvad han følte, men da Jens var taget afsted, lukkede han døren til sin stue og lagde sig på briksen.

Jeg beundrede Ujuānât fra den første tid jeg lærte ham at kende. Da var han midaldrende og ikke længere storvildtjæger. Al voldsomhed havde forladt ham, han var en meget pæn og venlig mand. Jeg følte mig straks stærkt draget af hans personlighed. Kajakken havde han næsten helt lagt på hylden. Den tur, han lokkede mig med for at besøge ham i Kangâmiut, gik til *Ungussivik*, hans tidligere fangstplads ved munden af Sdr. Strømfjord, med hele familien, blev uforglemmelig for mig. Jeg sad ved siden af ham ved roret, medens båden for en svag nordenbrise gled lydløst frem, og lyttede til hans og Bolátâraks fortællinger om deres oplevelser på rejserne til de steder, han pegede ud for mig. Jeg var 16, og det gjorde stærkt indtryk på mig at blive ven med den store erfarne mand. Bolátârak viste sig at være en meget munter kone, som under megen latter fortalte om de ting, de havde gjort forkert eller som de ærgrede sig over dengang.

Ujuānât havde allerede som ung været en dygtig håndværksmand og var nu beskæftiget med at lave træfigurer. Han delte thuleeskimoernes glæde over det flydetræ, der nåede vore træfattige kyster, ført dertil af strømmen, en glæde, som fik enkelte fædre til at kalde deres sønner „K'issúnguak“ (det kærkomne lille stykke træ). Knud Rasmussen fremhævede hans glæde over sine børn, fortalte, at han sagde først „børnene“ og bagefter tilføjede „og min kone“. Denne kærlighed til børnene gav stødet til den kunst, han blev mester i. Han lavede trædukker til dem, og da glæden over de ting, han havde lavet, var stor hos de mennesker der så dem, følte han sig tilskyndet til at fortsætte.

„Med alderen træder fortiden ligesom tydeligere frem i ens tanker“, sagde han til mig, „de mange usædvanlige mennesker, jeg har beundret og holdt af, blev levende for mig, så jeg begyndte at prøve at fremstille deres skikkelser af træ.“

Ujuānât døde 16. febr. 1940, godt 77 år gammel. Han overlevede Bolátârak med 9 år. Knud Rasmussen ville have beundret ham endnu mere, hvis han kunne se ham som gammel, for han var stadig rank og

så stolt ud, og endnu flere agtede hvad han sagde, for han var fuld af erfaring og livsvisdom. Han havde mistet meget i livet, overlevet de fleste, han havde holdt af, men han havde fundet fred med sig selv og lyste af ophøjet ro og godhed. Han havde gjort voldsomt oprør som ung, når noget bød ham trods, men nu var han blevet en pryd for sin by, Kangâmiut, hvor heksejagtstemningen for længst havde lagt sig og vejet pladsen for befolkningens beundring af den mand, som i levende live var blevet en sagnfigur.

Jeg har støttet mig til to skrevne beretninger, nemlig Carl Janssen: „En grønlandspræsts optegnelser 1844-49“, Gyldendal 1913 og Knud Rasmussens Mindeudgave 3. bind, „Under Nordenvindens Svøbe“, Gyldendal 1934. Men de fleste oplysninger har jeg fået af Ujuānāts to døtre, Amalie og Måliårak. Jeg vil gerne rette en hjertelig tak til de to og til museumsleder Jens Kreutzmann, Godthåb, der på bånd har optaget sine egne og Måliåraks oplysninger og stillet dem så beredvilligt til min rådighed.

UJUĀNĀT, HUNTER AND WOODCARVER (1862-1940)

Summary

In the Greenland Exhibition held in Copenhagen in 1932 there were a number of very fine hand-carved, painted wooden figures of Greenlanders. They were made by a Greenlander, Johannes Kreutzmann. Those figures, sixteen in all, belonged to the Danish Maritime Museum. Hans Lyngé, author and sculptor, of Godthaab, Greenland tells in his article about the man who made them, to a large extent based on interviews with his family.

Kreutzmann was the grandson of J. F. Kreutzmann (born 1787), who was the manager of the Danish settlement Sukkertoppen in Greenland, and married a native girl, Arnâjāk. Their eleven children were brought up as Greenlanders and followed the customs of the country. A son, Atarāk (Jens), also married a Greenlander, Utokak, by whom he had six children. One of them was Ujuānāt (baptized Aron Klaudius Sivert Sommer John Johannes Kreutzmann), born in 1862 and the carver of the figures mentioned above.

At an early age Ujuānāt was a skilled hunter and kayaker. He was only thirteen when he harpooned his first seal and within two years he had caught enough seals to cover a *umiak* or women's boat with their skins. He made hunting forays after reindeer far from his home, and harpooned beluga and walrus from his kayak. By this time he was able to support a family and married early, though his wife died shortly afterwards. Her death was a great sorrow to him, but he married again, this time to Bolâtårak (little Bolette) Petrussen, and they had numerous children. For many years he hunted in the neighbourhood of Ilivilik, to the north of Søndre Strømfjord. When, much to the inhabitants' anger, game began to

disappear from that part of the country, he turned instead to salmon fishing. He also taught his children their lessons and held Sunday services for his family, reading sermons and singing hymns with them. They lived in Kangâmiut.

As he got older he gave up hunting and began to carve wooden figures. As material he used driftwood found on the shore. He had been used to making wooden dolls for his children, which were admired by all who saw them, and he went on to carve small figures of some of the interesting people he had met and known in the course of his long life.

He died in 1940, at the age of 77. In his younger days he had been a hard man, a bit of a rebel, but the years brought wisdom and experience and in spite of all his misfortunes he kept his sense of humour and found peace at last.

DANSK SØFARTSHISTORIE FRA ET NUMISNAUTISK SYNSPUNKT

Af

WOLF MUELLER-REICHAU

På Handels- og Søfartsmuseets særudstilling „Maritime Hobbies“ 1975 vistes en del danske og udenlandske mønter, medaljer og pengesedler med skibsmotiver. Blandt museumsgæsterne var en tysk mønthistoriker, der lod sig inspirere af udstillingen til ud fra egne studier at skrive den følgende artikel. Han har i flere år udgivet det numisnautiske tidsskrift „Flaschenpost“ og har forfattet en håndbog i dette emne. Numisnautik definerer han som en særlig gren af den maritime historieforskning bestående af samling, beskrivelse, tydning og ordning af mønter og medaljer med maritime motiver.

I ALVERDENS søfartsmuseer samles og udstilles originale ting vedrørende skibe, skibsbygning og skibsudrustning. Men ud over disse er der talrige andre genstande, specielt af kunstnerisk og kunsthistorisk art, der giver oplysninger om maritime emner. I tidens løb har man malet billeder, bygget modeller og skrevet bøger for at belyse historiske facts og på den måde videregive dem til efterverdenen. På samme måde er der fra antikens dage indtil nu blevet præget mønter og medaljer, som i det hårde metal har forevigt hændelser inden for søfartshistorien. Disse i lang tid oversete maritime vidnesbyrd er i vore dage mere og mere kommet i søgelyset. Mange søfartsmuseer, f.eks. de i Greenwich og Haifa, har indrettet mønt- og medaljekabinetter, og talrige møntsamlere verden over har kastet sig over *numisnautikken* som et attraktivt emne for samlervirksomhed.

Da jeg fornylig tog mig for at gøre status over vor viden på dette felt i min bog „Naves in nummis. Handbuch der Numisnautik“ (privattryk, Laboe 1974), blev jeg noget overrasket, da det viste sig, at der tilkom Danmark et helt kapitel i bogen. Som sammenligning kan jeg nævne, at en søfarende nation som Norge så sent som i 1975 for første gang i sin mønthistorie udsendte en mønt med et maritimt motiv, nemlig 5-kronen i anledning af 150 års jubilæet for udvandringen til USA under Cleng Peerson på „Restaurationen“, mens der fra dansk område

foreligger mere end 40 forskellige møntprægninger med relation til søfart (jfr. listen sidst i denne artikel). Det er om disse mønter, jeg her skal fortælle.

Først må jeg dog forudskikke en kort bemærkning om medaljer. Der findes talrige sådanne slået i anledning af begivenheder inden for dansk maritimhistorie, f.eks. over Niels Juel og slaget i Køge Bugt, over kurfyrstinde Anna Sophie af Sachsens rejse til København, over fabrikmester Henrik Gerner (jfr. museets årbog 1974, 125) o.fl. Da jeg ikke er ekspert i dansk historie, må jeg lade alle disse medaljer ligge og overlade beskrivelsen af dem til danske kolleger. Derimod kan jeg forsøge at bringe de foreliggende mønter (d.v.s. betalingsmidler) i forbindelse med den danske historie, så vidt jeg er fortrolig med den.

De ældste kendte eksempler på skibsmønter fra dansk område stammer fra Hedeby, den gamle handelsplads ved Slien, omsluttet af Dannevirkes halvkredsvold. Selv om det er usikkert, om de bevarede mønter, som for største delen er fundet i Birka i Sverige, stammer fra Hedeby danske tid, skal de omtales her. Der findes to grundtyper for disse denarer, som blev præget i Hedeby formentlig med den frisiske Dorestad-denaar som forbillede.



Fig. 1. Denarer fra Hedeby (800–900-årene), med afbildninger af langskibe fra vikingetiden.

Denarii from Hedeby on the Schlei, 9–10th century, depicting Viking longships.

Den første type (fig. 1) viser samtidige afbildninger af vikingernes langskibe, således som vi kender dem fra arkæologiske fund. Tegningerne på disse denarer spænder lige fra den rå skitse til den nøjagtigt tegnede fremstilling. Man ser den lange, lige køl og de svungne stævne, ligesom skrogets klinkbygning er antydnet.

Den anden type (fig. 2) forestiller koggen, således som den blev brugt af friserne på deres handelsfarter til Østersøen, med flad bund og stejle, lige stævne, forgængerer for hansestædernes fartøjer.

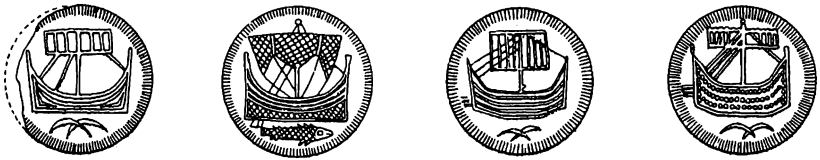


Fig. 2. Denarer fra Hedeby (800–900-årene), med afbildninger af frisiske kogger.
Denarii from Hedeby, 9–10th century, depicting Frisian cogs.

Hedeby-denarerne giver således samtidige illustrationer af de forskellige fartøjstyper som befo'r de danske farvande i 800–900-årene. Mærkeligt nok skulle der forløbe over 600 år, før Danmarks tilknytning til søfarten atter skulle give sig udtryk i maritim møntprægning. Det skete, da Danmark kom med i kolonitidens verdensomspændende søfart. 1616 grundlagdes det Danske Ostindiske Kompagni, som erhvervede besiddelsen Trankebar på Indiens sydøstkyst, og under Frederik III blev Danmark engageret i handelen på Vestindien. 1652 udgik det første skib til Vestindien, og 1653 fik det første, private vestindiske kompagni tilladelse til at bringe kolonialvarer fra bl.a. St. Christopher og Martinique til landet. I de følgende år kom der ofte tobaks- og sukkerladninger til København.



Fig. 3. Dobbeltdukater fra Frederik III's tid med fremstilling af orlogs- eller kompagniskibe. Dateret 1657, 1666 og 1667.

Double-ducats from the reign of Frederik III with pictures of warships or companyships. Dated 1657, 1666 and 1667.

Betydningen af denne handel gav sig udtryk i udmøntningen af en række dobbeltdukater (fig. 3), som Frederik III lod præge i tiden 1657–67. På dem symboliserer et stort, tremastet fartøj handelsvejen til Vestindien. Om skibet er anbragt ordet *tandem* (= endelig). Fra først

af var omskriften omkring afbildningen af skibet forbeholdt kongens titler, men fra omkring 1664 blev den ændret til hans valgsprog DOMINUS PROVIDEBIT (Gud er min forsorg). Den sidste dobbelt-dukater i rækken (1667) viser en ny skibsfremstilling, større og prægtigere i barokkens stil. Det er vanskeligt at afgøre, om disse skibe forestiller orlogs- eller kompagniskibe; de er tydeligt nok armerede med kanoner.

Under Christian V blev et nyt Vestindisk Kompagni oprettet. På basis af kgl. oktroj af 11. marts 1671 tog det St. Thomas og omliggende, ubeboede småøer i besiddelse. Da man kun kunne drive kolonier i Vestindien, hvis man havde mulighed for at få tilførsel af slaver fra Vestafrika, havde Danmark erhvervet støttepunkter på Guinea-kysten og byggede dér flere forter. Hovedfortet Christiansborg ligger stadig velbevaret i Ghanas hovedstad Accra. Det første slaveskib udlossede sin bedrøvelige last fra Dansk Guinea på St. Thomas i 1673. Kompagniet kaldtes nu det Vestindisk-guineiske Kompagni.

I den kommende tid satte denne udvikling sit præg på udmøntningen. I 1688 blev fortet Christiansborg for første gang afbildet på 4-, 2- og 1-dukater.



Fig. 4. Dukater fra 1699 med afbildning af et slaveskib på reden ud for Christiansborg, Guldkysten.

Ducat from 1699 showing a slave ship in the roads of the main Danish fortress of Christiansborg on the Gold Coast.



Fig. 5. Fem-dukater 1704 med afbildning af et slaveskib og indskriften CHRISTIANSBORG

5-ducat, 1704, with a slave ship and the inscription CHRISTIANSBORG.

I sit sidste regeringsår, 1699, lod Christian V ligeledes præge en dukat med afbildning af et skib på reden ud for Christiansborg (fig. 4).

Frederik IV fortsatte med at udsende mønter med motiver fra kolonifarten. Ved siden af dukater med afbildning af Christiansborg uden skib kom i 1701 en dukat med et skib på reden ud for fortet og i 1704 en femdukats med et skib i rum sø (fig. 5). Navnet Christiansborg på mønten viser, at det drejer sig om et slaveskib.



Fig. 6. Dobbeldukat 1708 for det Dansk-Vestindiske Kompagni.

Double-ducate from 1708, minted for the Danish West India Company.

En dobbeldukat fra 1708 (fig. 6) viser for første gang indskriften SOC.IND.OCC. (Societas Indiæ Occidentalis), hvilket vil sige, at den var slået specielt for det vestindiske kompagni.



Fig. 7. XII skilling dansk 1740 FOR DE DANSK AMERIC. INSULER.

XII-shilling Danish, 1740, minted "for the Danish-American Islands".

Under Christian VI blev der i 1740 præget en officiel mønt FOR DE DANSK AMERIC. INSULER, en XII-skilling i sølv, visende et svært fartøj, formodentlig et kompagniskib (fig. 7).

Det vigtigste produkt fra Dansk Vestindien var sukkeret, som for den danske handel blev eksportartikel nr. 1. Betydningen af den fordelagtige kolonialhandel genspejles i mønterne fra Frederik V's tid.

1748 udsendes atter en XII-skilling med afbildningen af et fartøj, hvis flag og vimpler viser en anden stilling end den sædvanlige (fig. 8).

En anden nominal (dvs. mønt med pålydende værdi) i samme værdi og fra samme år (med kongemonogram i stedet for portræt på aversen) viser, at man atter var gået tilbage til den ellers brugelige flagstilling. I 1763 udsendtes en ny nominal med værdiangivelsen XXIII SKILL(ING) DANSKE AMERIKANSK M(ØNT) (fig. 8).



Fig. 8. Sølvmønter for Dansk Vestindien under Frederik V: XII skilling 1748 og XXIII skilling 1763.

Silvercoins for the Danish West Indies during the reign of Frederik V: XII-shilling, 1748, and XXIII-shilling, 1763.

Desuden lod Frederik V til brug i hjemlandet slå flere mønter af guld af forskellig herkomst. Fra Dansk Guinea fik man ikke blot slaver, men også guld (jfr. betegnelsen Guldkysten), og dukater fremstillet af dette guld viste igen et fartøj på reden ud for Christiansborg med omskriften FRA CHRISTIANSBORG, der tydeligt angiver, hvor guldet stammede fra (fig. 9 a). Enkle skibsdukater fra tiden 1753–56 slået af guld fra egen beholdning viste et fartøj uden speciel betegnelse (fig. 9 c). Og for første og eneste gang gav den asiatiske handel sig udtryk i udmøntningen, idet en dukat fra 1746 med afbildning af en antik pragtgalej bar indskriften



Fig. 9. Danske dukater fra Frederik V's tid slået i guld: a) fra Guinea (1746), b) fra Kina (1746) og c) af egen beholdning (1754).

Danish ducats from the reign of Frederik V, minted of gold: a) from Guinea, 1746, b) from China, 1746, and c) from own stock, 1754.

EX AURO SINICO (af kinesisk guld). På banneret læses KODAC (Kgl. dansk asiatisk Compagni) (fig. 9 b).

Christian VII indførte i Vestindien den nye nominal på VI skilling, således at serien med skibsmønter i 1767 bestod af VI-, XII- og XXIII-skillingen (fig. 10).



Fig. 10. XXIII-skilling (1767) i den sidste vestindiske møntserie med skillingsværdier.

XXIII-shilling, 1767, from the last Danish West Indian set of coins with shilling denominations.

I næsten et helt århundrede derefter anvendte man ikke længere skibsfremstillinger på vestindiske mønter. I 1849 blev den vestindiske valuta under Frederik VII omstillet fra dansk til amerikansk møntfod. De første år var omstemplede USA-mønter i omløb, men i 1859 blev der igen udsendt egne mønter i kolonien.



Fig. 11. 20-cent (1859) i den første vestindiske møntserie i dollarmøntfod.

20-cent, 1859, from the first Danish West Indian set in dollar denomination.

I denne nye møntserie fik nominalerne på 5- og 20-cents atter afbildninger af en skibstype (fig. 11), nemlig en bark fra samtiden, som sejlede så tæt op mod vinden, at flagene igen viste agterud (jfr. fig. 8).

I Christian IX's regeringstid fortsatte denne møntserie uændret, bortset fra at hans portræt kom på aversen.



Fig. 12. 50 francs/10 daler (1904) i handels-guldmøntserien for Vestindien under Christian IX.

50 francs/10 dollars, 1904, of the set of gold trade coins for the Danish West Indies during the reign of Christian IX.

I 1904 blev der desuden præget 20- og 50-francstykker (værdi henholdsvis 4 og 10 daler) som handelsguldmønt. På dem ser man en kvindelig figur sidde på en antik galej (fig. 12).

Foruden de her beskrevne mønter, som hænger sammen med den danske kolonihistorie, må der nævnes andre prægninger.



Fig. 13. Erindringsdukat 1699 slået i anledning af anlægget af Nyholm flådestation.
Coin from 1699, minted on occasion of the establishment of the naval dockyard at Nyholm, Copenhagen.

I 1699 blev der præget en erindringsmønt i form af enkelte og dobbelte dukater (fig. 13). Da disse dukater blev udsendt netop på det tidspunkt, da Christian V døde, har man undertiden anset dem for at være præget til minde om ham. Den egentlige grund til deres fremkomst er imidlertid anlægget af orlogsværftet på Nyholm, som Christian V med rette var meget stolt over. Billedet viser under den latinske overskrift HAFNIA DANICÆ (Danmarks København) København set fra Nyholm over havneløbet. Prikkerne i forgrunden forestiller formodentlig duc d'Alberne i Flådens leje. På aversen er afbildet en mindestøtte i vandet

med indskriften NEC VI NEC METU (hverken for magtens skyld eller af frygt), som henviser til dette stykke befæstningsarbejde.

Til denne række her beskrevne danske mønter slutter sig en møntserie, som ganske vist ikke er præget i Danmark, men har forbindelse med dansk historie.



Fig. 14. Saksisk erindringsthaler („Sterbethaler“) 1717, slået i anledning af kurfyrstinde Anna Sophie af Sachsens død. Hun var født prinsesse af Danmark.

Saxonian commemoration coin, 1717, minted on occasion of the death of Princess Anna Sophia, married to the Elector Friedrich August of Saxony. She was born a princess of Denmark.

Kurfyrsten af Sachsen, Friedrich August, der regerede 1694–1733, var gift med den danske prinsesse Anna Sophia. Da hun døde i 1717, udsendte kurfyrsten erindringsmønter (dukater, thaler og dele af thaler) i denne anledning (fig. 14). Billedet af et skib, som løber ind i en havn (PORTUM INVENIT), blev i datiden ofte og gerne brugt som allegori over livets afslutning.

I 1680 havde fyrst Carl Wilhelm af Anhalt-Zerbst udsendt en erindringsmønt, en Reichsthaler, ved sin mor Sophia Augusta af Holsten-Gottorps død. Selv om hun ikke direkte var dansk prinsesse, stammede hun dog fra en sidelinje til kongehuset. Allegorien over døden udtrykkes her ved et skib, der sejler væk mod horisonten under devisen ALLES NACH GOTTES WILLEN (fig. 15).

Til slut skal nævnes nogle prægede tegn, som er blevet brugt som betalingsmidler, selv om de ikke er penge i egentlig betydning.

Fra St. Thomas' danske tid kendes et ottekantet metalmærke fra 1890,



Fig. 15. Reichsthaler 1680 fra Anhalt-Zerbst, slået i anledning af fyrstinde Sophia Augusta af Holsten-Gottorps død.

Reichsthaler from Anhalt-Zerbst, 1680, minted in commemoration of the death of Princess Sophia Augusta of Holstein-Gottorp.

betegnet RUSSELL BROS og med angivelsen 2 C MEX TOKEN, hvilket viser, at der er tale om mexikanske cents (fig. 16). Billedet af dampskibet (ældre type med rig) har givet anledning til den formodning, at det har været en færgemønt. Det er imidlertid ikke sådan. På mange øer i det karibiske område hvor mexikansk mønt i vid udstrækning optrådte som internationalt betalingsmiddel, udsendte handelsfirmaer deres egne firmamønter til brug ved indkøb i deres butikker. Også en række handlende på St. Thomas udgav egne firmamønter, deriblandt Russell Brothers fra hvem der kendes flere mønter i forskellige værdier og udformninger. Det er dog kun det her omtalte mærke, der har et



Fig. 16. 2 cent MEX TOKEN 1890 fra firmaet Russell Brothers på St. Thomas. Firmamønt.

2-cent Mex(ican) Token, issued in 1890 by the firm Russell Brothers, St. Thomas. Many merchant firms in the Caribbean area, where the Mexican dollar was used as international currency, had private tokens for use in their own shops.

billede af et fartøj (jfr. Lincoln W. Higgie: *The Colonial Coinage of the U.S. Virgin Islands*, Racine (Wisc.) 1962).

En slags værdimærker, som øjensynlig kun træffes i Danmark, er de såkaldte buspoletter.

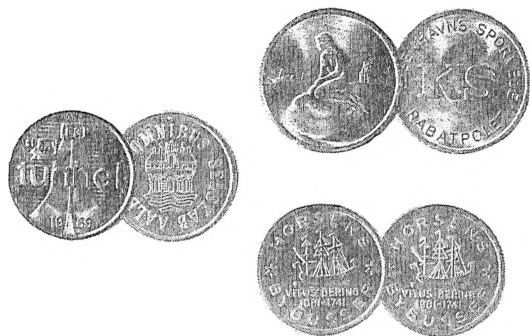


Fig. 17. Sporvogns- og buspoletter fra København (foroven), Ålborg (t.v.) og Horsens (forneden).

Tram and bus tokens from Copenhagen (top right) with the little mermaid, Ålborg (left) with the Limfjord Tunnel, and Horsens (bottom right) with the explorer Vitus Bering's ship.

Numisnautiske poletter af den art kender jeg fra København, Ålborg og Horsens (fig. 17). **KØBENHAVNS SPORVEJE — RABAT-POLET** viser den berømte figur af den lille havfrue ved Langelinie med et moderne skib og mastekranen på Nyholm i baggrunden. Københavns kommune har lejlighedsvis uddelt denne polet i guld som udmærkelsestegn; den sikrede indehaveren fri transport i sporvogne og busser. I vore dage giver denne gyldne polet imidlertid ikke længere gratis befordring for livstid. — **AALBORG OMNIBUS SELSKAB** har udgivet to forskellige poletter. Den ene viser Nørresundbys byvåben med en robåd under måne og stjerne, mens den anden snarest må opfattes som en erindringspolet fra 1969, da Limfjordstunnelen blev åbnet (Europavej 3). Den viser foruden en grafisk fremstilling af tunnelen et fragtskib, der sejler hen over den. — **HORSENS BYBUSSER** mindes på sin polet byens store søfartssøn: under fremstillingen af et 1700-tals sejlskib læses indskriften **VITUS BERING 1681-1741**.

Typisk for Danmark er en anden slags værdimærke, nemlig spillemærker, udgivet af forskellige firmaer i værdierne 25 øre og 1 kr. og beregnet til spilleautomater („énarmede tyveknægte“). I hvert fald ét af

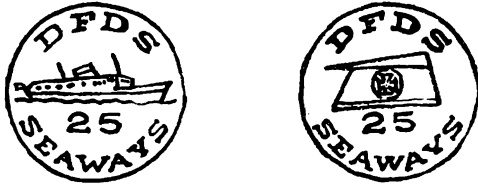


Fig. 18. Spillemærke og betalingsmiddel ombord på DFDS SEAWAYS' passagerskibe på Middelhavet i italiensk valuta (25-lire).

Token in Italian currency (25-lire), used on board the DFDS SEAWAYS' passenger ships in the Mediterranean service as counter for gambling machines and as ordinary payment.

disse har maritime motiver: skib og skorstensmærke. Om dette kan fortælles: med tilladelse fra det danske justitsministerium er der blevet opstillet spilleautomater ombord på DFDS's passagerskibe i Middelhavs-fart „Dana Corona“ og „Dana Sirena“, hvad der ikke er tilladt for passagerskibe i danske farvande. Valutafoden ombord er italiensk, men da Italien, som alle turister véd, har en enorm mangel på skillemønt, har rederiet DFDS SEAWAYS ladet præge mærker med talangivelserne 25 og 100 og i format som danske mønter. Disse mærker optræder af praktiske grunde også som erstatning for almindelig småmønt (25- og 100-lire stykker) ombord (fig. 18).



Fig. 19. Islandsk 10 kronur fra jubilæumsåret 1930: 1000-året for Altinget i Island.

Icelandic 10-kronur piece from a set of coins, 1930, commemorating the 1000th anniversary of the Althing.

Vort overblik over danske mønter skal ikke afsluttes, før vi har kastet et kort blik på Island, som indtil 1944 var i personalunion med Danmark.

Fra denne tid stammer en serie erindringsmønter i anledning af Altingets 1000 års jubilæum 1930. 10-kronen i denne serie er prydet med et lille vikingskib på soklen under landets våben (fig. 19).

I nyeste tid (1974) udkom en serie i anledning af 1100-året for nordboernes bosættelse i Island. Guldmønten i værdien 10.000 kr. forestiller landnamsmanden Ingolf Arnarson, som i år 874 fra sit skib kaster højsædestøtterne i havet i den hensigt at bosætte sig der, hvor de driver i land (fig. 20).

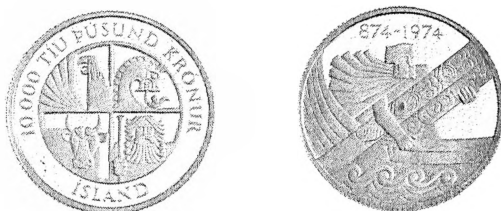


Fig. 20. Islandsk 10.000 kronur, guldmønt fra jubilæumsåret 1974: 1100-året for Islands bebyggelse.

Icelandic 10.000-kronur gold coin, minted in 1974 on occasion of the 1100th anniversary of the colonisation of Iceland.

Dermed afslutter vi det numisnautiske blik på danske mønter. Vi har set, at fremstillingerne af et skib på mønter næsten altid har en bestemt baggrund, hvad der forøvrigt gælder for de fleste landes mønter.

I historisk sammenhæng må tilføjes, at man ikke helt kan afvise, at danske skibsdukater kan have været forbilledet, da kurfyrst Friedrich Wilhelm I af Brandenburg i 1682 udgav sine første dukater, slået af guld fra Guinea. Brandenburg var som bekendt på den tid engageret i Vestafrika. Det brandenburgske fort Gross-Friedrichsburg lå ikke langt fra Christiansborg, og i 1685 afsluttede Brandenburg en traktat med Danmark, ifølge hvilken der blev givet tilladelse til at anlægge en brandenburgsk koloni på St. Thomas under dansk overhøjhed. Dukater af Guinea-guld blev slået i Brandenburg fra 1682 til 1696.

KATALOG

over mønter, der har relation til dansk historie (efter forfatterens nævnte bog „Naves in nummis“). En stjerne (*) henviser til afbildningerne i artiklen.

Hedeby

- * 1 Forskellige denarer 800-900-årene
(vikingskibe)
- * 2 Forskellige denarer 800-900-årene
(frisiske skibe)

Danmark

Frederik III (1648-70)

- 1 4-dukat 1657, 58, 64
- 2 3-dukat 1666, 67
(sejlskib)
- * 3 2-dukat 1657-63
(sejlskib, kongetitel)
- * 4 2-dukat 1664-66
(sejlskib, devise)
- * 5 2-dukat 1667
(forandret skibsfremstilling)

Christian V (1670-99)

- * 6 dukat 1699
- 7 2-dukat 1699
(Christiansborg red)
- * 8 dukat (1699)
- 9 2-dukat (1699)
(Københavns havn set fra Nyholm)

Frederik IV (1699-1730)

- 10 dukat 1701
(Christiansborg red)
- * 11 5-dukat 1704
(skib; „Christiansborg“)
- * 12 2-dukat 1708
(skib; Soc.Ind.Occ.)

Frederik V (1746-66)

- * 13 dukat 1746
- 14 2-dukat 1746
(antik pragtgalej)

- * 15 dukat 1746
- 16 2-dukat 1746
(Christiansborg red)
- * 17 dukat 1753, 54, 56
- 18 2-dukat 1753
(sejlskib)

Dansk Vestindien

Christian VI (1730-46)

- * 1 XII-skillig 1740
(skib i søen)

Frederik V (1746-66)

- * 2 XII-skillig 1748
(skib — portræt)
- 3 XII-skillig 1748
(skib — monogram)
- 4 XII-skillig 1757-65
- * 5 XXIII-skillig 1763-65
(skib — Americansk M)

Christian VII (1766-1808)

- 6 VI-skillig 1767
- 7 XII-skillig 1767
- * 8 XXIII-skillig 1766-67
(skib i søen)

Frederik VII (1848-63)

- 9 5-cents 1859
- * 10 20-cents 1859, 62
(bark)

Christian IX (1863-1906)

- 11 5-cents 1878, 79
- 12 20-cents 1878, 79
(bark)
- 13 4-daler/20 francs 1904, 05
- * 14 10-daler/50 francs 1904
(figur på antikt skib)

Alborg

- * 1 buspolet 1969
(Limfjordstunnelen, fragtskib)

- 2 buspolet
(Nørresundbys våben)

Horsens

- * 1 buspolet
(Vitus Berings skib)

København

- * 1 sporvejspolet (4 varianter)
(lille havfrue)

St. Thomas

- * 1 2 cents Mex-Token
(dampskib med rig)

DFDS Seaways

Spillemærker/skillemønt ombord på Middelhavsskibe

- * 1 25 (-lire) (1971)
2 100 (-lire) (1971)
(motorskib — DFDS' skorstensmærke)

Island

- * 1 10-kronur 1930
(lille vikingeskib)
* 2 10.000-kronur 1974
(viking ombord på skib)

Sachsen

Friedrich August I (1694-1733)

- 1 dukat 1717
* 2 thaler 1717
3 2/3-thaler 1717
4 1/3-thaler 1717
5 1/6-thaler 1717
6 groschen 1717
(skib ud for havn)

Anhalt-Zerbst

Carl Wilhelm (1667-1718)

- * 1 reichsthaler 1680
(skib sejler uden om klippe)

En tak rettes til museumsinspektør Jørgen Steen Jensen, Den kgl. Mønt- og Medaillesamling, Nationalmuseet, for venlig bistand med billedstof.

Forfatteren vil gerne i kontakt med interesserede læsere. Adresse: Schulstrasse 1, D-2304 Laboe, Tyskland.

Oversat af Henning Henningsen.

A NUMISNAUTICAL VIEW OF DANISH MARITIME HISTORY

Summary

Numisnautics may be defined as that particular branch of maritime history which is concerned with the collection, description, interpretation and arrangement of coins and medals with maritime motifs. From ancient times up to the present day a considerable number of such coins and medals have been issued and are to be seen in many maritime museums. The museums in Greenwich and Haifa, for example, have special displays of coins and many collectors all over the world specialize in the interesting field of numisnautics.

In my book on the subject (Wolf Mueller-Reichau: *Naves in nummis, Handbuch der Numisnautik, Privatdruck, Laboe 1974*) I had to devote a whole chapter to Denmark which has minted over forty different coins and medals with maritime motifs (see catalogue). Oddly enough, Norway—a seafaring nation if ever there was one—did not issue a coin depicting a ship until 1975, when the five kroner piece was minted to commemorate the 150th anniversary of the first Norwegian emigrants to America.

Only coins are dealt with in this article. There are countless examples of Danish medals—just how many it is impossible to say—whereas coins can be very exactly accounted for.

The earliest examples of Danish coins depicting ships are from the ancient trading centre of Hedeby on the Schlei. Two different types of denarius from the 9–10th century depict the Viking longship familiar to us from archaeological finds, as well as the cog used by the Frisians in their trade with Baltic ports.

Not until 600 years later were maritime motifs again used on Danish coins, that is when Denmark was a colonial power. From the reign of Frederik III, in 1657, we have coins with ships on them, most of them double ducats. It was at this time that trade with the West Indies commenced and the fort of Christiansborg was built on the Gold Coast to facilitate the shipment of slaves to the West Indies. Christiansborg, with a slave ship in the roads, was depicted on ducats and double ducats under the reign of Christian V and Frederik IV. A double ducat from 1708 bearing the inscription SOC.IND.OCC. (*Societas Indiae Occidentalis*) refers to the West India Company.

Silver coins for the West Indies were also minted during the reigns of Christian VI, Frederik V and Christian VII. All these, to the value of VI, XII and XXIII shillings, depict an armed merchantman.

Another type of vessel occurs on the West Indian 5 and 20 cent pieces minted during the reigns of Frederik VII and Christian IX, namely a barque of the time. The gold trade coins, too, to the value of 20 francs/4 dollars and 50 francs/10 dollars, issued under Christian IX, bore a maritime motif—an allegorical figure seated upon an antique galley.

Incidentally a state galley of antiquity appears earlier on a coin of Frederik V, a 1746 ducat with the inscription EX AURO SINICO (of Chinese gold).

Only one Danish coin with a maritime motif has no connection with our colonial history. This is a double gold ducat of 1699 showing a view of Copenhagen (Hafnia Daniae = Denmark's Copenhagen), minted to commemorate the establishment of the naval dockyard at Nyholm.

No Danish coins depicting ships have been issued in modern times though mention should be made of pieces which have been used as a form of payment even though they cannot be called money in the real sense of the term.

An octagonal piece to the value of 2 c MEX TOKEN was issued in 1890 in St. Thomas in the West Indies by Russell Bros. This was a private coin, minted for use in the firm's own stores. The Mexican dollar served as international currency in the Caribbean area.

Among the tokens commonly used on buses and trams in Scandinavia several from Denmark have maritime motifs; one from Copenhagen shows the Little Mermaid; from Aalborg, we have one with the arms of Nørresundby and another showing the Limfjord Tunnel on Motorway E 3, opened in 1969; and finally, from Horsens, Vitus Bering's ship.

As Iceland was in personal union with Denmark until 1944 it is not out of place to mention two Icelandic coins which have Viking motifs. On a set of coins issued to commemorate the 1000th anniversary of the Althing in 1930 the ten kronur piece depicts a small Viking ship. A gold coin to the value of 10,000 kronur issued in 1974, 1100 years after the colonisation of Iceland, shows Ingolf Arnarson throwing overboard the pillars of his high seat and promising to settle wherever it was washed ashore, as we are told in the sagas.

Finally, two sets of coins which although not issued in Denmark relate to Danish history: in commemoration of the death of princesses of Denmark.

The Elector Friedrich August of Saxony (1694–1733) married Anna Sophia of Denmark. On her death he had made a set of coins (ducats, dollars and fractions of a dollar), on which a vessel entering a harbour (portum invenit) symbolises her death.

A similar coin was issued in Anhalt-Zerbst, in 1680, by Prince Carl Wilhelm, on the death of his mother, Sophia Augusta of Holstein-Gottorp. A ship sails towards the horizon under the inscription ALLES NACH GOTTES WILLEN (God's will be done).

The author of this article is the editor of a periodical on numisnautics, "Flaschenpost", and would like to hear from anyone interested in the subject. Please write to Schulstrasse 1, D-2304 Laboe, Germany.

EN REJSE TIL NØRRESUNDBY – OG VIDERE UD ...

Af

HANS TAGE JENSEN

Arbogen har flere gange bragt beskrivelser af rejser ombord på sejlskibe. Forfatteren, der tidligere var redaktør ved Ritzaus Bureau, giver her en skildring af sin rejse til det fjerne Østen som messedreng på et af Østasiatisk Kompagnis første motorskibe i 1923-24. Foruden om de rutinemæssige og de usædvanlige oplevelser undervejs fortæller han om dagliglivet ombord, om miljøet, om personerne og om den mangel på kontakt med den store verden, som langfarerne endnu dengang havde.

På en position i Atlanterhavet midtvejs mellem Labrador og Skotland i den sydligste del af Danmarksstrædet, nogenlunde på højde med Kap Farvel, har Det Østasiatiske Kompagnis første dieselmotorskib med navnet „Malaya“ fundet sin sidste ankerplads. Den 27. juni 1941 blev skibet torpederet – næsten på 20 års dagen for sin levetid. „Skib og 26 mand gået tabt“, telegraferede direktør H. Christiansen fra New York hjem til rederiet i det besatte Danmark.

De nærmere omstændigheder ved dette krigsforlis har hidtil været ukendte, bl.a. fordi Ø.K.s arkiver gik tabt ved schalburgtagen af Kompagniets hovedsæde i København d. 8. dec. 1944. Takket være senere fremkommet materiale, bl.a. fra en tysk publikation (Jürgen Rohwer: Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte 1939-1945, München 1968) er det nu muligt at give følgende oplysninger om skibets endeligt:

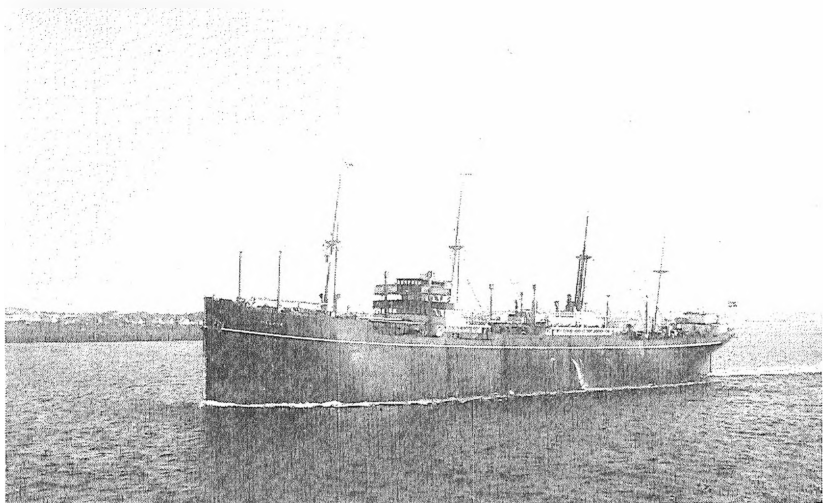
Indtil 2. verdenskrig var „Malaya“ i fart for Ø.K. på såvel ruterne på Østen som Australien og vestkysten af Nordamerika. Ved Danmarks besættelse den 9. april 1940 lå skibet under losning i den argentinske havneby Bahia Blanca, og herfra gik det via Australien til Glasgow i Storbritannien, hvor „Malaya“ kom under britisk flag, disponeret af Ø.K.s britiske søsterrederi United Baltic Corporation. Ved overgangen til britisk flag omdøbtes skibet til „Malaya II“, idet der allerede under britisk flag var et skib der hed „Malaya“, og for at undgå forvekslinger satte man derfor II på det danske „Malaya“. Skibet sattes i fart bl.a. på

Nordatlanten, og den 27. juni 1941 var det på rejse Halifax-Liverpool med en stykgodsladning, der bl.a. bestod af 500 tons dynamit. „Malaya II“ var medlem af konvoj HX 133, og tillige med det hollandske s/s „Maasdam“ blev det på positionen 59.56 N, 30.35 W torpederet af den tyske u-båd U 564. Ved torpederingen eksploderede dynamitten, og kun seks af den 49 mand store besætning blev reddet. „Malaya II“'s besætning bestod dels af danske, dels af udenlandske søfolk, og 26 danske statsborgere omkom ved forliset.

„Malaya“ hørte ikke til de „kendte“ skibe i Ø.K.s flåde og nævnes ikke blandt de mange *H. N. Andersen* omtaler med stolthed i sine skrifter. Men det har år efter år udført sine sejlads i kompagniets tjeneste, bragt cement, maskiner og stykgods ud til Østen og hjemført kopra, soyabønner, ris og andre produkter til videreforarbejdning på kompagniets fabrikker til olie- og foderkager.

Mit kendskab til „Malaya“ er mere end et halvt århundred gammelt og stammer fra september 1923 til marts 1924, da jeg var forhyret som messedreng på skibets vistnok anden rejse til det fjerne Østen. Det blev for en ung student en oplevelse, som endnu står klart i erindringen, selv om denne kun er en mådelig registrator. Hændelser, som „bestemt aldrig vil gå af minde“, fortøner sig i det dunkle, mens på den anden side uvæsentlige små personlige episoder flimrer frem i et kalejdoskopisk virvar, når et samlet billede ønskes reproduceret af, hvad en messedreng dengang oplevede under sejlads på de store have, og hvorledes forholdene var ombord – som tilværelsen formede sig set fra drengenes lukaf. En ting står tydeligt for mig, at det, som for mig blev oplevelsen, det var for mine fæller ombord blot rutinen, dagligdagens prosaiske og monotone arbejde som sømænd med den opgave at bringe skib og ladning så sikkert og hurtigt som muligt frem til bestemmelsesstedet. Dengang så næppe nogen ombord deres arbejde som et led i en kæde af vekselvirkning på verdensbasis mellem handel, industri og skibsfart til fremme af erhverslivet verden over og dermed bedring af menneskets kår – *H. N. Andersens* store tanke.

„Malaya“ var blandt de 21 dieselmotorskibe, som *H. N. Andersen* allerede i 1915 midt under 1. verdenskrig kontraherede hos *Burmeister & Wain* efter de gode erfaringer, kompagniet havde høstet med de to første



M/S „Malaya“ af København (A/S Det Østasiatiske Kompagni), bygget på B&W 1921. Forfatteren skildrer i artiklen en rejse til Østen ombord på dette skib 1923–1924. Samtidigt foto.

M.S. "Malaya" of Copenhagen (Danish East-Asiatic Co.) built in 1921 by Burmeister & Wain, Copenhagen; 6824 gross tons.

skibe af denne revolutionerende type, „Selandia“ fra 1912 og søsterskibet „Siam“. Med denne ordre gik Ø.K. for hele flådens vedkommende over til dieseldrift, og indtil 1919 var der leveret seks af disse skibe. Den 14. juli 1921 blev „Malaya“ overtaget for at indgå i kompagniets oversøiske fart. Skibet var på 12,500 tons dw, og to dieselmotorer udviklede ca. 4500 HK for en fart på omkring 12 knob lastet. Skibet var forsynet med seks luger til lastrummene, 20 elektriske spil med tilhørende bomme, hvoraf den største kunne løfte ca. 30 tons. Længden var 445 fod, bredden 60 fod og dybtgåendet 39 fod. I styrehuset var foruden officersaptering indrettet salon og kahytter til 12 passagerer.

„Malaya“ var et smukt skib og med sine fire master med udstødningsrørene fra motorerne i 3. mast – *four pissi bamboo no smoke*, som kineserne kaldte det – ikke blot et nyt syn på havene, men også et skib så moderne og velindrettet, som det dengang var muligt, og et godt udtryk for hvad danske værfter og dansk skibsfart kunne præstere.

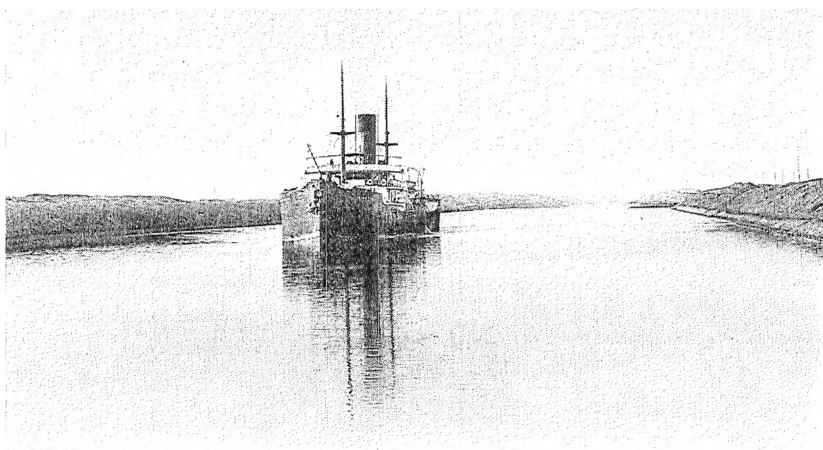
I 1923 følte jeg mig som en falleret student. Jeg kunne ingen vegne

komme med det medicinske studium; der var ved Københavns Universitet indskrevet ikke færre end 3660 studenter, hvoraf 614 kvinder, og det betragtedes som en kolossal overproduktion.

Udlængslen var dengang stor blandt ungdommen. I 1923 emigrerede 7611 personer til oversøiske lande. Nord- og Sydamerika, men også Australien og New Zealand lokkede. Det var også i de år det eventyrlige vinkede, især fra det fjerne Østen, hvortil mange følte sig draget af de frasagn, der gik om tilværelsen på de store gummiplantager eller i de mægtige teaktræskove. Der var respekt og beundring omkring H. N. Andersen og den verdensomspændende virksomhed, han havde skabt. Han havde brug for energiske og viljefaste unge mennesker som bestyrere på de udstrakte gummiplantager og plantninger med kokospalmer på Malakkahalvøen, til udpegning, fældning og transport med elefant af de mægtige teaktræer i Siams urskov, eller til i det nordlige Kina og Manchuriet at foretage opkøb af soyabønner, jordnødder og andre olieholdige frø. Det var altså noget, som lokkede unge, og kompagniet havde i forståelse med landbrugsministeriet oprettet en skole for trope-skovbrug for dem, som ønskede at rejse ud. Kompagniet var også begyndt at udvinde tin på Malakkahalvøen, og foruden alt dette var der brug for danske skibsofficerer til at opretholde forbindelserne langs kysterne derude mellem kompagniets forskellige stationer.

Det var dengang heller ikke ualmindeligt, at mange unge foretog en enkelt rejse til søs for at få rejselængslen tilfredsstillet og orientere sig om chancerne ude. Det gav for mit vedkommende det negative resultat, at et par af min mors ungdomsvenner i Shanghai, kyndige folk på stedet, indtrængende rådede mig fra at forlade skibet, d.v.s. rømme, fordi de tydeligt så kommende vanskeligheder for at skabe sig en karriere efter deres mønster i det urolige Kina. Jeg husker, at en af grundene til deres bekymring var, at kineserne ikke blot nægtede at flytte sig for en bil – det havde de nu aldrig gjort, fordi de havde det håb, at deres onde ånd, som altid var i hælene på dem, kunne blive kørt ned – men de var også begyndt ikke at ville vige tilside for den hvide mand på fortovet! Man sagde, at den voksende mangel på respekt bl.a. skyldtes, at mange unge mænd blandt de hviderussiske emigranter, som fristede en kummerlig tilværelse, måtte ernære deres familier ved at køre rickshaw, og de unge piger blev prostituerede.

Da jeg på Gl. Hellerup Gymnasium læste med en søn af H. N. Andersens faktotum, Danielsen, var det ikke noget problem at få hyre på et



Dampskib under passering af Suez-kanalen. Ældre postkort.

Steamship passing the Suez Canal.

af Ø.K.s skibe, og en dag i september 1923 stillede jeg ombord på m/s „Malaya“ med min søfartsbog lydende på „En rejse til Nørresundby – og videre ud“.

Skibet lå i dok hos Burmeister & Wain, men var klar til at lægge ud samme aften. Min mor fulgte mig ombord, og hun har sikkert været rædselslagen over at se det kammer, jeg skulle dele med to kammerdrengene og en kabysdreng. Men jeg fik mig indrettet i en overkøje med et nydeligt, blomstret forhæng, så jeg kunne være mig selv, når jeg ønskede det, og jeg var ganske godt tilfreds trods de snævre forhold. Det må også tilføjes, at der blandt os fire drenge altid herskede det bedste kammeratskab, selvom jeg nok „handlede“ mig nogen fritid til, når skibet lå i havn. Foruden de fire køjer to og to over hinanden med tilsvarende fire meget smalle skabe var der en lille vaskekumme, et bord med fast bænk under to køjer samt en taburet, så når samtidig min lille skibskiste også skulle være der – de andre drenge havde ingen – var der ikke megen plads, og slet ingen ventilation ud over den vi kunne skabe ved at lukke et køje op og åbne døren ud til gangen med den stærke duft af olie fra maskinrummet og osen fra kabyssen.

Jeg var forhyret som messedreng og skulle servere i officersmessen,

en assistentmesse og en restaurationsmesse; denne blev dog aldrig brugt. Alle tre messer lå i maskinhusets bagbordsside med mit stirrids, d.v.s. serverings- og opvaskerum, mellem officers- og assistentmesse, så fulgte drengenes kammer og assistentkamre. I styrbordsside lå officerskamre, som blev passet af to kammerdrengene. I begge gange var der toilet og styrtebad samt rum til bådsmandens og tømrerens grej. Midtskibs foran maskintoppen og nedgangen til maskinen lå hovmesterens pantry og kabysen, hvor kokken og bageren residerede, assisteret af en koksmath, og der var et særligt rum til kabysdrengegens opvask. Proviantbeholdningen og fryserummet var anbragt under dæk i styrehuset med hovmesterens kahyt lige over, og det var ikke steder, hvor andre end han selv kom.

I styrehuset var der på hoveddækket salon og opholdsrum foruden lukaf for bl.a. to stewarder samt serverings- og opvaskerum. På dækket over var de 12 passagerkahytter, ovenover igen radiostation og bl.a. lukaf for telegrafisten, og endelig øverst bag broen og navigationsrummet kaptajnens kahytter.

Agterude var mandskabets lukafer med fire mand i hvert, messer for dækspersonalet og for maskinens folk. I alt var 41 påmønstret „Malaya“, og hertil kom på udrejsen 12 passagerer.

Det skarpe skel, som skibets indretning satte mellem de forskellige kategorier ombord, gik i høj grad igen i tilværelsens daglige forløb i den lille lukkede verden, „Malaya“ var. Enhver havde sin funktion og sit bestemte domæne og arbejdsområde – for mit vedkommende erindrings jeg kun en enkelt gang at have været inde i salonen og ligeledes kun en gang at have set mandskabslukaferne og messerne agterude. På broen og i maskinrummet havde jeg kun adgang hver eftermiddag, når jeg i al slags vejr skulle balancere en kaffebakke uden at spilde en dråbe op til styrmanden eller ned til maskinmesteren. Kaptajnens kahytter så jeg først et glimt af, da jeg efter skibets næste rejse gik ombord for at hilse på og vovede mig op til hans domæne, hvor jeg blev meget venligt modtaget – men da var jeg jo heller ikke mere blot en Messepeter!

Det var kun med tydelig undren og uvilje fra alle sider, man fandt sig i, at jeg ene af alle hittede på under varmen at tilbringe nætterne på badedækket indrullet i mit tæppe, nydende den relative kølighed fra skibets fart, stjernehimlen og den bedste søvn jeg nogensinde har fået.

Kaptajnen, 1. styrmand og 1. maskinmester havde deres måltider sammen med passagererne i salonen, men ellers holdt kaptajnen sig helt for sig selv. Fra underregionen blev han kun set een gang daglig, når

han kl. 12 kom ud for at tage solhøjden – og den stemte aldrig med styrmændenes, sagde man. Ellers var han kun på broen, når der var lods ombord. På dækket kom kaptajnen aldrig, og i mine mange måneder ombord oplevede jeg kun et eneste møde og en bemærkning fra ham. Mens skibet var i dok i Hamburg, skulle han i land, da jeg i det samme kom ud med en pøs snavset vand for at smide det ud over skibssiden. Idet han gik forbi, sagde han på syngende bornholmsk: „Aigta dag dræng, at du ikke kasta te luv!“

1. styrmand passede sine vagter som de andre styrmænd, men havde også regnskabsførelsen og lastens stuvning. Han sås heller ikke meget, men det er min erindring, at han var den udøvende myndighed ombord. Derimod var 1. maskinmesters væsentligste opgave efter min opfattelse at sidde korrekt påklædt i sin liggestol på hoveddækket lige foran sin kahyt og læse den ene bog efter den anden. Kun hver formiddag kl. 9 bevægede han sig gravitetisk ind på maskintoppen, trak sit lommeur frem og „tog puls“ på de to hovedmotorers stempelslag. Det må dog tilføjes, at disse to officerer kunne ses i samtale med passagererne, mens det for alle øvrige besætningsmedlemmers vedkommende kun kunne blive til udveksling af korte bemærkninger.

På „Malaya“ udfoldede den daglige rutine sig regelmæssigt med vagt om vagt, d.v.s. fire timers vagt for en styrmand, en rørgænger og en mand på dækket eller på udkig, en maskinmester ved manørebordet, et par assistenter og en smører nede i maskinen. En vagt gav fire timer fri, mens der iøvrigt dagen igennem blev skrabet og malet på alt opstående ombord, åbnet for lugerne til ventilation i lastrummene, splejset tovværk og stålwire til spillene, efterset og rengjort redningsbåde, skuret og spulet på dækket. En betydningsfuld mand forestod denne del af skibets drift. Det var bådsmænden, en ældre høj og knoglet nordmand med bistre øjne i et koparret og hæret ansigt. Han var fåmælt og ikke let at komme ind på livet af, men han havde myndighed, kunne få mandskabet til at makke ret. Det er mit indtryk, at han også kunne trøste og opmuntre, og jeg tror, de yngre officerer i det stille høstede gavn af hans store erfaring i alt, hvad der angik skib og sømandskab.

Rytmen på dækket blev kun brudt, når „Malaya“ lå ved kaj eller på red for at losse eller laste, så var der i hvert fald for styrmændenes vedkommende tale om døgn drift med at kontrollere, beregne og stuve ladingen. I maskinrummet var der altid travlhed med at smøre og regulere på maskiner og pumper, efterse spil og hjælpemotorer og nu og da

trække et stempel ud af en af hovedmotorerne for eftersyn og justering.

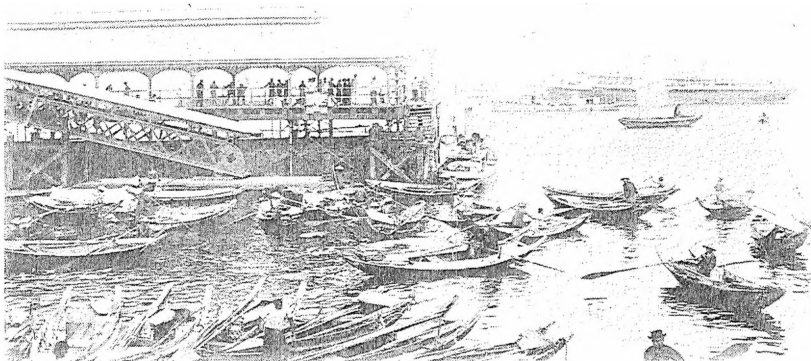
Radiotelegrafisten var estlænder og sås kun i messen til måltiderne, ellers opholdt han sig på radiostationen spillende violin. Den eneste, som virkelig kom hele skibet rundt, var elektrikeren, en lille mørkladen færing, som havde nok at se til med de elektriske installationer, ikke mindst vifterne under loftet i salonen, vistnok det eneste sted i skibet med denne luksus.

For kok og bager formede tilværelsen i kabyssen sig stort set som på tilsvarende arbejdspladser i land. Jeg erindrer ikke, at dårligt vejr på nogen måde havde indflydelse på deres arbejde, skønt vi flere gange undervejs måtte dække op i messerne med slingregrejer.

Messedrengens daglige rutine var den samme enten skibet lå i havn eller var i søen. Efter en lidt uheldig start med at blande snavset dokvand i Ø.K.s udmærkede eksportfløde til eftermiddagskaffen fandt jeg mig hurtigt tilrette og vandt mine messers fulde tillid, mest i officersmessen. Maskinassistenterne var ude første gang, meget unge, selvbevidste og krævende fyre. Hos de ældre officerer kunne jeg derimod uden nogen indblanding selv tilrettelægge servering, rengøring og efter bedste evne hygge om dem.

Dagen begyndte tidligt, og der skulle stå dækket morgenbord indtil alle havde forsynet sig. Så var der opvask, rengøring og derefter opdækning til middag, igen en langstrakt affære, fordi måltiderne måtte passes ind i vagternes ufravigelige rytme. Ny opvask, et lille hvil, så eftermiddagskaffe, som i søen skulle serveres både på broen og i maskinen, begge steder under truslen om al landsens ulykker, hvis der var spildt blot en dråbe. De strengeste ture var under sejladsen ned langs Jyllands vestkyst i brandstorm, fordi man havde søsygens kvaler at kæmpe mod foruden besværet med at holde bakken på ret køl. Til gengæld blev søsygen fuldstændig overvundet for resten af rejsen, mens de andre drenge blev søsyge for den mindste anledning. Endelig var der aftensbord at dække, igen opvask, og så var dagen forbi – hvis ikke der blev aftenkomsammen i messen. Det må dog siges, at ved sådanne lejligheder blev Messepeter behandlet „næsten som medlem af familien“. Der var det bedste forhold mellem officererne og deres messedreng – men opvask blev der jo alligevel!

Ellers kunne det skarpe skel ombord give sig de pudsigste udslag, som når man f.eks. til daglig omgikkes sine nærmeste arbejdsfæller, kok, bager og koksmath, på venskabeligste fod, men pludselig risikerede at



Parti fra Singapores havn med den kendte Johnston's Pier, talrige småbåde og sampaner og i baggrunden opankrede skibe på reden. Ældre postkort.

View of Singapore Harbour with Johnston's Pier.

blive næbbet af og „sat på plads“, især hvis de to stewarders fra salonen var „på besøg“.

Selvom der altid ombord blev gjort et syndigt vrøvl, så var kosten efter min erindring både god og rigelig, altid med friskbagt brød og kødet fra fryserummet af udmærket kvalitet, selvom hovmesteren nok yndede at udnytte alt mest muligt. Der blev købt ind undervejs af frisk frugt og grøntsager, fint australsk kød hygiejnisk indsvøbt i gaze – men selvfølgelig kunne det være nok så strengt, når hovmesteren fandt på at servere gule ærter med salt fedt flæsk midt i Det røde Hav.

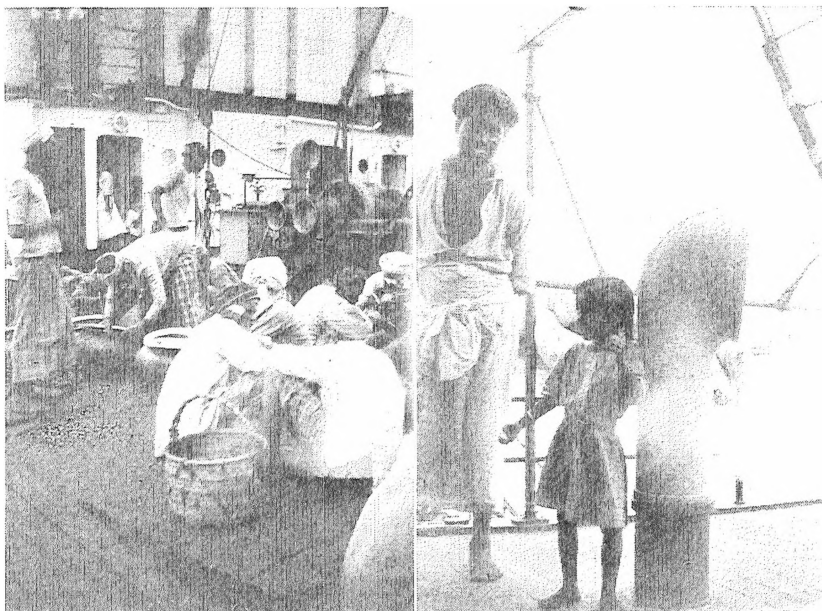
Til middag serveredes to retter og på helligdage desuden dessert. Aftensbordet havde foruden en varm ret otte slags pålæg i officersmessen, seks slags hos assistenterne og vistnok fire i mandskabs- og restaurationsmessen. Men det blev der i kabyssen ikke taget så tungt på, drengene kunne altid redde sig noget ekstra. Man forsynede sig bag hovmesterens ryg, og koksmathen nåede engang at sætte 16 spejlæg tillivs, stegt på begge sider, som vi foretrak det.

Alle drenge tog på i vægt, måske mest den, som havde det største behov. En af drengene i kammeret bibragte mig et virkeligt chok. Da vi havde være nogle dage i søen, mærkede jeg en væmmelig, gennemtrængende lugt i det beklumrede lukaf. Jeg undersøgte de tre drenges skabe,

og i bunden af det ene fandt jeg et større lager af gammelt, muggent franskbrød, skorper og tørt wienerbrød. Den arme dreng fra det mørke Nørrebro var ikke vant til sådanne herligheder, og intet måtte gå til spilde. Derfor havde han omhyggeligt samlet rester op for senere at kunne delikatere sig – men der var sådan en overflod, at han helt glemte sit forråd.

Hovmesteren forestod selv serveringen i salonen, assisteret af de to stewarders. Det var mere restaurationsprægede anretninger og næsten altid noget andet end hvad de øvrige messer fik. Han havde sikkert den mindst misundelsesværdige stilling ombord, fordi alle altid fandt det nødvendigt at klage over kosten. Spækhøkeren, som han hed når han var uden for hørevidde, var fannik, hjulbenet, uden sans for humor og meget påholdende, det mente vi da alle. Sit store chok fik han en dag på varmen, da der skulle serveres hvid sagesuppe i salonen. Kokken hældte suppen i en terrin, og spækhøkeren ville pynte på den med et stænk sherry. Han tog proppen af flasken og hældte til uden at bemærke, at flaskehalsen indvendig var tæt besat med koprabiller, nogle små sorte bæster, som var overalt i skibet, sikkert uskadelige men i stand til at bide ret hårdt, når de kom i klemme, f.eks. mellem øjenlågene. Nu svømmede de rundt i sagesuppen, mens spækhøkeren svovlende og bandende dansede en hel krigsdans under forgæves forsøg på at fiske de mange sorte prikker op. Han fandt bestemt ikke sin trøst i den sagesuppe, men måtte beordre kokken til at lave en ny portion.

De 12 passagerer, som kom ombord i Hamborg og Antwerpen, var bl.a. et par unge damer, der skulle ud til Østen for at møde deres tilkommende, behørigt ledsaget af ældre slægtninge. Der var en senere kendt arkitekt, som var inviteret af Ø.K. til en rejse til Østen. Han vakte under hele rejsen megen opsigt ved udelukkende at beskæftige sig med de talrige med forskellige kemikalier udstyrede blikkasser, han medbragte, fyldt med de film, han skulle bruge i troperne. En plantageassistent skulle tilbage efter orlov, og en skibsfører fra en af kompagniets kystruter på Malakkahalvøen imponerede alle ved at låne skibets symaskine, som blev brugt til at reparere signalflag med, og selv gå i gang med at sy sit tropetøj. Der var også en ung mand, som skulle ud på sin første post i en af plantagerne. Han bandede fra han kom ombord og hele vejen ud. Han havde nemlig opdaget, at hvis han i Amsterdam eller London havde entret med et af de store plantageselskaber der, havde han fået fuld gage straks, mens han i Ø.K. kun fik halv gage, og desuden



Fra M/S „Malaya“s ophold 1923 i Singapore. Til venstre holder havnearbejdere frokosthvil på dækket; til højre indiske passagerer. Forf. fot.

From M.S. "Malaya"s stay at Singapore 1923. Left: harbour workers during lunch break; right: Indian passengers.

var han blevet fuldt udstyret med bungalow og tjenestefolk, hvorimod Ø.K. kun ydede et vist tilskud. Bedre blev hans humør ikke, da han måtte betale fragt for sin motorcykle – over for det reagerede han ved til kaptajnens store ærgrelse daglig at køre en tur rundt på dækket.

Passagererne fandt deres egen rutine ombord og fik hurtigt faste vaner med formiddags- og eftermiddagspromenade på hoveddækket, hvile i flugtstole på bådedækket og så vistnok bridge om aftenen, men de holdt sig alle meget isoleret i vort lille samfund.

En afveksling i den daglige tilværelse blev det, da der i Colombo kom nye passagerer ombord, et par indiske familier. Det var små mørklødede mennesker af alle aldre, klædt i skorter både kvinder og mænd, og dertil brogede sjaler og tørklæder. Øjets hvide og de skinnende tænder kontrasterede stærkt mod den mørke hud, og da de fleste tyggede betel, tegnede læber og tunge sig stærkt lyserødt mod alt det mørke. De gifte

kvinder havde alle et barn ved brystet, og det ringlede omkring dem fra de mange ringe af guld eller sølv, de bar, både om håndled og ankel, foruden guldmønter flettet ind i de lange sorte hårfletninger. De ganske unge piger var yndefulde og gjorde sig endnu smukkere og mere fremmedartede ved at bære en rubin, en perle eller en lille guldklump indfældet i den ene næsefløj, og alle havde deres kastemærke malet på panden. De blev med deres sække og tøjbylter, bure med levende fjerkræ og øvrige pik og pak anbragt på storlugen midtskibs, hvor de også lavede deres mad og kogte deres ris over glødepotter. Under rejsen til Singapore var de genstand for udelt opmærksomhed fra alle ombord.

Det kunne være fristende at følge „Malaya“ på rejsen, som erindres ikke fra dag til dag men fra havn til havn, fra lastningen af cement i Nørresundby, træmasse og papir i Gøteborg og Christiania – det var først under rejsen byen skiftede navn til Oslo – til tre ugers ufrivilligt ophold i dok hos Blohm & Voss i Hamborg, videre til det brogede havneliv i Antwerpen for endelig at få den sidste last ind en nat på redan ud for La Rochelle under franske havnearbejderses støjende og ivrigt gestikulerende medvirken.

Årsagen til det lange ophold i Hamborg var en kollision mellem „Malaya“ og et amerikansk skib en tidlig morgen i tæt tåge ud for Elbens munding. Sammenstødet var ikke så voldsomt, at vi drenge mærkede noget i vores køjer, men resultatet blev, at „Malaya“ blev sat i dok i tre uger for at få en ny stævn og 18 plader i forskibet udskiftet. Det lange ophold i en livlig søfartsby som Hamborg var for de fleste en stor fristelse. For mit vedkommende forsvandt det beløb, jeg havde med hjemmefra til hele rejsen, som dug for solen – og så var jeg også finansielt blevet en rigtig skibsdreng med 20 kr. i månedlig hyre.

Det lange ophold i Hamborg var på mange måder interessant, når man tænker tilbage på det. Det var lige midt i den værste inflation og kort før den tyske rigsbank udgik af noteringen på Københavns Børs med en slutkurs på 2 øre for en milliard reichsmark. Også på anden måde var det skæbnsvangre tider for den unge tyske republik med fødevaremangel, arbejdsløshed, demonstrationer og stærk politisk uro, som snart førte til Hitlers første tåbelige kupforsøg i München. Men alt dette mærkede vi ombord på „Malaya“ i dokken ikke meget til. Kun når der var landlov, som for de flestes vedkommende betød en tur til Reeperbahn, kunne det fornemmes, at noget var galt, især når danske penge skulle veksles til uhyre stakke af tyske pengesedler til millionbeløb.



M/S „Malaya“s trediestyrmand gør klar til losning ved hjælp af lokale havnearbejdere i en havn i Østen 1923. Forf. fot.

The 3rd mate of the M.S. "Malaya" makes preparations for unloading in a harbour in the Far East.

De viste sig at være intet værd i normal handel. Hvis man derimod kunne tilbyde en pakke cigaretter, helst engelske, eller blot noget franskbrød, så var der næsten ingen ende på, hvad man kunne opnå.

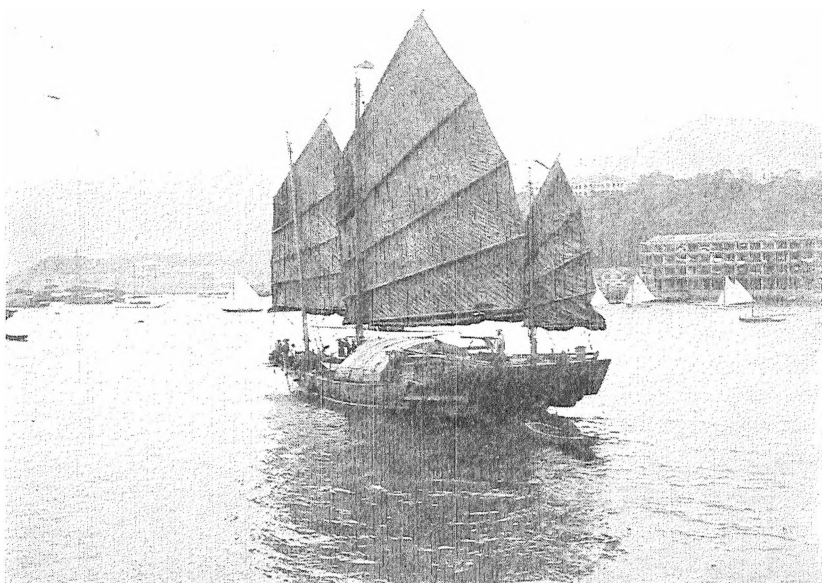
Fra La Rochelle gik rejsen i eet stræk til Colombo på Ceylon, mange døgn i søen kun afbrudt af den oplevelse, det dengang var at gå gennem Suezkanalen og fornemme det brogede liv, der udfoldede sig ud for Port Said. Fra snesevis af småbåde forsøgte en broget skare handelsmænd at komme ombord for at falbyde alskens kram, „ægte“ tæpper, „antikke“ småfigurer, „originale“ amuletter fra pyramiderne, sokker, slips, spraglede skjorter og alt, hvad der kunne friste et hungrende sømandshjerte, pornografiske billeder og forfalsket spiritus ikke at forglemme. Kadrejerne blev holdt strengt i ave af kanalselskabets eget fezbærende politi, som i hurtige både pilede frem og tilbage og uddelte drøje hug med deres lange knipler.

Da tidspunktet nærmede sig for „Malaya“ til at slutte op i den konvoj,

skibet skulle følge gennem kanalen, kom Suez Kanal Selskabets lods ombord, ulasteligt klædt i hvidt tropetøj med distinktioner og kasket. Det var meget eftertragtede og højt lønnede stillinger at lodse på Suezkanalen, men også med betydeligt ansvar. Uheld måtte ikke indtræffe undervejs gennem den 162 km lange kanal, hvor bredden sine steder kun var 85 m og bredden i bunden 45 m. Møde mellem modgående skibe kunne normalt ske i området ved Bittersøerne, og det ene skib måtte da ligge stille. For passage i nattetimerne blev installeret meget kraftige projektører, så hver enkelthed i kanalen og langs bredderne kunne observeres. Langs kanalbredderne patruljerede engelsk-ægyptiske militærpatruljer på kamelryg. Der var netop indgået en traktat mellem England og Ægypten om, at englænderne påtog sig forsvaret af kanalområdet. Det var interessant i de lange rækker af modgående skibe at iagttage de store linere og det liv, som rørte sig ombord af folk på vej hjem fra kolonierne, f.eks. et skib fyldt med et helt regiment kiltbærende soldater fra tjeneste i Indien. Morsomt var det at høre matrosernes bemærkninger til hvert skib som passerede. På lang afstand kunne de af skibets udseende og vedligeholdelse angive nationaliteten, længe inden nationalitetsflaget blev synligt. Især var de græske skibe i en miserabel forfatning, og så gik det gradvis opad til de mest velholdte og skinnende, de skandinaviske.

I Colombo, Penang og Singapore ankrede „Malaya“ tidligt om morgenen op på redan. Der blev omgående sat en horde indfødte ombord, som under skrig og skrål, ofte i vildt slagsmål, deltog i arbejdet med at slå presenningerne fra lugerne, fjerne skærestokkene og så forsvinde ned i lasten for at slå løkker om det svære gods, så bommenes taljer kunne få fat, eller fylde de mindre colli i de store slæng. Det var en fast og påkrævet regel, at alle kamre blev låst, køjer lukket og alt gemt af vejen, for ingen kunne vare sig for disse folks formidable evne til at trænge ind alle vegne for at stjæle.

Når losningen var godt i gang, kom skibets agent ombord, gerne ledsaget af flere unge danske, som fra plantagerne inde i landet havde taget sig en fridag. Det var flotte fyre i deres tropedress med de mægtige hvide tropehjelme, folk i de stillinger, så mange unge hjemme i de år drømte om, at sidde som herre på en gummiplantage med hundreder af undergivne dybt inde i junglen, omgivet af tropernes rige, duftende vegetation og med adgang til frit at nedlægge tigre og andet vildt. Ingen tænkte på bagsiden af medaljen, som anedes i udtrykket hos nogle af disse skibets gæster, længslen i de matte øjne i et gustent, måske feberhærget ansigt,



Parti fra Hongkongs havn med en djunke i forgrunden. Fot. kapt. N. J. Gabrielsen.

Hongkong Harbour with a Chinese junk.

eller det oppustede, rødblissede udtryk med drikkeriets tydelige spor. Baggrunden var ensomheden og usikkerheden i plantagens bungalow langt fra naboer og med de mange indfødte, som følte trællekår i det arbejde, plantagens drift var afhængig af, og hvis åndelige niveau vel næppe strakte til at forstå meningen med deres slid for en betaling, de ikke forstod at sætte i forhold til deres indsats.

„Malaya“s gæster nød altid en udstrakt gæstfrihed med et bugnende frokostbord og en lang palaver med skibets officerer om nyt hjemmefra, gode cigarer, øl og whisky, og ingen forlod skibet uden den traditionelle afskedsgave, et rugbrød, en spegepølse og en flaske snaps.

Både i Colombo og Singapore havde jeg lejlighed til at komme i land og danne mig et indtryk af kolonitidens liv disse steder, sikkert meget forskelligt fra i dag. Bemærkelsesværdigt var det at konstatere, at næsten enhver hvid kunne identificeres for sin nationalitet i udseende, holdning og påklædning. Ingen kunne være i tvivl om en englænder, om han var officer, embedsmand eller handelsmand. Franskmænd, italienere, hol-

lændere eller amerikanere var lette at kende, kun skandinaver, en dansker, en svensker eller en nordmand havde et fælles præg i den brogede flok.

Anledningen til landgang i Colombo var den triste, at skibets tømrer, en ung frisk mand og en af de livligste og mest afholdte ombord, tidligt om morgenen blev dræbt, da en bom svingede ud og ramte hans nakke. Han var blevet ført ind til havnens molehoved, hvor nogle små mørke tamiler var i færd med at pynte kisten, da 7-8 mand fra „Malaya“, den danske konsul og enkelte andre danske sluttede op bag kisten gennem byen til kirkegården langt på den anden side af bykærnen med de store forretningsejendomme, de indfødtes primitive boligkvarterer og de udstrakte plæner og sportspladser omkring den hvide befolknings store velholdte bungalows. På en stor åben plads ved indgangen til kirkegården stod opmarcheret et kæmpemæssigt engelsk militærorkester i fuld galla, og det vrimlede med engelske officerer og administrationsfolk; en engelsk officer var blevet dræbt dagen i forvejen. Det danske ligfølge måtte vente, mens den lange procession førte deres kiste ind på kirkegården under sørgekoraler. De to grave lå ikke langt fra hinanden, og mens ritualet over den danske tømrer blev udført af en engelsk præst ved et alterbord under et palmebladstag, var der rig lejlighed til at følge den militære ceremoni over den engelske officer. Det kan siges, at vor tømrer fik en fornem militær bisættelse, men dog lidt uharmonisk og en tak bag efter – for mens præsten kastede jord på, lød fra den anden begravelse æressalutten, og mens præsten lyste velsignelsen, marcherede militærorkestret af under en fejende march.

Ulykken med tømreren og kollisionen på Elben var de største blandt en lang række uheld under rejsen. Den sidste var brand i olieholdigt frø i forlasten under hjemrejsen. Det var måske en normal foreteelse dengang, men mig forekom det, at ikke mindst den stærke udskiftning af mandskabet undervejs måtte være noget højst dramatisk. Allerede i Hamborg blev dæksdrengen afmønstret på grund af hjemve, og i Antwerpen blev kokken, en ældre mand, sendt i land med en mavelidelse. Disse to blev omgående erstattet, men mange flere forlod skibet under rejsens forløb, uden at andre blev påmønstret. Straks ved ankomsten til Hongkong gik tre matroser i land i deres bedste tøj – og med lommerne fyldt med revolvere, som de falbød til den første kineser de mødte. Desværre for dem var det en engelsk politiagent, så de blev omgående anholdt. Senere forlød det, at de slap med hver et års fængsel.

På en kold, blæsende nat for anker ud for Port Dalny pådrog 4. styrmand sig en lungebetændelse, og i Shanghai blev elektrikerens søn ført i land med en mavesygdom. En eller to matroser rømmede, men ingen af disse blev erstattet. Resultatet var, at på hele tilbagerejsen måtte 2. og 3. styrmand gå vagt om vagt og desuden påtage sig alt arbejde under lastning. Først i Middelhavet blev der en nat sat en styrmand ombord fra et udgående skib. I Shanghai fik vi en mand ombord, som skulle hjemsendes på konsulatets regning, men skønt han var styrmand og havde gjort tjeneste både i Ø.K. og Store Nordiske blev han påmønstret som tømrer og fik ikke lov til på nogen måde at hjælpe styrmændene.

Efter udlosning på Singapores red lagde „Malaya“ for en enkelt nat ind til en lille ø i nærheden for at indtage olie, tilstrækkeligt til rejsen hjem og ud næste gang. Det var fordelingen ved dieselmotorer, at de lange ophold for bunkring flere gange under en rejse blev undgået. Trods oliestrømmens umiskendelige tilstedeværelse står denne nat i erindringen som et varigt minde om tropenattens trylleri, kun een gang oplevet og derfor stærkt. Fra de indfødtes landsby hørtes klampen på strengeinstrumenter og dumpe trommeslag, i det dybe mørke under en tindrende stjernehimmel sås i mangrovernes uigennemtrængelige sorte mur ildfluerne lysende glimt, og stanken fra olieslangerne kunne ikke fortrænge de mættede dufte af krydrede eksotiske blomster og vækster. Singapore var det nærmeste „Malaya“ kom Ækvator, så liniedåben fik jeg ikke.

Fra Singapore gik rejsen igen nordover, og ved indsejlingen til Hongkong blev „Malaya“ modtaget af Ø.K.s egen lods, en lille rund og smilende kineser, som med stor myndighed navigerede skibet ind gennem den smalle sejlrende mellem klipper og skær og på ubegribelig vis undgik kollision med andre skibe og de hundreder af djunker og sampaner, som i vild forvirring krydsede rundt om skibets stævn. Oplevelsen i Hongkong blev indtrykket af det engelske kvarters rolige fornemhed i kontrast til kinesergydernes myldrende liv af mænd med lange hårpiske ned ad nakken, kvinders vraltende gang på indsnørede fødder, et bryllupsoplys støjende og brogede virvar midt i den meget specielle odeur fra butikernes store udbud af sære spisevarer, og især turen op på toppen af The Peak med følelsen af i den månelyste nat at kunne se langt ind i det hemmelighedsfulde Kina.

Et helt andet indtryk gjorde Shanghai, allerede dengang Østens storstad med de pompøse regerings-, bank- og forretningsbygninger langs The Bund og i Nanking Road bevogtet af værdige indiske vagtmænd

med deres store sorte skæg flettet op bag ørerne under den hvide turban, og de talrige skibe på floden med et af Store Nordiskes kabelskibe på fløjen med splitflaget agter.

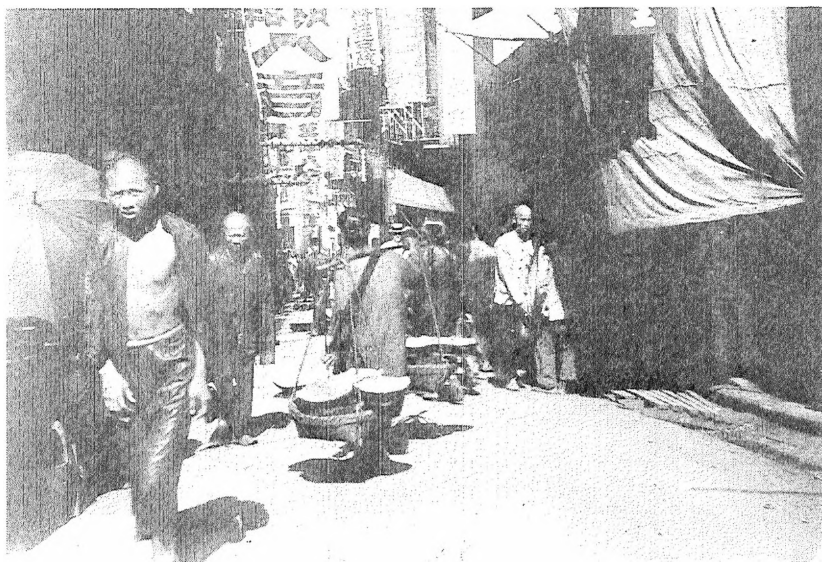
Videre gik rejsen til Kobe og Yokohama i Japan. En senere rejses oplevelse af Fujiyama tæt på fra en flyvemaskine har ikke kunnet udslette erindringen om det hellige bjerg, som det en tidlig morgen fjernt i horisonten præsenterede sin hvide kegle lysende mod solopgangens svagt rosafarvede skær og ligesom svævende over den mørke stribe land – et betagende syn for messedrengen på „Malaya“s bådedæk.

„Malaya“ kom til Yokohama omkring tre måneder efter det store jordskælv, der næsten udslettede Tokio, og den efterfølgende flodbølge, som hærgede Yokohama, en katastrofe som kostede over 100.000 mennesker livet. Synet af Yokohama dengang kan kun sammenlignes med det, Hamborg frembød efter krigens afslutning i 1945. Der var hverken vej eller sti, overalt ruiner, sten, træ og alskens andet strøet overalt. Så var Kobe et langt venligere sted at stifte bekendtskab med, for her var ødelæggelserne langt mindre. Jeg tilbragte en behagelig eftermiddag med at træve rundt i byen og se på det fremmedartede liv. Jeg følte mig noget smigret over, at en pæn og meget venlig japaner gjorde mig følgeskab og underholdt mig på ubehjælpsomt engelsk. Han var synligt skuffet over, at vi ikke skulle have vores drink i en europæisk bar, men at jeg foretrak et japansk tehus. Noget forbavset blev jeg, da han ved afskeden gav mig sit visitkort og dermed afslørede sig som detektiv – japanerne tog åbenbart allerede dengang ingen chancer!

I Kobe skulle vi have fejret juleaften – troede jeg. Jeg havde fremkaffet noget gran eller fyr og brogede papirstrimler og i alle messer pyntet fint julebord med levende lys, og i kabyssen brasede flere gæs. Så, en time før middagen gav kaptajnen ordre til afgang – dermed røg mit julearrangement, og der måtte på vanlig vis skaffes i flere hold. Alle var godt sure, og bedre blev det ikke, da det rygtedes, at kaptajnen end ikke havde ønsket styrmand og rorgænger lige uden for hans dør glædelig fest. Noget dulmede det, at hovmesteren stik imod sin vane var spendabel både med vin og spiritus samt cigarer af Ø.K.s fortræffelige mærke, nr. 2.

„Malaya“ var efterhånden helt tømt for sin last, alle passagerer var gået fra borde, og nu skulle der lastes for hjemrejsen. Allerede i Singapore var der indlastet kopra og palmekærner samt i Japan ris.

I Vladivostok, i Port Dalny i Manchuriet og senere i Shanghai blev lastet soyabønner, jordnødder, hørfrø, sesamfrø og andre olieholdige frø-



Gade i Hongkongs kineserkvarter. Fot. kapt. N. J. Gabrielsen.

Street in Hongkong's China-town.

sorter. I Vladivostok lå skibet ved kaj i nogle dage i strålende sol og stille vejr men med 30 graders frost, så man skulle ikke opholde sig ret længe på dækket uden at gnide kinder, næse og øren kraftigt for at undgå forfrysninger. De sovjetiske arbejder- og soldaterråd holdt hele havneområdet afspærret og tillod ingen fra skibet at gå i land. Ved ankomsten blev skibet straks bordet af en deling rødgardister i deres lange, grå kapper med røde trenser og den karakteristiske spidse filthue. Deres chef var en ganske ung mand. Rygtet gik, at han var søn af en dansk mejeribestyrer et sted i Sibirien, men han gav sig ikke til kende og talte overhovedet ikke med nogen ombord. Vi forlod Vladivostok ved middagstid, og allerede efter fire timers sejlads var temperaturen steget til minus 6 grader, og næste morgen havde vi fire varmegrader, det var næsten uduhdeligt.

Blev vi nydt for juleaften, så lykkedes det til gengæld at få en festlig og fornøjelig nytårsaften på reden ud for Port Dalny.

Lastningen foregik overalt med kulier, som transporterede de tunge sække fra lagerskurene til skibets lugekant ad lange, svajende brædder,

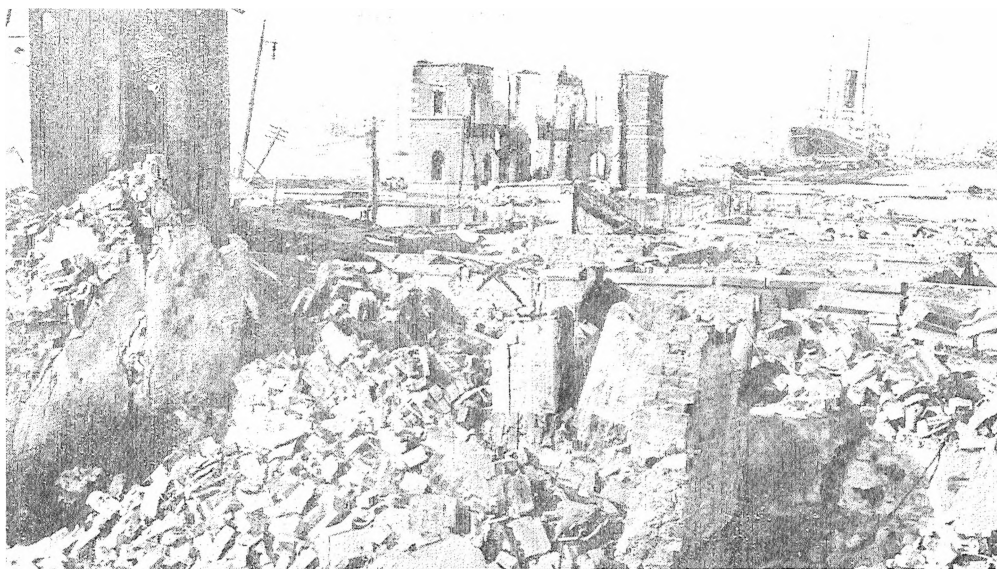
ofte ret stejlt fra kajen op over skibssiden. Hver sæk vejede vel så nogenlunde som et dansk slagterisvin, og hver kuli havde sin måde at bære på, over hoften, over skulderen, på hovedet eller under armen, men mange tog grinende to sække ad gangen. Det hele foregik i løb i en uafbrudt kæde til kuliernes monotone, rytmiske sang op til lugekanten, hvor en „tallymand“ holdt regnskab, for det meste under voldsomt skænderi med de sveddryppende kulier.

I Hongkong fik „Malaya“ den sidste last ombord, og derfra gik rejsen direkte til Valencia i Spanien, en rejse på 17 døgn, den længste tid skibet var i søen. Herfra gik „Malaya“ til Rotterdam og videre gennem Kielerkanalen til Stettin. Havde vi allerede på udturen i Hamborg mærket Tysklands situation og inflationens virkninger, kom vi her til at fornemme den virkelige nød, Tyskland i de år var stedt i. Hvad vi ikke havde oplevet på hele rejsen, så vi her – det var kvinder, der arbejdede med skibets losning, unge og gamle, alle forslidte, hærgede af nød og klædt i usle pjalter eller sækkelærred.

Rejsen nærmede sig sin afslutning, men vi var kommet hjem til den nordiske vinter. Bælterne var lukkede, og der var isgang i Østersøen, så sejlturen fra Stettin til København blev både lang og besværlig – bedre blev det ikke, da „Malaya“ endelig en sen eftermiddag nåede op i Drogden og måtte kaste anker på grund af isen og tæt tåge. I halvandet døgn lå vi der og kunne høre rådhusklokkerne men intet se, ud over de nærmeste meter is og vand fra rælingen. Det var bittert, men også denne ventetid fik ende, og en dag midt i marts kunne „Malaya“ sejle gennem broerne op i Sydhavnen og lægge til kaj ved Soyakagefabrikken med de ved handel erhvervede, ved søfart transporterede og til industriel omdannelse bestemte produkter, til gavn for mennesker – „Malaya“ havde fuldført sin opgave som et led i H. N. Andersens drøm.

For de fleste ombord ville den seks-syv måneders rejse fortsætte i næste afgang mod det fjerne Østen, men for messedrengen var det slut med en spændende og lærerig oplevelse i udførelsen af et lille beskedent job i den organisation af indsigt og arbejde, slid og afsavn tilværelsen ombord dengang var.

Det vil af ovenstående fremgå, at „Malaya“ under rejsen var sin egen lille verden med skarpt adskilte sociale lag. Hvad man inden for de forskellige kategorier underholdt sig med indbyrdes, emnernes karakter og



Yokohamas havn i ruiner efter den store jordskælvskatastrofe 1. sept. 1923, hvorunder en flodbølge ødelagde byen. Foto på Handels- og Søfartsmuseet.

The harbour of Yokohama destroyed by a flood after the earthquake on Sept. 1, 1923.

indhold, kan ikke vides. Men det kan ikke som nutildags have været døgnets begivenheder ude og hjemme, som de i dag spredes over hele kloden via radio, satellit og fjernsyn næsten fra minut til minut. Passagerer, officerer og mandskab var i den forstand et fælles lukket samfund uden kendskab til begivenhederne. Hvorvidt telegrafisten i sin korrespondance over morsenøglen med rederiet har modtaget nyheder af interesse, ved jeg ikke – sådanne nyheder nåede i hvert fald aldrig ned på dækket. Radiofonien var endnu i sin spæde begyndelse, en daglig radioavis lige anet, men der var endnu langt til den klodedækkende søfartsradio og muligheden for radiotelefonisk at tale med hele verden. Selvfølgelig modtog vi breve hjemmefra, de ventedes med længsel og modtoges med begejstring, men de blev læst i ensomhed og indeholdt vel hovedsagelig familienyheder. Mange havne blev anløbet uden at der var post, og aviser, forekommer det mig, var et ukendt begreb. Jeg erindrer ikke at have set nogen avis, hverken dansk eller udenlandsk ombord.

Men hvad foregik der så i den store verden og hjemme under „Malaya“'s rejse? Stort set det samme som alverdens nyhedsmedier i dag spreder over hele jorden. Der er en bemærkelsesværdig parallellitet eller lighed mellem begivenhedernes karakter dengang og nu, men en lige så betydningsfuld forskel i dimensionerne og ikke mindst i økonomisk niveau.

For at nævne et par udenlandske begivenheder, så passerede „Malaya“ i Middelhavet tæt forbi et mægtigt røre mellem Italien og Grækenland om Korfu, som Mussolini besatte under trussel om at træde ud af Folkeforbundet, hvis man blandede sig. Spanien fik sin første diktator, Primo de Rivera, fordi landet havde lidt nederlag i Marokko, og i Tyrkiet fik Mustafa Kemal så stærkt hold på det slagne og ødelagte land, at han kunne proklamere republikken med sig selv som præsident.

Hjemme herskede den evindelige finanskrise med en kroneværdi på 58 øre og et pristol på 209. Finansministeren optog lån på 2,7 mill. £ og 10 mill. Dollars. Statsministeren foreslog en tre-årig ydelse på 3 % til staten af al skattepligtig indkomst, oprettelse af en valutacentral og toldforhøjelser, men Grosserer-Societetet ville hellere have rationering af importen. Nationalbanken advarede mod at bankerne begyndte at financiere afbetalingskøb af biler; det var Ford der begyndte at sælge på afbetaling. Der blev protesteret voldsomt mod særbeskatning af biler og foreslået en særskat på cykler. Diskontoen blev forhøjet fra 6 til 7 %, men kronen faldt stadig, skønt Nationalbanken hævdede sin valutabeholdning fra 12,9 til hele 15,7 mill. kr. Tidens økonomer fremsatte vidtrækkende forslag og boltrede sig i avisspalterne i hæftige diskussioner. En svensk økonom fandt, at årsagen til miseren lå i en svag og vaklende valutapolitik.

Danmark fik besøg af to internationale zionistiske jøder, som agiterede for jødernes tilbagevenden til Palæstina.

På den politiske front var der strid hos de konservative om opstilling af en greve som partiets kandidat i Aarhus. Kommunisterne tilbød enhedsfront med socialdemokratiet, men blev skarpt afvist. En officer blev afskediget, fordi han kritiserede forsvarsordningen. Et politisk møde i Aalborg vedtog en resolution om, at rigsdagsmændene måtte afholde sig fra „mundhuggeri og kævl“ (!).

Folketinget vedtog et forslag om en dobbeltsporet jernbane-højbro over Lillebælt med dobbeltsporet hængefærganlæg for vejtrafikken.

Københavns Kommune bestemte, at som følge af bolignøden kunne tilflyttere kun få lejlighed med huslejenævnets tilladelse, og en professor

erklærede, at „det store kaos vil åbne sig, såfremt vi ikke får en varig huslejlov“.

Men også på andre felter af samfundslivet kan det konstateres, at der er ringe forskel på før og nu. Politiet anholdt en mand, der tilstod sig skyldig i 10 af 13 attentater mod jernbanelinierne, uden dog at noget tog blev afsporet. Politi og militær satte Fredensborg under særlig bevogtning efter et anonymt trusselbrev til kongen om at afbrænde slottet under kongefamiliens ophold der.

Justitsministeren anmodede Landstinget om at hæve immuniteten for et medlem, som var tiltalt for overtrædelse af aktieselskabsloven. I København måtte 77 skatteydere efterbetale 779,548 kr., og Landsoverskatteretten kunne inddrive 3,6 mill. kr. Politiet måtte gribe ind mod et stigende antal hemmelige og ulovlige natklubber.

Flyvningen var endnu i sin barndom, men dog kunne hærens flyvere fra Frankrig hjemflyve fire nye maskiner, og en løjtnant satte højde-rekord med 7400 meter. En amerikansk flyver kom til København for at undersøge muligheden for en flyverute Amerika-Grønland-Europa. Samtidig åbnede Det danske Luftfartsselskab ruter til London og Paris, og i den strenge isvinter blev småøerne undsat af flyvere.

Ingeniørerne Axel Petersen og Arnold Poulsen demonstrerede deres nyeste tekniske vidunder: den talende film.

Et tusind polakker blev indkaldt til roearbejde, og på arbejdsfronten var der røre med afvisning af lønkrav, lockoutvarsel og forligsmandens indgreb. Statstjenestemændene protesterede mod nedskæring af deres konjunkturtillæg.

Den iltre fru Thit Jensen holdt sine foredrag om frivilligt moderskab, og en forening for seksuel oplysning blev stiftet.

Og så tilsidst en enkelt lille nyhed, som vist ikke har sit tilsvarende sidestykke i Dagens Danmark: de københavnske storbanker meddelte personalet, at ingen måtte indgå ægteskab, hvis årsindtægten var under 5000 kr.!

Alt dette og mere til var passagerer, officerer og besætning ombord på m/s „Malaya“ på en rejse til Nørresundby og videre ud ... i lykkelig uvidenhed om.

BOUND FOR NØRRESUNDBY - AND FURTHER ON . . .

Summary

In September 1923 a young man broke off his medical studies at Copenhagen university and signed on as cabin boy aboard the m.s. "Malaya", belonging to the East Asiatic Company. The vessel was making its second voyage, by way of the Danish town of Nørresundby, to the Far East with a cargo of cement, machinery and mixed goods, and would bring back copra, soya beans, rice and linseed from the China Coast, Manchuria and Siberia. For twenty years the "Malaya" did this run for the company, until in 1941, almost 20 years to the day after launching, it was torpedoed and sunk by the Germans in mid Atlantic, with 26 men on board, in an Allied convoy.

More than fifty years later the author gives his impressions of the voyage which after so many years is still vivid in his memory. He describes life on board and its daily routine with the sharp distinctions there were between the various groups on the ship. Only one thing did passengers, officers and crew have in common: they were completely ignorant of what was happening in the outside world. Radio was only in its infancy and if the wireless operator picked up any news during his contact with the company it certainly did not circulate among those on board. In a postscript the author gives a note of happenings in Denmark and abroad during the months he was at sea. There is a remarkable similarity about what the newspapers published then and now although events today, spread as they are the world over in a matter of minutes via radio and TV, are of quite another dimension than they were then.

The article contains impressions of the colourful scene in the roads of Port Said, the passage through the Suez Canal and meeting the great liners bringing home people from British colonies and kilted Scottish regiments from service in India. He saw as much of the British dominated life of the white man in Colombo, on Ceylon, and in the Crown colony of Hongkong as a cabin boy on a brief shore leave was able, in contrast to the more international atmosphere of Singapore and Shanghai. An event imprinted upon his memory was the burial of a member of the "Malaya"s crew in Colombo. A British officer was being buried at the same time and accorded full military honours, which the Dane received a share of. The author also recalls seeing Yokohama and Kobe three months after the great earthquake which laid Tokyo and many other cities in Japan in ruins. In Vladivostok he encountered the closely sealed world of Bolshevism, where not even the captain was allowed to go ashore, and on a moonlight night he looked from the summit of the Peak in Hongkong across into secret China. It was from this land, ravaged by war and revolution, that the heavy sacks of beans and linseed came which hundreds of sweating coolies, eternally smiling and monotonously chanting, hauled up narrow swaying planks into the hatches. He saw, too, in a Germany in the grip of post-war inflation ragged, hungry women, young and old, doing the heavy work of dockers on the quayside at Stettin.

The return to Copenhagen took place during a severe winter. There was ice in the Baltic and the voyage from Stettin to Copenhagen took several days. It was prolonged even further because the "Malaya" had to remain at anchor, in thick fog, outside Copenhagen for thirty-six hours. They could hear the church bells but see nothing of the city. Most of the crew sailed again for the Far East, but for the cabin boy it was the end of an exciting and instructive experience, carrying out his small, humble contribution to the routine of skill and work, drudgery and hardship, which went to make up life on board.

MUSEETS PROTEKTOR

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

MUSEETS KOMITE

Afdelingschef, cand. jur. J. WORM*, K., formand
Professor, dr. phil. AKSEL E. CHRISTENSEN
Direktør, dr. techn. h.c. H. P. CHRISTENSEN, SK., DM.
Direktør JENS DEGERBØL
Vicedirektør JENS FYNBO, R¹.
Rigsantikvar, professor, dr. phil. P. V. GLOB*
Skibsreder WILLIAM HEERING*
Skibsreder, kapt. H. K. JENSEN.
Kaptajn J. KASTRUP OLSEN, R., DM.
Direktør, generalkonsul SVEND STORM-JØRGENSEN, R¹.
Grosserer, generalkonsul VICTOR B. STRAND*, K., næstformand
Overlærer E. GETHER SØRENSEN
Direktør TAGE G. SØRENSEN*, R.
Viceadmiral SVEN THOSTRUP, K¹.

Komiteens sekretær:

Ekspeditionssekretær i Handelsministeriet, cand. jur. E. ASSENS

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

PERSONALE

Museets leder: Museumsdirektør, dr. phil. HENNING HENNINGSEN

Museumsinspektør: Mag. art. fru HANNE POULSEN

Museumsassistent: ERIK DANNESBOE

Konservator: CHRISTIAN NIELSEN

Skibsteknisk konsulent:

Museumsinspektør, cand. polyt. OLE CRUMLIN-PEDERSEN

Sekretær: Fru JOHNNA HENDRIKSEN

Arkivassistent: Fru ELISABETH HENNINGSEN

Bogholder: Fru KAYA HANSEN

Kustoder: SVEN JOHANNESSEN og

HANS HENNING JØRGENSEN

Ekstrakustode: B. REINHOLDT NIELSEN

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING FOR REGNSKABSÅRET

1975-76

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET ejer en del akvareller af Conrad Christian Parnemann (1774-1823), som var styrmand og senere kaptajn og før både på vest- og ostindiefarere før og efter 1800. Blandt disse et prospekt af Visagapatam i Ostindien, set fra reden 1792. Fra privat side har museet nu erhvervet yderligere fire akvareller, alle malet af ham på en ostindiefart 1793-94 ombord på et dansk skib. De viser prospekter fra *Porto Praya* på øen Santiago (Kapverdiske øer), fra *Cochin* på Malabarkysten på vestsiden af Forindiens sydspids, fra *Ganjam* mellem Kalkutta og Madras og fra *St. Helena* med fortet St. James. I forvejen har museet en del billeder fra steder, som danske skibe anløb på ostindie- og kinafarterne, dels malet af danske, dels af kinesiske kunstnere. Alle giver de en levende illustration af den store, fjerne verden, der lukkede sig op efter opdagelsesrejsernes tidsalder.

Museets rige samling af billeder fra Dansk Vestindien er blevet forøget med et smukt maleri af Jens Thielsen Locher, far til den bekendte kunstner Carl Locher, visende byen *Frederiksted* („West End“) på St. Croix, set fra reden, med fortet, toldboden og hele Strandgades søfront, stort set som byen den dag i dag ser ud. Billedet er malet i 1848, det år da generalguvernør Peter von Scholten fra fortets mure oplæste sin proklamation om slaveriets ophævelse i Vestindien. På reden ligger bark „Mary“ af København (G. Ryan), samt den navnkundige skonnert „Vigilant“ (= „Den Aarvaagne“), der i 1799 blev indkøbt fra USA som stationsskib og senere anvendtes som guvernementets postskonnert mellem St. Thomas og St. Croix op til 1920'erne.

En meget værdifuld forøgelse af museets samling til belysning af det ejendommelige søfartshistoriske fænomen barbareskerne, dvs. de muhammedanske, berberiske stater i Nordafrika og deres korsarers terrorisering af den europæiske skibsfart i Middelhavet og Atlanten, er en akvarel af ukendt ophavsmand, forestillende „røverkulen“ *Salé* på Marokkes atlantehavskyst. På billedet, der formentlig stammer fra 1760'erne, ses orlogsfregatten „Havfruen“, som øjensynlig er kommet dertil med de årlige

tributter fra Danmark, kaldet „presenter“, til sultanen. Akvarellen er en gave fra museets Venneselskab (se afbildningen i dette selskabs årsberetning).

Professor E. Hemmingsen i Syracuse, USA, har skænket museet en række *tegninger af danske marinemalere*, dels i blyant, dels i bly og sepia, bl. a. af C. Fr. Sørensen (skibe ved duc d'Albe 1847), C. W. Eckersberg (skibe i Flådens leje, tegnet 1850, det år kunstneren døde), C. Neumann (detalje af mast med sejl til tørre 1857) og C. Baagøe (hjulskib passerer havnemole). Disse tegninger stammer fra hans far, kaptajn Herman R. Hemmingsens hjem.

Før sin død i 1976 skænkede ingeniør O. Vang Granø, København, museet et *skibsbarometer (med termometer)* i kardansk ophængning. Instrumentet, der er meget smukt forarbejdet i klassicistisk stil, har tilhørt hans oldefar kaptajn Bancke, og er signeret J. Harrison, Hull. Utvivlsomt drejer det sig om den bekendte opfinder af kronometret, John Harrison (1693–1776), og instrumentet må siges at være såre bemærkelsesværdigt.

Museets modelsamling er forøget med en *model* i skala 1:100 af M/S „Jytte Bewa“ af København (Bewa Line), bygget 1967 på Frederikshavn Værft, 399 brt. Den smukke model er en gave fra skibsreder Bent Waagensen.

En sjældenhed, som nærmest kan kaldes en kuriositet, er et *handelsbrev*, skrevet i Ferrara i Italien 1459 og foræret museet af kaptajn K. Mullertz, Auckland, New Zealand. Det stammer fra tiden før de store opdagelsesrejser, altså fra den periode i middelalderen, da de italienske købmandsstater beherskede søfarten i Middelhavet og bl. a. formidlede handelen mellem Asien og Europa.

Af skibskonstruktør Finn Frydensberg, Frederikshavn, er givet en *kopibog*, som omfatter den af skibsbygmester H. R. Møller, Troense, førte korrespondance fra 1847 til 1855. Desværre var datidens kopiblæk ikke særligt godt, og de gennemsigtige blade var for tykke, så tydingen af brevene, som indeholder et rigt stof om skibsbyggeriet, er ofte umulig.

Til museets afdeling „medbragte ting“ — det som tyskerne med et udmærket ord kalder „Mitbringsel“ — er erhvervet et *testel*, som en dansk styrmand omkr. år 1907 købte i Japan og tog med til brug i sit hjem. Det består af tepotte, sukkerskål, mælkekande, to kagefade, tolv tallerkener og otte kopper med underkopper; det er af tyndt porcellæn og polykromt bemalet, dvs. i flere farver, med fugle- og blomstermotiver.

Gennem fru Gudrun Baunsgaard, Vanløse, har museet modtaget hen-

des mand, *inspektør Frede Baunsgaards samling* af over 500 fotos af DFDS's skibe med tilhørende manuskripter: DFDS skibsliste 1867-1956 og do. 1957 ff. med detaljerede oplysninger om skibene. Hertil kommer en række bøger om dansk søfart, stammende fra hans bibliotek.

Sidst i denne årsberetning har vi anført de øvrige givere af genstande, bøger og fotos til museet. Vi takker alle for deres venlighed med at betros disse ting. Selv om de måske ikke alle synes af lige stor betydning, er vi dog taknemlige for at modtage dem.

Samtidig retter museet en tak til alle firmaer, institutioner og fonds, som har støttet museet på forskellig vis i årets løb, ikke mindst med kontante bidrag. Disse er som sædvanlig specificeret i en særlig liste i regnskabet.

Atter i år har museet deponeret en større samling billeder, dokumenter o. lgn. vedrørende orlogsmarinen på Orlogsmuseet. Til gengæld herfor har vi, ligeledes som depositum, modtaget en række billeder fra Orlogsmuseet, bl. a. flere *raderinger* af Carl Locher, forestillende forskellige fartøjstyper, lokale bådtyper osv., samt et *portræt*, malet af ukendt kunstner, af skibskaptajn Claus Hinrichsen Tøndering (1769-1821). Den slags kaptajnsportrætter er meget sjældne, og vi er derfor glade for at kunne indlemme det i vore samlinger. Det kom til Orlogsmuseet fra civilingeniør Thure Frederik Krarup i 1973. I tidligere årsberetninger (f. eks. i årbog 1974, 142) har vi redegjort for vore principper ang. deponering af genstande, som ikke direkte hører ind under vort arbejdsområde. Vi anser det for selvindlysende, at de, hvor ikke særlige forhold gør sig gældende, bør overlades til de museer, som de mere hører hjemme i. Ved en deponeringsordning overlader et museum brugsretten til vedkommende modtager, men beholder stadig selv ejendomsretten, således at genstandene til enhver tid kan hjemkaldes. En sådan ordning er til stor gavn for begge parter. Vi har selv op igennem årene modtaget en del værdifulde genstande under disse vilkår.

Som en fortsættelse af den i sidste årbog s. 138 omtalte særudstilling *Maritime hobbies* har museet på museumsinspektør Hanne Poulsens initiativ arrangeret en lille særudstilling *Sømandshjemmets pryd — Souvenirs, kaptajns-gaver, frivagtsarbejder*, hvori der vises prøver på sømandens medbragte ting til den hjemlige husholdning og forskellige slags kuriosas; endvidere eksempler på sømandshusflid: malerkunst, udskæring, knobarbejde, modelbygning, flaskeskibe osv.

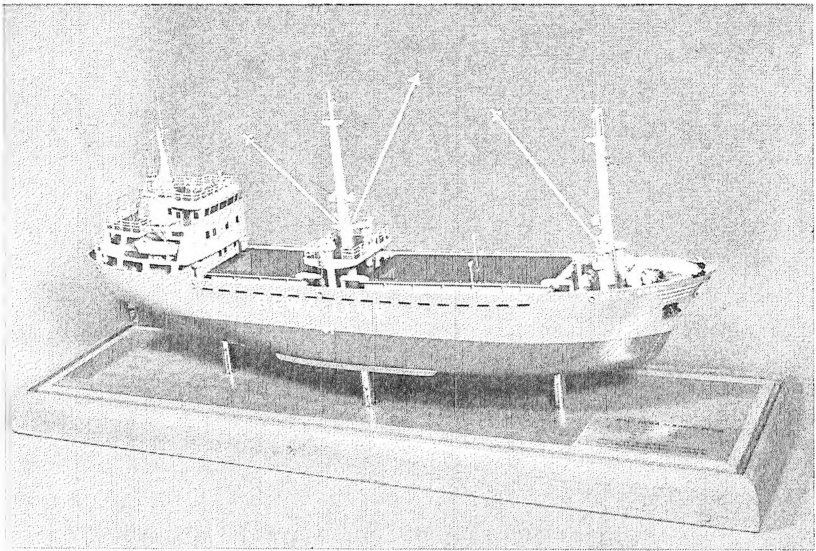
I anledning af Helsingør købstads 550 års jubilæum for Erik af Pom-

merns byprivilegier 4. juni 1426 har museet arrangeret endnu en særudstilling i sommeren 1976, *Helsingør og Kronborg i billeder fra fire århundreder*. Fra museets gemmer har vi fremdraget en række malerier, tegninger, stik osv. til belysning af Helsingørs nære forbindelse med havet. Mange af dem har aldrig været vist før, endsige reproduceret. Da vi ikke råder over store pengemidler til særudstillinger, er det en stor fordel, at museet i sine magasiner ejer en rigdom af billeder og genstande, som vi kan benytte dertil, uden at vi behøver at låne materiale udefra, hvilket både er bekosteligt og tidskrævende. De sidste års udstillinger på Handels- og Søfartsmuseet har i alt væsentligt været opbygget på eget materiale og har derfor været særdeles billige. De har haft et rimeligt omfang og har, såvidt vi kan skønne, vakt stor interesse hos de mange tusinde museumsgæster, der har set dem. Pressen har også med stor velvilje skrevet om dem. Vi ejer endnu ikke noget særligt lokale til særudstillinger, så vi må stadig rydde rum i den permanente udstilling for at opstille dem, hvilket er noget upraktisk for at sige det mildt.

I 100-året for skibsreder A. P. Møllers fødsel 2. okt. 1876 har museet, ikke mindst på museumsassistent Erik Dannesboes initiativ, arrangeret en særudstilling, der viser glimt fra A. P. Møllers liv og i modeller, plancher, lysbilleder o.lign. giver en fremstilling af rederiets udvikling. Udstillingen åbnedes 1. okt. 1976. Af stor betydning for museet er det, at det har været muligt at indlægge elektrisk lys i udstillingssalen.

5. sept. 1975 indviedes det nye centralmuseum for tysk søfart, Deutsches Schiffahrtsmuseum i Bremerhaven, med megen festivitas og med stort internationalt fremmøde. På Handels- og Søfartsmuseets vegne deltog Elisabeth og Henning Henningsen i åbningshøjtideligheden, og sidstnævnte holdt på opfordring festtalen i byens teater. Emnet var: Søfartsmuseernes historie og problemer. For mange år siden havde vi erhvervet en større samling konstruktionstegninger af tyske skibe, bygget bl. a. på Rickmers Werft i Bremerhaven før og efter år 1900, og det var os en stor glæde at kunne forære disse til det nye museum, hvor de snarere hørte hjemme end hos os, for at markere det samarbejde, der var begyndt allerede inden åbningen, og som uden tvivl vil fortsætte i fremtiden. Nogle af disse tegninger er blevet vist på en særudstilling i det tyske søfartsmuseum.

ICMM, *International Congress of Maritime Museums*, blev omtalt i museets årbog 1973, s. 155. Organisationens hovedformål er at samle alle søfartsmuseer verden over til møder hvert tredje år. Det første holdtes i



M/S „Jytte Bewa“ af København, rederiet Bewa Line; bygget 1968 af Frederikshavn Værft og Tørdok under navnet „Merc Jytte“; 399 brt. Model i skala 1:100, givet til Handels- og Søfartsmuseet af skibsreder Bent Waagensen.

M.S. "Jytte Bewa" of Copenhagen (Bewa Line), built in 1968 at Frederikshavn; 399 gross tons. Scale of model 1:100.

Greenwich 1972 og det næste i Oslo i dagene omkr. 1. okt. 1975 i det i 1974 nybyggede Norsk Sjøfartsmuseum. Museumsinspektør Hanne Poulsen og museumsdirektøren deltog i dette møde. I dagene forinden fandt *De nordiske søfartsmuseers 6. arbejds møde* sted i Sandefjord i Norge. I dette møde deltog Hanne Poulsen.

I slutningen af marts 1976 holdt *Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning* sit 2. årsmøde i København (jfr. årbog 1974, s. 140). Flere af museets medarbejdere deltog i dette møde, på hvilket en lang række danske søfartshistorikere og -amatører redegjorde for deres forskning på forskellige felter. Hanne Poulsen holdt foredrag om registrering af skibsportrætter, og Erik Dannesboe om det bevarede tegningsmateriale fra Helsingør Værft.

En meget stor daglig arbejdsbyrde har som altid været besvarelsen af de utallige forespørgsler fra fjern og nær om alle slags maritime og personalhistoriske emner. Hertil kommer vejledning og hjælp for besøgende

og studerende, som opsøger os for på stedet at benytte museets samlinger og kartoteker. Alligevel er det såre vigtige interne arbejde med katalogisering og beskrivelse af museets ældre og nyere bestand skredet frem, ligesom vore kartoteker stadig vokser. Magasiner, arkivrum og bibliotek er blevet tildels nyordnede, og ved anskaffelsen af nye stålreoler er behovet for plads til opbevaring af genstande blevet imødekømt for en tid, — men også kun for en tid. Pladsmangelen er et af vore mange presserende problemer, og vi må overveje, hvorledes vi vil kunne udvide biblioteks- og arkivrummene ved en kommende nyopstilling af museet.

Det kan nævnes, at samtlige museumsprotokoller, over 75 tykke bind i stor-folio, nu er blevet mikrofotograferede, således at de skulle være sikrede, hvis der f. eks. skulle opstå en brandkatastrofe. Til dette arbejde har Venneselskabet bevilget en sum penge.

Konservator Christian Nielsen har efter en alvorlig sygdom arbejdet for halv kraft i et par måneder. Han har i årets løb besvaret forespørgsler fra ca. 70 personer og leveret lustryk af ca. 100 af sine opmålingstegninger. Det er navnlig træskibsejere, både- og modelbyggere, museer og videnskabelige institutioner, der søger konsulentbistand, især til brug for restaurering af ældre træskibe, ikke blot i Danmark, men også i udlandet. Konservatoren har bl. a. bistået rederiet A. P. Møller med restaureringen af galeasen „Anna Møller“ (ex „Esther“, bygget Randers 1906), der er overdraget til Nationalmuseet, og rederiet Mercandia (Per Henriksen) med restaureringen og ombygningen af galease „Talata“ til 3-m. skonert „Mercantic II“ (bygget af Ring Andersen, Svendborg, 1942). Han repræsenterede museet ved Træskibsejernes Sammenslutning på pinsestævnet i Roskilde 1975 og ved Kgl. Dansk Yachtklubs veteranskibsstævne i Korsør juli 1975.

Museumsassistent Erik Dannesboe har i anledning af rederiet Hetlands 50 års jubilæum udsendt bogen D/S Hetland, A. H. Basse & Co. Rederi A/S 1925–1975. Bogen kan købes på museet.

Skibstallerkenen for 1975, nr. 2 af den i sidste årbog omtalte serie, udført på Den kgl. Porcelainsfabrik på foranledning af A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab og med motiver i farver fra museets samling af skibsportrætter, afbildede briggen „Sara“ af Ålborg. Dette års skibstallerken forestiller Grønlandske Handels bark „Julianehaab“ (bygget 1833). Museet har ved rederiets velvilje fået mulighed for at forhandle et begrænset antal af denne gedigne og dekorative tallerken.

Museet har i 1975–76 som sædvanlig beskæftiget flere civile værne-

pligtige, indkaldt dels i længere, dels i kortere tid. De har deltaget i alt forefaldende kontor- og museumsarbejde og har været til stor hjælp for museet, som med sin alt for lille arbejdsstab har svært ved at klare alle de mange opgaver, der daglig ligger for.

Med stor trofasthed har fhv. oversygeplejerske Inger Preisler, Helsingør, atter i år vederlagsfrit påtaget sig det ansvarsfulde arbejde at katalogisere og indordne museets nytilkomne bøger. Museet udtrykker sin tak for denne uegennyttige hjælp.

Arkivassistent Elisabeth Henningsen fejrede 1. juni 1976 25 års jubilæum på museet.

Som afløser af kommandørkaptajn Erik Borg, der døde i 1975, er viceadmiral Sven Thostrup indtrådt i museets komité som repræsentant for orlogsmarinen.

Besøgstallet for 1975-76 viser en mindre tilbagegang, idet det lå på 82.708, mens det i 1974-75 var på 87.138. Formentlig er den lange, tropiske sommer skyld deri. I varmen virker stranden mere tillokkende end museerne på de fleste.

Henning Henningsen

GAVELISTE 1975-76

(jfr. omtalen i indledningen til årsberetningen)

Billeder, konstruktionstegninger osv.

Jákup Dahl, Tórshavn: reprod. efter Ed. Niese: *Hamburger Leben*; *DSB* (ved distriktsområdechef *K. Yde Lassen*, Korsør): panelfelt fra M/F „Nyborg“ med maleri af Thor Bøgelund, forestillende issejlads i Storebælt; skibskonstruktør *Finn Frydensberg*, Frederikshavn: konstruktionstegninger til ubetegnede skibe bygget på skibsbyggerfamilien Møllers værfter; arkivalier m. m.; ingeniør *O. Vang Granø* (†), Kbh.: raderinger fra Helsingør af Tom Petersen; Baudirektor Dr. Ing. *Günter Hovers*, leder af Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven: fotokopier af konstruktionstegninger og tekniske beskrivelser af søtønder og sømærker fra distrikterne Bremerhaven og Kiel; *Rigsarkivet*: fotokopier af konstruktionstegninger til Ejder lods- og fyrgalliotens chalup 1815; *Tage Marcmann Sørensen*, Bindslev: litografi af J. Hellesen efter Const. Hansen: Kronborg.

Arkivalier, manuskripter olgn.

Fru *Gudrun Baunsgaard*, Vanløse: målebrev 1888 for dækspram til DFDS; museumsassistent *Erik Dannesboe*, Kronborg: sundhedspas 1963 og tre afregningsbøger 1962-63; cand. jur. *Joh. Fr. Gotschalk*, Måløv: begravelsesbrev (Assistens kirkegård), udstedt 1811 til faktor i Serampore Severin Kierulf; fhv. styrmænd

Niels Ibsen, Ballerup: giverens søfartsbog 1919 og linedåbsattest 1919 fra 4-m. bark „Viking“; *Kgl. Bibliotek* (ved bibliotekar *Tue Gad*): bilbrev 1873 for S/S „Sallingsund“, Generalpostdirektionen, bygget på B & W; lektor *Else Kruuse-Hansen*, Valby: forskellige arkivalier vedr. købmand Jørgen Kruuse, Korsør, bl. a. inventarliste for skonnerten „Skiold“ af Korsør 1841, regnskab for Korsør og Nyborg forenede Færgelaug 1846 og regnskab og liste over Troppe-Transport-Flotillen fra Korsør 1848; kapt. *Povl Linnet og frue*, Kbh.: udklaringsdokument for M/S „Nordpol“ af Kbh., Philadelphia 1975; kapt. *K. Mullertz*, Auckland, New Zealand: Erindringer fra en rejse med M/S „Falstria“ 1915 til østsibiriske havne (manus); mag. art. *Søren Nancke-Krogh*, Tranebjerg: brev fra tatovør Tusch-Hans (Hans J. Hansen) 1958; *Nationalmuseets 3. afd.* (ved museumsinspektør *Inge Mejer Antonsen*): fotokopier af dokumenter vedr. opstanden på St. Croix 1878 og løjtnant H. Ostermanns indsats ved nedkæmpelsen deraf.

Diverse

Postmester *Carl Andersen*, Tølløse: kgl. lodstegn fra Helsingør lodseri; *Svend Andersen*, Carmel, Calif., USA: Wine-List fra Ø.K.'s M/S „Canada“ 1937“; fhv. toldvagtimester *M. K. Boye*, Vordingborg: flaskeskib, barkentine „Ærø“ (bygg. 1918); *DFDS* (ved informationschef *Jan Hedegaard*): to søkort over Nordsøens nordlige og sydlige del med indtegnede britiske og tyske farezoner og angivelse af forlispositioner for danske skibe 1914-18; *DSB* (ved driftsområdechef *K. Yde Lassen*): splitflag fra M/F „Nyborg“, med DSB's kronede initialer; *Kgl. Grønlandske Handel*: førstedagskuverter med grønlandske frimærker; prof. *Erik Hemmingsen*, Syracuse, USA: cigaretdåse i Kgl. Porcelain, kaptajns gave fra Gargoyle Marineoil til hans far, kapt. Herman R. Hemmingsen; fru *Gudrun Knudsen*, Helsingør: tre geneverdunke af ler og to engelske glasflasker, hjembragt af en hovmester født på Fanø 1887; *Erich Kuhlmann*, Hamburg: nytryk af rederiet HAPAG's private frimærke, udstedt på St. Thomas 1875; kapt. *K. Mullertz*, Auckland, New Zealand: mønt fra handelsrepublikken Venezia ca. 1400. — Endelig er fra direktør *Luc Marie Bayle*, Musée de la Marine, Paris, modtaget en sending specielle farver („La Maquettine“) til maling af skibsmodeller.

Fotogaver

Arkitekt, MAA *Niels Bech*, Kbh.; læge *Orvar Brooling*, Björkvik, Sverige; *Burmester & Wains Skibsværft A/S*; *Christiani & Nielsen*, Kbh.; Commander *S. G. Clark*, Royal Naval Museum, Portsmouth, England; *Dansk Folkemindesamling*, Kbh. (186 fotos af danske damp- og motorskibe); fhv. underdir. *Ib Eigtved*, Kbh.; forfatteren *Anders Enevig*, Seden; *Farvandsdirektoratet*, Kbh.; *Focke Museum*, Bremen; *Frederikshavn Værft A/S*; skibskonstruktør *Finn Frydensberg*, Frederikshavn; aktuar *Eva Ganneskov*, Kbh.; *A.B. Götaverken*, Göteborg, Sverige; afdelingsleder *John Hansen*, Ålsgårde; informationschef *Jan Hedegaard*, Kbh.; *Helsingør Værft A/S*; prof. *Erik Hemmingsen*, Syracuse, USA; *Henning Henningsen*, Kronborg; *Karl Henriksen*, Helsingør; Baudirektor Dr. Ing. *Günter Hovers*, Bremerhaven; fhv. styrmand *Niels Ibsen*, Ballerup; fhv. maskinm. *D. A. Jensen*, Glud; *Fr. Jorberg* (†), Detmold, Tyskland; Schiffbauingenieur

Werner Jaeger, Duisburg, Tyskland; Oberverwaltungsrat Ulfert Kaltenstein, Bremerhaven; museumsforvalter J. Kolding, B & W-museet, Kbh.; Kunsthallens auktioner, Kbh.; arkitekt, MAA Poul Kyhl, Kbh.; Peter Madsen, partrederi, Ry; rigsantikvar, museumsdirektør Þór Magnússon, Reykjavík, Island; Marinens Bibliotek, Kbh.; cand. art. Ole Mortensen, Fåborg; Mærsk-Posten, A. P. Møllers rederi, Kbh.; Nakskov Skibsværft A/S; Odense Staatskibsværft A/S (Lindøværftet); Orlogsmuseet, Kbh.; redder Arne Petersen, Store Heddinge; overtoldassistent Bent Edelberg Petersen, Korsør; Egon Rasmussen, Kbh. (en samling negativer af danske dampskibe); orlogspræst Henning Rørskou, Kbh.; Harald Sandvik, Oslo; stadsarkitekt Hans Schlyter, Sundsvall, Sverige; Statens sjöhistoriska Museum, Stockholm (145 negativer af danske skibe); landsantikvarie Lennart Lundborg, Halmstad, Sverige; toldinspektør Robert Svalgaard, Thisted; modelbygger Ivar Sørensen, Vodskov; Tage Marcmann Sørensen, Bindeslev; driftsleder John Troedsson, Lyngby; fru Lise Julie Tutein, Birkerød; fotograf Kenneth Wiberg, Helsingborg; skibsreder Bent Waagensen, Fredensborg; Aalborg Værft A/S; Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S.

Boggaver

Redaktør Sven Tito Achen, Kbh.; *Les Amis de l'Histoire des P.T.T. d'Alsace*, Strasbourg; John L. Anderson, Glen Gamer, USA; museumsdirektør Arne Bang Andersen, Stavanger Sjøfartsmuseum; museumsdirektør Arie Ben-Eli, søfartsmuseet, Haifa, Israel; skibskonstruktør, N.A. O. Benzon, Kbh.; mag. art. Brit Berggreen, Oslo; boghandler K. Brinch-Fischer (†), Esbjerg; redaktør Gösta Bringmark, Brantevik, Sverige; Jákup Dahl, Tórshavn; Danmarks Rederiforening, Kbh.; museumsassistent Erik Dannesboe, Kronborg; *Deutsches Schifffahrtsmuseum*, Bremerhaven; museumsdirektør, dr. Detlev Ellmers, Bremerhaven; forlagsdirektør Fred A. Fredhøi, Oslo; E. Geleff, Kirke Hyllinge; kulturattaché Dola Gravesen, Kbh.; Kgl. Grønlandske Handel, Kbh.; Lars Grönstrand, Åbo, Finland; redaktør Hans Jürgen Hansen, Gräfelfing, Tyskland; forlagsdirektør Egon Heinemann, Norderstedt, Tyskland; Henning Henningsen, Kronborg; civilekonom Bengt Holmström, Göteborg; A. F. Høst & Søns Forlag, Kbh.; Institut for folklivsforskning, Stockholm; Hanns Christian Jessen, Rendsburg-Büdelndorf, Tyskland; prof. Hans Chr. Johansen, Odense; Fr. Jorberg (†), Detmold, Tyskland; Schiffbauingenieur Werner Jaeger, Duisburg, Tyskland; H. J. Koch, Neustadt/Holst., Tyskland; Korsør Bibliotek; Erich Kuhlmann, Hamburg; Dr. A. W. Lang, Juist, Tyskland; Konrektor Hans Lassen, Keitum/Sylt, Tyskland; Dr. Lewis Lloyd, Gwynedd, England; *Lloyd's Register of Shipping*, Crawley, England; *Mariner's Museum*, Newport News, USA; *Marstal Søfartsmuseum*; K. F. Marstrands Efterflg. A/S, Helsingør; Ministerie van Nederlandse Cultuur, Brussel; Dr. Walter W. Müller, Glifada, Grækenland; numisnautiker Wolf Mueller-Reichau, Laboe, Tyskland; Paul Philippssen, Flensburg; Den kgl. Porcelainsfabrik; I. M. Priskorn, Højbjerg; entreprenør Otto H. Rasmussen, Søby (Ærø); Rosenkilde og Baggens Forlag, Kbh.; Dr. Wolfgang Rudolph, Schildow, DDR; ingeniør Jochen Sachse, Hamburg; Prof. Dr. Hans Schadowaldt, Düsseldorf, Tyskland; Kustos Dr. Uwe Schnell, Bremerhaven; dispachør Kjeld Skougaard-Petersen, Rungsted; Sparekassen Thy,

Thisted; forlagsdirektør *Gerhard Stalling*, Oldenburg, Tyskland; *Strandbygaards Bogtrykkeri*, Skjern; *Suid-Afrikaanse Kultuurhistoriese Museum*, Cape Town, Sydafrika; *Søllerød Kommunes Museum*; *Søværnets Materielkommando*, Kbh.; *Texas A & M University*, College Station, USA; *Lise J. Tutein*, Birkerød; *Sven Tvermoes*, Hellerup; ing. *Fred M. Walker*, Aberdeen, Skotland; navigationskoleinspektør *Roald Wiese*, Kbh.; *Rolf J. Wiswe*, Düsseldorf-Kaiserswerth, Tyskland; skibsreder *Bent Waagensen*, Kbh.; *Georg Ågren*, Helsingborg.

Desuden er et større antal bøger erhvervet ved bytteforbindelser med maritime museer, biblioteker, institutioner og historiske foreninger i Danmark og over hele kloden.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1975 TIL 31. MARTS 1976

Indtægter

Indtægt ved forevisning	205.471	
Statens tilskud	815.666	
Private bidrag ifølge specifikation	27.250	
Renter	11.275	
Fortjeneste ved salg af Søhistoriske Skrifter, billedbog, postkort, platter m.v.	31.364	
Prisdæpende ydelse	1.123	
	Kr. 1.092.149	

Udgifter

Administration og drift:

Lønninger, honorarer, pensionsudgifter m. m.	880.094	
Rengøring	80.938	
Opvarmning	22.202	
Kontorhold og diverse	61.227	
Kørsel og transport	2.192	
Assurance og ATP	14.317	1.060.970

Museets samlinger:

Nyerhvervelser og opstillinger m. v.	44.956	
Anvendt af generalkonsul L. O. G. Amundsens gave	24.000	20.956

Afskrivninger:

Inventar	12.666	
+ Underskud overført til kapitalkonto	2.443	
	Kr. 1.092.149	

Specifikation af private bidrag i 1975/76

A. H. Basse Rederi A/S	1.000	
Concord Line A/S	500	
Danmarks Rederiforening	5.000	
Rederiaktieselskabet Dannebrog	500	
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab	2.000	
A/S De Danske Sukkerfabrikker	500	
Heering Line	1.750	
Helsingør Kommune	4.500	
J. C. Hempels Legatfond	1.000	
Rhederi M. Jebsen A/S	500	
A/S Jydsk Færgefart	500	
Kryolitselskabet Øresund A/S	1.000	
Rederiet A. P. Møller	5.000	
Interessentskabet af 15. april 1972	400	
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab A/S	400	
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	200	
Det Østasiatiske Kompagni A/S	2.500	

Kr. 27.250

De efter 1. april 1976 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

STATUS PR. 1. APRIL 1976*Aktiver**Likvide midler:*

Kassebeholdning	1.413	
Den danske Bank	219.751	221.164

Udestående fordringer

136.205

Beholdning af kataloger, postkort, platter og bøger 46.600*Inventar:*

Anskaffelsessum i 1975/76	12.666	
Afskrivning ifølge driftsregnskab	12.666	0

Samlingen:

Saldo pr. 1. april 1975	3.042.197	
Nyerhvervelser og opstillinger m. v. i 1975/76	44.956	
Modtagne genstande m. v. i 1975/76	67.725	3.154.878

Kr. 3.558.847

Passiver

Diverse kreditorer:

Omkostninger	5.000	
Tilbageholdelse af dyrtidsportioner .	10.075	
Merværdiafgift	182	15.257

<i>Modtagne tilskud til specialopgaver, hvortil udgifterne endnu ikke er afholdt .</i>		12.000
--	--	--------

Kapitalkonto for generalkonsul L. O. G. Amundsens gave:

Overført fra museets kapitalkonto	97.074	
Salg af mønter i 1975/76	68.969	
Tilskrevne renter fra bankbøger	3.192	
	169.235	
Anvendt til køb af museumsgenstande	24.000	145.235

Kapitalkonto for museet:

Saldo pr. 1. april 1975	3.373.191	
Salg af møntsamling i 1974/75 overført til særskilt kapitalkonto	÷ 97.074	
Nyerhvervelser og opstillinger m. v. i 1975/76	44.956	
Modtagne genstande m. v. i 1975/76	67.725	
Underskud ifølge driftsregnskab	÷ 2.443	3.386.355
	Kr. 3.558.847	

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med museets bøger, som vi har revideret.

København, den 8. juni 1976

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

BJARNE N. HANSEN
statsaut. revisor

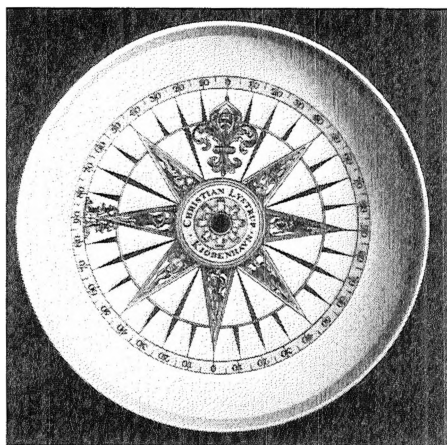
KOMPASPLATTER

udgivet af

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Platte 1975 med afbildning af kompasrose udført af sejl-, flag- og kompasmager Christian Lystrup, København, beg. af 1800-årene.

Platte 1976 med afbildning af kompasrose udført af kompasmager F. Meyer i Glückstadt, dateret 1787.



Platterne er fremstillet på Den kgl. Porcelainsfabrik og nummerede. De gengivne kompasroser er i farver efter originalerne på Handels- og Søfartsmuseet. Diam. 20 cm.

Pris pr. platte kr. 150.00 + ekspeditionsgebyr.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. Tlf. (03) 21 06 85.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

BERETNING FOR

1975-76

LIGE som sidste år kunne selskabets bestyrelse og museets personale gøre den årlige generalforsamling 26. august 1976 særlig festlig, idet det var lykkedes os gennem Foreningen Gamle Georg Stage Drengene at låne en film fra fuldskipet „Joseph Conrad“s rejse om jorden 1935-37. „Joseph Conrad“ er som bekendt identisk med skoleskipet, fuldskip „Georg Stage“ (I), som i 1935 solgtes til forfatteren Alan Villiers. Skibets 2. styrmand, Hans Chr. Pedersen, optog denne film i samarbejde med Villiers. Kaptajn A. Brettschneider havde vist os den venlighed at kommentere den spændende film på meget personlig og levende måde, da den efter selve generalforsamlingen kørte over det hvide lærred. Der var mødt ca. 200 medlemmer og gæster, og takket være garnisonskommandanten, oberstløjtnant Christian Christensens velvilje fik vi lov til at benytte Kampskolens på Kronborgs store gymnastiksal til mødet. Selskabet siger tak til alle de implicerede for deres store imødekommenhed.

Formanden, museumsdirektør Knud Klem, bød velkommen til de fremmødte. Til dirigent valgtes generalsekretær, sømandspræst Fr. V. Eilschou Holm.

I sin beretning nævnte formanden den gave, selskabet havde foræret museet i årets løb – foruden årbogen –, nemlig en signeret tegning fra 1760'erne af barbareskhavnen Salé i Marokko (se afbildningen og den tilhørende billedtekst). Pengene var givet fra Skibsfører H. L. Barfoeds legat.

Formanden omtalte ligeledes udsendelsen af den smukke kompasplade 1975, hvis motiv var en kompasrose fra et af museets kronekompasser, fremstillet i beg. af 1800-årene af sejl-, flag- og kompaslager Christian Lystrup, København. Som det vil huskes, overtog selskabet udsendelsen af platteserien sidste år. Der blev fremstillet 2000 nummererede eksemplarer af kompasplade 1975 på Den kgl. Porcelainsfabrik. Størstedelen af disse var forudbestilt, og en betydelig del af restpartiet er blevet solgt i årets løb. Der er dog stadig en del eksemplarer tilbage, og formanden opfordrede medlemmerne til ikke blot at købe platten til sig selv men

også anvende den som gave. Oplaget for kompasplatte 1976 med motiv fra et kronekompas, signeret F. Meyer i Glückstadt 1787, har vi ikke turdet sætte højere end til 1800 stk., da vi nødvendig vil ligge med for stort et lager. Selskabet har ansat en dame til at sørge for den komplicerede ekspedition af den nye platte.

Salget har givet en smuk fortjeneste. Denne har vi måttet opgive til skattevæsnen, men vi har samtidig indsendt et andragende til Skatte-departementet om fritagelse for skat, idet fortjenesten udelukkende skal gå til museale formål af forskellig art, i overensstemmelse med selskabets love og den hidtil førte praksis. Det kan ikke nægtes, at årbogen nemt kan komme i farezonen, idet udgifterne til trykning, papir, porto osv. stiger stærkt fra år til år. Det er helt livsvigtigt for museet og venne-selskabet at kunne fortsætte med at udsende årbogen fremover, som vi har gjort det i de sidste 34 år, og nogle af de indtjente penge bør bruges til årbogen.

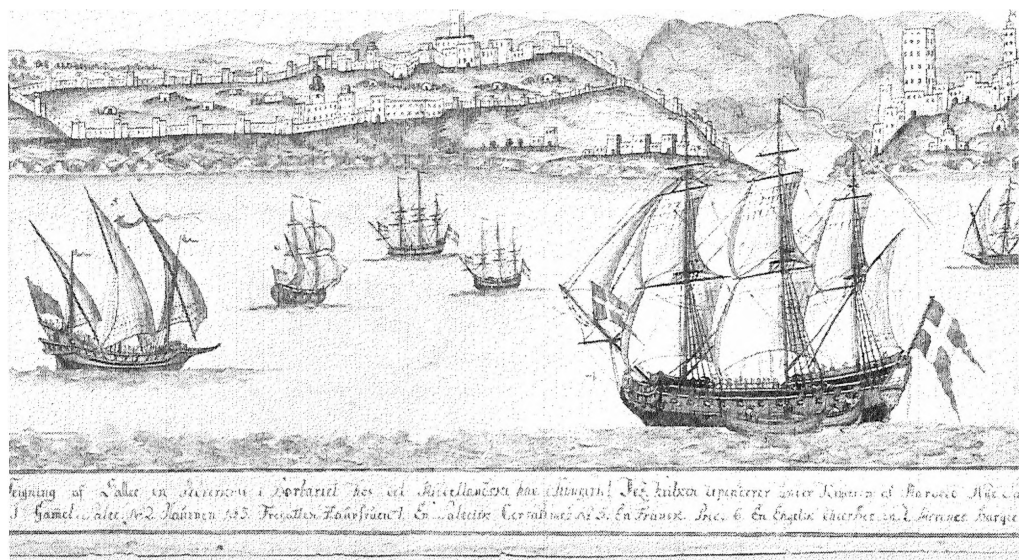
Medlemstallet i selskabet ligger pr. 15. august 1976 på 1302 års- og 162 livsvarige medlemmer, ialt 1464, hvilket er en pæn lille fremgang i forhold til sidste års tal på 1439. Desværre er der som altid en lille skare medlemmer, som har glemt at betale kontingent, og som derfor har måttet rykkes én og af og til flere gange, hvilket er en stor og unødven-dig økonomisk og tidsrøvende belastning. Vore revisorer har derfor hen-stillet til os, at vi i fremtiden kun rykker én gang og, hvis det ikke hjælper, derefter betragter vedkommende som udmeldt. Det er noget, vi ikke er glade for, men vi bliver nødt til at gøre det.

Til slut rettede formanden en tak til de annoncører og bidragydere, som atter i år havde støttet udgivelsen af årbogen, samt til forfatterne og redaktionen. Han takkede også pressen for dens velvillige omtale af museet og selskabet, og medlemmerne for deres trofasthed og interesse.

Formandens beretning toges til efterretning, og derefter forelagde kassereren, museumsdir. Henning Henningsen, de reviderede regnskaber for selskabet og for fhv. skibsfører Barfoeds legat 1975-76 (trykt efter denne beretning). Regnskaberne godkendtes.

På valg til bestyrelsen var iflg. lovene formanden, borgmester Ove Thelin og arkitekt, m.a.a. Mikael Sinding, der alle genvalgte. Som revisorer genvalgte de statsautoriserede revisorer Bjarne N. Hansen og Eigil Bruhn.

Med ganske få og små ændringer går selskabets love tilbage til stiftel-sesåret 1940. Bestyrelsen havde fundet det ønskeligt nu at føre dem à jour



Salé på Marokkos Atlanterhavskyst var en af de vigtigste nordafrikanske havne, hvorfra de muhamedanske korsarer, „barbareskerne“, drog ud for at overfalde europæiske skibe. Som andre søfartsnationer havde Danmark i midten af 1700-årene måttet afslutte traktater med Marokko, Algier, Tunesien og Tripoli (Libyen) og betale årlige afgifter, „presenter“, til disse landes fyrster, for at deres korsarer skulle lade danske skibe sejle i fred. Dette farvelagte prospekt (af ukendt kunstner) viser, som det siges i teksten, „røverkulen“ Salé til venstre og byen Rabat, nu hovedstaden i Marokko, til højre. Imellem dem udmunder floden Bou-Regreg og danner en havn, hvori korsarskibene kunne ligge i læ. På reden ses flere skibe, fra venstre en korsar med en taget fransk prise; en dansk og en hollandsk handelsfregat, og længst t.h. en chebek med engelsk flag. I forgrunden t.h. ligger den danske orlogsfregat „Havfruen“ (bygget 1760–62) med et par mauriske både ved siden. I 1762 og atter i 1767 anløb fregatten Salé med „presenter“ til sultanen, og tegningen stammer formentlig fra et af disse besøg. Desværre er de to sidste cifre i årstallet afslidt. Den sjældne tegning er en gave til Handels- og Søfartsmuseet fra Venneselskabet.

Salé in Morocco, one of the most important harbours of the North African corsairs. To the right Rabat, and between them the estuary of the river Bou-Regreg. In the foreground the Danish naval frigate "Havfruen", probably bringing "presents" for the Sultan of Morocco in the 1760s. Like other European states Denmark made a treaty with the Barbary States, according to which it had to pay a yearly tribute to prevent Danish merchant ships being molested by the corsairs.

og havde derfor sat et punkt om lovændringer på dagsordenen. Sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen var bestyrelsens forslag dertil udsendt til alle medlemmerne. Henningsen redegjorde for motiverne til disse ændringer, som bl.a. gik ud på at give formålsparagraffen en mere smidig form, samt at legalisere den praksis, der på flere måder var fulgt i årenes løb, f.eks. med hensyn til udsendelsen af årbogen, opstilling af dagsordenen for generalforsamlingen, valg af statsautoriserede revisorer m.m. Det foresloges at indsætte en bestemmelse om, at generalforsamlingen skulle fastsætte hvert års kontingent, i stedet for at kontingentet som nu var fikseret i selve loven. Ligeledes foresloges det, at livsvarigt medlemsskab ikke skulle kunne tegnes i fremtiden, idet denne form for medlemsskab har været til stort økonomisk tab for selskabet. Det bemærkes, at de nuværende livsvarige medlemmers status selvfølgelig ikke berøres af ændringen.

Med en enkelt ændring, gående ud på, at forslag fra medlemmerne skulle indsendes skriftligt senest 1. juni, vedtog generalforsamlingen bestyrelsens forslag. Da generalforsamlingen imidlertid ikke var beslutningsdygtig, var det iflg. lovenes § 10 nødvendigt at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling, som skulle tage endelig stilling til forslagene og eventuelt vedtage dem.

Denne ekstraordinære generalforsamling afholdtes fredag 1. oktober 1976 i Handelsministeriets mødesal. En del medlemmer havde givet møde. Forsamlingen vedtog enstemmigt de foreslåede lovændringer, således som de blev vedtaget på generalforsamlingen 26. august.

De således vedtagne love, som fra nu af vil være gældende, aftrykkes efter denne årsberetning.

Henning Henningsen

LOVE

for

SELSKABET

„HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

§ 1.

Selskabets navn er „Handels- og Søfartsmuseets Venner“.

§ 2.

Selskabets formål er at være til støtte for Handels- og Søfartsmuseet og at virke for forøgelsen og forbedringen af dettes samlinger. Selskabets midler kan efter bestyrelsens bestemmelse foruden til indkøb af museums-genstande tillige anvendes til andre museale formål.

§ 3.

De midler, hvormed dette formål søges nået, er:

Årsbidrag fra selskabets medlemmer.

Donationer.

Eventuel fremstilling og salg af maritime kunstgenstande.

§ 4.

Som medlem kan optages personer, institutioner eller firmaer. Ethvert medlem har gratis adgang til museet. Selskabet udgiver og bekoster, for såvidt som dets økonomi tillader det, Handels- og Søfartsmuseets årbog som en gave til museet. Museets direktør er, eventuelt sammen med en eller flere medarbejdere, redaktør. Et eksemplar af årbogen ydes hvert medlem som medlemslevering.

Selskabets regnskabsår går fra 1. april til næste års 31. marts.

Det årlige medlemsbidrag såvel for personer som for institutioner og firmaer fastsættes på den årlige ordinære generalforsamling. Medlemsretten ophører ved udmeldelse af selskabet, eller hvis årsbidraget trods påmindelse ikke er indbetalt inden udgangen af regnskabsåret.

Æresmedlemmer kan udnævnes med enstemmighed af bestyrelsen. Disse har samme rettigheder som ordentlige medlemmer, men er fritagne for medlemsbidrag.

§ 5.

Selskabets bestyrelse består af indtil 7 medlemmer. Direktøren for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg er selvskrevet medlem af bestyrelsen.

Bestyrelsens øvrige 6 medlemmer vælges på den årlige, ordinære generalforsamling.

Den første bestyrelse vælges for to år. Derefter afgår hvert år halvdelen af medlemmerne i den gennem lodtrækning ved første valg bestemte rækkefølge. Genvalg kan finde sted. Sker afgang i årets løb, kan bestyrelsen for tiden indtil næste ordinære generalforsamling supplere sig med et eller flere medlemmer.

§ 6.

Bestyrelsen vælger formand og næstformand; museumsdirektøren udfører ordentligvis forretningerne som bestyrelsens sekretær og kasserer, men kan ikke vælges til formand.

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når 4 af dens medlemmer er tilstede eller skriftligt har afgivet deres votum over dagsordenen for mødet. Beslutninger tages ved simpel majoritet. I tilfælde af stemmelighed gør den fungerende formands stemme udslaget. To af de valgte bestyrelsesmedlemmer kan i forening med museumsdirektøren foretage indkøb, såfremt hurtig afgørelse er nødvendig.

Sekretæren fører en protokol over bestyrelsens forhandlinger.

Selskabets regnskaber revideres af de af Handels- og Søfartsmuseet benyttede statsautoriserede revisorer.

§ 7.

Selskabets årlige, ordinære generalforsamling afholdes inden udgangen af august måned efter indkaldelse med 14 dages varsel ved meddelelse til selskabets medlemmer, medmindre bestyrelsen af særlige grunde måtte træffe anden bestemmelse om tidspunktet for generalforsamlingens afholdelse.

§ 8.

Dagsordenen for den ordinære generalforsamling skal omfatte:

1. Valg af dirigent.
2. Bestyrelsens beretning om selskabets virksomhed i det forløbne regnskabsår.

3. Forelæggelse af det reviderede årsregnskab til godkendelse.
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Mulige forslag fra bestyrelsen eller fra selskabets medlemmer.

Forslag fra medlemmerne skal fremsendes skriftligt og være bestyrelsen i hænde senest 1. juni.

Alle beslutninger, med undtagelse af de i § 10 nævnte, fattes af generalforsamlingen med simpel majoritet. Over generalforsamlingens forhandlinger føres en protokol.

§ 9.

Donationer, til hvilke der ikke er knyttet særlige bestemmelser, henlægges til et reservefond, som i påkommende tilfælde kan bruges til de i § 2 fastsatte formål.

Genstande, som erhverves for selskabets midler, betegnes som gaver fra selskabet.

§ 10.

Vedtagelse af lovændringer og beslutning om selskabets ophævelse kan kun ske på en til dette øjemed indkaldt generalforsamling, på hvilken mindst $\frac{3}{4}$ af selskabets medlemmer har givet møde, og med mindst $\frac{3}{4}$ af de tilstedeværendes stemmer. Er den indkaldte generalforsamling ikke beslutningsdygtig, bliver inden en frist af 6 uger en ny generalforsamling at indkalde, på hvilken beslutning gyldigt kan fattes med $\frac{3}{4}$ af de tilstedeværende stemmer uden hensyn til antallet af de mødte medlemmer.

§ 11.

I tilfælde af selskabets opløsning tilfalder dets kapital, beholdning af årbøger, kunstgenstande o.lign. samt arkiv Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Således vedtaget på selskabets generalforsamlinger
26. august og 1. oktober 1976.

SELSKABET
HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER
(Stiftet 1940)

Tegn venligst nye medlemmer –

derved støtter De selskabets formål at virke for forøgelse og forbedring af Handels- og Søfartsmuseets samlinger. – Indmeldelse modtages på museet (tlf. (03) 21 06 85). – Selskabets girokonto 7 05 90 00.

Medlemmernes rettigheder:

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg slot.

Gratis adgang til Orlogsmuseet i Nikolaj kirke, Kbh.

Selskabet yder gratis sine medlemmer en smuk og interessant illustreret årbog, hvis værdi overstiger minimumskontingentet. Medlemmerne kan til nedsat pris købe de af museet udgivne Søhistoriske Skrifter samt ældre årbøger:

1944–67 pr. stk. kr. 10.00 (bogladepris kr. 20.00),

1968–73 pr. stk. kr. 20.00 (bogladepris kr. 35.00),

1974–76 pr. stk. kr. 25.00 (bogladepris kr. 50.00).

(Årbog 1942, 43, 52, 57, 58, 60, 61, 63–66 er udsolgt).

Pris for biblioteksabonnenter: årbog 1944–67 kr. 15.00, 1968–73: kr. 20.00, 1974–76: kr. 35.00 pr. styk.

Alle priser inkl. moms, ekskl. porto.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør.

Minimumskontingenter:

Årsmedlemmer kr. 35.00 årligt for personer, kr. 200.00 for institutioner eller firmaer.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1975 TIL 31. MARTS 1976

Indtægter

Kontingenter og bidrag:

Årsbetalende medlemmer	53.794	
Livsvarige medlemmer	2.400	56.194

Fortjeneste ved salg af kompasplatter:

Indgået for solgte platter excl. moms	203.255
÷ forbrug:		
Købspris for 2.000 platter	127.882	
Diverse udgifter til porto, forsendelse m.v.	22.545	
	150.427	
÷ beholdning af platter pr. 31. marts 1976	34.218	116.209
		87.046

Renter af bank, postgiro og obligationer 7.415

Gave fra fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds legat 11.000

Kr. 161.655

Udgifter

Gaver og tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:

<i>Årbog 1975:</i>		
Udgivelse af årbog	69.188
Porto til udsendelse	3.286
	72.474	
÷ salg af årbøger og særtryk	8.626	
annoncer og tilskud til årbog 1975	11.650	20.276
		52.198

Gaver iøvrigt til Handels- og Søfartsmuseet 11.000

At overføre 63.198

Overført		63.198	
<i>Diverse omkostninger:</i>			
Porto, fragt m.v.	1.095		
Kontorhold	8.079		
Revision og regnskabsassistance:			
for 1974/75	3.400		
for 1975/76	5.500	8.900	
Diverse udgifter	492	18.566	
<i>Henlæggelse til reservefonden ifølge vedtægternes § 9</i>		2.400	84.164
<i>Overskud, der overføres til kapitalkonto</i>			77.491
			<u>Kr. 161.655</u>

STATUS PR. 1. APRIL 1976

Aktiver

Likvide midler:

Kassebeholdning	1.156		
Den Danske Bank, Helsingør:			
Checkkonto 11130-6	27.006		
Bankbog 6-60047	54.151		
Postgiro	7.351	89.664	

Debitorer:

Tilgodehavender vedr. årbog	1.777		
Mellemregning med fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfods Legat	0	1.777	

Beholdning af platter 34.218

Obligationer:

Kr. 10.000 7 % Østift. Kreditf. 18. s. 1998 à 58	5.800		
Kr. 42.000 7 % Østift. Kreditf. 16. s. 4. à 51	21.420		
Kr. 10.000 7 % Østift. Kreditf. 15. s. 4. à 52 ³ / ₄	5.275		
Kr. 33.000 7 % Københ. Kreditf. 15. s. 1.a. à 51	16.830	49.325	
		<u>Kr. 174.984</u>	

Passiver

Diverse kreditorer og skyldige omkostninger 9.500

Vedtagne, endnu ikke ydede gaver:

Saldo pr. 1. april 1975 10.000

Reservefond:

Saldo pr. 1. april 1975	47.648	
+ henlagt ifølge driftsregnskab	2.400	50.048

Kapitalkonto:

Saldo pr. 1. april 1975	35.845	
+ overskud ifølge driftsregnskab	77.491	
	113.336	
÷ kursregulering af obligationer	7.900	105.436
		Kr. 174.984

JENS M. BARFOED
MIKAEL SINDING

NIELS HAHN-PETERSEN
J. TEISEN
HENNING HENNINGSEN

KNUD KLEM
OVE THELIN

Der ansøges skattedepartementet om fritagelse for beskatning af fortjeneste ved salg af kompasplatter. Såfremt dette ikke bevilges, andrager selskabets skattetilsvær for året 1975/76 28.120,00 kr.

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med selskabets bøger, som vi har revideret. Obligationsbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bank- og postgiroindestående er afstemt.

København, den 8. juni 1976.

BJARNE N. HANSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

FHV. SKIBSFØRER HARALD LÆSSØE BARFOEDS LEGAT

DRIFTSREGNSKAB FOR TIDEN 1. APRIL 1975
TIL 31. MARTS 1976

Indtægter

Renter og udbytter:

Bankindestående	675	
Obligationer	10.165	10.840

Udgifter

Gave til Handels- og Søfartsmuseet overført gennem Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner	11.000	
Depotgebyrer	370	11.370
<i>Underskud, der overføres til gevinst- og tabskonto</i>	<i>. Kr.</i>	<i>530</i>

STATUS PR. 1. APRIL 1976

Aktiver

Likvide midler:

Den Danske Bank, Helsingør, bankbog		6.773
---	--	-------

Værdipapirer:

Obligationer til anskaffelsespriser:

Kr. 9.000 5 % Østift. Kreditf. 16. 2.	5.310	
Kr. 29.700 5 % Østift. Kreditf. 16. 3.	17.448	
Kr. 2.000 5 % Jydsk Hypotekf. 8.	1.280	
Kr. 1.000 5 % Jydsk Hypotekf. 9.	650	
Kr. 1.000 5 % Jydsk Hypotekf. 11.	597	
Kr. 5.000 5 % Grundej. Hypotekf. 8.	3.038	
Kr. 1.000 5 % Grundej. Hypotekf. 7.	620	
Kr. 14.000 4½ % Husm. Hypotekf. 3.	8.540	
Kr. 2.000 5 % Danske Statslån S. 2007	1.300	
Kr. 60.000 7 % Østift. Kreditf. 19. 1.	35.275	
Kr. 25.000 10 % Kreditf. Danmark alm. 43. 2004	20.188	
Kr. 6.000 10 % Kreditf. Danmark alm. 44. 2014	4.460	98.706

(kursværdi pr. 1. april 1976 kr. 80.256).

Kr. 105.479

Passiver

Diverse kreditorer:

Mellemregning med Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner 0

Kapitalkonto:

Legat ifølge testamente 100.000

Gevinst- og tabskonto:

Saldo pr. 1. april 1975	6.009	
÷ underskud ifølge driftsregnskab .	530	5.479
		<hr/>
		Kr. 105.479

JENS M. BARFOED
MIKAEL SINDING

NIELS HAHN-PETERSEN
J. TEISEN
HENNING HENNINGSEN

KNUD KLEM
OVE THELIN

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med legatets bøger, som vi har revideret. Værdipapirbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bankindestående er afstemt.

København, den 8. juni 1976.

BJARNE N. HANSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

BESTYRELSE

Museumsdirektør, cand. mag. KNUD KLEM, formand.

Direktør, civilingeniør JENS M. BARFOED, R.

Direktør, skibsreder NIELS HAHN-PETERSEN.

Arkitekt, M.A.A. MIKAEL SINDING.

Kommandørkaptajn J. TEISEN, R¹.

Borgmester OVE THELIN.

Museumsdirektør, dr. phil. HENNING HENNINGSEN, kasserer og sekretær.

NYTILKOMNE MEDLEMMER

(fra 1. september 1975 til 31. august 1976)

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Degerbøl, Jens, direktør, København.

ÅRSMEDLEMMER

Amelung, Lotte, Brabrand.

Andersen, Ole, maskinmester, Bramming.

Andersen, Skibild, styrmand, Hundested.

Andersen, Søren, regnskabskonsulent, Helsingør.

Andersson, Henrik, skoleelev, Horsens.

Andreasen, Aksel Johan, København.

Arildsbo, Per, Skodsborg.

Bakka, Jørgen, cand. merc., Holte.

Biørn-Henriksen, T., læge, Samsø.

Bjerregaard, Søren, København.

Brooling, Orvar, provinsialläkare, Björkvik, Sverige.

Bruzelius, Lars, Uppsala, Sverige.

Bundgaard, Karsten, Charlottenlund.

Bäncke, Mogens, cand. jur., Charlottenlund.

Carlsen, Franz, Humlebæk.

Christensen, Frank, Jægerspris.

Christensen, K. E., maskinmester, Frederiksværk.

Clausen, Jan Hamilton, overstyrmand, Charlottenlund.

Durafour, Ole, Helsingør.

Egebak, E., skibsfører, Brabrand.

Eriksen, Christen, fiskerirådgiver, Helsingør.

Faye, Aase, museumsinspektør, mag. art., Helsingør.

Frühwirth, Allan, instruktør, Helsingør.
Faarvang, Poul E., maskinmester, København.
Goth-Bendtzén, B., direktør, København.
Grønborg, Ole, viceinspektør, Gistrup.
Hansen, Arne G., elinstallatør, Ribe.
Hansen, Bjarne, arkitekt, Århus.
Hansen, Bodil Ertmann, Albertslund.
Hansen, Jes, tandlæge, Gentofte.
Hansen, Johnny, Juelsminde.
Hansen, Steen Jul, omsorgsmedhjælper, København.
Harvey-Hansen, Niels, Herning.
Hau, Christian, læge, Løkken.
Helsing, Jens-Erik, lærer, Alestrup.
Hendriksen, Jørgen, civilingeniør, Nykøbing Falster.
Henriksson, Bertil, Trelleborg, Sverige.
Hvilsted, Frank, Søborg.
Jacobsen, Jacob Reese, modelsnedker, Esbjerg.
Jansen, Gert, bådebygger, Vejle.
Jensen, Bo Hammer, København.
Jensen, T., Vancouver, Canada.
Jessen, Claus Kølle, Hellebæk.
Joensen, Hugo, kaptajnløjtnant, Ebeltoft.
Konings, Jan, grafiker, Laksevåg, Bergen, Norge.
Krarup, Poul, København.
Kroager, Vibe, stud. mag., Lyngby.
Krogh-Madsen, Jens, adjunkt, Næstved.
Kaa, Hans Jørgen, Strøby.
Mikkelsen, Børge, Brabrand.
Mortensen, John Leif, Helsingør.
Nielsen, John, speditør, Hørsholm.
Norman, Jan, Helsingborg, Sverige.
Olsen, Ove Bernt, Århus.
Ottesen, Kaj, Tåstrup.
Parnemann, Kurt, Kapitän, Bramsche, Tyskland.
Pedersen, J. Nørgård, civilingeniør, København.
Pedersen, Kaj Nymann, København.
Pedersen, Robert, farvehandler, Bagsværd.
Petersen, Poul Anker, Albertslund.
Posselt, Jytte, studerende, Espergærde.
Poulsen, Bent, Kolding.
Rasmussen, Jørgen, Rønde.
Rich, J. C., lektor, Espergærde.
Rønneberg, Carl, Gentofte.
Schiellerup, Børge, skibsfører, Helsingør.
Schumacher, W. W., Gadstrup.

Sehested, Steen, Vanløse.
Skanse, Peter, Farhamn, Sverige.
Stenhøj, Orla, direktør, Barrit.
Streit, Klaus, Frederiksværk.
Strørup, Svenn, skibsinspektør, Humlebæk.
Suadicani, Hans Jørgen, skibstømrer, Marstal.
Tellström, Alf, Helsingborg, Sverige.
Thomassen, Per, overlærer, Helsingør.
Thomsen, Bent, Gilleleje.
Thorsen, Keld, statsaut. skibsmægler, Kongens Lyngby.
Thygesen, Bjørn, Lyngby.
Tingsgaard, Jens, speciallæge, Slagelse.
Tingsgård, Niels, lektor, Brønshøj.
Tjellesen, Kaj, tømrermester, Espergærde.
Vest-Hansen, Inger, stud. mag., København.
Weber, B. Juel, museumsregistrator, Helsingør.
Ziegler, Bent, Ålborg.

REGISTER

til Handels- og Søfartsmuseets årbøger 1972-76

Dette femårsregister er opstillet i fortsættelse af registrene 1942-61 (trykt i årbog 1961), 1962-66 (i årbog 1966) og 1967-71 (i årbog 1971) og falder som disse i to dele:

1. *grupperegister* over artikler og maritime småartikler,
2. *stikordsregister*, ordnet alfabetisk.

(B) henviser til maritime småartikler („billedtekster“).

Kursiverede tal angiver årstallet for årbogen, de øvrige sidetallene.

Stjerne (*) angiver illustration(er). F.eks. henviser 75, 84 ff.* til omtale med billedstof i årbog 1975, siderne 84 og følgende.

Årbog 1972 udsendtes som festskrift til professor, fil. dr. Olof Hasslöf.

GRUPPEREGISTER

Rederi, koffardifart og søfartshistorie

Henning Henningsen: Part i skib 72, 101 ff.*

Hans Tage Jensen: En rejse til Nørresundby — og videre ud . . . 76, 91 ff.*

Knud Klem: Om Fr. de Conincks og andre rederes udnyttelse af den danske neutralitet især i perioden 1781-82 73, 94 ff.*

Wolf Mueller-Reichau: Dansk søfartshistorie fra et numisnautisk synspunkt 76, 73 ff.*

K. Mullertz: Islandsskonnerterne 75, 93 ff.*

Christian Nielsen: Stål-motorskontert „Karen“ af Fejø 72, 144 ff.*

Bjarne Stoklund: Tømmerskuderne fra Læsø. Et kapitel af skudehandelens historie i Danmark 72, 153 ff.*

Skibsbygning, skibsmåling, fartøjstyper

Hans Chr. Bjerg: Den første bog på dansk om skibsbygning (B) 73, 140 ff.*

Arne Emil Christensen jr.: To eldre tegninger av norske småbåter 72, 21 ff.*

Benny Christensen: Dansk skibsbygning omkring 1780. Nogle virkninger af skibsbyggerforordningen af 18. marts 1776 74, 48 ff.*

Ole Crumlin-Pedersen: Kællingen og kløften. Nogle jyske fund af kølsvin og mastefisk fra 800-1200 e. Kr. 72, 63 ff.*

Knud Klem: Træskibsbyggeriet i Helsingør 72, 124 ff.*

— Den kongelige danske, norske og holstenske Skibsbyggerskole 74, 119 ff.*

Anders Monrad Møller: Skibsmålingen i Danmark 1632-1867 74, 16 ff.*

Per-Uno Agren: Hos en båtbyggare i Tärendö, Norrbotten 72, 199 ff.*

Skibsornamenter og -udstyr

- Hanne Poulsen*: Skibsklokke fra fregatten „Constantia Maria“ (B) 72, 215 ff.*
– Gallionsfigurer og anden dansk skibsornamentik indtil 1850 74, 75 ff.*
– Danske gallionsfigurer efter 1850. Gallionsbilledhuggerne H. J. og W. E. Møen 75, 42 ff.*

Handelskompagnier, kolonier og togter

- Robert S. Brown*: Sukkerdyrkning i Dansk Vestindien 73, 7 ff.*
Sv. E. Green-Pedersen: Om forholdene på danske slaveskibe med særligt henblik på dødeligheden 1777–89 73, 27 ff.*
Henning Henningsen: Da en dansk-portugisisk ekspedition fandt Amerika for 500 år siden (B) 72, 221 ff.*
– Et år i Vestindiens tegn (B) 73, 122 ff.*
– Trekantfarten (B) 73, 136 ff.*
Hans Lyngø: Storfangeren og træskærereren Ujuānāt (1862–1940) 76, 61 ff.*
Georg Nørregård: Forsyninger til en Kinafart 75, 84 ff.*
Hanne Poulsen: Ib Andersens tropetegninger (B) 73, 126 ff.*

Samfærdsel, kanalvæsen

- Poul Bell*: H/S „Mercurius“, storebæltsfartens første dampskib 74, 7 ff.*
Kari Helmer Hansen: Elve- og kanalfarten i Frankrike 72, 81 ff.*

Livet ombord og i land

- Poul Bell*: Maskinmestrenes Forening 100 år 73, 77 ff.*
Henning Henningsen: Sømandens kogebog 76, 7 ff.*
Hanne Poulsen: Kalk og disk fra Asiatisk Kompagni (B) 72, 218 ff.*

Fiskeri

- Palle Ove Christiansen*: Organisation i Torupstrand, 1971 72, 38 ff.*

Sørøveri

- Asta Bredsdorff*: Fregatten „Charlotte Amalia“s mærkelige skæbne 75, 22 ff.*
Henning Henningsen: Sørøverkanon fra barken „Faders Minde“ af Nyborg (B) 73, 132 ff.*

Havari, rednings- og bjergningsvæsen

- Georg Nørregård*: Salvator Mundis forlis 1729 76, 38 ff.*
Robert Svalgaard: Kunstige strandinger på Thy-kysten 76, 51 ff.*

Olof Hasslöf: Sjöfartsmuseer och etnologi 72, 15 ff.

Henning Henningsen: Olof Hasslöf (med bibliografi) 72, 7 ff.*

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Museets protektorer, Hans Majestæt Kong Frederik IX († 1972) og Hendes Majestæt Dronning Margrethe II 72, 228 f.*

Henning Henningsen: Betragtninger ved Handels- og Søfartsmuseets fødselsdag 75, 7 ff.*

Museets årsberetninger og regnskaber: 72, 230 ff.*; 73, 145 ff.*; 74, 136 ff.*; 75, 134 ff.; 76, 117 ff.*

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners årsberetninger og regnskaber: 72, 247 ff.; 73, 165 ff.*; 74, 149 ff.; 75, 147 ff.*; 76, 131 ff.* (med love 1976).

STIKORDSREGISTER

abolitionisme 73, 27 ff.
 Abrahams offer 74, 98 f.*
 „Accra“, fregat 73, 29 ff., 70 ff.
 „Ada“, brig 73, 71 f.
 „Admiral Kaas“, fregat (1782) 73, 71; 74, 68 f.
 „Adriane“ af Kbh. 73, 106, 111
 Alfonso V 72, 222 f.
 „Agent Lagoni“, sk.-brig 75, 68*, 70 ff., 81
 agterspejlsdekorationer 74, 75 ff.*; 75, 42 ff.*
 „Agtsomheden“ af Kbh. 73, 104, 109
 „Aina“, barkentine af Istorp 75, 132
 aktieselskabsrederi 72, 118 ff.
 „Aldrig fuldkomment“ af Kbh. 73, 102, 108
 algiersk søpas, se søpas
 Allingham, Edw., maskinnm. 74, 8 ff.
 „Alpha“, skonn. 75, 48
 alter/kalk, -sæt 72, 218 ff.*
 „Amor“, sk.-brig 75, 64, 81
 „Anatolia“ af Kbh. 73, 107
 Ancher, billedskærer 75, 78
 Andersen, H. N. 76, 91 ff.; Ib 73, 126 ff.*, 147 f.
 Andréa, A. Fr., kapt. 75, 60
 „Anc“ af Søby 75, 44
 Anegada 76, 39 ff.*
 „Anna“, vestindiefarer (1779) 74, 68 f.; (de Coninck, 1781) 73, 102, 108
 „Anna Bolette“ af Kbh. (48 clstr.) 73, 106, 112; (100 clstr.) 73, 107
 „Anna Cathrine“ af Holmestrand 73, 107
 „Anna Karina“, vestindiefarer 74, 68 f.
 Anna Sophia, kurfyrstinde 76, 81*
 Arendal 76, 52 ff.
 „Argo“, bark af Arendal 76, 57
 „Arkansas“ S/S (DFDS) 73, 81*
 Asgeirsdóttir, Sigriður Louisa (1854–82) 75, 67*ff.
 Asgeirsson, Asgeirr 75, 67 ff.
 Asiatisk kompagni 72, 218 ff.*; 75, 84 ff.
 „Aster“, brig 75, 62*, 64, 66, 81
 Assurancekompagni, Kbh. 76, 45 ff.
 „Augustus“ af Kbh. 73, 105, 111
 Bache, Peter, bådebygger 72, 130, 135
 „Bachelor's Delight“, søøverfregat 75, 22 ff.

Bager, skibsbygm., Marstal 75, 48
 Bagge, Cornelius, kapt. 76, 38 ff.
 Banyan days 76, 14
 barbareskerne 76, 133*
 Barfoed, Magnus, skibsbygger 72, 134 ff.; Poul, skibsbygger 72, 133 ff.
 Bargarumske Handelssoc. 73, 30, 37 f., 47, 50 f., 53 f., 56
 Bech, S. P., skibsbygm. 75, 47
 „Belle of Lagos“, bark 75, 80
 „Bellona“, orlogsfregat 74, 102*f.
 Bendsen, Jens, bådebygger 72, 130 ff.
 Benstrup, K., fabrikm. 73, 142
 Berg, Jens Jensen, kapt. 73, 30 ff., 46 f.*; 53; Vigoline 73, 47*
 Bergesnäs (Bohuslen) 72, 160 f.
 „Bernhardina“ af Kbh. 73, 105, 110
 beskøjter 72, 183; 76, 15 ff.*
 „Bienenkorb“, bark 75, 78
 biksemad 76, 22
 Bissen, H. W., billedhugger 74, 106; 75, 49*, 54
 bjergning (1729) 76, 43 ff.
 blanchet (blankmønt) 72, 231
 Blavet-kanal 72, 89*
 Boas, Sophus E., skibsbygm. 75, 48
 Bodenhoff, Andreas, agent 72, 22 ff.*
 bogkasse 74, 139
 Bohuslen 72, 9 f., 153 ff.
 bondesejlds 72, 153 ff.*
 Bonnesen, E. P., skibsbygm. 75, 49
 Bothmann, Clemen, skibsbygm. 74, 67
 boucanierer 75, 22 ff.*
 Boulton & Watts dampmaskine 74, 8 ff.*
 Bragenes, Lauritz, skibsbygger 73, 140 ff.*
 Brekling, Herman, assessor 74, 25
 Brethren of the Coast 75, 29
 Brokmann, Ditlev Anth., gall.-billedhugger 75, 54
 „Brookes“, eng. slaveskib 73, 38 ff.*
 Brown, John, gen.-krigskomm. 74, 54, 68 f.
 Brütt, H. H., skibsbygger 74, 67
 brændemærkning 73, 38
 brød 76, 15 ff.*
 „Brødrene“ af Kbh. 73, 105, 109, 116
 buccanier, se boucanierer

- budding 76, 32
Bugge, Thomas, prof. 74, 120
burgoo 76, 25
Burmeister, Chr., ing. 73, 81, 92
„Byen Helsingør“ af Kbh. 73, 108
„Byen Trondhjem“ af Kbh. 73, 102, 108
byggepræmie (for skibe) 74, 48 ff.
Byover, Niels, skibsbygger 74, 68 f.
bønner (tørrede) 76, 26 f.
både/byggeri (norsk) 72, 21 ff.*; (Tärendö) 72, 199 ff.*; -lag (Torupstrand) 72, 52 ff.*
- „Caithnesshire“, bark 76, 21*
„Calcutta“, fregat af Abenrå 74, 105*
„Caledonia“ H/S 73, 78
„Caroline“, orl.-fregat 74, 94 f.*
Carstensen, Hans, skibsmåler 74, 29, 45
„Cecilie“, skonn. 76, 58*f.
„Ceres“ af Kbh. (1782) 73, 104, 110; bark (Grøn. Handel) 74, 112; 75, 61*ff., 81
„Charlotta“ af Trondhjem 73, 106, 112
„Charlotte Amalia“, guineafarer 75, 22 ff.
Charlotte Amalie (St. Thomas) 74, 137, 151*
Christian (I) 72, 223 ff.; IX 75, 71*f.
„Christiania“, orl.-fregat 74, 88
Christiansborg (fort) 73, 55*; 76, 76*
„Christiansborg“, slaveskib 73, 30, 33 f., 42 ff., 48, 50, 56, 70 ff.
„Christianstæd“, def.-skib 74, 54, 68 f., 71
„Christianus Quintus“, slaveskib 73, 47 ff.
„Christine“, bark 75, 77*, 80
citronsaft 73, 52
Claessen, Jean Jacob, Helsingør 72, 128 ff.
Clarkson, Thomas 73, 32, 39, 60 f.
Colombo 76, 103 ff.
commerceløst 74, 16 ff.
„Concordia“ af Kbh. 73, 107
Coninck, Frédéric de 73, 94 ff.*; 74, 54 f., 68 f.
„Constantia Maria“, ostindiefarer (1801) 72, 215 ff.
Cook, John, kapt. 75, 26 ff.
„Copenhagen“ af Kbh. 73, 106, 112
Cornett, seilmager 75, 58, 60
Cortereal, João Vaz 72, 222 ff.
Cowley, Ambrose, styrmd. 75, 26 ff.
crackerhash 76, 20
Craponne, Adam de, ing. 72, 86
„Cygnat“, sørøverskib 75, 32 ff.
- „Dag“, brig af Arendal 76, 56 f.
„Damerne“, vestindiefarer 74, 68 f.
Dampier, William 75, 26 ff.*
dampmaskine 73, 79*, 81*, 82 ff.; 74, 8 ff.*
dandy-junk 76, 20 f.
„Danmark“, brig af Drager 72, 115*
„Danmarks Velfærd“ af Kbh. 73, 106, 112
Dansk Guinea 73, 27 ff.*; 130 f., 136 ff.*; 75, 22 ff.; 76, 76*ff.
Dansk Vestindien 73, 7 ff.* (+ omslag*), 122 ff.*; 126 ff., 136 ff.*; 76, 38 ff., 75 ff.*
Se også de enkelte stednavne.
Davis, Edw., kvarterm. 75, 26 ff.
defensionskibe 73, 95 ff.; 74, 49 ff.
„De junge Friederich“, brigantine af Kbh. 73, 116
„Delphinen“, slup af Kbh. 74, 100
„Den Bergenske Jager“ (1805) 72, 23 ff.*
„Den frie Gave“ af Kbh. 73, 102, 108
„Den gode Hensigt“, ostindiefarer 74, 68 f., 96 f.
„Den junge Cornelis“ af Kbh. 73, 107
„Den Junge Jan“ af Kbh. 73, 105, 111
„Den Kiække“ af Kbh. 73, 105, 110
„Den unge Andreas“ af Kbh. 73, 107, 112
deplacement 74, 33 f.
- „De trende Systre“ af Kbh. 73, 105, 110
„De tre Søstre“, fregat af Kbh. 73, 116
„Det yngste Barn“ af Kbh. 73, 104, 109
dieselmotorskib 76, 91 ff.*
diskrimination (skibsmåling) 74, 26 ff.
„Ditmarsken“, orl.-skib 74, 91 f.
djunsk 76, 105*
dobbeltfigurer (gall.-fig.) 75, 52 f.
dog's body 76, 28
„Domingo Galari“, sk.-brig af St. Thomas 75, 53
Drammen 72, 177*
drikkevarer 75, 85 ff.
„Dronninggaard“ af Kbh. 73, 106, 111
„Dronning Juliane Maria“ (As. komp.) 75, 84 ff.*
„Dronning Louise“, orl.-skib 74, 89*
„Drott“, bark af Skien 76, 51
drægtighed 74, 16 ff.*
„Due Fratelli“, bark 75, 77*, 80
duff 76, 32
dukater 76, 75 ff.*
„Dunkerque“, fiskeskonn. 75, 97*
Dyreborg, R., skibsbygm. 75, 48, 70
dyremølle (sukker) 73, 12 ff.*
dødelighed (slaveskibe) 73, 27 ff.
dåsekød 76, 19 ff.
- Eaton, John, kapt. 75, 31 ff.
„Ebenetzer“, brig af Randers 74, 27*
Eckersberg C. W. 74, 101*ff., 104 ff.
ekspedition (Pothorst og Pining) 72, 221 ff.*
„Elefanten“, orl.-skib 74, 88
„Elida“, bark af Thisted 76, 56*f.
„Elisabeth“ af Kbh. (1782) 73, 105, 110; slup af Løkken 75, 136, 147 ff.*
Elmina, fort 73, 59*
„Emdrup Gaard“ af Kbh. 73, 105, 111
„Engel Gabriel“, skude af Læsø 72, 187
„Enigheden“, orl.-skib (1650) 74, 81; ostindiefarer (1777) 74, 52*f., 68 f., 90; vestindiefarer (1778) 74, 68 f.; snau (1781) 74, 68 f.; fregat (indk. 1781) 73, 108
entring (sørovere) 75, 28 f.*
„Ernst H. Grev Schimmelmann“, vestindiefarer (1779) 74, 68 f.
Eskildsen, Erich, skibsbygm. 74, 54, 62 f., 68 f., 100 ff.; Peter, skibsbygm. 74, 45
etnologi, maritim 72, 15 ff.; -ske undersøgelser 72, 10 f.
„Expedition“ af Trondhjem 73, 106, 112
- Fabritius & Wever, Kbh. 74, 51, 69
„Faders Minde“, bark af Nyborg 73, 132 ff.*
fajancer, eng. 75, 136 f.*
„Falster“, orl.-fregat 74, 84
fanger (Grøn.) 76, 61 ff.
fartøjer (Læsø) 72, 173 ff.; (norske) 72, 21 ff.*
„F. C. Sieben“, bark af Abenrå 75, 59 f.
Fejå 72, 144 ff.
félag 72, 114
Ferentz, Joh. F., kapt. 73, 42 ff.
Fermon, Conrad, skibsmåler 74, 45
figurer, grøn. 76, omslag*, 61 ff.*
fiskeboller 76, 25
fisker, færsøk 75, 129*
fiskeri (Torupstrand) 72, 38 ff.*; (Island) 75, 106 ff.*
Flekkerøy (båd) 72, 29*
„Flittigheden“ af Kbh. 73, 105, 110
flodfart (Frankrig) 72, 81 ff.*
flæsk, salt 76, 18 ff.
„Foreningen“, snau (1781) 74, 63*
„Forhaabningen“ af Kbh. 73, 106, 111
forlis (1729) 76, 38 ff.

forplejning 76, 7 ff.*
 „Forsigtigheden“ af Kbh. 73, 105, 111
 forskelsbehandling (skibsmåling) 74, 26 ff.
 forsyninger (Kinafart) 74, 84 ff.
 „Fortuna“, 3-m skonn. af Svendbg. 75, 72 ff.*
 81
 Frankrig 72, 81 ff.*
 „Frau Adriana“ af Kbh. 73, 104, 110
 Frebergsvig (v. Tønsberg) 72, 193 ff.
 „Freden“ af Kbh. 73, 107
 „Fredensborg“, slaveskib 73, 29 ff., 53*f., 56,
 70 ff.
 „Fredericus“ af Kbh. 73, 106; „- Quartus“,
 slaveskib 73, 42; „- Quintus“, orl.-skib
 (1753) 74, 84
 Frederik II's søret 72, 116
 „Frederik VI“ H/S 74, 106
 Frederik IX 72, 228*
 Frederikshald 72, 160 ff.
 „Frederiksvaag“, skonn. af Tórshavn 75, 93 ff.*
 „Freia“, sk.-brig af M.-fart 75, 62*, 64, 66, 81;
 fuldskib af Arendal 76, 54
 „Friderich“, orl.-skib (1649) 74, 79*
 „Friderichstæd“, vestindiefarer 74, 54, 56 f.*
 68 f.
 „Fricheden“ af Kbh. 73, 105, 111
 frikadeller 76, 19
 „Fru(e)/ Cornelia“ af Kbh. (1781) 73, 102,
 108; „- Cornelia Theodora“ af Kbh. (1782)
 73, 106, 112; „- Ingeborg“ af Kbh. (1782)
 73, 107; „- Margaretha“ af Kbh. (1782) 73,
 106, 111; „- Theodora Johanna“ af Kbh.
 (1782) 73, 105, 111
 frugter, tørrede 76, 29 ff.
 Fugl, A., konsul 73, 119
 fyrbordning (Tårendø) 72, 200 ff.*
 fællig (skudslag, Læse) 72, 190 f.
 færgelav, Helsingør 72, 130
 færebåd 75, 104, 125*
 Færøerne 75, 93 ff.*
 Færøeyvik, Bernhard 72, 32

Galapagosøerne 75, 32
 „Galathea“, korvet 75, 49*f., 54
 gallionsfigurer 74, 75 ff.* (+ omslag*); liste
 110 ff.; 75, omslag*, 42 ff.*
 Gammelholm 72, 233*; 74, 120 ff.*
 „Geheimeraad/ Guldberg“, slaveskib 73, 30, 51,
 70, 72; „- Numsen“, vestindiefarer 74, 68 f.;
 „- Rosenkrantz“ af Kbh. 73, 106, 112;
 „- Stampe“, slaveskib 73, 70 ff.; „- Ste-
 mann“, slaveskib 73, 70
 „General Huth“, slaveskib 73, 30, 70 f.
 „Generalinde Clausen“, vestindiefarer 74, 68 f.
 Gensell, John, reder 74, 51
 Gerner, Henrik, fabrikm. 74, 48 ff., 88 ff.,
 119 ff., 125*
 Gertzen, Jens, skibsmåler 74, 25, 45
 „God Fortune“ af Kbh. 73, 105, 109
 „Godt Haab“ af Kbh. 73, 104, 109
 Gokstadskibet 72, 65*
 Graff, Chr., skibsbygm. 75, 52
 Graffenhage-traktat (1647) 74, 18 ff.
 „Gregers Juell“, slaveskib 73, 30, 70 f.
 „Grev/ Adam F. Moltke“, vestindiefarer (1782)
 74, 68 f.; „- Bernstorff“, slaveskib 73, 29 ff.,
 70 f.; „- E. Schimmelmann“, slaveskib 73,
 51, 70 f.; „- Moltke“, slaveskib 73, 70 f.;
 „- Thott“, slaveskib 73, 70
 „Grevinde/ Bernstorff“, vestindiefarer 74, 68 f.;
 „- Schimmelmann“ af Kbh. 73, 111
 grindefangst 75, 114 f.
 gryn 76, 25 f.
 grød 76, 25 f.
 grønkål 76, 28

Grønland 72, 223 ff.*; 76, omslag*, 61 ff.*
 grønlandere (figurer) 76, omslag*, 61 ff.*
 Guldkysten (mønter) 76, 76*ff.
 guldmønter 76, 78*ff.
 „Gylfe“, skonn. 72, 137
 Gaaser, Peter Chr., skibsmåler 74, 45

Hadsund 72, 68 f.*, 75*f.
 hakkebord 74, 98 f.*
 Halkier, Johannes, skibsbygm. 74, 58, 62 f.*
 67 ff.
 Hammer, Augustus, kapt. 76, 38 ff.
 Handels- og Søfartsmuseet (60 år) 75, 7 ff.*;
 se også grupperegistret.
 „Hans“, bark af Fanø 75, 80
 Hansen, Christian, skibsmåler 74, 25, 45; Hans
 Lind, skibsbygm. 75, 48; Jacob, konsul 72,
 126; Jens, skibsbygm. 74, 67
 „Hans Tavsens“ S/S 74, 115
 Hasslöf, Olof, prof. 72, 7 ff.*; 73, 167*
 havfrue, lille 76, 83*
 „Havfruene“, orl.-fregat 76, 133*
 havn, Helsingør 72, 129 ff.*
 Hedeby (mønter) 76, 74 f.*
 Hee, Christen, prof. 74, 120
 „Heimdal“, orl.-korvet 74, 109*
 „Heinrich Carl“ af Kbh. 73, 105, 110
 „Hekla“ S/S 73, 86 f.*
 „Helge“, S/S 75, 93, 120
 „Helios“, brig af Arendal 76, 54 f.
 Helsingør 72, 124 ff.*; 73, 152 f.
 „Helsingør“, bark 72, 137
 Helt, Johan Peter 75, 54
 Hendrichsen, Lorentz, byfoged 76, 43 f.
 „Henriette“, fregat af Kbh. 73, 98
 Henrik Søfarenen 72, 222
 „Hertug Ferdinand“ (1779) 74, 68 f.
 Hetsch, G. A. 74, 106 f.
 Heysel, skibsbygm. 74, 61 f.
 „Hiawatha“, lystskonn. 74, 112
 „Hjeilen“ H/S 75, 45*, 50 f.*; 56, 81
 Hjorth, Jens Jacobsen Strøby, lodinsp. 73,
 148, 152 f.
 hjulskib 74, 7 ff.*
 Hoffmann, Thomas Chr., skudeskipper 75, 136,
 147 ff.*
 Hohlenberg, H., fabrikm. 74, 93 ff.
 Holbech, Peter Nielsen, kapt. 72, 215 ff.
 Hofford, Robert, skibsreder 74, 54
 Holm, Jacob Peter, gall.-billedhuger 75, 54;
 Mads Chr., skibsbygger 72, 140
 Holmen 74, 120 ff.*
 Holmestrand 72, 160 ff.
 Holvik-jekt 72, 8*
 Hongkong 76, 105*, 107 ff.*
 Hovenæsset (Bohuslen) 72, 9
 „Hvidbjørnen“ S/S (Grønl. Handel) 72, 139*f.;
 74, 112, 115
 „Hvide Ørn“, orl.-fregat 74, 84
 Hvidsærk (Grønl.) 72, 223*f.
 „Hændelsen“, gall. af Kbh. 73, 98, 108
 Høyer, Christian, skibsbygger 74, 67 ff.
 „Haabet“, ostindiefarer (1778) 74, 54, 68 f.;
 af Kbh. (1781) 73, 104, 109; jagt af Kbh.
 (1798) 74, 37*
 „Haabet Galley“, vestindiefarer 73, 42, 45, 48;
 76, 38 f.

„Ida“, skonn. 72, 102 f.*; 136
 Ilivilik (Grønl.) 76, 65 f.
 Illum, H., skibsbygm. 75, 48, 64, 66
 „Iris“ H/S 72, 118 f.*
 Isert, P. E., læge 73, 30, 39, 44, 48, 52, 56
 Island, fiskeri 75, 106 ff.*; mønter 76, 84*f.

Islandske Kompagni 72, 125
islandskonnerter 75, 93 ff.*

„Jacob & Hermann“, brig af Kbh. 73, 104, 109, 116
Jacobsen, Christen, skibsreder 76, 52 f.*
Janssen, Carl, præst 76, 61 f.
„Jens Wulff“, sk.-brig af Fano 75, 63*, 66, 81
Jespersen, J., postfører 74, 9 ff.
„J. H. Løve“ af Helsingør 72, 137
„Johanne Maria“, vestindiefarer (1779) 74, 64, 68 f.; bark af Abenrå 75, 60
jolle (vestnorsk) 72, 22 ff.*
Jonassen, Jonas Henrich, sølvsmed 72, 218 ff.
jordskælv 76, 108, 111*
Juan Fernandez øer 75, 31 f.
Judichær, Ole, fabrikm. 74, 80, 86 f., 120
„Juditha“, vestindiefarer 74, 68 f.
„Julianehaab“, slaveskib 73, 70 f.
„Justitia“, orl.-skib 74, 86 f.*
„Jytte Bewa“ M/S 76, 121*
Jørgensen, Fr. Chr., gall.-billedhugger 75, 56;
Lars, partreder 75, 65 ff.; Peter, skibsbygm.
74, 105; 75, 49

kabys 76, 9*, 33*; -fedt 76, 19 ff.
kadettegnebøger 74, 120 f.*
kadrejer 76, 103
kager 76, 35
Kalix-dalen 72, 199 ff.*
„Kammerherre Schack“, slaveskib 73, 30, 42 ff., 48, 70 f.
kanal/farer (1778) 74, 59 ff., 64; -væsen (Frankrig) 72, 81 ff.*
Kangamiut (Grøn.) 76, 61 ff.
kanon (mod sørovere) 73, 132 ff.*
Kap Horn 75, 31, 38
Kapverdiske øer 75, 26
„Karen“, m-sk. af Fejø 72, 144 ff.*
kartofler 76, 28 f.
„Kastanie Træet“ af Kbh. 73, 105, 109
kavring 76, 15 ff.
Kellermann, Hans Nicolai, skibsmåler 74, 45
„Kentucky“ S/S (DFDS) 73, 81
Kettonen, Levi, bådebygger 72, 200 ff.*
Kina (sørovere) 73, 132 ff.*; -fart 75, 84 ff.*
Kirksteen, J. L., kapt. 75, 86
„Kiærligheden“, vestindiefarer 74, 68 f.
„Kjøbenhavn“ af Kbh. (1781) 73, 102; vestindiefarer (1778) 74, 54; H/F (1896) 73, 79
„Kjøbenhavns Børs“, slaveskib 73, 42
Klim 72, 42 ff.
Klindtwordt, Gebr., gall.-figurbilledhuggere 75, 8
klipfisk 75, 106 ff.*, 115 f., 127; 76, 24
Klitmøller 76, 52 ff.
klokkegalge 72, 215 ff.*
„kløft“ (mastefisk) 72, 63 ff.*
Knoff, Daniel, skibsmåler 74, 21 f.
Knudsen, Jens, skibsbygger 74, 68 f.
Koch, Jørgen, skibsbygger 74, 68 f.
køzebog, sømandens 76, 7 ff.*
kok 76, 7 ff.*
kolonier, se de enkelte steder
kommanditselskab 72, 121
kommercelæst, se kommercelæst
kompassrose (Hvidsærk) 72, 223* f.
konebåd 72, 235 ff.*
„Kongen af Danmark“ af Kbh. 73, 106, 112
„Kongens Haab“, slaveskib 73, 56, 70
konservering af madvarer 76, 7 ff.
konserver 76, 7 ff.
Konstruktions/kommission, Flådens 74, 56 ff.;
-skole 74, 119 ff.*; -tegninger 72, 21 ff.*;
74, 57 ff.

korresponderende reder 72, 102 ff.
kost ombord 76, 7 ff.*
Kreutzmann, Ataråk (Jens) 76, 62; J. F., kolonibest. 76, 61; Johannes 76, omslag*, 61 ff.*
krokodille (gall.-fig.) 74, 100
Kronborg 75, 7 ff.*; stryge for 76, 38, 49 f.
„Kronborg“ af Kbh. (1781) 73, 108; af Helsingør (1782) 73, 105, 110; fregat af Kbh. (1821) 74, 33*
„Kronprins Frederik“, orl.-skib (1784) 74, 94; bark af Arendal 76, 53
Kruise, Hans, købmd. 73, 134; Johan, reder 73, 133 ff.; Wilhelm, købmd. 73, 134
krølle (ornament) 75, 43 ff.
kulsejl 73, 50 f., 53*
kyrehus 73, 13 ff.*
kystfiskeri 72, 38 ff.*
„kælling“ (kølsvin) 72, 63 ff.*
„Kærligheden“, se „Kiærligheden“
København (1786) 73, 118* f.
„København“, 5-m bark 74, 115; se også „Kjøbenhavn“
købstadsprivilegier 72, 153 ff.
kad, salt 76, 18 ff.; -bøje, -sæk 76, 18
kølsvin 72, 63 ff.*

Labrador 72, 225 f.
labskovs 76, 21 f.
Lagoni, Peter Fr., agent 75, 68*, 70 ff.
landbrugssektor 72, 153 ff.
Langelinie (1794) 75, 87*
Larsen, J. J., gross. 75, 71 f.; Lars, skibsbygm. 74, 58, 67 ff., 103; Sofus, overbibl. 72, 224 ff.
„Lars Jørgensen“, skonn. 75, 65* ff., 81
last/epenge 72, 184 f.; -ning 75, 96, 104 f., 125 f.; 76, 108 ff.
León (Nicaragua) 75, 36
„Leopold II“ S/S 73, 86
Lildstrand 76, 56 f.
Limfjorden (fiskeri) 72, 46 f.
Lind, Jens, færgemed. 72, 136
Lind-Hansen, Peter, skibsbygm. 75, 78
„Little Susie“, sk.-brig 75, 53
livet ombord (dampskibe) 73, 87 ff.; (kinafarer) 75, 84 ff.; (islandsskonn.) 75, 95 ff.; (motorskib) 76, 91 ff.*; (mad) 76, 7 ff.*
lodsbåd til russisk zar 1832 72, 136; (Helsingør 1860) 73, 152 f.*
Loire-floden 72, 84 f.
Lolland, persevant 72, 222
løsning 76, 109* f.
Lundwall, J. P., reder 72, 138
„Længe ønsket“ af Kbh. 73, 102, 108
læst 74, 16 ff.
Læsø (skudehandel) 72, 153 ff.*; -kavringer 72, 183
„Lysglimt“ bark af Alborg 76, 27*, 31*
løve (gall.-figur) 74, 81 ff.*; 88 110
Løve, Jacob Hansen, og søn Jacob Vilh., skibsbygm. 72, 102 f.*; 131 ff.*; 136 ff.; 75, 47 f.

mad ombord 76, 7 ff.*
„Magdalena“ af Helsingør 73, 105, 110
„Makrelen“, færgebåd 72, 130
„Malaya“ M/S 76, 91 ff.*; - II“, se „Malaya“
margarine 76, 22
Margrethe II 72, 229*
„Maria“, brig af Kbh. 74, 100
„Maria Aletta“, vestindiefarer 74, 68 f.
Mariager, P., bogholder 76, 46 ff.
maritimetnologi 72, 15 ff.
marmelade 76, 30
Marokko 76, 133*

- marstalsuppe 76, 19
 „Martin Frederik“, brig af Arendal 76, 53
 maskinmestre 73, 77 ff.
 Maskinmestrenes Forening 73, 77 ff.*
 „Massachusets“, am. kinaferer 75, 90 ff.*
 mast (vikingeskib) 72, 63 ff.*, 76 ff.*; -e-fisk 72, 63 ff.*
 „Matilda“ af Kr.-sund 73, 106, 112
 Matthiesen, Chr., skibsbygm. 74, 59 ff., 64
 Mattsson, Anton og Johan, bådebygger 72, 200 ff.*
 Meinerts, Johan, skibsbygm. 74, 60*f., 67 mel 76, 32 ff.
 „Merc Jytte“ M/S 76, 121*
 „Mercurius“ H/S 74, 7 ff.*
 Merkur (ornament) 75, 57*, 60
 messedreng 76, 91 ff.
 Meyer, Hans, skibsmåler 74, 45
 modelkammer 74, 121 ff.*
 Mogensen, Clement, mester 74, 123
 Mohr, købmd., Tørhavn 75, 101 f.
 „Montreal“, fregat 74, 97*
 „Morgenstjernen“, gall. af Kbh. 73, 98, 108
 Moth, Fr., guvernør 73, 10
 Murdoch, William, maskinn. 73, 78
 muscavado 73, 13, 23 f.
 museumsarbejde 75, 7 ff.
 Møen, Henrik Julius, gall.-billedhugger 75, omslag*, 42 ff.; William Edelhardt, gall.-billedhugger 75, 42 ff.*
 „Møens Minde“, Kbh. 75, 52, 56, 66, 72, 76
 Møller, C. R., skibsbygm. 75, 48, 64; Rasmus, skibsbygm. 75, 48, 75, 78
 Møllerup, Chr. Jacobsen, gall.-billedhugger 74, 85, 88
 mønthistorie 76, 73 ff.*
 Mørch, Bernt Jensen, kapt. 73, 30 ff.*
 måling, skibs- 74, 16 ff.*
- „Najaden“, orl.-fregat (1853) 75, 60; skonn. af Fåborg 75, 75*, 78
 naust 72, 31
 negerhandel 73, 27 ff.*; -s-kommissionen 1791 73, 27 ff.
 „Neptunus“, gall. af Kbh. (1781) 73, 98, 108; af Helsingør (1782) 73, 107; orl.-skib (1789) 74, 91*, 94
 neutralitet 1781-82 73, 94 ff.
 „Neutraliteten“ af Kbh. 73, 104, 109
 Newton, John, slavekapt. 73, 32
 „Nicholas“, sørøverskib 75, 31 ff.
 Niebuhr, H., kapt. 75, 50 f.*
 „Niels“, skonn. af Fejø 72, 146
 Nielsen, Anders Rasmus, skibsejer 72, 144 ff.*; Christian, bådebygger 72, 146; Feder, skibsmåler 74, 45
 „Ningo“, slaveskib 73, 70 ff.
 nordfjordsbåd 72, 23 ff.*
 „Nordlyset“, bark (Grøn. Handel) 72, 137 f.; 74, 108, 110
 Norge (fartøjstyper) 72, 21 ff.*; (skudelfart) 72, 44, 153 ff.*; 75, 136, 147 ff.*; (skibsmåling) 74, 18 ff.
 „Norge“ (As. komp.) 74, 100
 „Norske Løve“, guineafarer 74, 68 f.
 numismatik, numisnautik 76, 73 ff.*
 Nyborg 73, 132 ff.*
 Nyholm 76, 80*f.
 „Nøjsomhed“, brigantine 74, 68 f.
- „Odin“, orl.-skib 74, 93
 „Oldenborg“, orl.-skib 74, 92
 opdagelsesrejse (Pothorst) 72, 221 ff.*
 ophalingsbedding, Helsingør 72, 137*ff.
 „Oprigtigheden“ af Kbh. 73, 104, 109
 organisation (fiskeri) 72, 38 ff.*
 orlogsfregat på stabel (1833) 72, 233*
 „Ormen II“, gal. af Arhus 72, 144 ff.*
 ornament (skibs-) 74, 75 ff.*; 75, 42 ff.*
 Osebergskib 72, 65*, 74*
 Oslo-fjord (1650'erne) 72, 177*
 ost 76, 23 f.
 „Otto“, bark af Abenrå 75, 55*, 57 ff., 81
 otrung 72, 23 ff.*
 Overskattedirektionen 74, 54, 68 f.
- Panama 75, 35 f.
 pandekager 76, 34 f.
 Paris (havn) 72, 95*
 part/fiskeri 72, 52 ff.; -haver 72, 101 ff.; -rederi 72, 101 ff.*; 186 ff.
 passatvinden 73, 137 ff.
 „Patientia“, slaveskib 73, 42, 45
 „Pavo“ S/S, se „Randers“
 Pepsy Island 75, 31
 Petersen, Johan Daniel, gall.-billedhugger 74, 102 ff., 106 f.; 75, 49*, 54 f.; Julius Magnus, tegner 74, 107, 109; V. S., kapt. 75, 98; Zacharias, skibsbygm. 72, 233
 „Phoenix“, orl.-skib 74, 97 f.; S/S 73, 88 f.
 pie 76, 34
 Pihl, Jens Jørgen, skibsmåler 74, 45, 104
 Pingel, Meyer, Prætorius & Co. 73, 116, 119
 Pining, Didrik 72, 224 ff.
 plantage (Vestind.) 73, 7 ff.*
 pludrian 76, 24
 pokal (J. Hjørt 1860) 73, 148, 152 f.*
 poletter 76, 83*
 Pontoppidan, I. S., reder 72, 137 f.
 Portugal 72, 221 ff.
 pose-grad, -pudding 76, 32 ff.
 „Postillionen“, slaveskib 73, 71
 Pothorst, Hans 72, 224 ff.*
 „Presto“, bark af Arendal 76, 55
 „Prins/ af Bevern“, slaveskib 73, 71; „- Carl“, orl.-skib 74, 80; guineafarer 74, 68 f.; „- Frederiks Haab“, slaveskib 73, 71; „- Fride- rich“, gall. af Kbh. 73, 98, 102, 108; af Kbh. (1782) 73, 106, 112; „- Wilhelm“, orl.-skib 74, 80
 „Prinsesse/ Caroline“, orl.-skib 74, 96; „- Sofie Magdalena“ (As. komp.) 72, 220 f.
 proviant 75, 84 ff.; 76, 7 ff.*
 „Psyche“, sk.-brig 75, 62*, 64, 66, 81
 pudding 76, 32
 Puget, Pierre, fr. billedhugger 74, 80 f.
 Puggaard, Hans, skibsreder 75, 60; Signe 75, 59*ff.
 puspas 76, 22
 Páskeøen 75, 38
- Rabat (Marokko) 76, 133*
 „Randers“ S/S 73, 85*
 ranson, se ration
 Rasmussen, Knud 76, 67 ff.
 ration 76, 7 ff.*; se også spisetakst; -s-fad 76, 18 ff.*
 reder, korresponderende 72, 102 ff.
 Reiersen, Niels Lunde 73, 94 ff.*
 „Resolutionen“ af Kbh. 73, 105, 111
 Resteröd (Bohuslen) 72, 160 f.
 Restorff, M. C., købmd. 75, 100 ff.
 „Retfærdigheden“ af Kbh. 73, 111
 „Revenge“, sørøverskib 75, 26 ff.
 rigsvåben (ornament) 75, 53*
 Ring Andersen, J., skibsbygm. 72, 143 ff.; 75, 48, 65 ff., 72 ff.
 „Rio Volta“, slaveskib 73, 29, 40 f.*; 56, 70 ff.
 ris 76, 25 f.
 „Rise“, 3-m sk. 75, 78

Risholmen (Bohuslen) 72, 160 f.
„Roepstorff“, fregat 73, 114 f.*; 74, 68 f.
Roepstorff, U. W., gen.-gouv. 74, 51, 68 f.
Rohmann, Chr., skibsbygm. 72, 134 ff.
Rolfsen, Rasmus, skibsbygm. 74, 67; Tønnes
74, 58 f., 61
romfremstilling 73, 24 f.
rortold 72, 158 ff.
„Rosa“, sk. (isl.) 75, 94 f.*; 132
„Rose des Alpes“, se „Rosa“
Rosendahl, Alfred, korchef 73, 148 f.*
„Roskilde“ af Kbh. 73, 106, 111
Russell Brothers, St. Thomas 76, 81 f.*
rutefart (Storebælt) 74, 7 ff.*
Ruus, Christen, skipsmåler 74, 43
Røpstorff, se Roepstorff

Sable Venus 73, 40, 43*
Sagres 72, 222
Saittarova (Norrbotten) 72, 199 ff.*
sakkuk 76, 32 f.
Sal (Kapverd. øer) 75, 26
Salé (Marokko) 76, 133*
„Salling“ M/S 74, 141*
saltkød 76, 18 ff.; -tønde 76, 18 ff.*
„Salvator Mundi“, vestindiefarer 76, 38 ff.
sandskuder 72, 155 f.
„Sankt/ Andreas“, skude af Læsø 72, 187;
- „Anne“, skude af Læsø 72, 186; - Croix
73, 10 ff.*; - „Helena“, jagt 73, 71;
- „Jacob“, skude af Læsø 72, 187; - Jan
76, 47*; - „Jan“, vestindiefarer 74, 68 f.;
- „Thomas“ af Kbh. (1781) 73, 104, 109;
vestindiefarer (1782) 73, 111; vestindiefarer
(bygg. 1778) 74, 54, 68 f.; slaveskib 73, 70;
- Thomas 76, 81 f.*; havn 74, 137, 151*
„Sara“ af Kbh. 73, 106, 112
Schifter, Andr., fabrikm. 74, 103 f.
Schmidt, P. M., hovmester 73, 30, 32, 39 f.,
44 ff., 48, 50, 56, 61
Schneider, Aug. Wilh., skibsmåler 74, 36 ff., 45
Scholten, Peter von, gen.-gouv. 73, 122 ff.*
Schröder, Franz, skibsbygger 74, 67; J. C.,
skibsbygger 74, 58, 67
Scolvus, Johannes 72, 224
Seinen 72, 82 ff.
sejl (ældste hist.) 72, 63 ff.; -dugspose 76, 20,
32 f.
Shanghai 76, 107 f.
Sierra Leone 75, 22 ff.
„Signe“, bark (Puggaard) 75, 59*ff., 81
sild, salt 76, 24 f.
Singapore 76, 99*, 101*, 104 ff.
sirup 76, 29
sjttedelsmoderation 74, 26 ff.
skafning 76, 23*
skibsbyggerforordning 1776 74, 48 ff., 119 ff.;
-byggeri 72, 124 ff.*; 173 ff., 233*; 73, 95;
74, 48 ff.*; -byggerskole 74, 64 f., 119 ff.*;
-bygningskunst 73, 140 ff.*; -kiks 76, 15 ff.*;
-klokke 72, 215 ff.*; -kok 76, 7 ff.*; -kon-
struktion 73, 140 ff.*; -kost 76, 7 ff.*; -køb
74, 50 ff.; -måling 74, 16 ff.*; -navn 73,
120; -ornament 74, 75 ff.*; 75, 42 ff.*;
-part 72, 101 ff.*; -præst 72, 220 f.; -tømmer
(til husbygn.) 76, 51 ff.*; -værter (Hel-
singør) 72, 124*ff.
skilling 76, 77*ff.
skipper/rederi 72, 101 ff.*; -skeer 72, 232 f.
„Skjold“, 3-m sk. 72, 108 f.*
skole (skibsbygger) 74, 119 ff.*
Skolp, Jón 72, 224
skonrog 76, 15 ff.*
skrueskibe 73, 84 ff.*

skude/fart 72, 44, 153 ff.*; 75, 136, 147 ff.*;
-handel, se -fart; -lag 72, 189 ff.
Skuldelev 3 (vik.-skib) 72, 63*
skydsbåd 72, 21 ff.*
skørbug 73, 52 ff.; 76, 7 ff.
slave 73, 7 ff.*; -auktion 73, 54 ff.; -marked
73, 55 ff., 139*; -skib 73, 27 ff.*; 75, 22 ff.
slopkiste 75, 85
„S. Louisa“, sk. af Isafjord 75, 67*ff., 81
sluse 72, 86
Smidt, Chr. Jacobsen, skibstømmer 74, 59, 61
smør 76, 22
Snekkestad (v. Tønsberg) 72, 193 f.
snurrevodsfiskeri 72, 49 ff.
„Sophia“ af Kbh. (1782) 73, 105, 111
Sophia Augusta, prinsesse 76, 81 f.*
Spanish Town (Virgin Gorda) 76, 40 ff.
Spanstun, se Spanish Town
spillemarker (DFDS) 76, 83 f.*
spisetakst 73, 47 ff.*; 76, 7 ff.*
sprydrig 72, 30
St. se Sankt
„Staden Altona“ af Kbh. 73, 102, 108
„Stad Copenhagen“ af Kbh. 73, 104, 110
„Standhaftigheden“ af Kbh. 73, 102, 108
Stanley, Simon Carl, billedhugger 74, 85, 97
Stenbjerg (Thy) 76, 55 f.
„Sterling“ S/S 75, 93, 120
Stern, David Christiansen, kontrollør 74, 123
steward 76, 31*, 96 ff.
Stibolt, E. W., fabrikm. 74, 58, 67, 92 f.
Stillehavet 75, 31 ff.
stokfisk 76, 24
„Storebjørn“, isbryder 75, 135
storebæltstfart 74, 7 ff.*
stranding (kunstig) 76, 51 ff.*; -auktion 76,
51 ff.; -tømmer 76, 51 ff.*
Strawberry Hill, plantage 73, 15
strømtold (Lillebælt) 72, 171 f.
Støcken, von, viceadm. 74, 80
stålmotorskonnert 72, 144 ff.*
Suez-kanal 76, 95*, 103 f.
Suhm, Henrik, kommandant 76, 43
sukker 76, 29; -dyrkning 73, 7 ff.*
Sukkertoppen 76, 61 f.
„Sundsvall“, bark af Grimstad 76, 55
surkål 76, 28
Swan, kapt. 75, 32 ff.
vesker 76, 29 ff.
„Sylphe“, 3-m sk. af Marstal 75, 76
særudstillinger 75, 10 f., 13*
sødsuppe 76, 30
„Sø-Hesten“ af Kbh. 73, 102, 108
Søhlenthal, H. F., gesandt 73, 142 f.
Søkadetakademiet 74, 120 ff.
selv/altersæt 72, 218 ff.*; -flåde, spansk 75, 36;
-pokal 72, 148, 152 f.*; -spieske, se skip-
perske
„Sølyst“, bark af Arendal 76, 55
søpas 73, 98 ff.; (algiersk) 73, 116 f.*
„Sørane“, brig 75, 52
Sørensen, Jens, skibsbygger 74, 68 f.
„Sørlarerer“ S/S af Kr.-sund 74, 114*f.
„Sørrideren“, sk. af Helsingør 72, omslag*,
135*f.
sø/rovere 73, 132 ff.; 75, 22 ff.*; -sætning 72,
136, 137
„Taknemmeligheden“ af Kbh. 73, 102, 108
talg 74, 11 f.
Tasersiak (Grøn.) 76, 64
Thisted, havn 76, 56
Thorsen, Thomas Adrian, kapt. 75, 23 ff.
Thorvaldsen, Bertel 74, 103; Gotskalk 74, 100 ff.
Thurah, Didrik de 73, 142 f.

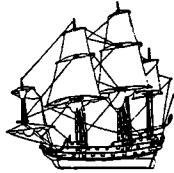
- Thy 76, 51 ff.*
 „Tilfredsheden“ af Kbh. 73, 104, 109
 Tillemann, Erik (Guinea) 75, 22 ff.
 Timm, Peter M., maskinn. 74, 12 ff.
 „Tjalfe“, brig (Grønl. Hand.) 74, 112
 ton 74, 16, 38; -næge 74, 16 ff.*
 „Tordenskjold“, bark 75, 78
 Torneälv 72, 200 ff.
 Tórshavn 75, 98 ff.*, 111 ff.*
 Tortola 76, 40 ff.*
 Torupstrand 72, 38 ff.*
 Trane, Henrik Knudsen, billedhugger 75, 54
 Trankebar 73, 127 ff.*
 trebording 72, 200
 trekanttruten 73, 34, 46, 136 ff.*
 „Trinidad“, bark 72, 111*
 træ/figurer 76, omslag*, 61 ff.*; -last 74, 18 ff.
 Tarendö (Norrbottnen) 72, 199 ff.*
 tømmertart 72, 153 ff.*
 tønde (skibsmål) 74, 21, 38 f.
 Tønsberg, Eskild, skibsbygm. 74, 68 f.
- Uddevalla 72, 160
 udrustning (kinafarer) 75, 84 ff.
 „Uforskrækket“ af Kbh. 73, 105, 109
 Ujuänät 76, omslag*, 61 ff.*
 umiak 72, 235 ff.*
 „Upernavik“, slaveskib 73, 30 ff., 45 ff., 70 ff.
 „Uventelig“, brigantine af Kbh. 73, 98, 108
- Wafer, Lionel, skibslæge 75, 26 ff.
 Wain, William, ing. 73, 81 f., 92
 „Waldemar“, lineskib 74, 101*, 104
 valkyrie (gall.-fig.) 74, 112 f.*
 Vallarte 72, 222
 „Wasa“, regalskib 74, 76 f., 81
 „Vega“, sk. 75, 48
 Weg(g)ersløff, Friedrich, søoff. 74, 120; Hen-
 rik, skibsmåler 74, 45
 „Welbetænkt“ af Kbh. 73, 102, 108, 116
 „Wenskab“ af Kbh. (1781) 73, 104, 109; bri-
 gantine af Kbh. (1781) 73, 98, 108
 „Veranda“, bark af Arendal 76, 56
 Werler, Mogens Pedersen, skibstømrer 74, 59
 Werner, Jeronimus Didr., skibstømrer. 74,
 59, 61 f.
- Vester Torup sogn 72, 40 f.*
- vestindiefart 73, 95 ff.; 74, 48 ff.; 75, 22 ff.;
 76, 38 ff.; se også trekantart
 Vestindien, se Dansk Vestindien
 Vestindisk-guineisk Komp., se Dansk Vestindien
 vestnorsk båd 72, 23 ff.*
 Whim, plantage 73, 7 ff.*
 Wiedewelt, Just, billedhugger 74, 84 f.
 Wigelsen, Broder Knud Brodersen, skibsmåler
 74, 45
 „Vigilante“, fr. fiskeskonn. 75, 97*
 vikingskibe 72, 63 ff.*
 Willberforce, William 73, 38
 Willerup, F. C., gall.-billedhugger 74, 88 ff.,
 101 f.
 vindmølle (sukker) 73, 12*ff.
 „Windskeibligheden“ af Kbh. 73, 105, 110
 Vinland 72, 226
 Virgin Gorda 76, 39 ff.*
 „Virksomheden“ af Kbh. 73, 104, 109
 Vladivostok 76, 109
 voksfigurer (gall.-fig.) 74, 84, 101*, 104
 Worm, Lauritz Hansen, billedskærer 74, 78,
 80; Tyge, billedskærer 74, 80
 votivgave 76, 39
 Vorupør 76, 55, 58*
 vragfund 72, 63 ff.*
 Wulff, Jens 75, 63*, 66
 vælling 76, 26
- Yokohama 76, 108, 111*
- æblekage 76, 30 f.
 ærter 76, 26 ff.
- Øerhage 72, 70 f.*, 75*f.
 Øhmann, Anders Pedersen, bådebygger 72,
 130 ff.
 Ø.K. 76, 91 ff.*
 øllebrød 76, 17 f.
 „Ørnen“, orl.-brig 74, 110
 Østen, rejse til 76, 91 ff.*
 Østersøisk-guineisk Komp. 73, 27 ff.
 østnorsk båd 72, 22 ff.*
- Abenrå 75, 55*ff.
 Alborg 72, 181*
 Århusbugten 72, 66 f.*

Registret udarbejdet af Henning Henningsen

TAKKET VÆRE den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver, der er vist af søfarten og de kredse, som står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes at få dækket en del af de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der ved tegning af annoncer eller ved gaveydelse har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Anker-Modeller
BP Olie-Kompagniet A/S
A/S Burmeister & Wain
Carlsberg Bryggerierne
Danmarks Nationalbank
Det danske Staalvalseværk A/S
Frederikshavn Værft A/S
Helsingør Værft A/S
A/S Kjøbenhavns Handelsbank
Det kongelige octroierede almindelige Brandassurance-Compagni
Københavns Havnevæsen
LB-Færgerne AB
Lehman Junior
Lemvig-Müller & Munck A/S
Løvens Kemiske Fabrik
K. F. Marstrands Eftf. A/S
E. Nobel
A/S Nordisk Brown Boveri
Nordiske Kabel- og Traadfabriker A/S
Pensionsforsikringsanstalten A/S
Privatbanken i Kjøbenhavn A/S
J. Ring-Andersens Træskibsværft
A/S Thomas Ths. Sabroe & Co.
Texaco A/S
Toms Chokolade-Fabrikker
Tuborg Bryggerier A/S
Iver C. Weilbach & Co. A/S
C. Wiibroes Bryggeri A/S
Ole Winther
Aalborg Værft A/S



ANKER



MODELLER

F. OVERGAARD
Jernbane Allé 27

BOGHANDEL
2720 Vanløse

Tlf. (01) 74 22 10

**Landets ældste og eneste specialforlag
for skibsmodeltegninger**

Alle vore tegninger er historisk korrekte, idet de for en stor dels vedkommende er tegnet efter originaler på Rigsarkivet, Handels- og Søfartsmuseet og Orlogsmuseet samt rederier og skibsværfter

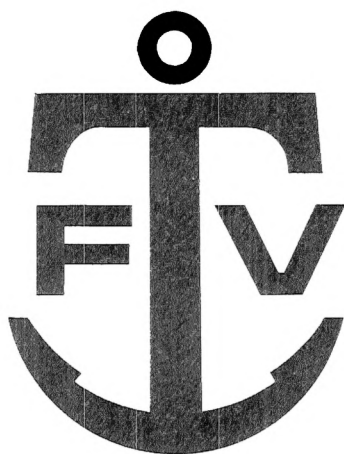
Vi råder over et arkiv på ca. 4000 skibstegninger
Katalog fremsendes mod kr. 2,50 i frimærker



i tanken



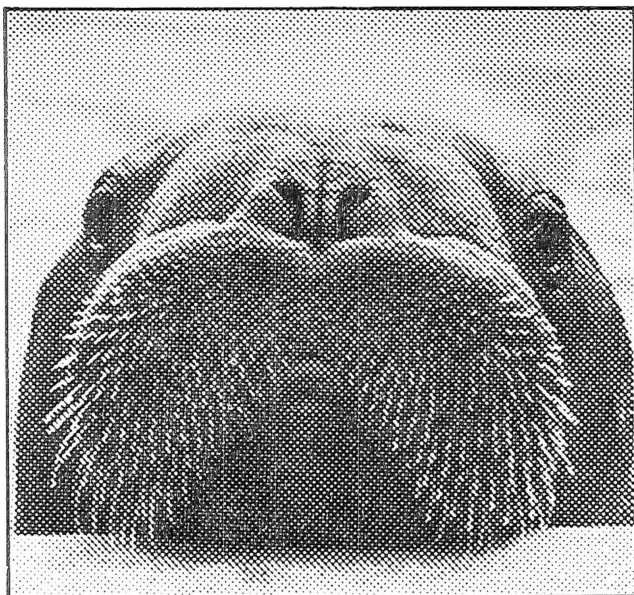




FREDERIKSHAVN VÆRFT A/S

HELSINGØR VÆRFT ^{A/s}

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.



Det gælder om at holde hovedet oven vande

Når det drejer sig om hjem-
mets økonomi, kan man glæde
sig over Handelsbankens Fa-
miliekonto, for gennem den ord-
nes familiens faste betalinger -
og det sker til tiden, uden gebyr
og ulejlighed for Dem.

Tal Familiekonto med

HANDELSBANKEN

- altid med i billedet



KGL. BRAND

HØJBRO PLADS 10, 1248 KØBENHAVN K. TLF. (01) 141516

KØBENHAVNS



HAVNEVÆSEN

Stævn mod Kronborg og ta' LB-færgerne til Sverige

Regelmæssige afgange hele døgnet med de store
blå/hvide bilfærger



LB - FÆRGERNE

HELSINGØR - HELSINGBORG

Helsingør: (03) 21 25 58 - Telex 41121

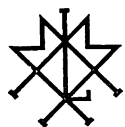


LEHMANN JUNIOR

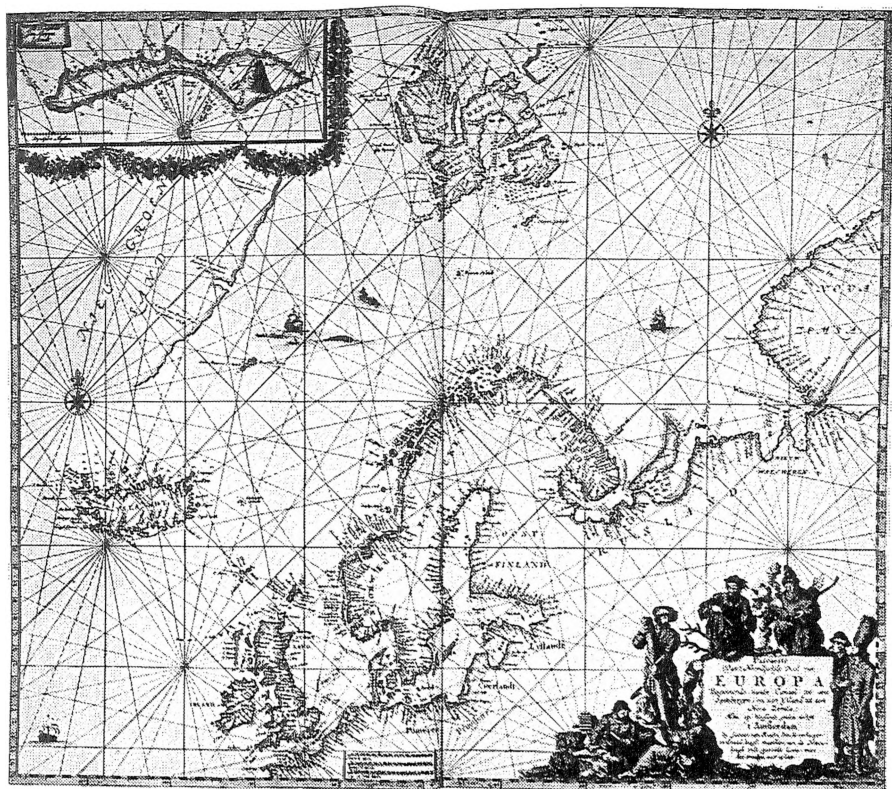
- full service in shipping

Stockholmsgade 41
2100 København Ø Tlf. 01-261322





LEMVIGH-MÜLLER
& MUNCKA/S · STÅL + LECA



Fabrikker og
agenturer
i over 80 lande

LØVENS KEMISKE FABRIK





TELEGRAM ADR. :
MARSTRANDS

TELEFON NR.
(03) *21 00 01

PROVIANT-SPEDITION-KLARERING

Strandgade 69-71-73 (over for toldboden)

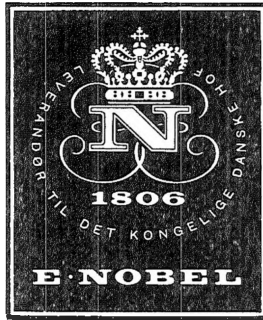
Postbox nr. 1

HELSINGØR

LLOYD'S AGENCY

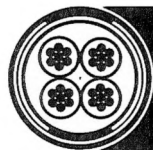
K. F. MARSTRANDS EFTF. A/S

er det sidste af de mange skibsklareringsfirmaer, som prægede Helsingør
i sundtoldstiden



NKKT

LEDNINGER OG KABLER til stærkstrøm og svagstrøm



AKTIESELSKABET NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER

Man sætter pris på Deres selskab...

fordi PFAA er landets største private pensions- og livsforsikringsselskab

fordi PFAA ledes af danske erhvervs- og funktionærorganisationer

fordi PFAA har de forsikrede som medlemmer af repræsentantskab og bestyrelse

fordi PFAA's udbytte er begrænset til 5% p. a. af en indbetalt aktiekapital på kun 1 mill. kr.

fordi PFAA har meget lave administrationsomkostninger

fordi PFAA fordeler bonus hvert år

*langt navn
- ja, men det siger
noget om hvad vi
er specialister i...*

Pensionsforsikringsanstalten

aktieselskab

Hammerensgade 6, 1267 København K. Telefon (01) 14 2010





PRIVAT
banken
Prøv os!

Texaco til Deres tjeneste.

Texaco hjælper mange mennesker i det daglige. Flere og flere boliger bliver opvarmet af vor olie, som forbrændes økonomisk i det miljøvenlige Atmos olietår.

Vor Serviceorganisation sørger for mange års problemfri drift, og et stort kedelprogram er med til at fuldende det vi idag kalder »Texaco Varmesikring«.

Dygtige folk på vore servicestationer ta'r sig af køretøjer i alle tænkelige størrelser. Overalt i lan-

det. Mange steder er der nu døgn-tank og seddelautomat, så De ikke behøver køre forgæves, hvis det er sent på natten.

Rundt omkring i virksomhederne holdes hjulene igang af smørelolier udviklet af Texaco's moderne forskningscentre.

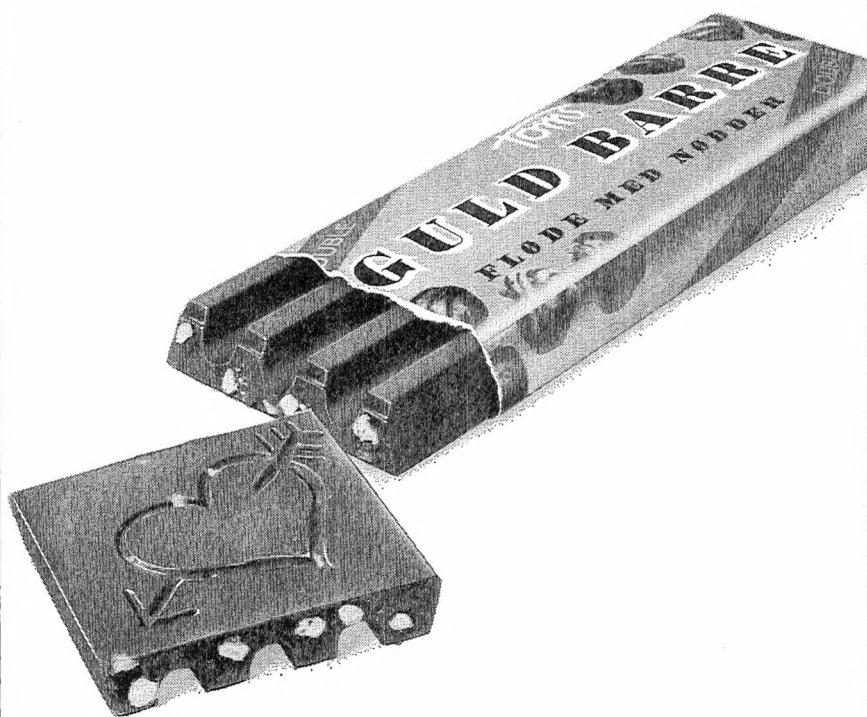
Texaco sætter ting igang. Så snart De sætter Dem i forbindelse med os, er vi til Deres tjeneste.

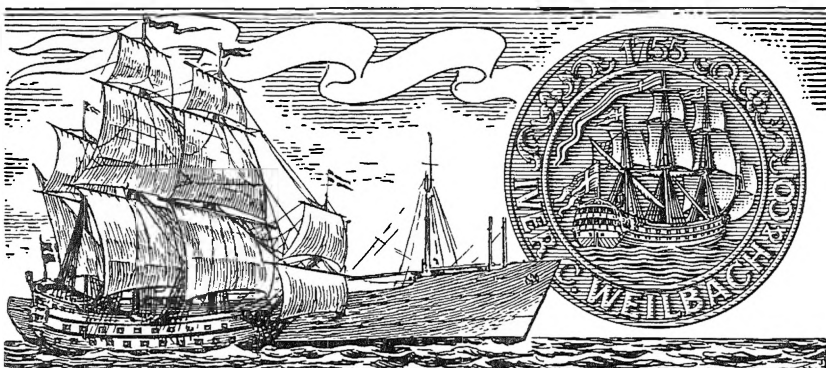


Texaco A/S
Holmens Kanal 5, 1060 København K.
Tlf. (01) 12 02 11

Danmarks største sportssponsor.

TOMS GULD BARRE - DANMARKS MEST SOLGTE CHOKOLADE - SIN VÆGT VÆRD!





VIKING
KOMPASSER
NAUTISKE INSTRUMENTER
SØKORT
SKIBSURE OG BAROMETRE

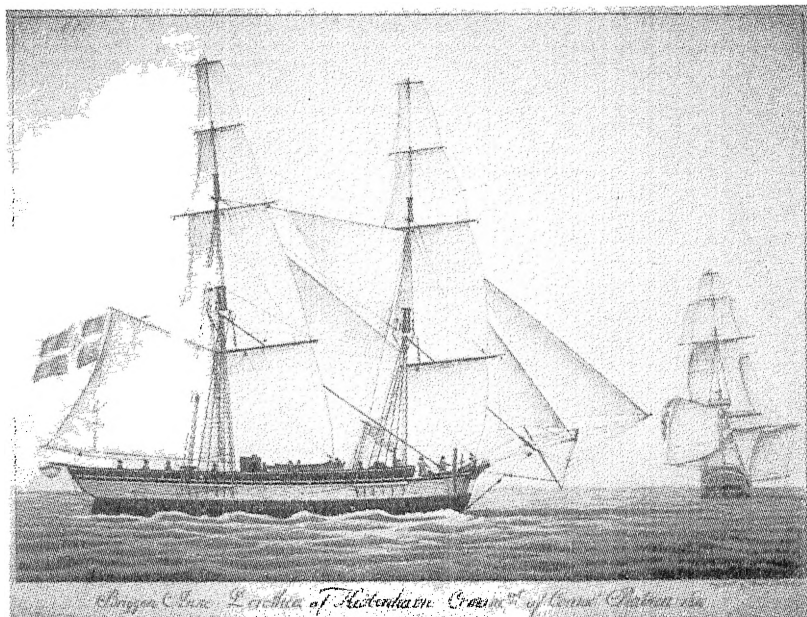


Tver C. Weillbach & Co. 1/3

SØLVER & SVARRER

Amaliegade 30 . 1256 København K . Telf. (01) 13 59 27

TELEGRAM: COMPASWEILBACH



Kopi efter Jacob Petersen, Handels- og Søfartsmuseet Kronborg

SKIBSPORTRÆTTER OG KOPIER

udføres af

OLE WINTHER

Gurrevej 81

3000 Helsingør

Tlf. (03) 21 50 99

AALBORG VÆRFT A/S



PUBLIKATIONER M. M.

Af Handels- og Søfartsmuseets serie Søhistoriske Skrifter kan endnu fås (nr. 2, 3 og 5 udsolgt):

Nr. 1. *Louis E. Grandjean*: SKIBBRUDDETS SAGA. En fremstilling af den danske bjergningslovgivning gennem tiderne (medlemspris kr. 7,50, bogladepris kr. 11,25).

Nr. 4. *Louis E. Grandjean og Knud E. Hansen*: DE DANSKE GOTLANDSFARERE (medlemspris kr. 6,25, bogladepris kr. 9,00).

Nr. 6. *Jørgen H. P. Barfod*: DANMARK-NORGES HANDELSFLADE 1650-1700 (medlemspris kr. 23,00, bogladepris kr. 34,50).

Nr. 7. DANSKE BÅDTYPER, opmålt og beskrevet af *Christian Nielsen* (bogladepris kr. 85,00).

Dick Luiting: HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS FLISESAMLING. En vejledning. With an English Summary. (Medlems- og bogladepris kr. 5,50). – Særtryk af årbog 1957.

Hanne Poulsen: GALLIONSFIGURER OG ANDEN DANSK SKIBSORNAMENTIK INDTIL 1850. (Medlems- og bogladepris kr. 8,00). – Særtryk af årbog 1974.

Handels- og Søfartsmuseet. SØHISTORISK BILLEDBOG. Med dansk og engelsk tekst. (Medlems- og bogladepris kr. 12,50).

Museets PLAKAT, tegnet 1948 af *Sikker Hansen* (kr. 10,00).

SKIBSTALLERKEN, udsendt i samarbejde med A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, fremstillet på Den kgl. Porcelainsfabrik med motiver i originalens farver efter skibsportrætter på Handels- og Søfartsmuseet; diameter 25 cm.

1975-tallerken: brig „Sara“ af Ålborg; 1976-tallerken: Kgl. Grønlandske Handels bark „Julianehaab“. (Pris pr. stk. kr. 400,00 + ekspeditionsgebyr).

Alle priser er inkl. moms, ekskl. porto.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør (tlf. (03) 21 06 85).