



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>

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg . Årbog 1995



Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg . *Årbog 1995*

Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1995 (bind 54 i rækken af museets årbøger)

er sat med Baskerville og trykt hos Nofo-print, Helsingør.
Reproarbejdet er udført hos Nofo-print.
Papiret er 100 g G-Print Mat klorfri.

Redaktion: Hans Jeppesen,
 Hanne Poulsen,
 Kåre Lauring og Bert Blom.
Oversætter: Len Nossell.
Lay-out: Jens Lorentzen og Bert Blom.

ISBN 87-89587-06-5
ISSN 0085-1418
Bogladepriis kr. 200,00.

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



Omslag, forside: Storkøbmand og reder Frédéric de Coninck (1740-1811) på sit landsted Dronninggaard ved Furesøen. Malet i London 1799 af Daniel Orme (1766-1802). Gave til Handels- og Søfartsmuseet fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til Almene Formaal. I 1799 var de Coninck i London, hvor han som generalkommissær for kongen og den danske regering vandt en sag om 20 opbragte danske skibe i Batavia: den absolut største handels- og søfartsentreprise i ældre dansk historie. *Front cover: Frédéric de Coninck (1740-1811) a large-scale merchant and shipowner, at his country house Dronninggaard north of Copenhagen. Painted in London in 1799 by Daniel Orme (1766-1802). Donation from the A.P. Møller and Chastine Mc-Kinney Møller Fund for the Common Good. In 1799 de Coninck was in London as General Commissioner for the Danish king and government, winning a case regarding a fleet of 20 captured Danish ships in Batavia. This was the greatest trade and shipping enterprise in older Danish history.*

Omslag, bagside: Udsnit af samme maleri. *Back cover: Section of the same painting.*

Indhold

Frede Bak: En styrmand i Grønlandsfarten. (<i>"A First Mate from Læsø in the Greenland Service around 1900"</i>)	7
Christian Bitsch: Matros og landmand. Erindringer 1912-14. (<i>Sailor and Farmer</i>)	28
Asta Bredsdorff: Willem Leyels vanskelige rejse til Tranquebar 1639-43. (<i>Willem Leyel's Difficult Voyage to Tranquebar 1639-43</i>)	45
N.O. Kiil: Under sejl til Antipoderne. (<i>Under sail to the Antipodes</i>)	62
Ove Kjeldsen: Jorden rundt i 60 år. (<i>Around the World in 60 Years</i>)	82
Christian Lund: Søgangen blev for stærk. A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab 19. dec. 1902-21. nov. 1979. (<i>The Seas Grew Too Heavy. Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S</i>)	101
Henning Thalund: M/S KINAs forlis ved Philippinerne. (<i>The Wreck of the M/S KINA in the Philippines</i>)	118
Museets protektor og bestyrelse	128
Museets personale	128
Museets beretning for 1994	129
Gaveliste for året 1994	132
Museets regnskab for 1994	134
Museets salgsartikler	137
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse	138
Selskabets beretning for 1994-95	138
Selskabets nytilkomne medlemmer	142
Selskabets regnskab for 1994-95	143
Selskabets salgsartikler	148

*Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961, til 1962-66 i årbog 1966,
til 1967-71 i årbog 1971, til 1972-76 i årbog 1976, til 1977-81 i årbog 1982,
til 1982-86 i årbog 1986 og 1987-91 i årbog 1991.
Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 1997.*



De danske i kolonien Julianehåb fotograferet d. 1. okt. 1906 af lægen Th. Krabbe. I bageste række yderst til venstre står Chr. Nielsen fra Læsø, der førte byens galease EMMA. Hans dagbogsoptagelser supplerer styrmand Gaarns beretninger om grønlandsfarernes ankomst og afsejling. (Foto i H&S).

The Danes in the colony of Julianehåb photographed on October 1st 1906 by Doctor Th. Krabbe. Standing in the back row furthest to the left is Christian Nielsen from Læsø, who was master of the town's galeass EMMA. His diary entries supplement the description given by the first mate Gaarn of the arrival and departure of the Greenlander ships. (Photo in DMM).

Frede Bak: En styrmand i Grønlandsfarten

Omkring år 1900 sejlede mange Læsøboere i Grønlandsfarten. Af Kgl. Grønlandske Handels ca. 30 navigatører i denne periode hørte de ti hjemme på øen, hvor der var tradition for, at kvinderne i mændenes fravær stod for landbruget. Artiklens forfatter tæller i sin nærmeste slægt fem, der i kortere eller længere tid drog nordpå om bord på Handelens skibe. Her beretter han om de barske ture, som de blev oplevet af hans morfar Jens Gaarn, der gennem 14 år sejlede som styrmand for KGH.

Jens Gaarn Pedersen blev født i Vesterø på Læsø den 12. november 1871. Hans far var lodsoldermand Svend Svendsen Pedersen, født på Læsø den 22. november 1844 og død den 11. februar 1926. Jens Gaarn tog styrmandseksamen i 1893 fra navigations-skolen i Nordby på Fanø. Han sejlede som styrmand i KGH's tjeneste fra 1895 til 1908 og gjorde ialt 16 rejser København-Grønland og retur. År 1900 giftede Jens Gaarn sig med Læsøpigens Ane Elise. De købte en lille ejendom i Vesterø og fik fem børn, hvoraf det ene døde som lille. Ane boede sammen med de fire børn i et lille vinkelhus og passede bedriften med hjælp af en pige. Under samme tag som den lille familie opholdt sig også en aftægtsmand. Han fulgte med ejendommen, da Jens og Ane købte den. Jens Gaarn døde allerede i 1908 efter en ar-

bejdsulykke på KGH's Plads på Christianshavn, idet han forløftede sig på en tønde med tran. Han blev begravet på Vesterø Kirkegård ved siden af sine forældre.

Jens Gaarns rejser blev foretaget med seks forskellige skibe, alle af træ og rene sejlskibe uden nogen form for tekniske hjælpemidler til fremdrift eller navigation. Det ældste var HVALFISKEN bygget i Kalmar 1801, de øvrige fem var bygget i Danmark fra 1844 (brig PERU) til 1867 (barkskibene CERES og THORVALDSEN). Skibene varetog forsyningen af de grønlandske kolonier med stykgods og dagligvarer til Handelens butikker. Returvarer var grønlandske produkter, først og fremmest tran. Flyttegods for de udstationerede danske var med både op og ned. De store sejlskibe måtte ankre op et stykke fra land og ladningen overføres til de små sejlfartøjer, jagter og galeaser, der hørte hjemme ved kolonierne.

Besætningen var på de enkelte skibe sammensat således: en skibsfører, to styrmænd, en bådsmænd, en tømmermand, en kok, to ungmænd, en dreng og seks matroser på en bark og fire på en brig. Af passagerer kunne der medtages fra fire til seks.

Beretningen om Jens Gaarn og hans skibe suppleres med hændelser hentet bl.a. fra en dagbog som en anden Læsøbo, Christian Nielsen førte, mens han var galeasefører

i Julianehåb. Christian Nielsen var født 1849 på Mors. Han giftede sig med en pige fra Østerby på Læsø og her fik de deres hjem. I årene 1888 til 1908 opholdt Christian Nielsen sig for det meste på Grønland, hvor han boede i Julianehåb og var ansat som galeasefører under den Kongelige Grønlandske Handel. Hans skib hed EMMA, og med det fragtede han varer, folk og få mellem Julianehåb og distriktets udsteder.

Christian Nielsen førte en privat dagbog, der i meget korte vendinger fortæller om det daglige vejrlig, arbejdet og enkelte private tildragelser.

Han forlod Grønland for stedse i 1908 og flyttede tilbage til Læsø. Her døde han i 1914.

Rejserne med CONSTANCE

Briggen CONSTANCE skulle blive det første skib, Jens Gaarn Pedersen, nyansat styrmand i Den kongelige grønlandske Handel, rejste ud med fra København. Af de 16 rejser, han i alt kom til at gennemføre, foregik de seks med CONSTANCE, nemlig rejse nummer 1, 3, 4, 6, 7 og 9.

Den første afrejse fandt sted den 28. maj 1895 kl. 6 morgen, og første bestemmelsessted var Godthaab, hvortil skibet ankom den 5. juli. Efter at have losset og lastet, fortsatte rejsen den 27. august med Frederikshaab som næste anløbshavn. Her skulle der også losses og lastes, før CONSTANCE den 6. september kl. 3 om morgenen atter forlod kolonien med kurs mod København. Hertil ankom skibet i god behold og lagde til ved KHGs plads den 6. oktober kl. 11 om formiddagen.

4 måneder og 10 dage havde turen Kø-

benhavn - Grønland og retur vareet. Alt var forløbet uden uheld. Kun til allersidst havde vejret drillet en smule. Nord for Læsø havde skibet haft så meget modvind, at det blev nødvendigt at lægge ind i Frederikshavn fra den 2. oktober om aftenen til den 5. om morgenen.

Undervejs fra Frederikshaab til København havde CONSTANCE mødt KGHs brig TJALFE for nordgående. Det skete den 29. september om formiddagen. De to skibe hilste hinanden, og CONSTANCE signalerede om det uheld, der havde ramt barkskibet CERES i Julianehaab - et uheld, der vil blive omtalt senere under Rejserne med CERES.

I 1897 var Jens Gaarn atter på rejse med CONSTANCE. Skibet sejlede fra København den 23. maj bestemt for Umanak, Upernavik og Prøven.

Den 11. juli nåede CONSTANCE velbeholdent til første havn, og knap to uger senere fortsatte rejsen til Upernavik. Her lå de i en uge, og den 8. august gik det videre til Prøven, som blev nået samme dag. Ti dage senere forlod CONSTANCE Prøven og satte kursen mod København.

Samme dag de forlod Prøven blev 1. styrmand Thomsen så syg, at han ikke kunne passe sine vagter, og skibsfører, P. K. Høyer og Jens Gaarn måtte på hele rejsen fra Grønland til København skiftes til at være vagthavende.

Da CONSTANCE den 23. september nåede i nærheden af Norge, synes styrmand Thomsens tilstand at være inde i en krise. I skibsdagbogen blev nemlig anført: "Styrmand Thomsens sygdom forværres dag for dag." Det er i øvrigt den eneste gang under hele rejsen, der gøres notat om den syge

Thomsen. Heldigvis for ham var hjælpen nær. Søndag den 26. september sørgede en lods fra Hirtsholmene, S. Nielsen, for, at "Constance" kom sikkert ind til Frederikshavn, hvor den syge blev indlagt på hospitalet.

Næste morgen forlod CONSTANCE atter Frederikshavn, og den 28. september fortøjede skibet på KGHs plads efter en rejse på 4 måneder og 7 dage.

Det er ikke svært at forestille sig, at såvel skipper som Jens Gaarn har været godt trætte efter denne rejse. Da CONSTANCE var udlosset og lagt op for vinteren, kunne Jens Gaarn rejse hjem til Læsø. Her tilbragte han vinteren, og i maj 1898 skulle han så igen af sted og igen med CONSTANCE, men denne gang som 1. styrmand.

Rejsen tog sin begyndelse den 21. maj, og denne gang var bestemmelsesstederne Sukkertoppen, Godthaab og Frederikshaab.

Rejsen op over Atlanten foregik i godt og smukt vejr med vinde fra syd og vest som de fremherskende.

Ud for Sukkertoppen var der store isforekomster, men de nåede godt ind til kolonien den 1. juli. Her måtte de så blive helt til den 18. august, før rejsen gik videre til Godthaab og Frederikshaab. Disse to steder varede opholdet kun henholdsvis 7 og 12 dage.

Hjemrejsen kunne have været gjort på samme tid som rejsen op, hvis ikke vind og vejr havde villet det anderledes lige på det sidste. Da CONSTANCE nåede Skagen den 15. oktober, blev skibet ganske enkelt drevet ud af Skagerak, og det måtte søge ind til Farsund på Norskekysten og ligge der fra den 21. til 26. Oktober. Så først den 28. oktober blev fortøjningerne sat fast på Styrelsens plads i København. CONSTANCE var tilbage efter en rejse på 5 måneder og 8 dage.

Brig CONSTANCE fotograferet i havnen ved Godthåb. CONSTANCE blev søsat i Vejle 1855 og rigget op i Flensborg for C.F. Tietgen & Co., hvorefter briggen i december 1856 blev købt af KGH. Skibet sejlede flere ekspeditionshold til og fra Grønland under dets 48 rejser. CONSTANCE sejlede sin sidste tur til Grønland i 1903. Gennem mange år lå skibet som stationær kokkeskole i Frederiksholms Kanal. (Foto tilhører forf.). *The brig CONSTANCE photographed in the harbour at Godthåb. The CONSTANCE was launched in Vejle in 1855 and rigged up in Flensborg for C.F. Tietgen and Co., whence it was sold in December 1856 to the Royal Greenland Trade Company (KGH). In the course of its 48 voyages the ship sailed on many expeditions to and from Greenland. The CONSTANCE sailed on its last voyage to Greenland in 1903. For many years the ship served as a stationary chefs school in Frederiksholms Kanal. (Photo belonging to the author).*

Lørdag den 26. maj 1900 sejlede Jens Gaarn fra København med CONSTANCE. Det var hans fjerde rejse med dette skib og hans sjette rejse som styrmand i KGH. Første bestemmelsessted var Frederikshaab, som ved den planlagte ankomst lå spærret inde af is, så CONSTANCE sad fast i isen i to dage og drev nordpå.

Efterhånden spredte isen sig, og den 6. juli var de i havn og kunne begynde at losse. Opholdet i kolonien blev kun kort. En uge senere fortsatte sejladsen mod næste og sidste destination Julianehaab.

Sejladsen mellem de to kolonier var meget generet af is. To gange måtte de søge ind til land og vente på bedring i isgangen. Første sted blev de opholdt i fem dage og andet sted i tre dage, men den 28. juli lå CONSTANCE trygt i Julianehaab.

Selvom isforholdene havde sinket CONSTANCES anløb af Julianehaab, så var skibets post fra København til kolonien ikke af den grund blevet forsinket. Af Christian Niensens dagbog fremgår nemlig, at den 20. juli fik Julianehaab post fra CONSTANCE, "som lå ved Kaguviut", - det sted hvor CONSTANCE lå indespærret i fem dage.

Den 9. august noterede Christian Nielsen i sin dagbog, at CONSTANCE gjorde klar til at sejle. Han havde fået Jens Gaarn til at ordne den videre forsendelse af en drittel fisk til sin kone på Læsø og en lille bønne med laks til en god ven. Videre fortæller Christian Nielsen, at han næste dag var lods på CONSTANCE, det lettede anker kl. 5½ om morgenen og bugseredes ud til søs. Kl. 11 gik Christian Nielsen fra borde igen, og CONSTANCE sejlede videre for en let vind fra NNW. Selv kom Christian Nielsen til-

bage til Julianehaab kl. 1¼ om eftermiddagen.

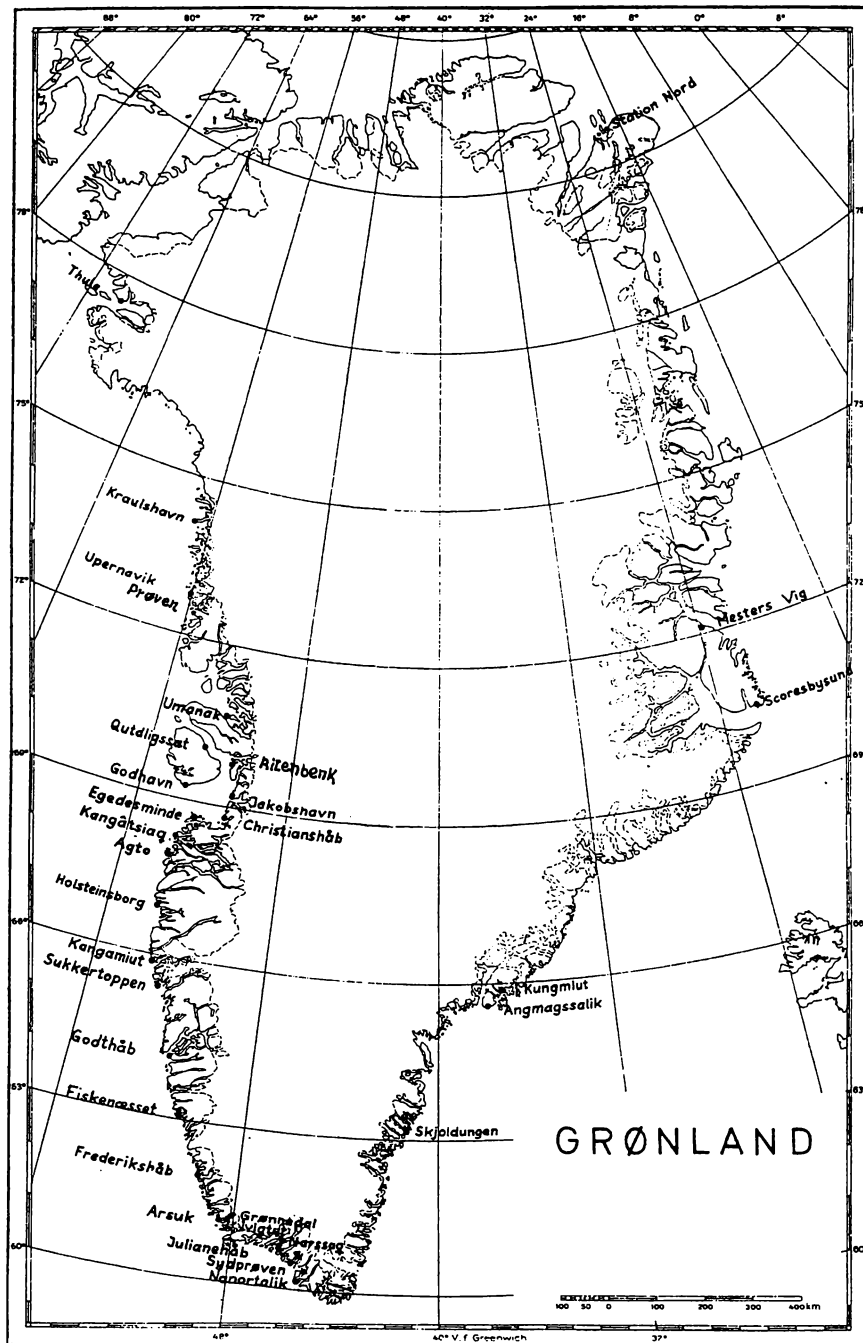
Christian Niensens sild til konen og den øvrige del af CONSTANCES last ankom til København den 4. september. Rejsen havde varet 3 måneder og 10 dage.

I 1901 sejlede CONSTANCE ud på årets rejse med samme navigatører og samme destinationer som året før. Rejsen begyndte dog lidt senere, i øvrigt det seneste tidspunkt Jens Gaarn var sejlet fra København, når det alene drejede sig om en årlig rejse til Grønland.

Søndag den 2. juni forlod CONSTANCE København og nåede Frederikshaab den 18. juli. Rejsen havde altså taget lidt længere tid end i 1900. Opholdet i kolonien var som året før kun kort. Til gengæld blev rejsen til næste bestemmelsessted, Julianehaab, langvarig og besværlig. Den 29. juli afgang fra Frederikshaab og først den 10. september var man i Julianehaab. Den langvarige rejse var konstant generet af is. De første dage sejlede CONSTANCE langs isen sydover. Den 4. august mødte de en 4-mastet amerikansk skonnert, som fem dage senere forliste i isen. Allerede den 14. var CONSTANCE ud for Julianehaab seks mil fra Holælenderøen, men så måtte de på grund af is holde ud igen. I næsten tre uger lå de i nødhavn, før en storm spredte isen så meget, at der atter kunne sejles. Dog kom de ikke ret langt, før de igen måtte lægge ind til land, denne gang i en uge, før de endelig nåede ind til Julianehaab den 10. september. Som Christian Nielsen noterede det: "Constance" kom hertil kl. 5 - alt vel."

Også denne gang var den post, som CONSTANCE medbragte, blevet bragt i land fra

Kort over Grønland. Kun bysamfundene langs vestkysten blev besejlet i Jens Gaarns tid. *Map of Greenland. In Jens Gaarn's day ships only called at the small communities along the west coast.*



sidste nødhavn, og breve og pakker nåede altså Julianehaab inden CONSTANCE, ifølge Christian Niensens notater.

I de ni år, Jens Gaarn indtil nu i 1903 havde været ansat i KGH, var alle hidtidige rejser begyndt fra København sidst i maj med en enkelt undtagelse i 1901, hvor CONSTANCE først kom af sted den 2. juni.

I 1903 forlod CONSTANCE København allerede den 15. marts med Frederikshaab som bestemmelsessted. I lasten havde skibet dog også gods til Godthaab, men det gods blev overlossen til jagten MATHILDE tre dage før ankomsten til Frederikshaab den 24. maj. Losning og lastning blev tilendebragt i løbet af 14 dage, og så var man endda blevet forsinket en halv dag på grund af sne og regn, og afsejlingen fra kolonien blev forsinket trekvart dag, fordi en storm fejede hen over stedet. Disse oplysninger om forsinkelser fremgår af skibsførerens notater efter rejsens afslutning. Det kan forekomme en smule pedantisk, når det betænkes under hvilke vanskelige og uforudsigelige forhold, Grønlandssejladserne foregik. Forklaringen skal nok søges i, at det var Læsøboen Joh. Stoklund, der førte "Constance" på denne rejse. De skibsdagbøger og notesbøger, han lagde navn til i den gennemgaaede periode, adskiller sig i nogen grad fra de øvrige skibsføreres tilsvarende bøger. Stoklund gik dybere ned i detaljerne. Dette vil fremgå tydeligt under omtalen af sejladserne med CERES.

CONSTANCE sejlede fra Frederikshaab den 6. juni og nåede København den 13. juli efter en rejse på 4 måneder.

Det var Jens Gaarns sidste rejse med CONSTANCE, og det blev skibets sidste rejse i

Grønlandsfarten. Skibet blev oplagt og afhændet af KGH til andet formål.

Jens Gaarn kunne rejse hjem sidst i juli, han skulle ikke sejle mere det år. Det blev den eneste sommer, han som styrmand oplevede i hjemmet på sin fødeø.

Rejserne med HVALFISKEN

Jens Gaarn gjorde to rejser med HVALFISKEN, hans rejse nummer to i 1896 og rejse nummer fem i 1899.

Den 23. maj 1896 sejlede briggen HVALFISKEN fra København med Christianshaab på Grønlands vestkyst som første bestemmelsessted. Jens Gaarn indtog pladsen som 2. styrmand, på denne hans første rejse med skibet.

Mandskabet var gået om bord kl. 6 denne lørdag morgen. To timer senere kom lægen og undersøgte alle. Det var den sædvanlige procedure ved alle afgang til Grønland. Den var foreskrevet af Styrelsen for at undgå indførsel af smitsomme sygdomme i Grønland.

Kl. 8½ kom lodsens, og HVALFISKEN blev bugseret ud på Inderreden, hvor den lod bagbord anker gå og udstak 10 favne kæde. Kl. 3 om eftermiddagen blev posten bragt om bord, og den sædvanlige afgangsprocedure indebar også, at det var på denne liggeplads, at krudtlasten kom. Krudtet var oplagret på Trekroner og blev bragt til Grønlandsskibene med egen båd fra det gamle fort.

Det nu sejlklaare skib lå natten over til kl. 7 søndag morgen, da en ny lods kom om bord, og briggen af en bugserdamper blev bugseret ud af havnen til Yderreden, hvor deviationen på skibets kompasser blev un-



Brig HVALFISKEN i Jacobshavn 1899. HVALFISKEN fra 1801 var langt det ældste af de sejlskibe Jens Gaarn gjorde tjeneste i som styrmand. Den var langsom, men manøvrerede fint. I 98 år sejlede HVALFISKEN på Grønland, det blev til 88 rejser - alle uden nævneværdige uheld. (Foto tilhører forf.). *The brig HVALFISKEN in Jacobshavn in 1899. The HVALFISKEN from 1801 was by far the oldest of the sail ships on which Jens Gaarn served as first mate. It was slow but it manoeuvred well. It sailed to Greenland and back for 98 years, making a total of 88 voyages - all of them free for major accidents. (Photo belonging to the author).*

dersøgt. Kl. 9½ var alle sejl sat, bugserdamperen sejlede væk, og HVALFISKEN styrede efter lodsens anvisninger mod nord. Ud for Snekkersten gik lodsens fra borde, og skibsfører Høyer og hans besætning var for alvor på vej.

Sejladens mod Grønland forløb, uden der indtraf særlige begivenheder. Fredag den 12. juni kl. 7 om morgenen passerede HVALFISKEN barkskibet CERES, der var på rejse mod Danmark. De to skibe signalerede til hinanden. HVALFISKEN satte signalet VKC HPV (Alt vel. Har De truffet på megen is?).

Den 14. juli 1896 ankom HVALFISKEN til Christianshaab. Skibet blev bugseret ind til havnen af tre fartøjer besat med 24 lejede grønlandere.

De følgende dage lossedes godset til kolonien. Det drejede sig om fadegods og trælast. Der blev også lastet, og under arbejdet med at indlade trantønder skete der den 21.

en grim ulykke. En trantønde styrtede ned i lasten og ramte bådsmænd Curth i hovedet, så han blev slået bevidstløs. Der blev holdt vagt ved den tilskadekomne hele natten, og da han næste dag endnu ikke var kommet til bevidsthed, blev der sendt bud efter lægen.

Samme dag var HVALFISKEN for så vidt klar til at sejle videre. Der var yderligere indladet skind, fjer og flere tranfade, der var fyldt vand, og lugerne var skalkede. Men der var fortsat problemer med den bevidstløse bådsmænd. Først dagen efter kom han atter til bevidsthed, men han kunne ikke på det tidspunkt sejle videre, så han blev bragt i land. HVALFISKEN blev liggende i Christianshaab til den 27. Da var bådsmænden blevet så meget bedre, at han atter kunne tages om bord.

Rejsen fortsatte til Holsteinsborg med ankomst den 2. august. Samme dag havde HVALFISKEN passeret KGHs skruebarkskib CASTOR for nordgående. Om CASTOR har observeret HVALFISKEN lader sig ikke konstatere, for CASTORs skibsdagbog findes ik-

ke. Skruebarken kom godt nok til sine nordlige bestemmelsessteder og sejlede derefter sydover. Ifølge Christian Niensens dagbog kom skibet til Julianehaab den 28. september kl. 5. I dagene fra den 29. til den 6. oktober lossede og lastede det så i Julianehaab, og den 7. oktober 1896 noterede Christian Nielsen: "Vinden Øst flovt. "Castor" gik herfra kl. 6. Kom godt ud af havnen."

I Handelens "Beretning om Tilstanden i Grønland fra September 1896 til September 1897" læses følgende: "- derimod har man desværre intet hørt fra skruebarkskibet "Castor", som forlod kolonien Julianehaab den 7. oktober 1896 for at hjemgå hertil, og det må derfor antages for at være totalt forlist." Mon ikke Christian Nielsen var den sidste i Grønland, der så det ulykkelige skib og dets besætning?

CASTOR havde en besætning på 20 mand. Heraf var kahytsdrengen Christian Christensen og 2. styrmand Julius Rothhus Thomsen fra Vesterø på Læsø. Styrmanden efterlod sig en kone på 31 år og to små drenge på 4 og 1 år. En tredje Læsøbo, den 28-årige matros Søren Peter Jørgensen hørte også til besætningen, men han var kommet til skade under sejladserne til Julianehaab og blev derfor indlagt på koloniens sygehus. Da CASTOR sejlede, lå han der stadig. Han døde af sine kvæstelser den 17. oktober 1896 - var det samme dag, hans kammerater forsvandt i ishavet?

I Holsteinsborg skulle HVALFISKEN bl.a. losse stenkul, og der skulle indlades tran. Skibet indtog også tre bådladninger sten som ballast.

Og så kom isen. HVALFISKEN blev lukket inde i Holsteinsborg helt frem til den 15.

september. Den dag var Jens Gaarn i land, og fra et højt punkt kunne han se ud over havet. Isen var væk, der lå kun spredt is mellem øerne ud for kolonien. Nu var det altså muligt at slippe ud og fortsætte rejsen sydover mod Sukkertoppen, som var rejsens sidste bestemmelsessted.

HVALFISKEN var fremme i koloniens havn den 21. september, og en halv time efter ankomst blev havnen spærret af is.

En uge senere var skibet klar til rejsen mod København, men da lå storisen tæt på land, og det var umuligt at komme af sted.

Issituationen ændrede sig ikke de næste mange dage, og den 15. oktober 1896 besluttede skibsføreren, at HVALFISKEN og dens besætning skulle overvinde i kolonien Sukkertoppen. Beslutningen blev begrundet med tre forhold: Det sene tidspunkt på året, issituationen og de til stadighed herskende sydlige vinde. Den 7. november flyttede besætningen i land. Vinteren igennem gik besætningens tid med "arbejde om bord", som det står anført i skibsdagbogen.

Der har dog også været tid til at dyrke fritidsinteresser. I Jens Gaarns hjem hang i mange år et lille oliemaleri på hvis bagside stod skrevet: "G. Baumann. Vinteren i Grønland '96-97". Det valgte motiv fortæller måske lidt om kunstnerens stemning i det kolde vintermørke langt fra de hjemlige strande. Billedet, der var domineret af brune farver, viste en kyststrækning med en robåd i strandkanten og en kæmpehøj i baggrunden. Inspirationen var tydeligt hentet i tankernes verden og ikke det omliggende landskab.

Først den 24. marts 1897 skete der en positiv ændring i vejrsituationen. Der blev

påfyldt vand og indladet 19 tønder laks. Tre dage senere flyttede mandskabet om bord, og den 30. marts forlod HVALFISKEN Sukkertoppen med kurs mod København og ankomst den 22. april 1897 - 11 måneder efter udrejsen.

Jens Gaarn var hjemme i en måned, inden han atter drog nordpå - denne gang som tidligere omtalt med CONSTANCE.

To år senere i 1899 sejlede Jens Gaarn atter ud med HVALFISKEN. Denne gang som 1. styrmand.

Rejsen tog sin begyndelse den 20. maj 1899 - det var det hidtil tidligste tidspunkt, Jens Gaarn havde tiltrådt en Grønlandsrejse.

Det begyndte med forskellige forsinkende episoder. Op gennem Øresund var der ingen vind, og i Kattegat blev en af matroserne så syg, at HVALFISKEN måtte søge ind til Frederikshavn for at landsætte ham og få en ny matros om bord. Det blev nu en letmatros, for der var ingen ledige matroser. Først den 2. juni sejlede de.

Bestemmelsesstederne på denne rejse var Ritenbenk, Jacobshavn og Christianshaab, alle kolonier langt mod nord på Grønlands vestkyst.

Opholdet de enkelte steder strakte sig over ganske få dage fra seks til ti, så med ankomst til Grønland den 26. august og afsejling igen den 23. september var der - isforholdene taget i betragtning - ingen grund til at antage, at Jens Gaarn skulle genopleve situationen fra hans seneste rejse med HVALFISKEN i 1896-97.

I øvrigt var HVALFISKENs kaptajn, Joh. Stoklund, blevet begrænset i sin frihed til at vælge afsejlingstidspunkt fra Grønland. In-

spektoratet for Nordgrønland, der havde til huse i Egedesminde, havde nemlig i en skrivelse af 29. august meddelt Stoklund, at han ikke måtte forlade Christianshaab, før han havde fået inspektoratets post til Styrelsen i København med om bord. Det var kolonibestyreren i Christianshaab, der fik til opgave at hente posten ekspres i Egedesminde.

Posten kom, og den 23. forlod HVALFISKEN altså Grønland.

Ved ankomsten til KGHs plads i København den 24. oktober skrev kaptajn Stoklund i notesbogen, at der hverken på ud- eller hjemrejsen var set noget til storisen, at skibet hele tiden holdt tæt, og at intet uheld indtraf.

Rejsen havde varet 5 måneder og 4 dage.

Det blev Jens Gaarns sidste rejse med HVALFISKEN, og det blev HVALFISKENs sidste rejse i Grønlandsfarten. Skibet blev oplagt og afhændet af KGH til andet formål.

Rejsen med PERU

I 1902 havde Jens Gaarn en enkelt rejse med briggen PERU. Det var hans Grønlandsrejse nummer otte.

Afrejsen fra København skete den 26. april. Op gennem Sundet og Kattegat var det småt med vind i sejlene, og først den 4. maj passerede de Skagen.

Over Nordsøen kom de fremherskende vinde fra nord og vest, og vindretningerne ændrede sig ikke i den østlige del af Atlanterhavet, blot blev vejret hårdere, idet der blæste nogle kraftige storme. I den vestlige del af Atlanten var der mest vestlige vinde.

Vind og vejr gjorde sit til, at rejsen op tog nogen tid. Den første lettelse i sejladsen kom så sent som 18. juni. Da mødte de



GODTHAAB om formiddagen. GODTHAAB skulle også nordover, så PERU kom med på slæb næsten en hel breddegrad.

Ni dage senere lå PERU i Egedesminde, som var første bestemmelsessted. En lille uge senere fortsatte de mod Upernavik. På højde med Godhavn fik de igen kontakt med GODTHAAB. Denne gang kom skrueskibet med ordre fra Inspektoratet om, at PERU skulle vente på havet og tage posten med til Upernavik. Det gjorde de så i hele 13 timer, først da nåede båden med posten fra land frem.

Upernavik blev anløbet den 9. juli og ti

Brig PERU i havnen i Upernavik 1899. Briggen blev bygget i Pommern 1844 og året efter strandede den og sank ved Drogden. Skibet blev bjerget, sat i stand og d. 22. april 1846 solgt til KGH. Samme år foretog PERU sin første rejse til Grønland. I 1905 blev skibet oplagt i Holsteinsborg og i 25 år brugt som pakhus og kuldepot. (Foto i H&S). *The brig PERU in the harbour in Upernavik in 1899. The brig was built in Pomerania in 1844, and the year after it stranded and sank at Drogden. The ship was salvaged, repaired, and on April 22nd 1846 it was sold to the KGH. The same year the PERU made its first voyage to Greenland. In 1905 the ship was laid up in Holsteinsborg, and for 25 years it was used as a warehouse and coal depot. (Photo in DMM).*

dage senere gik det atter sydovert, nu mod Umanak.

Da PERU nærmede sig Umanak-fjorden, kunne de se, at fjorden var farbar for skibet. Kuglen var nemlig hejst i den stang, som her i 1902 var blevet rejst på Hareøen.

Det var også her i 1902, Handelen havde iværksat nogle forsøg med petroleumstønder til sæl- og hajtran. Disse tønder skulle behandles med større varsomhed end træfadene, f.eks. måtte der kun bruges strop- per ved lossen og laden - ikke løshager, og tønderne måtte lægges i højst to lag og altid oven på tøndefadene.

Opholdet i Umanak strakte sig over en halv snes dage, og den 7. august sejlede PERU fra kolonien med København som næste destination.

Rejsen hjemover foregik i roligt vejr. Over Atlanten havde de for det meste vinden i

nord eller nordøst, og i Nordsøen kom vinden fortrinsvis fra nord eller sydvest.

Den 19. september passerede PERU Ska- gen og hejste sit kendingssignal. Tre dage senere var rejsen til ende, og briggen lå for- tøjet ved Handelens plads i København.

Rejsen med THORVALDSEN

Jens Gaarn sejlede kun en enkelt rejse med barkskibet THORVALDSEN. Det var hans rejse nummer ti, og den blev gjort i 1904.

Afgangen fra København fandt sted den 14. maj, og i første omgang kom de ikke længere end ud for Snekkersten, hvor de måtte kaste anker og blive liggende i tre døgn på grund af en vestlig kuling. Til gengæld var vejret godt hele vejen over Atlan- ten med vind fra sydvest og sydøst.

Sejlplanen hjemmefra lød på, at Jacobs- havn og Upernavik skulle besejles for lossen og laden, medens Godhavn skulle anløbes både på op- og hjemrejsen.

Efterhånden som dagene gik, kom det imidlertid til at gå noget anderledes.

Bark THORVALDSEN fotograferet omkring 1919 ud for Egedesminde. Barkskibet var en meget fin sejler og blev betragtet som KGH's kønneste skib. Det foretog to rejser årligt, der i mange år gik til Upernavik, Prøven og Umanak. I 1928 solgte KGH skibet til Finland, og under den finske vinterkrig blev det beslag- lagt af russerne. (Foto H&S). *The bark THORVALDSEN photographed around 1919 off Egedesminde. The bark was a very fine sailer and was regarded as the KGH's most beautiful ship. It made two voyages a year, and for many years these were to Upernavik, Prøven and Umanak. In 1928 the KGH sold the ship to Finland, and during the Finnish Winter War it was seized by the Russians. (Photo in DMM).*



THORVALDSEN ankom til Jacobshavn den 27. juni, og der blev arbejdet her til den 9. juli, hvor de så sejlede videre nordpå med det planlagte anløb af Godhavn dagen efter.

I Godhavn lød ordren på, at de skulle anløbe Nugsuak, og der hente inspektøren og to medarbejdere, som så skulle videre nordpå.

Den 13. var THORVALDSEN ud for Nugsuak. Sluppen blev sat i vandet, og i den blev de tre personer og deres gods hentet og bragt om bord.

Den første medarbejder blev sat i land i Prøven, de to andre skulle følge med til Upernavik, hvortil de ankom den 16. juli. De første dage var det umuligt at arbejde på grund af kuling og høj sø. Men vejret ændrede sig, og en uge efter ankomsten forlod THORVALDSEN atter Upernavik i det høje nord og sejlede til Godhavn, som forudsat i sejlplanen.

Rejsen fra Upernavik til Godhavn tog fire døgn, og opholdet i Godhavn tog andre fire, således at den planlagte hjemrejse begyndte den 6. august.

Hjemrejseplanen holdt dog kun i tre dage, for ud for Holsteinsborg blev THORVALDSEN prajet af Handelens TJALFE, der havde ordre med fra Direktoratet, hvoraf det fremgik, at THORVALDSEN skulle anløbe Sukkertoppen for at laste tran.

Opholdet i Sukkertoppen varede fra den 11. til den 18. august. Så endelig kunne hjemrejsen begynde for alvor.

Blandt det indladede gods har der udover tran sikkert også været saltet hellefisk. Det var en ny vare i Handelens sortiment. Der er vist ingen tvivl om, at inspirationen til denne nyskabelse kom fra besætningerne på Handelens skibe. I oktober 1896

havde Styrelsen nemlig udsendt en skrivelse til samtlige skibsførere, hvori det blev indskærpet, at trafikken med, at besætningerne gav sig af med hjemtransport af saltet hellefisk skulle stoppes. Årsagen til denne indskærpelse var begrundet i to forhold. For det første rensede besætningerne hellefiskene i skibenes lastrum, og lugten fra fiskeaffaldet trængte bl.a. gennem brødfadene, så brødet fik en ilde smag. For det andet blev skibenes lossen og laden forsinket, fordi der ikke kunne skaffes tilstrækkelig grønlandsk arbejdskraft - grønlænderne var ude at fiske hellefisk for besætningerne.

Hjemrejsen over Atlanten var generet af stormende kuling, men det havde trods alt givet tilstrækkelig med den rigtige vind i sejlene, så den 13. september passerede THORVALDSEN Skagen, og dagen efter kl. 5 om eftermiddagen lå skibet i København.

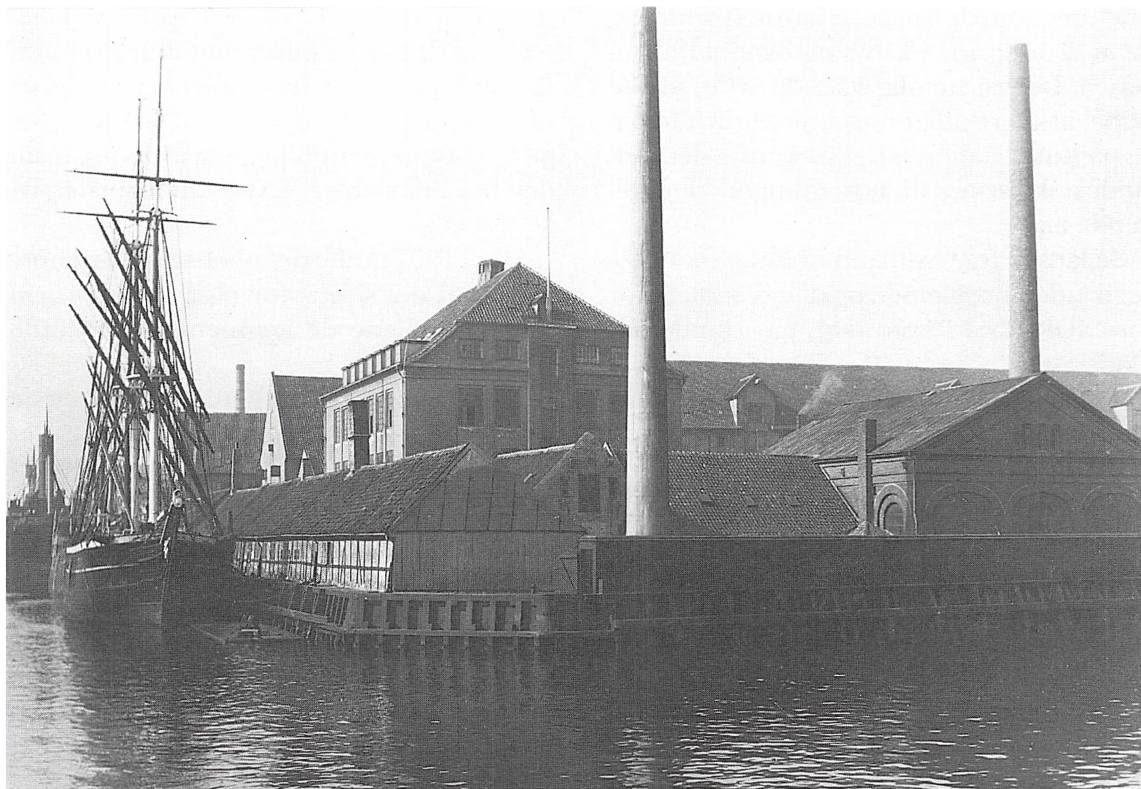
En rejse, ikke helt efter planen, men lykkeligt gennemført, var endt. Den havde varet 4 måneder og 1 dag.

Rejserne med NORDLYSET

Jens Gaarn gjorde tre rejser med NORDLYSET. Den første, hans rejse nummer 11, foregik i 1905, og to år senere, altså i 1907, sejlede han to rejser, nummer 14 og 15.

Rejsen i 1905 begyndte 20. maj, og bestemmelsesstederne var Upernavik og Prøven. Af de to passagerer, der gik om bord i København, skulle den ene imidlertid sættes af i Godhavn, men det var også det eneste ærinde i den koloni.

Rejsen begyndte med fint sejlvejr. Allerede dagen efter afgang passerede de Skagen, og over Nordsøen og Atlanten var der ingen



Bark NORDLYSET ligger ved kaj i trangraven ved Grønlandske Handels plads. Skibet, der var bygget hos Løve & Søn i Helsingør, var særdeles velsejlende og nåede ikke færre end 111 rejser i løbet af de 74 år, det sejlede for KGH. (Foto i H&S). *The bark NORDLYSET lying by the quayside in the train oil pit at the KGH's berth. The ship, which was built at Løve and Son in Elsinore, was a particularly good sailer and made no fewer than 111 voyages during the 74 years it sailed for the KGH. (Photo in DMM).*

hårde storme. Også Davis-strædet viste sig fra sin venlige side uden store søer og kun enkelte isfjelde.

Først da de nåede op ud for Egedesminde - det var den 3. juli - blev forholdene vanskelige, idet de kom ind i en tæt tåge, som holdt et par dage. Tågen lattede selvfølgelig, og de fik passageren til Godhavn sat i land og fortsatte straks samme dag mod Upernavik med ankomst den 13. juli.

Efter ni dage ved denne koloni gik rejsen videre til Prøven, hvor de også opholdt sig i ni dage. Inden afrejsen den 31. juli var der gået en passager om bord, der skulle til København.

I Prøven, der jo var sidste station i Grønland, lossede NORDLYSET den del af bølge-

brændet, som de om bord havde skønnet ikke at få brug for i kabys og ovne på hjemrejsen. Det var nemlig stående ordre til alle skibe, at overflødigt bølgebrænde skulle blive på sidste station. Derved kunne der indvindes skibsrum til udsendingen det følgende år.

Sejladsen fra Grønland til København foregik uden problemer, og den 5. september var NORDLYSET ved kaj på Handelens plads.

To år senere, i 1907, sejlede Jens Gaarn atter med NORDLYSET, og Handelen havde planlagt, at det år skulle sejles to rejser. Det betød, at Jens Gaarn måtte tidligt hjemmefra, afgang fra København fandt nemlig sted den 16. marts. Det var to dage tidligere end året før, hvor Jens Gaarn for første gang gjorde to rejser i en sæson - det var med CERES.

Den første rejse her i 1907 med NORDLYSET havde kun et bestemmelsessted, og det var Frederikshaab. Det blev ikke nogen behagelig rejse. Over Nordsøen og Atlanten kunne det endda gå, men i Davisstrædet stormede det skiftevis fra sydvest og nordøst samtidig med, at der var snefykning og hård frost. De sejlede næsten uafbrudt i is og var i kontakt med både storisen og vinterisen.

Men Frederikshaab blev nået. Det skete den 7. maj, og dagene i kolonien blev udnyttet godt, for allerede en uge senere, den 15., forlod NORDLYSET Grønland og satte kurs mod København.

Vejret under hjemrejsen var i begyndelsen ikke meget anderledes, end det havde været på udrejsen, og i Atlanten måtte de døje med høje dønninger fra øst. På intet

tidspunkt var vejret og havet dog så voldsomt, at det blev nødvendigt at hælde tran på vandet for at dæmpe bølgerne. To år senere måtte besætningen på NORDLYSET tage tran fra lasten til bølgedæmpning, fordi den tran, der var reserveret til formålet, ikke slog til.

Her i 1907 skulle det ubehagelige vejr blive ved til det sidste, for også ned gennem Kattégat sejlede de igennem nogle hårde byger.

Endelig nåede de København, og da viste kalenderen 26. juni.

Tolv dage efter ankomsten var NORDLYSET atter sejlklar, og årets anden rejse kunne tage sin begyndelse.

Første bestemmelsessted var Ritenbenk langt mod nord på den grønlandske vestkyst. Dog medbragte skibet også fire passagerer, der skulle sættes af i Holsteinsborg.

Rejsen op forløb uden nævneværdige hændelser bortset fra, at de i Davisstrædet skulle igennem en stormende kuling.

Da de den 13. august var ud for Holsteinsborg, måtte de ligge i tæt tåge i tre døgn, og først da tågen lettede, kom en båd fra kolonien og hentede de fire passagerer. Derefter fortsatte NORDLYSET og nåede op ud for Ritenbenk den 17. august. På strækningen mellem Holsteinsborg og Ritenbenk havde de den 15. mødt skruebarken FOX, som bugserede dem et stykke nordover.

Netop som NORDLYSET skulle til at sejle ind til Ritenbenk, kom der stormende vindkast hen over havet og skibet. Skibsføreren lod begge ankre gå for at undgå at sejle mod øer og skær i indsejlingen. Vindkastene var imidlertid så kraftige, at den ene ankerkæde sprængtes, og styrbord anker og 22 fav-

ne kæde forsvandt. Tabet af det ene anker bevirkede, at skibet drev for det andet anker og tørnede en grund ganske let.

Heldigvis var de straks fri af grunden, og skibet havde ikke lidt skade. Efter nogen tids ihærdigt arbejde blev anker og kæde bjerget, og da dagen med den dramatiske hændelse var til ende, lå NORDLYSET trygt fortøjet ved kolonien.

Den 30. august forlod de Ritenbenk og anløb dagen efter Godhavn, hvor der blev givet ordre til at sejle til Egedesminde og indtage fuld last til København.

Lasten blev indtaget i dagene fra den 1. til den 7. september, og så forlod NORDLYSET Grønland og sejlede ud på årets anden hjemrejse.

Over Atlanten var der skiftevis stormende kuling og meget uroligt vejr, og i Nordsøen stormede det, så først den 27. oktober nåede NORDLYSET tilbage til København. Kun en gang tidligere var Jens Gaarn kommet så sent hjem. Det var med CONSTANCE i 1898. Dengang kom han til Handelens plads den 28. oktober.

Rejserne med CERES

Under omtalen af HVALFISKEN blev det nævnt, at det skib sejlede for KGH i 98 år uden nævneværdige uheld. Det samme kan ikke siges om barkskibet CERES. Det skib blev i nogen grad fulgt af uheld. To gange kæntrade det - den ene kæntring vil blive omtalt senere - og for Jens Gaarn, der flere år efter disse uheld blev overstyrmand på CERES, var skibet vel indirekte årsag til hans alt for tidlige død, og det var det skib, hvormed han gjorde sin sidste rejse.

Jens Gaarn sejlede i alt tre rejser med CE-

RES. To i 1906 og en i 1908. Og det var altså rejsen i 1908, der blev hans sidste.

Inden omtalen af Jens Gaarns tid på skibet, skal der citeres følgende fra "Beretning om tilstanden i Grønland fra september 1894 til september 1895":

"Barkskibet "Ceres", som, hjemkommen fra sin første Rejse til Grønland, i Juli Maa-ned afgik med Forsyning til Julianehaab, ankom ogsaa i god Behold dertil, men kæntrade under Opankringen paa et Skær i Havnen, hvorved Skibet væltede om paa Siden og fyldtes med Vand. Senere lykkedes det, efter at Besætningen over Ivigtut var vendt tilbage til Danmark, ved de ved Kolonien forhaandenværende Hjælpemidler at faa Skibet paa ret Køl og pumpet læns, hvorved det da viste sig, at dette ikke havde lidt nogen Skade af Betydning, men en stor Del af Lasten var til Dels ødelagt af Søvand."

Den, der siddende bag et skrivebord har læst denne beretning, kan ikke bebrejdes, hvis hans opfattelse af hændelsen blot afstedkom et mindre beklagende skuldertræk. Beretningen forekommer lidet dramatisk og positiv overbærende. Mere alvorstemning er der i de direkte impliceredes gengivelse af uheldsforløbet.

I CERESs dagbog beskrives hændelsen omtrent sådan: "Mandag den 19. august kl. 6 om eftermiddagen kom lodsens om bord, og vi styrede ind efter havnen efter lodsens anvisninger. Kl. 6½ ankrede skibet for styrbord anker, men på grund af, at ankeret ikke faldt på den rigtige plads, svajede skibet ned med agterenden på et skær, og da der var stærkt faldende vande, kom skibet straks til at stå hårdt på skæret, og endskønt der blev gjort alt muligt for at få skibet af grunden,

Bark CERES fotograferet i Umanakfjorden. CERES blev bygget i Troense 1867 og forhudet med yellow-metal beregnet til sejlads i troperne. Barken nåede at sejle både på Kina, Ost- og Vestindien, indtil den i 1878 blev solgt til KGH, og kobberforhudningen blev erstattet af en svær isforhudning af træ. (Foto i H&S). *The Bark CERES photographed in Umanak Fjord. It was built in Troense in 1867 and sheathed with yellow metal designed for sailing in the tropics. Before it was sold to the KGH it had sailed to China and to the East and West Indies. When it was sold to the KGH in 1878 its copper sheathing was replaced with a heavy ice sheathing made of wood. (Photo in DMM).*

befandt det at være en umulighed. Efterhånden som vandet faldt, lagde skibet sig mere om på siden. Kl. 10½ aften måtte skibet forlades af besætningen. Kl. 2 nat begyndte vandet at trænge ind gennem lugerne.”

Føreren af galeasen EMMA var som tidligere nævnt Læsøboen Christian Nielsen. Han var fra første færd stærkt optaget af kæntringen, og hans private dagbog giver ikke alene en beskrivelse, der ligger tæt op af dagbogen ført på CERES, men gengiver også den egentlige bjærgning af skibet fra det tidspunkt, hvor besætningen rejste hjem, til CERES igen kunne forlade Julianehaab med last til København.

Navnlig tre af Christian Niensens dagbogsnotater er interessante.

Den 19. august 1895 skrev han: “NV frisk kuling. “Ceres” kom, men kom på grund ved næsset i havnen, fordi ankeret faldt for sent - og lodsen var fuld.”

Samme dag blev der som nævnt i skibsdagbogen noteret følgende: “- Kl. 2 midnat begyndte vandet at trænge ind gennem lugerne -”. Den 20. skrev Christian Nielsen



i sin private dagbog: “Luftventilen, som er i skandækket, stod åben, så der er den (dvs. CERES) løbet fuld af vand igennem.”

I skibsdagbogen er der under fredag den 23. august noteret: “- Optog skibets anker med hjælp af galeasen.”

Christian Nielsen skrev i sin dagbog under 22. august: “Vinden NV flovt. Arbejdede ved “Ceres”. Fiskede ankeret fra “Ceres”, hængte det under agterenden på “Emma” - - Ankeret tog vi under boven, så der har ikke været kæde nok ude, så ankeret kunne ikke holde.” Ud for dette notat har Christian Nielsen tilføjet: “Der var kun 15 favne ude. Styrmanden sagde, der var 30 favne ude, som var løgn.”

Nu hundrede år efter har disse divergerende opfattelser af hændelsesforløbet alene historisk interesse. Det skete afhæng og

så dengang af øjnene, der så det passerede. Skibets kaptajn har selvfølgelig været fortvivlet over at have mistet sit skib. Christian Nielsen kan have været berørt af, at det ikke var ham, der lodsede CERES ind. Der var penge at tjene for den, der lodsede, og han blev ofte brugt som lods på KGHs skibe.

Over for skibsførerne tog KGH hændelsen meget alvorligt. Styrelsen udsendte den 28. februar 1896 en skrivelse til alle skibsførere i KGH, hvori det blev indskærpet, at skibsføreren alene havde ansvaret for sejlads mv, uagtet der var lods om bord, og dette gjaldt, hvadenten lodsene var en grønlander eller en dansk fartøjsfører. Det er nok ikke forkert at antage, at denne indskærpelse var foranlediget af uheldet med CERES.

Men vi vender tilbage til Jens Gaarn og hans første rejse i 1906 med CERES.

Afsejlingen fra København skete tidligt på året, for der var planlagt to rejser.

Den 18. marts 1906 forlod CERES KGHs plads og satte kurs mod Grønland, mod Godthaab, som var eneste koloni, der skulle anløbes.

Sejladsen bød ikke på nævneværdige vanskeligheder, og først langt oppe under den grønlandske vestkyst den 3. maj så man et par isfjelde. Storisene så man intet til. Seks dage senere ankom CERES til Godthaab og fik losset under vanskelige vejrforhold. Det stormede og sneede hele tiden.

Det var meget vigtigt at få påbegyndt hjemrejsen så tidligt som muligt, men desværre var der næsten ingen tran at fylde i lasten, så det blev nødvendigt at supplere med ballast, der som sædvanligt skulle bestå af sten. Da der ikke var allerede indsam-

lede sten til rådighed, måtte såvel mandskabet fra CERES som lejede grønlandere ud at samle. Først den 22. maj var man klar til afgang, og dampbarkentinen GODTHAAB bugserede CERES ud af havnen, og rejsen hjemover kunne begynde.

Allerede den 1. juni passerede de Kap Farvel, og så gik det østover generet af meget taget vejr.

Nord for Helsingør måtte CERES flere gange ankre op på grund af vindstille og stærk strøm. Men også det fik ende, og den 17. juni lå skibet fortøjet ved Handelens plads - 25 dage efter afgang fra Grønland.

Opholdet i København blev kun kort. 12 dage efter ankomst var der losset og lastet påny, så CERES den 29. juni kunne stå ud af Københavns havn på årets anden Grønlandsrejse.

Det gik lidt småt i starten, og først den 5. juli passerede de Skagen.

Ellers var denne anden rejse meget lig årets første. De første isfjelde blev som i maj først observeret ud for Godthaab, og ingen havde set noget til storisen.

Bestemmelsesstedet var Jacobshavn, som de nåede den 19. august.

Tolv dage senere blev CERES af KGHs FOX bugseret ud til åbent vand, og efter 26 dages sejlads nåede barkskibet København. Det var den 26. september 1906.

CERES havde afsluttet årets sejlads. De strakte sig over 6 måneder og 8 dage, hvilket var meget fint gennemført. Også økonomisk for skibets navigatører blev det en god og fordelagtig sejlperiode - derom senere.

I 1908 kom Jens Gaarn tilbage til CERES, og dette år var der også planlagt to rejser, så første rejse begyndte tidligt på foråret. Den



14. marts forlod skibet Handelens plads efter det obligatoriske lægeeftersyn. Slæbebåden DAN bugserede barken forbi Bommen til Inderreden, hvor CERES ankrede op. Kl. 3 om eftermiddagen kom posten om bord, og kl. 4 krudtlasten fra Trekroner. Samtidig begyndte slæbebåden SIRIUS at slæbe CERES ud af havnen til et sted NØ for Middelgrunden, hvor skibet Kl. 8 ankrede på seks favne vand. Styrbord anker blev sat ud med 20 favne kæde.

Onsdag den 18. kl. 4 om eftermiddagen passerede CERES Skagen fyrskib og samtidig højstes kendingssignalerne. Der blæste en østlig vind, og det sneede. Alle sejl var sat.

Styrmænd i Grønlandsfarten Jens Gaarn og hans familie fotograferet, mens han i efteråret 1907 var hjemme på Læsø. Billedets ranke midtpunkt er hustruen Ane Elise, der, som de øvrige sømandshustruer på Læsø, passede familiens lille landbrug. (Privat foto). *Jens Gaarn, a first mate in the Greenland traffic, photographed with his family while he was home on Læsø in the Autumn of 1907. The proud and upright woman in the centre of the picture is his wife Ane Elise, who, like the other sailors' wives on Læsø, looked after the family's small farm. (Private photo).*

Den efterfølgende fredag og lørdag havde besætningen travlt med at sodavaske indenbords. Søndagen blev helligholdt, som alle andre søndage på alle KGHs skibe.

Vejret var uroligt, og om tirsdagen, den 24. marts, var det af en sådan natur, at der i skibsdagbogen noteredes: "Høj vestlig rulling, så skibet kan ikke styre."

Det ændrede sig naturligvis, og midnat den 7. april var der nordlys over den nordlige himmel.

Efter 40 dage i søen var CERES i Davisstrædet og passerede det første isfjeld. Godt en uge senere ankom de til Holsteinsborg - rejsens eneste bestemmelsessted. Fra den 4. til den 14. maj blev der losset og lastet i hvert fald følgende gods:

Losset: Sække, kasser, tønder, sendingsgods, fadegods, kalkfade, træ, tømmer og 1.144 tønder kul.

Indladet: 70 tønder og fade tran, 30 tønder laks, 181 fade fisk og fjer, tom returgoods og 44 tons sten.

Endvidere blev der fyldt mere end 2 m³ tønder vand til hjemrejsen.

Arbejdsdagen var normalt begyndt kl. 5 morgen og sluttede kl. 6 aften, men så havde der også været 1 times overarbejde, og hver dag havde man haft hjælp af 2 lejede mænd om bord.

For at få samlet de 44 tons sten havde det været nødvendigt at leje ikke mindre end 42 grønlandere.

Jens Gaarn havde været vagthavende alle de dage, der var arbejdet med lasten, og torsdag den 14. maj var lasten surret, storbåden inde, og CERES søklar. Fredag var helligdag, og den blev helligholdt, men lørdag morgen kl. 4½ kom lodsen med fire både og 26 lejede. CERES blev bugseret ud af koloniens havn, og godt fire timer senere gik lodsen fra borde igen. Skibet var overladt til sig selv og tæt is til alle sider. Men kun

i tre dage, så var de klar af isen. Troede de da om bord. Fredag den 22. opdagede de, at de var kommet ned til storisen, hvorfor de måtte krydse nordpå for at komme nordenom og vesterud.

Søndag den 14. juni kl. 4 om morgenen passerede CERES Læsø Trindel fyrskib tæt om bagbord. Jens Gaarn havde vagten, og der er ingen tvivl om, at han har kunnet se ind til sin fødeø. Og det blev så sidste gang.

Den 15. juni 1908 kom skibet til KGHs plads i København efter en rejse på 3 måneder og 1 dag.

Nu gjaldt det om at få losset og lastet hurtigst muligt, så CERES kunne komme af sted på endnu en rejse, inden vinterisen lukkede for sejlads. På et tidspunkt under losningen af de mange tranfade, så Jens Gaarn, at nogle havnearbejdere havde problemer med at tumle fadene på kajen. Jens Gaarn gik fra skibet ned på kajen for at vise havnearbejderne, hvordan man tippede et fad på kant, så det kunne rulles af sted. Under denne demonstration skete der noget inde i ham. En sprængning. Han fik en blodstyrning og blev transporteret til Frederikshospitalet i Bredgade.

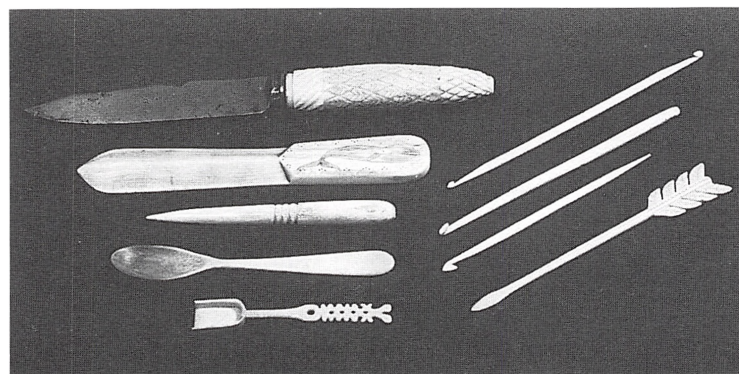
CERES fik en ny styrmand om bord. Godt på vej til Grønland mødte skibet den 8. juli 1908 et andet af KGHs skibe, og i skibsdagbogen på CERES blev noteret: "Satte flag for "Nordlyset"."

Samme dag døde Jens Gaarn.

Som tidligere omtalt foretog Jens Gaarn sine rejser nummer 11, 14 og 15 med NORDLYSET og rejse 12, 13 og 16 - den sidste - med barkskibet CERES.

I det foregående er der berettet om Jens Gaarns 16 Grønlandsrejser. Herudfra kan

Nyttige småting fra Grønland i ben og hvalrostand bragte Jens Gaarn hjem til familien, hvor de indgik i dagligt brug. Nu ejes de af Jens Gaarns barnebarn, Frede Bak. T.v. set fra oven: Ostekniv, pren, saltske og marmeladeske. T.h.: Det fjerlignende redskab, oprindeligt en lampepind til en tranlampe, lå sammen med de tre hæklenåle og prenen i mormoderens sybord. (Privat foto). *Jens Gaarn brought small useful objects of bone and walrus tusk home with him from Greenland and his family used them in the daily household routine. They are now in the possession of Jens Gaarn's grandchild, Frede Bak. Left, from the top: cheese knife, bodkin, salt spoon and marmelade spoon. Right: a tool resembling a feather, originally a lamp splint for a train oil lamp, was lying together with three crochet needles and the bodkin in his grandmother's sewing table. (Private photo).*



hovedindtrykket af Grønlandsfarten vel let blive, at den ene rejse lignede den anden, at variationerne i dagligdagen bestod i større eller mindre ulykkelige hændelser, og at det hele drejede sig om at komme videre, at komme hjem.

Virkeligheden har naturligvis været en anden. Hvis beretningen kunne suppleres med beskrivelser af samværet om bord, hvis der havde foreligget dokumenter, som fortalte om det enkelte besætningsmedlems oplevelser, ja, så havde beretningen haft liv, mere liv. Christian Niensens dagbog gav vel et fingerpeg i den retning.

At Jens Gaarns Grønlandsrejser var andet end at sejle, derom fortalte mange småting fra hans hjem. Han handlede med grønlænderne, og det købte kom med til Læsø. Ting og sager som små kajaker, udskåret narhvaltand, grønlandsk skindbeklædning og f.eks. edderdunspuder og et barnevognstæppe af brystfjerene fra edderfuglehan-

ner. Mange år efter Jens Gaarns død lå jeg og senere min bror under et sådant i vores barnevogn.

De efterladte

Da Jens Gaarn døde, sad hans kone tilbage med fire små børn. Forsørgeren var borte, og forsvundet var en meget væsentlig del af det materielle grundlag for, at de tilbageværende kunne opretholde livet i deres hidtidige omgivelser.

Men hjælpen kom. Jens Gaarns kolleger og den styrelse, han havde tjent i 14 år af sit alt for korte liv, glemte ikke de efterladte. Stenen på Jens Gaarns grav blev rejst af Den kongelige grønlandske Handels skibsofficerer, og selvom Styrelsens regler sagde, at en enke efter en styrmand ikke var pensionsberettiget, kunne der dog til trængende udbetales et årligt beløb i huslejhjælp på 80-100 kr. - så figurerede Ane og hendes fire børn i mange år i Handelens regnskaber

under ekstraordinære ydelser med 500 kr. om året, 300 kr. til Ane og 50 kr. til hvert af de uforsørgede børn.

År senere, omkring 1918, erfarede en af de ledende i KGH, at der på Læsø boede tre familier, som var efterladte efter mænd, der havde tjent Handelen. Disse enker med børn førte en hård kamp for tilværelsen. KGH-manden rejste til Læsø for at se på forholdene, og hans besøg resulterede i, at den årlige understøttelse for de tre familier blev sat op til 1.000 kr. Foruden Ane fik også enken efter styrmand Thomsen fra CASTOR dette beløb.

Ane døde i 1931, og de fire børn, der nu var voksne og godt i vej, sendte sammen med dødsattesten et brev til Styrelsen med deres afdøde mors tak for god behandling gennem årene siden deres fars død i 1908.

Endvidere spurgte de fire, om Grønlands Styrelse ydede noget bidrag til hjælp ved begravelsen.

Styrelsen sendte pr. postgiro 100 kr. som bidrag til begravelsesomkostningerne.

Det må vist siges at være et godt eksempel på god personalepolitik.

A First Mate from Læsø in the Greenland Service around 1900

Summary

The Arctic island of Greenland has been under Danish sovereignty ever since the Middle Ages. The whole interior of the island is covered by an unbroken chain of glaciers, so the Eskimo population, which nowadays is very mixed, live in small communities along the icefree stretches of coast, where the only means of transport before the advent of air travel was ship or boat.

The Royal Greenland Trade Company (formerly KGH, now KNI) has had a monopoly on trade to and from Greenland since 1774. The KGH pursued a highly protectionist trade policy in its dealings with the population, who became more and more dependent on supplies from outside as they left behind their original way of life as seal and whale hunters. The main cargo carried by ships returning from Greenland was train oil, but they also carried furs and skins and other sealing and whaling products.

In the period around 1900 many of the navigators

and sailors in the Greenland service came from the small island of Læsø in the northern Kattegat. One of these sailors, Jens Gaarn Pedersen, who was the author's grandfather, sailed for 14 years as first-mate in the Greenland service, while his wife, as was the custom, looked after the small family farm. Jens Gaarn made 16 trips altogether in the period from 1895 to 1908, when he died as a result of an accident at work. He sailed on six of KGH's eight large wooden ships powered only by sail. In the period in question 10 of KGH's 30 navigators were from Læsø.

Frede Bak, who himself resides on Læsø most of the year, describes the individual trips, which were often filled with difficulties and danger. His sources are family tradition and Jens Gaarn's own notes, supplemented by archive material and by events described in a diary kept by another inhabitant of Læsø, Christian Nielsen, while he served as master of a galeass in Julianehåb.

Christian Bitsch: Matros og landmand.

Erindringer 1912-14

I 1972 dikterede gårdejer Christian Bitsch fra Søgårde i Bursø ved Maribo sine erindringer, som fortæller om barndommen i et lærerhjem på Bandholm, ungdommen og et vellykket landmandsliv.

Som dreng ville han gerne til søs, og det her publicerede uddrag af erindringerne skildrer de to år, fra faderen gav efter for hans ønsker, og til den 1 november 1914, hvor Christian mødte som landvæsenselev medbringende søstøveler, olietøj og sydvest.

Jeg blev konfirmeret den 9. oktober 1909, og senere har jeg ikke fået nogensomhelst form for undervisning, jeg var måske ikke dummere end de fleste, men jeg havde ingen interesse for at læse, og jeg havde meget vanskeligt ved at lære udenad, det jeg bedst kunne huske, det var når far fortalte, så som regel klarede jeg mig så nogenlunde, men jeg har aldrig været særlig skriftklog.

Der kom en lov om, at læreren skulle holde skolen ren for en pris af 240 kr. om året, og at der skulle vaskes gulv hver dag; der var 240 skoledage, og hvis der ikke kunne findes en rengøringskone, der ville gøre det for den pris, var det lærerens pligt enten selv at gøre det, eller betale differencen, og da mor ikke var så stærk og havde nok at gøre, blev det mig, der skulle gøre det. Det var altså det første år efter jeg blev konfir-

meret, og tilligemed hjalp jeg bønderne, særligt om efteråret, når de skulle tærskede. - Jeg husker engang, jeg tærskede sammen med en fisker, der hed Hans Jørgen, han var lidt fugtig og havde en skrap kone, der hed Malvine. I løbet af dagen aftalte Hans Jørgen og jeg, at vi skulle ud og fiske ål om aftenen med et såkaldt vod, som vi skulle holde imellem os, når vi gik i vandet ind mod land, og imens jeg var hjemme og få noget gammelt tøj på, blev Hans Jørgen på gården og fik nogle kaffepuncher, så Hans Jørgen var i højt humør da jeg kom, og på vejen ned begyndte Hans Jørgen at synge: "Vort fødeland er altid rig på raske orlogshelte..." og tilføjede: "Kristian, vi to, vi er et par af Danmarks helte"! - Med noget besvær fik vi voddet ud af båden, men vi havde ikke gået ret længe i det kolde vand før kaffepunchene begyndte at virke, så Hans Jørgen faldt for mig ustandseligt, og til sidst tabte han også sin kasket og dermed også modet, så vi fik voddet op i båden igen og sejlede hjem. Jeg fik tørt tøj på, men Hans Jørgen var ikke i stand til at skifte, så han måtte gå hjem i det våde tøj; Hans Jørgen boede længere væk end skolen, som vi kom forbi først, og han blev mere og mere tavs, jo nærmere vi kom og sagde: "Kristian, vil du ikke gå med mig hjem, for Malvine bliver nok tosset", og det gjorde jeg. Da vi kom op var køkkendøren

lukket, og da vi bankede på, kom Malvine frem i sin bare særk og med kosteskafet i hånden, og da Hans Jørgen af beskedenhed holdt sig bagved mig, så hun ved stearinlyset først mig og sagde: "Er det kun dig, Kristian, jeg troede det var Hans Jørgen", hvorefter jeg måtte forklare hende at Hans Jørgen var med, og at vi havde været ude og fange ål, og selv om der ikke var en eneste, sagde jeg, at der var mange nede i båden for at formilde Malvine.

Da jeg havde tilbragt hele min drengetid nede ved stranden, var min lyst jo at komme ud at sejle. Det var mine forældre meget ked af, de mente, jeg helst skulle være landmand, og det resulterede i, at jeg kom ud at tjene hos en landmand i Blands. Gården lå sådan, at der var en gangsti fra skolen tværs over markerne, forbi en stor mergelgrav, og mor var bange for, at jeg skulle falde i graven, når det var mørkt fulgte hun mig på vej med en flagermuslygte, til vi var kommet forbi graven. At jeg så listede bagefter mor for at se, om hun kom godt forbi graven, det fik hun aldrig at vide!

Da jeg stadigvæk havde lyst til at komme ud at sejle, skrev far en ansøgning til skoleskibet GEORG STAGE til april 1912;, der var mange ansøgere, så vi var ikke sikre på, at jeg kom med, derfor traf vi aftale med en skipper i Bandholm, at jeg skulle med ham ud at sejle fra 1. marts og at jeg måtte afmønstre, hvis der kom svar fra GEORG STAGE. Jeg fik hyre på galeasen STANDARD, - der var kun skipperen, styrmanden og mig, så jeg boede alene forude, og jeg husker den første nat, jeg skulle på vagt kl. 12, den såkaldte "hundevagt", og styrmanden kom og vækkede mig, - nu skal det siges, at der

var forråds-kammer i mit lukaf, og der var bl.a. en hel klipfisk, der var hængt op ved halen, og da styrmanden lukkede op, skinnede lygten hen på den hvide klipfisk, og da jeg troede, jeg lå hjemme i min seng, blev jeg meget forskrækket over alle de lyde, jeg hørte, og da der var megen søgang dinglede klipfisken frem og tilbage som et spøgelse, så jeg blev stum af skræk. Styrmanden sagde bagefter til skipperen, "Den dreng sover meget hårdt"! - Jeg husker, da vi sejlede ud fra Bandholm, og skipperen skulle sige farvel til sin kone, imponerede det mig meget, at han kunne kysse sin kone med piben i den ene mundvig; jeg har selv forsøgt siden, men det er altid mislykkedes, enten er pigen eller piben gået ud!

Jeg havde aftalt med drengene hjemme, at de skulle sige til mor, når vi sejlede forbi Lindholm, og jeg vil indrømme, at det sved lidt i øjnene på mig - enten det så var saltvandet eller ved at tænke på mor, som stod hjemme i haven.

Vi skulle til Strahlsund efter havre til Randers, men da vi kom op i Grønsund, fik vi modvind og måtte ankre op for natten; skipperen var i land og købe proviant, og da jeg skulle fungere som kok, fik jeg besked på at koge suppe; hjemme var jeg jo vant til at mor lavede melboller og kødboller, men her fik jeg kun udleveret kartofler og gulerødder, som jeg kogte sammen med kødet, og da det ikke var særlig velsmagende, fik jeg senere mere undervisning af styrmanden i madlavningens ædle kunst.

Hyren var 15 Kr. om måneden, og den første gang jeg skulle i land, fik jeg udbetalt 1 mark (kursen var 82 øre, men i min afregningsbog står 1 kr.) og skulle købe post-



kort så jeg kunne skrive hjem, men da jeg ikke kunne tysk og ikke kunne forklare, at jeg også skulle have frimærker, kom kortet ikke afsted før jeg kom til Randers; mor var meget ængstelig over, at hun ikke hørte fra mig i ca. 10 dage.

Der var jo ikke spor mekanik om bord, så losningen foregik med et håndspil, som styrmanden og jeg betjente, og da jeg ind imellem også skulle passe middagsmaden kunne det jo sommetider knibe med tilberedningen; jeg husker engang jeg skulle koge klipfisk og smelte margarine, - da jeg havde ladet en tinske stå i gryden og kom og så til det, var margarinen smeltet, og der lå

Første april 1912 mødte Christian Bitsch sammen med 79 andre drenge ved Nordre Toldbod i København for at blive sejlet over havnen til Orlogsværftet, hvor skoleskibet GEORG STAGE (I) lå fortøjet. (Fotografi H&S). *On April 1st 1912 Christian Bitsch and 79 other boys mustered at Nordre Toldbod ("the Northern Custom House") in Copenhagen to be sailed over the harbour to the Naval Dockyard, where the training ship GEORG STAGE (I) was moored. (Photo DMM).*

kun en klat tin tilbage af skeen! Pandekagerne mislykkedes for mig, men skipperen viste mig, at han kunne vende dem i luften over taget på kabysen. Dejen bestod udelukkende af mel og vand.

Jeg blev afmønstret i Randers midt i marts, som jeg skulle med GEORG STAGE den 1. april 1912. Det kostede 120 kr. for et halvt år og for det beløb fik jeg 2 sæt blå mastrostøj og 2 sæt hvidt overtrækstøj, det samme som de brugte i marinen, og da jeg aldrig havde været i København før, rejste far med mig derind, og vi boede på et gæstgiveri, "Knapstedgård". Det er al den uddannelse, jeg har fået.

Vi var altså 80 drenge, der mødtes ved Toldboden og blev sejlet over til Orlogsværftet, hvor GEORG STAGE lå. Der var kun officerer og underofficerer fra Marinen ombord, så der var en temmelig hård disciplin, - vi var 40 drenge i hvert lukaf, vi lå i hængekøjer og jeg har skrevet hjem, at rummet ikke var større end at der var 10 skridt på den længste led og 8 på den anden, og ikke højere end at jeg kunne sætte håndfladen op på loftet, det var lige ved at tage vejret fra en, når man kom oppe fra dækket. Det var selvfølgelig ikke så let at holde styr på så mange drenge mellem 14 og 18 år, så der var ikke let at få ro nede, men underofficererne vidste råd for det, vi kunne blive pebet op på dækket til manøvre med en halv times mellemrum både 3 og 4 gange i løbet af en nat. Så kunne vi sove roligt næste nat, - vi var jo kun 2 hold og havde vagt 12 timer i døgnet. De havde forskellige måder at straffe os på, den ene bestod i, at vi skulle op ved den ene side af rigningen op over salingen og ned ved den anden og melde os til styrmanden. Havde det taget for lang tid, fik vi 3 gange til. Var det om natten og det var mørkt forsøgte vi jo at snyde og gå over mærset, men så skulle vi jo passe på, at vi ikke kom for tidligt ned. Vi skulle også hive

lod, det bestod i, at vi havde et blylod på størrelse med en bajerflaske, fastgjort til en lang line med mærke for hver favn. Vi stod udenpå skibet med sejldug om os og surret fast og under farten skulle vi så kaste loddet frem, og i det øjeblik at linen stod lodret, skulle vi aflæse de forskellige mærker på linen.

Af vore private lommepenge, som blev opbevaret af kaptajnen ombord, fik vi kun udleveret højst 1 kr. som vi omsatte i basser så snart vi kom i land. Vore bukselommer var syet sammen, vi måtte ikke stå med hænderne i lommen, så vi havde jo heller ingen steder at gøre af pengene, undtagen at lægge dem i busseronnen.

Om bord i et sejlskib er der 130 forskellige toværker, der hver har sin bestemte plads, så vi - selv i mørke - vidste, hvor hver enkelt var, så vi kunne manøvrere om natten. I sejlskibene er der en uskreven lov, at når f.eks. 10 mand er sendt op for at beslå sejlene, er der ingen, der går ned, før alle er færdige, ellers kunne kaptajnen jo ikke vide, om der var en, der manglede, og der må ikke findes spiritus i et sejlskib, og var der en svag sjæl, der havde købt noget ekstra og det blev opdaget, blev det fjernet uden protest. Vi måtte heller ikke have lås for vore private ejendele i skibskisterne, det ville være det samme som at mistænke kammeraterne for at stjæle, og var vi på en længere rejse, og en ikke havde tobak, så delte man altid med dem, der intet havde.

På skoleskibet lå vi inde på Holmen og fik gjort klar, så blev vi slæbt ud til Espergærde, hvor vi øvede os i at gå til vejs og gøre sejlene los og fast skiftevis og lærte at manøvrere skibet; disciplinen var ret hård, og

kosten var efter samme reglement, som på de store sejlskibe, så vi fik jo kun saltmad og gamle kartofler hele sommeren, selv om vi kunne få friske, og rationerne var de samme som man fik i marinens skibe, så og så mange gram margarine og så og så mange stykker rugbrød. Rugbrødet blev opbevaret i samme rum, (i aflåede skabe) som vi opholdt os i, og da vi fik kvantum til ca. 3 ugers forbrug, var de sidste stykker noget grønlige, til gengæld stod der en tønne i vores opholdsrum med det vi kaldte "skonrogger", det er vist det, almindelige mennesker kalder "beskøjter", disse bestod af meget hårdtbagte rugtvebakker, som helst skulle opblødes i te eller vand ellers var de meget hårde at spise. Fersk vand var jo rationeret, så vi fik kun bestemte kvantum hver dag. På dækket stod der et træanker med vand og et mål, som vi måtte drikke af, hvis vi blev meget tørstige, og ligeledes når vi skulle vaskes, fik vi et bestemt mål vand til os selv og til at vaskes vores tøj i.

Da vi havde lært at manøvrere lidt, sejlede vi rundt i de danske farvande, derefter en tur op i Østersøen til Oscarshamn, hvor vi fik lods ombord, for at gå ind i Skærgården. Der blev vi inviteret op til en stor tømmerhandler, hvor vi fik wienerbrød og sodavand, og derfra sejlede vi til Rønne og Christiansø; her lå vi i ca. 8 dage for at male og gøre rent,, og der var vi til bal oppe i et lille forsamlingshus, som man kaldte "Månen" og så gik der et par drenge rundt og inviterede alle øens piger til bal, men da vi var 80 drenge og måske kun 20 piger var de ret omsværmede.

På rejsen fra Christiansø til Espergærde fik jeg betændelse i begge mine hænder og

kom under lægebehandling; dette foranledigede, at kaptajnen skrev hjem til far:

Føreren af skoleskibet GEORG STAGE den 4. maj 1912. L.no.18.

Hr. lærer J.P. Bitsch,

Blands skole pr. Bandholm.

Med beklagelse må jeg meddele Dem, at Deres søn dags dato er indlagt på Rigshospitalet i København på grund af buldenskab i begge hænder. Han har to gange været hos læge, og denne tilrådede at lade ham indlægges i dag. Jeg håber inden ret mange dage at få ham rask om bord igjen.

Ærbødigst sign. Viggo Clausen.

Der blev jo stor opstandelse hjemme, og det var ikke meningen, at mor skulle have dette at vide, for kaptajnen havde spurgt mig, om jeg havde skrevet det hjem, og da jeg svarede benægtende, så gjorde han det.

Fra Espergærde tog en af styrmændene med mig ind med toget til Østbanegården og derfra ned sporvognen til Rigshospitalet. Jeg husker, at mine bukser var gledet ned, og da jeg med mine indbundne hænder ikke selv kunne stramme bukseremmen, måtte jeg bede styrmanden hjælpe mig med at få bukserne op. På hospitalet kom jeg straks på operationsbordet, da der var gået blodforgiftning i den ene arm, og selve - den dengang så kendte kirurg - professor Roving opererede mig. Min søster Ellen var dengang sygeplejeelev på Kommunehospitalet, og da hun havde fået det at vide hjemme fra, kom hun og besøgte mig. Jeg var da oppegående og var iført den bekendte hospitalsdragt (som lignede en fangedragt!). Jeg husker, at der kom en lille pi-

ge og besøgte mig, hun havde kun set mig i matrostøjet, men da hun så mig i den fangedragt, kom hun ikke igen, og jeg har aldrig set hende siden. Da jeg havde været der en tid, fik jeg af kaptajnen lov til at rejse hjem mod at være under daglig lægekontrol. Da mine hænder var nogenlunde lægt, mødte jeg igen på GEORG STAGE da skibet lå i Nyborg. Herfra sejlede vi til Esbjerg, hvor vi lå en tid inden vi sejlede til Leith. Turen over Nordsøen gik meget let, vi var kun en 3-4 dage om at komme dertil, hvorimod vi var 9 dage om at komme hjem. Af økonomiske hensyn lå vi ude på reden, og jeg husker da vi skulle have fersk vand ombord, blev den ene redningsbåd vasket, og den ene af drengene (den mindste) fik besked på at vaske sine fødder, da han skulle styre båden, som blev fyldt med fersk vand. Den anden redningsbåd havde ferskvandsbåden på slæb ud til GEORG STAGE, og der blev det så med håndkraft pumpet ombord. Vi kastede os over det engelske whitebread (loaf), som smagte dejligt i sammenligning med vores mugne rugbrød. Der fik 14 af de ældste drenge lov til at blive afmønstret og rejse til Liverpool for at søge hyre med de store sejlskibe.

Så sejlede vi hjem til København og blev afmønstret, det var i september 1912, men da vi ikke kunne få hyre, rejste jeg hjem til Blands, hvor jeg var om vinteren.

I marts måned fik jeg lov at sejle med en skipper fra Blands til Svendborg, hvor jeg ville søge hyre, og da der var en skipper hjemme fra Blands, der skulle til Svendborg efter en last mursten, fik jeg lov at sejle med. Der var kun 2 mand ombord, og jagten havde det stolte navn PEDER WILLEMOES. He-

le vinteren havde jeg været hjemme og hjælpe de forskellige landmænd og tillige med passede jeg køerne hjemme, de havde jo 4 køer, og jeg tror nu nok, det var med vilje far og mor holdt mig hjemme, for de troede, at jeg så ville opgive at blive sømand. Alligevel opgav jeg det ikke, og da jeg så fik chancen for at komme gratis til Svendborg, sejlede jeg derover og boede på Sømands-hjemmet i nogle dage, indtil jeg fik hyre. - Jeg kom så med en skonnert, der hed MAGNET den 17. april 1913 for en månedlig hyre af kr. 33,00. Kaptajnen var en gammel sejlskibsmand, som lige var kommet hjem efter at have sejlet hele sit liv, og han havde købt dette gamle skib, og for at spare på lønningerne, fik han en ældre mand til styrmand. Han havde tidligere selv haft sit eget skib, var gået i land og havde købt sig en lille købmandsbutik og når kunderne sagde til ham, at de kom og betalte deres regning "i morgen", så troede han på dem, men da de ikke holdt ord allesammen, gik han fallit og tog derfor hyre igen som styrmand. Jeg var 18 år og den ældste, og vi var 4 - de andre kun drenge - de 2 var ovre fra vestkysten og den sidste var en nykonfirmeret dreng fra Horsens, han havde aldrig været ude at sejle før. Vi skulle til Fakse efter kalksten, derfra til Viborg i Finland, hvor vi skulle have træ med hjem til Svendborg; vi fik noget grus ombord som ballast, og da vi fik modvind, måtte vi ankre op ved Vordingborg. - Vi sejlede fra Fakse den 18. maj og havde godt vejr til vi kom nord for Gotland, hvor det blev blikstille.

Dengang var gamle sejlskibsfolk meget overtroiske, bl.a. er der en uskrevet lov om, at man ikke må fløjte ombord, hvilket vil gi-

Efter uddannelsen på GEORG STAGE gjorde Christian Bitsch en rejse med den gamle skonnert MAGNET af Svendborg. Den menige besætning var på fire drenge, hvoraf den 18-årige Christian var ældst. (Fotografi H&S). *After his training on the GEORG STAGE Christian Bitsch sailed on the old schooner MAGNET of Svendborg. The rank and file crew consisted of four boys, of whom the 18-year-old Christian was the oldest. (Photo DMM).*

ve dårligt vejr, storm eller uvejr, men man kan mildne det lidt, hvis kaptajnen går baglæns omkring stormasten og sagte fløjter en salmemelodi, men styrmanden sagde til mig: "Jeg tror ikke han kan nogen salme". Om det var det, der gjorde det, ved jeg ikke, men vi fik en meget hård storm, nord/nordøst lige imod, så vi måtte vende og gå ned i læ af Bornholm, hvor vi måtte ligge i to dage igen, hvorpå vinden drejede så meget, at vi kunne lette, men pinsemorgen var vi så langt nede, at vi kunne se fyret på Fehmern; det blev en meget hård tur, og der gik 21 dage før vi kom til Viborg, hvor vi lossede kalken med håndspil, så vi drenge stod jo hele dage og drejede på håndsvinget; - i løbet af en 5-6 dage havde vi udlosset og blev så slæbt ud i Skærgården, hvor vi skulle laste træ.

På turen op var vejret dårligt, og da jeg var på vagt sammen med styrmanden og drengen, var det jo mig, der måtte stå til rors hele vagten; når det er dårligt vejr, får vi en seje på, der bliver surret fast ude i lønningen så vi ikke kan blive slået over bord, og på de lange vagter fortalte den gamle styrmand mig mange oplevelser. Han havde jo set "Den flyvende hollænder" i farvandene syd for Afrika, og "Klaboutermanden" komme



ombord midtskibs, på hundevagten, begge dele er uheldsvarsler. Jeg kunne ikke lade være med at spørge ham om han også havde set havfruer, men så klappede den gamle i og på sit fynske, sagde han: "Du ska' itte gøre nar af noget, du itte har forstand på!". Vi lå jo altså ved et savværk ude i Skærgården og lastede brædder, og foruden dem, der lastede, er der altid en pige, der holder regnskab med, hvor meget der kommer ombord, det var en meget sød ung pige med et par lyse, lange fletninger, og som talte svensk; hun inviterede os til bal på en af holmene en lørdag-kvæld, og vi 4 drenge roede da også over til holmen, og det gik også godt til at begynde med, men da pigerne syntes det var mere morsomt at danse med os frem for de lokale, så begyndte disse at skubbe til os og træde os over tæerne, og da vi var i mindretal, resulterede det i, at vi hurtigt måtte ro tilbage, så det fik vi jo ikke så meget ud af.

Hjemturen gik ualmindelig hurtigt, vi var tilbage i Svendborg i løbet af 3-4 dage, men

da jeg ikke var så glad for skibet og forholdene, afmønstrede jeg i Svendborg.

Jeg fik hyre på grev Ahlefeldts lystskonert, der hed GEA, men da det varede nogle dage, inden vi skulle sejle, rejste jeg hjem; jeg havde nogle kammerater i Bandholm, der havde fået studentereksamen, og som gave i den anledning havde de fået foræret en lystbåd, og i denne sejlede de mig til Svendborg.

Vi var 10 mand og havde meget flotte uniformer, 2 sæt: 1 sæt blå og 1 sæt hvidt, uldent med hvid sweater med navnet i rødt på brystet; vi sejlede til København og lå ude ved Langelinje, og da GEORG STAGE, som jeg havde været med året i forvejen, lå ved en bøje tæt ved, roede jeg - iført mit paradetøj - ombord for at vise, hvor fin jeg var; overstyrmand Myre tog imod mig, kikkede lidt på mig og sagde "Ska' du ikke ud at sejle, dreng, i stedet for at gå her og ligne et pyntet fastelavnssris!" - hvorefter jeg noget slukøret roede tilbage igen!! - Vi sejlede til Travemünde for at forsøge at sælge båden, det lykkedes ikke, så vi sejlede hjem til Svendborg, og båden blev lagt op for vinteren; så stod jeg igen uden hyre og tog så hjem nogle dage, det var i september måned. Jeg må lige tilføje følgende om turen på de 21 dage: - vor medbragte proviant slap op, så en tid havde vi kun svensk knækbrød og spegesild, og i 2 dage havde vi så dårligt vejr, at vandet gik ind og slukkede ilden i kabysen. Så længe vi havde ild i kabysen, kunne vi jo lave te til at dyppe knækbrødet i med det resultat, at melormene kravlede op fra knækbrødet, for det var for varmt i teen! - Siden den tur hader jeg spegesild! Det var en meget hård tur, for

det første var vi jo kun 4 drenge og 2 gamle mænd ombord så vi skulle jo op på frivagten, når vi skulle manøvrere med sejlene, og desuden pumpe læns ved hvert vagtskifte, og det var altsammen med håndkraft, da man jo ikke dengang havde nogensomhelst mekanik ombord. Hjemme var de meget urolige for mig, da der var gået en hel måned, uden at de havde hørt fra mig; da der endelig kom brev, fik jeg svar fra min søster Ellen, som skrev, at "vi var meget glade for at have hørt fra dig, især søster Marie, som havde fået en højrød kjole, fordi hun skulle til fugleskydning i Kældernæs, og den var hun jo meget betænkelig ved at tage på, så længe vi ikke vidste, om du var i live".

Jeg var så hjemme i nogen tid i Sandholm, og for at spare billetten, som kostede kr. 11, - fik jeg lov at sejle med paketten, som gik fra Bandholm til København. Jeg boede på sømandshjemmet "Bethel", men på det tidspunkt var det vanskeligt at få hyre, særligt med store sejlskibe, og for at komme på navigationsskolen, skulle man dengang sejle 3 år med sejlskibe for at blive "fuldbefaren" matros. Jeg var nede i Nyhavn på forhyringskontoret flere dage, og også nede i Grønlands Handel, og der kunne jeg komme med en bark der hed HANS EGEDE til Grønland; det var den sidste rejse det år, og derfor ville jeg hellere sydpå, og da jeg tillige havde glemt min stortrøje hjemme og ikke havde penge til at købe nogen ny, lod jeg HANS EGEDE sejle. Efterhånden var det blevet småt med kontanter, men der var i Lille Kongensgade noget, man kaldte æbleskivekælder, hvor man for 2 øre pr. stk. kunne købe æbleskiver, de var forfærdelige, og jeg

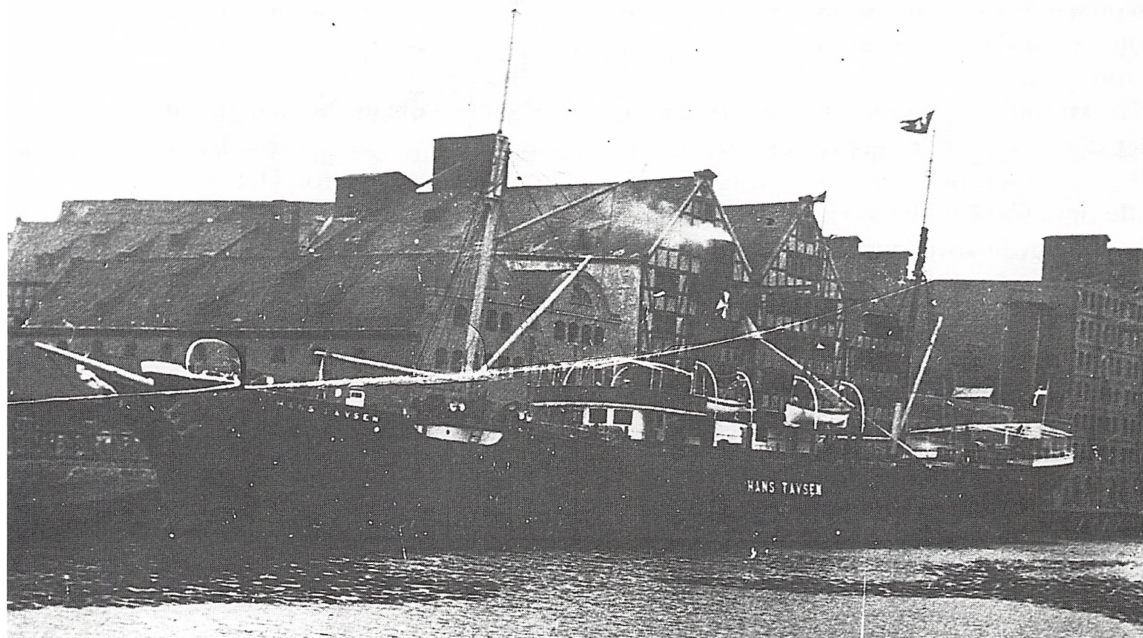
tror ikke, jeg kunne spise dem i dag, og hvis jeg så deltog i aftenandagten på Sømandshjemmet, fik vi wienerbrød og kaffe, og så kunne jeg klare mig!

Den 26. september var jeg på Amalienborg plads og så garden trække op i anledning af kongens fødselsdag, derfra gik jeg på forhyringskontoret, og den eneste hyre, der var, var som matros ombord i en damper, der hed HANS TAVSEN, som lå i Sydhavnen, og jeg skulle møde øjeblikkelig. Jeg gik så ned i Nyhavn på Sømandshjemmet, hvor jeg fik en gammel sømand med en trækvogn til at transportere min skibskiste og min køjesæk ud til skibet; jeg gik selv ved siden af, da jeg ikke vidste hvor Sydhavnen var. De var lige blevet færdig med at losse og var begyndt at spule dæk, da jeg kom og meldte mig til styrmanden. Jeg fik straks besked på at gå ned at skifte tøj og komme op og hjælpe til, forhyringsagenten havde sagt mig, at damperen skulle syd på, men nu viste det sig, at vi skulle til Riga efter props (2 meter lange granstammer, som bruges til at afstive minegange med i England). - Vi gik så fra København om aftenen, og da jeg skulle afløse ved roret om natten, men aldrig havde været om bord i en damper før, var jeg jo ikke særlig stolt af situationen, og da jeg som sagt, havde glemt min stortrøje, mødte jeg uden. Matrosen, jeg skulle afløse, var russer, men kunne lidt dansk, og han sagde "Har du frakke ikke?" og derefter tog han sin frakke af og gav mig den, og da vi havde forskellige vagter, lånte jeg hans lige til jul, hvor jeg fik sendt min hjemme fra. Da vi kom til Riga, blev jeg sat til at passe dampspillet, når vi lastede, og det havde jeg aldrig prøvet før; lastningen foregik med små he-

stetrukne vogne, hvor læsset lige passede til at spillet kunne tage det. På dækket står en mand og dirigerer når spillet skal op, da man ikke fra dækket kan se kajen. Det gik også godt en tid, men på et eller andet tidspunkt fik taljen fat under vognen; manden på dækket gav mig tegn til at hive op, og pludselig så jeg ham gøre tegn til det modsatte, og da jeg så hastigt slog bak med spillet, resulterede det i, at vognen faldt ned og smadredes - hesten var blevet fri inden og var løbet sin vej. Jeg blev selvfølgelig skældt ud, men da det var på russisk gjorde det ikke så stærkt et indtryk på mig.

Vi skulle engang til Rouen i Frankrig med props til en papirfabrik, vi lå ved en fabrik lidt uden for byen, hvor der gik sporvogn op til selve Rouen. Jeg havde vagt fra kl.6-6 om natten, og derfor fri hele dagen, så jeg tog til byen. Dengang kom der mange handelsfolk ombord i skibene, særlig jøder, og jeg husker en, der hed Aron Mandel, han havde også en butik oppe i byen, hvor jeg fik købt to stykker silketøj til mine søstre og et sæt tøj til mig selv, det kostede frc. 42,00 (1 frc.= 72 øre.) - men da jeg også skulle have et stykke sort silketøj til mor - og det havde Aron ikke - fandt jeg på en eller anden måde ind i et stormagasin, som havde rullende trappe op til 1.sal - det havde jeg aldrig set før - hvor en venlig, lidt ældre dame ekspederede mig, på en eller anden måde havde jeg fået forklaret hende, at jeg skulle have et stykke sort silketøj til min mor, og hun hjalp mig, både med at finde det og få det betalt ved kassen; da jeg gik, strøg hun mig over håret og sagde et eller andet på fransk, som jeg selvfølgelig ikke forstod.

Fra Rouen sejlede vi til England, hvor vi



Ombord i S/S HANS TAVSEN, bygget 1889 i Sunderland, kom Christian til talrige havne i Nord- og Østersøen samt tillige til Vestafrika. (Fotografi H&S).

On board the S/S HANS TAVSEN, built in Sunderland in 1889, Christian sailed to numerous harbours in the North Sea and Baltic, and also to West Africa. (Photo DMM).

lastede kul fra de forskellige byer på østkysten til de forskellige Østersøhavne; jeg husker den første gang, jeg var vagtsmand, det vil sige ene mand på dækket hele natten, - og da lastningen jo foregik døgnet rundt, fik jeg af styrmanden besked på at se efter med trosserne. Da det var første gang vi lå under en "kulsproute", vidste jeg jo ikke, hvad der kunne ske, og efterhånden som vi lastede, sank skibet dybere ned i vandet, og

som følge deraf blev trosserne, som jeg hele tiden så efter med, strammere og strammere! Selvfølgelig sprang den ene, hvilket jeg jo skulle have tænkt på og så slækket den, resultatet blev jo, at kullene ramte ved siden af lugen og ud på dækket. Arbejderne, der stod på dækket og havde opsyn med lastningen, skældte mig ud (på engelsk), og styrmanden ikke mindre da han kom om morgenen. Han sagde jeg havde sovet, men det havde jeg nu ikke.

Dengang var det jo meget moderne, at alle søfolk skulle tatoveres; samtidig med mig var der kommet en jungmand, og en af de første gange vi var i England skulle Søren, som drengen hed, også tatoveres, og efter megen overvejelse, valgte han et damean-

sigt med en meget stor og flot hat med strudsefjer og nedenunder stod. "I love you", men det var så langt nede ved højre hånd, at hver gang Søren skulle hilse på nogen, kunne man tydeligt se indskriften, og det værste var, at der gik betændelse i billedet, så damen blev vansiret i ansigtet. - Jeg ville også forfærdelig gerne tatoveres, men da jeg havde lovet mor ikke at gøre det, holdt jeg ord selv om det kneb sommetider. Nu er jeg meget taknemlig over, at jeg ikke har store billeder på armene. - Jeg kan huske, at Søren's billede kostede 3 sh. Engang vi lå på Københavns red og skulle have nye folk ombord, kom der en lille nykonfirmeret dreng i sit konfirmationstøj (matrostitøj) og skulle være messedreng, men da vi havde en temmelig hård tur over med dækslast og havde temmelig stor slagside, havde vi spændt et tov ud midtskibs, så vi kunne holde os til det i dårligt vejr. Jeg husker engang, drengen kom med en spand fersk vand, da der netop kom en stor sø og slog ham omkuld, og da jeg i det samme kom op fra broen, nåede jeg lige at få fat i kraven på ham og få ham ind i kabyssen, hvor han fik noget tørt tøj på, men da drengen havde meget hjemve og altid græd, fik han lov at rejse hjem, da vi kom til Kiel!

Lige før jul fik vi hjemmefra rederiet sendt proviant, og der iblandt var der en kasse, som far og mor havde sendt, med min stortrøje og lidt forskelligt, æbler og ugeblade, og da man ikke havde nogetsomhelst - bøger eller blade - ombord, gik mine blade på tur hele skibet igennem.

Det var ikke altid, vi vidste hvortil vi skulle sejle næste gang; vi havde noget, vi kaldte "kabysbestik", d.v.s. at kokken gennem

hovmesteren, der havde lyttet til officerernes samtaler, havde fået oplysning om, hvor vi skulle hen, men det var jo ikke altid lige pålideligt. Jeg husker, da vi lå i Kiel fik vi gennem kokken besked på, at vi skulle til Afrika for at laste rå fisk, hvilket vi var meget skeptiske overfor. Det viste sig senere at vi skulle til en by, Rufisque på vestkysten syd for Dakar for at laste jordnødder, så vi gik fra Kiel lillejuleaften igennem Kielerkanalen, hvilket foregik om natten med tysk lods og rorgænger. Da vi kom igennem kanalen og ud i Nordsøen, var det temmelig hårdt vejr, og da vi var i ballast og skulle om ad Bristol-kanalen til Cardiff for at laste kul til De kanariske Øer, havde vi en meget hård julenat. Vinden var nord/øst, så vi var tæt på den hollandske kyst, hvor det var temmelig farligt. Jeg husker, jeg stod til rors om aftenen, da vi fik serveret gåsesteg nede i matroslukafet; da jeg kom ned, slingrede det så meget, at gåseskroget var rutschet ned på gulvet og rødvinen var drukket, og der vil jeg godt indrømme, at jeg græd, da jeg kom til køjs, når jeg tænkte på vores jul hjemme. Vi nåede at komme til Cardiff nytårsaften, så længe var vi om den lille tur.

Her lastede vi kul til De kanariske Øer, det var altså kul til luksusdamperne, som lagde ind til De kanariske Øer, og derfra gik vi i ballast til Afrika. I mellemtiden havde vi så fejet lasten, så den var fuldstændig ren så vi kunne få jordnødder ombord. Vi ankrede på kysten ude foran byen (der var ingen havn) og fik ca. 50 negerarbejdere ombord, hvorpå vi sejlede videre op ad Senegalflo den, op til en rigtig lille negerlandsby med de små runde negerhytter. Vi lagde til ved en bro, der var lavet af palmestammer ude i

floden, - jeg tænkte mig, at vi skulle se rigtige vilde dyr, men jeg så kun aber og papegøjer, negrene pegede sommetider på et punkt ude i floden og gjorde os forståelig, at det var en krokodille, men jeg vil ikke garantere for, om det var en krokodille eller en træstamme, jeg så. De 50 negre, vi havde ombord, bar jordnødderne ombord i sække, og styrtede dem ned i lasten. Vi var jo i land, men det blev hurtigt mørkt, og niggerdrengene kom ombord med papegøjeunger, som de solgte for en gammel skjorte eller en lignende anden beklædningsgenstand. Vi havde også købt forskellige glasperler og lignende for at handle med dem, jeg kan huske, jeg gerne ville have en abe, og jeg kom i snak med en negerkone, som kun havde et bastskørt på og nøgen overkrop, og viste hende en glasbrosche, som jeg havde købt for 6 pence i England, jeg sagde: "monkey" og klappede mig på maven ligesom en abe, og gjorde tegn til hvordan de klatrede i træerne, hun nikkede og vinkede, at jeg skulle følge med. Da vi kom hen til hytten, hvor der var en hel masse småbørn, greb hun ind i bunken og tog en lille dreng som var måske en 4-5 år, skubbede ham hen til mig, snuppede broschen og løb sin vej! Hvor hun anbragte broschen, ved jeg ikke, jeg kunne ikke se nogen steder, hvor den kunne sidde! - Et barn kunne hun jo få hvert år, men det var ikke altid hun kunne få tilbudt sådan en brosche. - Jeg var jo dum nok til at fortælle det, da jeg kom ombord, så man kaldte mig "slavehandleren", og teoretisk havde jeg jo ejet en gammel, hvidhåret neger nu. Senere fik jeg da en abe og havde den også med på rejsen op til Europa; vi gjorde rejsen tre gange og var

i Antwerpen, Amsterdam og Bordeaux med lasterne. En dag var aben kommet op på dækket ind i lukafet og havde revet et søkort i stykker, så jeg fik jo besked på at holde den bundet, ellers blev den smidt over bord, så jeg solgte den for to kanariefugle, næste gang vi kom til Las Palmas, og de sang også dejligt, da jeg fik dem, men jeg ved ikke rigtigt, om de blev forkølede på rejsen, for da vi kom op, sang de aldrig mere. Da vi kom hjem til København, forærede jeg dem til en gadedreng, så det var alt, hvad jeg fik ud af den slavehandel.

Anden gang vi var i Las Palmas, og skulle svaje rundt i havnen, blev jeg sendt i land med en trosse, da vi skulle forhales, - den gang var det en skik imellem de gamle sejl-skibsfolk, at man ikke måtte sejle fra en havn med det lands penge, kunne man ikke nå at drikke dem op, smed man dem ind på kajen til drengene, når vi sejlede. Hver dag kom der en lille pige ombord og solgte bananer og mandariner, hun fik mine sidste penge, da jeg var i land med trossen, og jeg fik en klase bananer og en pose mandariner. Det var meningen, at jeg skulle flytte trossen efterhånden fra den ene pullert til den næste, men da jeg havde nok at bære på tog jeg trossen omkring mig og sad på pullerten med ryggen til vandet, og derfor så jeg ikke, at styrmanden gav tegn til, at jeg skulle flytte trossen. Så blev han gal og gav besked på at sætte trossen til spillet, og da jeg havde den om livet, blev jeg halet med ud - og mine bananer og mine mandariner gik til bunds. Jeg svømmede hen til skibet og kravlede op ad lejderen og fik selvfølgelig en masse skæld ud! Derefter tørnede vi sammen med en af de fine luksuslinere og

skrabede den fine maling af, og jeg blev truet med at skulle erstatte det, men da jeg kun fik 45,00 kr om måneden, tog jeg mig det let. Pigen stod alligevel ude på det yderste af pieren og vinkede, da vi gik ud, og jeg råbte, som vi altid gjorde til pigerne. "By-by I'll come back"!

Vi skulle derfra igen til Afrika efter jordnødder, men denne gang op ad en anden flod. På denne tur skete det mest dramatiske for mig! Vi skulle jo sæbevaske skibet efter alt kulstøvet, og en formiddag, da vi var oppe at sæbevaske på båddækket, fik vi en forkert sø, hvorved jeg faldt udenbords. Dengang kunne de gamle både jo ikke manøvrere så hurtigt, som de kan nu, så den måtte have lang tid for at vende og da mit hoved jo ikke synede meget ude i Atlanten, hvor der var temmelig høj sø, og det kunne være vanskeligt at bestemme positionen, hvor jeg lå, gik de forbi mig to gange, uden at se mig, I kan tro, man er meget lille, når man ligger der og ser skibet gå forbi, så tæt ved, at jeg kunne læse navnet i agterstævnen, uden at de så mig! Da bad jeg til Vorherre og tænkte på min mor! Tredie gang de kom, var de så nær, at de kunne høre jeg råbte, - selv om jeg var meget træt, tænkte jeg på hvad den gamle styrmand Myre på GEORG STAGE havde sagt til os drenge: "Aldrig gi' op drenge, bare bliv ved", og I kan tro, det lettede dengang jeg så, at kaptajnen svingede med sin kasket som tegn på, at de havde set mig! Bagefter sagde kokken, at han havde set hajer i kølvandet, men jeg har nu aldrig set nogen. Den første båd, som blev sat i vandet blev slået ind mod skibssiden og fik slået en planke ind, og den ene matros fik armen i klemme! Men der

blev hurtigt sat en anden båd ud og 2. styrmanden og to matroser roede hen og fandt mig. Der blev ikke gjort stor ståhej ud af det, da jeg kom ombord fik jeg en whisky-snaps af hovmesteren, hvorefter jeg gik i arbejde igen. Da jeg kom op på broen og skulle løse af ved roret, stod kaptajnen og talte med styrmanden, jeg hørte han sagde: "Det var da godt vi fik drengen op"! men så kom eftersætningen: "Det ville ellers have været fan's til besvær med at skulle skrive journal for hans skyld". - Henvendt til mig sagde han, "Hvad fan' ville du derude efter dreng, du har jo en hel måneds hyre til gode". Det skulle jo altså være en vittighed, men i øjeblikket kneb det mig at se det humoristiske ved det, og da jeg dengang var meget hidsig og vant til at slå fra mig, var jeg lige ved at slippe rattet og stikke ham en, og jeg tror styrmanden havde set det, for han gik hen foran mig og gav ordre til at ændre kurs, skønt der ikke var nogensomhelst grund til det. Havde jeg fået lejlighed til at gøre det, var jeg røget i tugthuset, for det var jo mytteri, og det var det værste man kunne gøre på et skib.

Sidste gang vi var dernede, skulle vi op ad en lille biflod, som jeg ikke mere kan huske hvad hed, vi fik jo som sædvanlig de 50 negre ombord og en negerlods op ad floden, i munden løb vi op i en mudderbanke og sad fast, hvorpå kaptajnen, meget brutalt tog sin revolver og sagde til lodsens; "Hvis ikke din sorte nigger får os fri, skyder jeg dig"! Hvorpå lodsens, som havde sejlet og kunne lidt engelsk, svarede. "Never mind, by and by plenty water, we speak with Muhammed", og med hovedet vendt mod Mekka, faldt han på knæ og bad til Muhammed, og det



Der lastes jordnødder i Rufisque, Vestafrika. (Fotografi H&S). *Peanuts being loaded in Rufisque, West Africa. (Photo DMM).*

var i og for sig rigtigt nok, for imens han talte med Muhammed steg vandet så vi kunne bakke ud af mudderbanken igen.

Vi kom op på den plads hvor vi skulle ligge, og en aften var der TAM-TAM, det vil sige, de dansede omkring et bål, men jeg kunne kun se at det var mændene, der dansede, omkring sad andre og slog på tromme og fløjtede. En dag blev en matros og jeg sendt udenbords og skulle male med mønje. Man har sådan et stillads man kalder en "stilling", det var meget varmt, ca. 30-40 grader, og hvor utroligt det end lyder, kunne man købe Tuborg-øl deroppe til 1 frc stykket. Matrosen ved siden af mig havde fået et par stykker aftenen i forvejen, da vi var til TAM-TAM, så han blev søvning, men malede alligevel halvt i søvne på skibssiden, så kunne jeg jo ikke nærme mig men satte et ben imod skibssiden, så da han nikkede, knaldede han hovedet imod pladen og det skulle selvfølgelig hævnes, så han stak mig en, så jeg røg ned i floden og lige da jeg stak hovedet op, ville han forsøge at hjælpe mig op og derved væltede mønjepotten, så jeg fik indholdet ned i hovedet. Da det var tørt måtte jeg have en gammel matros til at klippe mig skaldet, men det gjorde nu ikke noget for det groede ud igen, inden vi kom til Europa. Vi kunne jo nu få halv last op ad floden, og da vi kom op til Rufisque igen var der niggere, der med små sejlbåde sejlede jordnødderne ud til os, til vi blev fuldt lastede. Drengene kom selvfølgelig ud og dykkede ned efter de mønter, vi smed ud til dem i vandet. Før vi var fuldt lastet udbrød der pest, så vi ikke måtte have forbindelse med land mere og vi kunne se fra skibet at de brændte hele niggerbyen af!

Jeg skrev straks hjem til mor, at de ikke måtte blive urolige, hvis de ikke hørte fra mig en tid for der var udbrudt pest, og vi skulle i karantæne i 3 uger når vi kom hjem til København.

Turen tog længere tid end vi havde regnet med, da regntiden nærmede sig og vejret derfor var meget uroligt. Vi lå uden for byen i det åbne Atlanterhav og måtte have fuld kraft på maskinen, når disse orkaner kom, for at holde skibet fri af kysten. Derfor kneb det med kul til maskinen, så da vi kom op i Biscayen havde vi ikke ret meget tilbage så jeg blev sendt ned i lasten for at feje de sidste kul op og tage alt med og da søen var meget urolig, var det ret vanskeligt at trille med børen, hver gang den var fuld kørte jeg med børen opad, og når så den næste sø kom, slog den tit børen og mig omkuld så vi rutchede nedad i læ, jeg blev så ked af det, var tørstig (vandet var rationeret) faldt og slog mig på kulstumperne, men så kom jeg til at tænke på, hvad den gamle styrmand på GEORG STAGE havde sagt "Aldrig giv op, drenge, bare bliv ved"! og så blev jeg ved og fandt ud af at følge skibets rytme, så jeg altid kørte nedad når trillebøren var fuld. Vi skulle ind til Bordeaux med nødderne, men efterhånden som det kneb med kullene, måtte vi gå for halv kraft, da vi havde fået lods ombord, gjaldt det for os at give udseende af at vi ikke manglede kul, så vi fyrede med tjæret tovværk, som gav meget røg. Selvfølgelig anede lodsens uråd, og sagde: "No, plenty kul", men vi fik dog slæbebåde så vi slap for bjergningen.

Jeg glemte at fortælle følgende oplevelse: Engang vi gik fra Las Palmas til Afrika havde jeg førstevagten og udkik på bakken, vi

havde passaten agten ind og herligt vejr, flyvefiskene kom i flokke, men jeg havde fået en op på dækket. Foran boven dansede "springere", det er vist nok delfiner i morilden! - Jeg havde fundet en gammel harpun og ville forsøge at harpunere en af dem, jeg havde surret mig godt fast ude i boven og tændt min pibe og syntes livet var herligt. Jeg fik ikke en lejlighed til at kaste harpunen, men var meget optaget af at se på det hele, så da jeg pludselig kom til at se ud, så jeg en rød lanterne forude, hvilket jeg varskoede op til styrmanden på broen, et øjeblik efter fløjtede han (det betyder at man skal komme op på broen, fordi der er noget galt) og inden jeg kom ud af tovværket havde jeg jo opdaget, at det var månen, der kom op over havet. Da jeg mødte styrmanden på broen, begyndte han jo at skælde mig ud for bondekarl, der ikke kunne se forskel på månen og en rød lanterne, så jeg egenede mig vist bedst til at komme hjem og sprede møg, matrosen ved rattet stod selvfølgelig og skrupgrinede af mig, og da jeg selv kunne se det humoristiske ved situationen og kom til at se på ham, brast jeg selv i latter, hvilket selvfølgelig gjorde styrmanden endnu mere ophidset og jeg fik samme lektie igen med bondekarl og sprede møg med tilføjelsen af, at jeg skulle komme til at rense lokum i mine frivagter, men det værste var, at han konfiskerede min pibe, som jeg lige havde købt for 1 sh. og 6 p. - I løbet af nogle få dage glemte jeg jo lokumet, og det gjorde styrmanden sandsynligvis også, men piben lå stadigvæk inde i bestiklukafet. Nogen tid efter gik jeg ind og tog min pibe igen, og hørte heller ikke mere til sagen.

Artiklens forfatter, Christian Bitsch, som værnepligtig. (Foto i privateje.) *The author of the article, Christian Bitsch, as a conscript. (Photo in a private collection).*

Kabysbestikket lød på, at vi skulle til Sor-tehavet efter hvede og senere op til Narvik efter malm, men på grund af urolighederne i Europa i 1914 tog vi fra Bordeaux til Newcastle og til København med kul, hvor jeg blev afmønstret med samt mine kanariefugle og papegøjer. Jeg rejste hjem til Blands og lovede mor, at jeg ikke ville sejle så længe krigen varede.

Her vil jeg gentage, at det er en uskreven lov imellem gamle sejlskibsfolk ihvertfald, at man ikke må fløjte ombord i et skib, man må aldrig have låst sin skibskiste, underforstået, at man så beskylder sine skibskammerater for at ville stjæle. Spiritus havde vi ikke ombord, selvfølgelig kunne der være nogle svage sjæle, som tog lidt rigeligt med. Blev det opdaget af nogen af kammeraterne, blev det hevet overbord, man kunne jo ikke have fulde matroser på et sejlskib. Man hørte heller aldrig de gamle sejlskibsfolk nævne ordet "forlise" eller "drukne", det blev altid omskrevet så man sagde, at vi mistede en mand eller at skibet forsvandt på en rejse. Ombord i skibet havde vi en medicinkasse med ca. 20 forskellige slags medicin, der var nummereret, og det meste var jo f.eks. olie for dårlig mave eller smertestillende pulvere. Skipperen stillede diagnosen efter en lægebog, og efter den skulle vedkommende have medicin - det og det nummer, så har man historien om patienten, der skulle have medicin nr. 12, men da den var opbrugt, tog skipperen nr. 5 og nr.



7 og blandede! Om det hjalp melder historien ikke noget om.

Far og mor syntes, at jeg skulle være landmand og da vi hørte der var plads på en gård i Bursø, der hed "Søgårde" søgte jeg den. For at have selskab på den lange cykeltur havde jeg Marie på 16 år med (det var min lillesøster), og da vi begge to var lidt generete og syntes, gården så så imponerende ud, turde hun ikke gå med ind, men satte sig i vejgrøften et stykke fra gården. Jeg gik alene ind, men da proprietæren ikke var hjemme, blev jeg budt på en øl imens jeg ventede. Imidlertid kom proprietæren ikke hjem før kl. 12 til middag, og så blev jeg inviteret til at spise med til middag, min søster sad stadig henne i vejgrøften og af beskedenhed turde jeg ikke sige, at jeg havde min søster med. Da man kom hjem fra marken,

taltes der om ved middagsbordet, at der havde siddet en ung pige henne i grøften hele formiddagen, og jeg lod ligeså uvidende om hvem det var, som de andre!

Jeg fik så talt med proprietæren og blev

antaget for en løn af 200 kr. for et helt år, og jeg mødte så her 1. november 1914, med søstøvler, olietøj og sydvest, - de andre mødte sig lidt over mig, men da jeg jo var vant til at klare mig selv, gik det også udmærket...

Sailor and Farmer

Summary

The article is an excerpt from the memoirs of Christian Bitsch, a farm owner, and describes his two years at sea before the outbreak of World War I.

He came from a teacher's family with no maritime traditions, but after a lot of pressure his father finally gave in to his son's boyhood dream, and in march 1912 Christian went to sea as the youngest member of the crew on the galeass STANDARD.

Among the ships which he later sailed on were the training ship GEORG STAGE, the schooner MAGNET, and the S/S HANS TAVSEN.

Because of the war he promised his mother to stay on land, and on November 1st 1914 a young agricultural trainee turned up to work on the farm called "Søgårde" wearing sea boots, oilskins and a sou'wester.

Asta Bredsdorff: Willem Leyels vanskelige rejse til Tranquebar 1639-43

I 1639 sendte Christian IV skibene CHRISTIANSHAVN og DEN FORGYLDTE SOL afsted til Tranquebar med den erfarne Willem Leyel som ekspeditionens leder.

På grundlag af det bevarede materiale i Rigsarkivet giver artiklen et levende indtryk af rejsens praktiske, diplomatiske og bureaukratiske vanskeligheder.

I 1618 underskrev Christian IV en traktat med "kejseren" af Sri Lanka, eller Ceylon som øen da hed. Kejseren var dog nok kun konge over et område omkring byen Kandy; men hans udsending, den ikke ganske pålidelige hollænder Marcelis de Boshouwer, havde lovet danskerne så store fordele, at kongen og det nystiftede Ostindiske Kompagni straks sendte en ekspedition af sted under Ove Gjedde. Historien véd at berette, at der kom meget lidt ud af det ceylonske eventyr; men at danskerne til gengæld fik fodfæste i den lille flække Tranquebar på den sydindiske østkyst, hvor de byggede fæstningen Dansborg.

I de følgende år sendtes skibe ud, undertiden et eller to om året, undertiden ingen, alt eftersom Kompagniets og rigets finanser tillod det. Det var et kostbart eventyr: vejen syd om Afrika og tværs over Det indiske Ocean var lang og farefuld, og danskerne var endnu ikke vant til sejlads på de store ver-

denshave. Mange af styrmændene og de ledende i Kompagniets handel i Østen var da også hollændere i disse første vanskelige år.

De skæbner, der ramte de udsendte skibe, er trist læsning. ØRESUND, der var sendt ud for at berede vejen for Ove Gjedde, blev angrebet af portugiserne og forliste ud for den indiske kyst, måske held i uheld, for det var derved Roland Crappe fandt vej ind til fyrsten i Tanjore og forhandlede sig frem til aftalen om Tranquebar. Et af Gjeddes skibe CHRISTIAN sank ved Ceylon. I 1622 udsendtes VANDHUNDEN og CHRISTIANSHAVN, der begge nåede godt frem; førstnævnte blev i Østen for at indgå i handelen på de ostindiske øer, mens CHRISTIANSHAVN nåede hjem med en antagelig last. I 1623 afsejlede PERLEN, som også nåede hjem, dog efter de frygteligste strabadser, hvor skibet nærmest som vrage og med stort mandefald blev slæbt ind til en havn i Syd-irland. De næste, JUPITER og NATTERGALLEN, forliste begge ved den bengalske kyst efter i kort tid at have været sat ind i mellemhandelen med øerne. CHRISTIANSHAVNs anden rejse i 1624 er ikke fuldt oplyst - skibet synes først at være nået hjem med en god last i 1635, hvis der da ikke er tale om hjemkomst fra en ny udsendelse, vi intet kender til. Orlogsskibet FLENSBORG, der udsendtes sammen med jagten FORTU-

NA i 1629, blev af portugiserne skudt i sænk ved Kap det Gode Håb. I 1635 fuldførte SKT. ANNA en vellykket rejse, mens den ledsagende jagt SKT. JAKOB blev i Østen, hvor den forliste i 1640.

Da man nåede 1639, var der oparbejdet et solidt underskud; men Kong Christian var ivrig efter igen at prøve lykken. Hollænderne tjente formuer på den ostindiske handel; hvorfor skulle danskerne ikke også kunne det? Man udrustede igen to skibe: det noget alderstegne CHRISTIANSHAVN, der nu skulle ud på en tredje (eller fjerde?) rejse til Østen samt et ledsagerfartøj DEN GYLDNE SOL på 180 læster ligesom CHRISTIANSHAVN. Kongen havde for egen regning købt det nye fartøj for 10.000 speciedaler. Kommandør på CHRISTIANSHAVN og leder af hele ekspeditionen blev en af de fire nyligt udnævnte direktører i Kompagniet Willem Leyel.

Leyel var dansker, født og opvokset i Helsingør, hvor familieboligen endnu kan ses: Stengade 72-74. Leyels oldefar, morfar og far havde alle været øresundstoldere og borgmestre i byen. Oldefaderen Sander Leyel var forøvrigt indvandret fra Skotland. Selv var Leyel tidligt kommet ud at sejle, havde været ansat på Java af Det hollandske Ostindiske Kompagni og havde tilsyneladende også opholdt sig en tid i Persien, talte i hvert fald persisk. Han har åbenbart mestret adskillige andre sprog, for blandt bøgerne i hans bibliotek i Tranquebar nævnes adskillige spanske bøger, bøger på hollandsk, engelsk, tysk og persiansk, samt seks moorske bøger, hvilket formodentlig er bøger på arabisk.

I 1629 opholdt Leyel sig i Bengalen sam-

men med en mand ved navn Claus Rytter, begge ansat af det danske Kompagni i Tranquebar. Siden havde han været med på den vellykkede rejse med SKT. ANNA som overkøbmand med ansvar for køb og salg af handelsvarerne.

Christian IV havde fået stor respekt for Willem Leyel, kaldte ham adskillige gange til sig for at spørge ham til råds om forholdene i Østen, ligesom han i 1635 bad ham udfærdige en omhyggelig redegørelse vedrørende mulighederne for at drive handel i Persien, i Stormogulernes lande, samt på Surat, den store indiske handelsby på Indiens nordvestlige kyst. Leyel gør i sit brev til Christian Friis opmærksom på, at Roland Crappe allerede i 1626 havde sendt Erik Grubbe op til Calus Rytter og ham selv i Bengalen, for at de skal udstyre ham med både rejsepenge og passende gaver til stormogulen "hos ham at anlange om Handel og Trafik for os udi hans Lande. Men vi kunde på den tid sådan hans rejse ikke befordre, formedelst Penges Manquement, desligeste formedelst andre sørgelige tilfald med et Skibs Forlis udi Bengala, som os da påkom, hvorfor hans Reise ikke kom til nogen Effekt. Og eftersom nogen Aar derefter ingen Skibe her fra Danmark kom, så er dermed oppeholdt og efterladt."

Da det nu var besluttet at afsende CHRISTIANSHAVN og DEN FORGYLDTE SOL til Tranquebar, var det naturligt for Leyel at få udvirket, at hans gamle kammerat Claus Rytter fik kommando på DEN FORGYLDTE SOL, så de kunne følges ad. Togtet er af særlig interesse, fordi så meget materiale dermed findes bevaret på Rigsarkivet.

Under forberedelserne sad underkøb-

mand Peter Lützen og førte omhyggeligt de mange poster ind i sin nye regnskabsbog, øverst på hvis første side der stadig står: "Laus Deo (priset være Gud) - anno 1639 - i Schibet Christianshaffn. I dend hellige Threfoldigheds Naffn. Amen." Det er ganske morsomt at kigge ham over skulderen - man kan næsten se fjerpenen arbejde: 40 par sko; 30 lærredsskjorter; 50 par islandske hoser; 50 par islandske vanter; 1 tusinde synåle; 3 dusin fingerbøller; 3 håndøkser; 12 hollandske knive; 21 store forgyldte spejle (til gaver til de indfødte fyrster) og meget mere. Inden afrejsen udbetaltes to måneders løn til mandskabet, så man kan følge satserne fra kommandøren (160 hollandske gylden) over skipperen (70 gylden), de to købmænd, to styrmænd, skibspræsten, 5 assistenter (8-15 gylden), højbådsmænd (28 gylden - han kunne forøvrigt ikke læse og måtte nøjes med at sætte sit mærke på de afgørelser af skibsrådet, han deltog i) tømmermændene, sejlmageren, kokken (26 gylden), butelieren, smeden, kyperen (16 gylden) og profossen ned til de menige bådsmænd (5-9 gylden) og skibsdrengene.

Selve afrejsen kan man danne sig et vist billede af ud fra islændingen Jon Olafssons skildring, idet han var med på den første rejse med CHRISTIANSHAVN. Da var kong Christian selv, Kompagniets ledende mænd med byens borgmestre i spidsen, festklædte adelsmænd og borgere mødt op for at tage afsked med de bortdragende. Mesterskrivere opråbte nu efter sine lister navnene på alle skibsfolkene; ligeledes oplæstes de af Christian IV fastsatte skibsartikler, de love, der gjaldt for livet om bord. Derpå blev trokabseden oplæst for mandskabet, hvorpå

de med tre fingre opløftet svor kong Christian og Det ostindiske Kompagni troskab. Derpå tog kongen ordet på sine egne og Kompagniets vegne, takkede de gæve søfolk, der vovede den farefulde rejse, formandede dem til et gudfrygtigt levned, ærlig troskab, sædelig færd og mandig dåd Danmark til ære, hvorefter han nedbad Guds velsignelse over dem. Derpå roede hele mandskabet ud til skibene.

Afskeden har vel formet sig på lignende måde den 8. november 1639, da CHRISTIANSHAVN og DEN FORGYLDTE SOL skulle af sted. Næste morgen har Level sikkert hørt skibspræsten Lauritz Caspersen holde den sædvanlige morgenandagt om bord med bøn og velsignelse, og der blev sunget en salme. Man lettede anker, og skibene stod nordover op igennem Sundet. Endnu i begyndelsen af november lå skibene imidlertid indeblæst ved Helsingør, hvor de forsynede sig med lidt tilskud til provianten, bl.a. betalte man om bord i DEN FORGYLDTE SOL 52 rigsdaler for 100 brød, de såkaldte ankerstokke (de var nok lige så hårde at sætte tænderne i), idet de brød man havde fået udleveret på Proviantgården "ware meste parten formullet, ti di var icke halff parten bagit nock, ingen kunde Eede dem".

Men endelig gik vinden om i sydvest, og rejsen gik videre nordpå. Man havde ansat en norsk lods, Anders Federsen, til at føre skibene sikkert til Sydengland. Men ude i Nordsøen blæste en storm af orkanstyrke op. Skibene kom fra hinanden, og på CHRISTIANSHAVN frygtede man, at DEN FORGYLDTE SOL var gået ned med mand og mus. Trods tåge og frygt for de dunquerque sørøvere i Kanalen nåede CHRISTIANSHAVN

HAVN ind til Plymouth den 10. januar 1640, og allerede tre dage senere dukkede søsterskibet op - det havde været forslået af stormen helt op under Norge.

I Plymouth satte man skibene i stand og skaffede friske forsyninger af vand og brændte til kabyssen; det står således anført, at Claus Rytter betaler "en gentleman for 106 Fade Ferskvand, jeg fyldte udi hans Gaard af hans Post: 2 pence for hvert Fad, er 4 rigsdaler". En anden post lyder: "Betalt under hele Opholdet for Baade at føre Varer til Skibet, thi jeg vilde ikke have vor Baad meget i Land, at vore Folk ikke skulde bortløbe."

Den 8. februar fortsatte rejsen mod syd, og alt går vel, indtil skibene ligger ud for Madeira, hvor Leyel havde tænkt sig at søge havn for at skaffe frisk proviant til de syge om bord. Men da blæser igen en voldsom storm op. Skibene kommer igen fra hinanden, og CHRISTIANSHAVN, der jo efterhånden var et gammelt skib, sprang læk ikke mindre end fem steder og tog mere og mere vand ind. Skibsrådet blev da i hast sammenkaldt, og før daggry den 3. marts blev det besluttet at løbe ind til Santa Cruz på Tenerife, hvor skibet lod ankeret gå kl. 5 om morgenen.

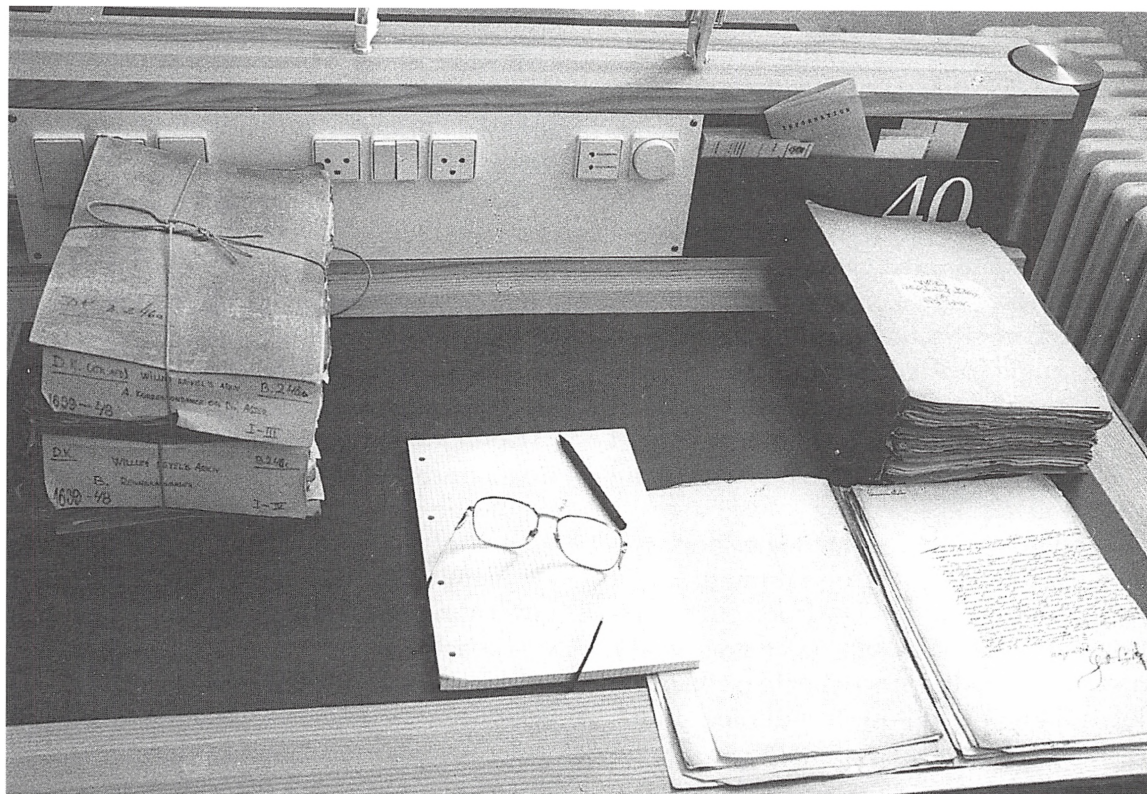
Leyel vidste vel, at forholdet til spanierne ikke var det bedste; men dels var her intet andet at gøre, dels havde han på udturen med SKT. ANNA i 1636 anløbet Madeira, hvor han havde fået en udmærket behandling. Man måtte således håbe det bedste.

Snart efter at ankeret var plasket i søen, kom en høflig spansk officer ud for at høre, hvem de var, og hvorhen de agtede sig. Da Leyel havde givet de ønskede oplysninger

sagde officeren, at de var velkomne og skulle få al den hjælp, de behøvede, blot skulle de sende en mand i land med skibets papirer. Overkøbmand Philip de Goltz, der kunne spansk, blev så sendt i land for at vise skibets pas, anmode om hjælp til at få skibet repareret, samt bede om frisk frugt og grønsager til de syge.

Trods den venlige modtagelse har Leyel sikkert stadig imødeset udfaldet med nogen ængstelse, idet han vidste at spanierne, der nu også herskede over Portugal, af princip modsatte sig, at andre nationer trængte sig ind på de områder i Østen, som de mente, at en pavelig bulle havde givet dem eneret på. Det var følgelig ikke helt uventet, da en ny spansk officer dukkede op med krav om, at også skibets kaptajn skulle i land for at give en mere udførlig forklaring på, hvad det var for et skib, og hvor de skulle hen. Skipperen Jørgen Hansen Riber og butelieren, der kunne noget spansk, gik så også i land, og mens de var borte, blev der arbejdet febrilsk for at udbedre de skader, stormen havde forvoldt - det kunne blive nødvendigt at sejle med kort varsel. Leyels uro voksede, efterhånden som timerne gik, især da der indløb rygter om, at de tre mænd var ført ind i landet til den spanske guvernørs residens i byen La Laguna.

Den 5. marts om eftermiddagen blev uroen til vished, da butelieren kom tilbage med befaling fra kommandanten på fæstningen, at nu skulle også kommandør Leyel selv samt overstyrmanden give møde. Leyel søgte at vinde tid ved at sige, at det ikke var heldigt, at alle skibets officerer var i land samtidig - han kom altså gerne, men ikke før den næste dag.



På Rigsarkivet i København opbevares Willum Leyels arkiv, der dækker årene 1639-1648. Arkivet består af 3 pakker, og det er fra dem materialet til denne artikel er hentet. (Foto: Rigsarkivet). *Willum Leyel's records of the period 1639-1648 are deposited at the National Record Office in Copenhagen. The records consist of three packages, and the material for this article was taken from here. (Photo: The Danish National Archives).*

Leyel havde imidlertid allerede truffet sin beslutning - de måtte prøve at slippe væk, når det blev mørkt den aften - ellers kunne alt ske. Hvis spanierne anklagede ham for at være ude i ulovligt ærinde og hævdede, at skibets papirer var forfalskede, ville de sand-

synligvis beslaglægge skib og ladning. Ville han fortsætte rejsen, måtte de bort endnu i nat. Det var slemt at måtte efterlade folk, især den brave skipper Jørgen Hansen, som han satte overordentlig stor pris på; men det var enten dette eller risikere at miste det hele.

Midt om natten, da der var mørkt i hele byen, og selv soldaterne på fæstningen syntes at sove, blev skibets to både bemanded og forsynet med slæbetrosser for at bugser skibet fri af kysten. Inde under land var det næsten helt vindstille, og den smule brise, der var, blæste ind fra havet, tværs på landet.

For ikke at gøre larm blev ankerrossen kappet, og bugseringen begyndte.

En tid lang så det ud til, at flugten skulle lykkes. Sejlene begyndte at trække, bådenes mandskab blev taget om bord, og skibet gled næsten lydløst henimod fæstningen, der vogtede udsejlingen. Men pludselig stod der soldater med brændende fakler inde på murene, høje kommandoråb lød der indefra, kort efter fulgt af kanonskud. Den første kugle hvislede forbi CHRISTIANS-HAVN: men allerede den næste slog ind til bagbord igennem arkeliet, den agterste del af kanondækket, hvor den slog rorpinden i stykker, så der ikke længere kunne styres.

En kugle på 24 pund borttog et stort stykke af mesanmasten, en anden ramte to fod over vandlinien inden krydsporten, en tredje ramte fokkeråen og tog et stort stykke med sig. En endnu større kugle på 36 pund slog ind kun en fod over vandlinien. Endelig blev der skudt fra den modsatte side fra et spansk skib, dog uden at gøre synderlig skade.

Level havde forbudt sine folk at skyde. Enten slap de ud, og så var alt godt; men lykkedes det ikke, blev situationen ganske uholdbar, dersom de havde gjort sig skyldig i at skyde på en kongelig spansk fæstning. Så drastisk et skridt havde han ingen bemyndigelse til. Da det blev klart, at de i det delvist havarerede skib intet mere kunne stille op, gav han ordre til at sætte et hvidt flag som tegn på overgivelse.

Spanierne holdt da inde med skydningen og sendte en kaptajn om bord, der befalede Level, styrmanden og alle officererne at komme i land - dersom de ikke straks parerede ordre, ville skibet blive skudt i sænk..

Der var så intet andet at gøre. Level gik ned i sin kahyt for at hente Kong Christians "salve conductum" for at overrække den til den spanske kommandant med en protest over den vold, der var blevet anvendt.

Sammen med overstyrmanden og 22 andre folk blev Level ført op til fæstningen, hvor han over for kommandanten protesterede: han sejlede i sin konges lovlige ærinde og havde intet gjort, der kunne berettigede spanierne til at tilbageholde skibet, end-sige skyde på det.

Kommandanten afviste imidlertid at føre nogen form for forhandling. Han henholdt sig til sine ordrer fra øens guvernør, der gik ud på, at Level sammen med skipperen, styrmanden og købmanden skulle sendes til guvernørens residens i La Laguna, en mils vej fra Santa Cruz.

Den næste morgen gav de sig altså på vej under bevogtning af en deling spanske soldater. Samme aften blev Level taget i skarpt forhør af guvernøren, der nægtede at godtage Levels forklaringer. Han stillede sig skeptisk over for tanken om, at den danske konge skulle have en handelsplads og en fæstning på den indiske kyst. Det kunne simpelthen ikke passe; enhver vidste jo, at Indien ifølge pavens afgørelse tilhørte portugiserne, og følgelig nu, siden Portugal i 1580 var blevet en del af det spanske rige, spanierne. Ingen anden nation havde noget at gøre der. Alle Levels forklaringer måtte derfor være det pure opspind. Der var ifølge guvernørens mening noget fordægtigt ved hele sagen. Var der tale om sørøvere eller i det mindste fremmede købmænd, der ulovligt ville trænge sig ind på spanske enemærker? Han gav ordre til,

at danskerne den nat skulle holdes som fanger under bevogtning.

Næste dag lykkedes det LeyeL at få fat i en prokurator til at forsvare sig, samt en notarius, der tog kopi af kongens pas, der så kunne blive afleveret til guvernøren. LeyeL turde simpelthen ikke slippe originalen. Men intet syntes at gøre indtryk på guvernøren. Det var tydeligt, at for ham var den danske konges pas ikke det papir værd, det var skrevet på. LeyeL gjorde opmærksom på, at dette ingenlunde var det første togt, danskerne havde foretaget til Indien. Kong Christian havde allerede i tyve år sendt skibe ud og hjem uden hindring. Desuden kunne det ikke være Hans Excellence ubekendt, at både hollænderne og englænderne havde talrige fæstninger og handelsstationer spredt ud over hele det ostindiske område, så det var rent drømmeri, dersom guvernøren mente at kunne forbyde alle andre end spanierne at handle i Østen.

Don Luis Fernandez de Cordoba var ikke modtagelig for argumenter. Desuden blev han ved med at gentage, at hvis LeyeL var så sikker i sin sag og ikke mente, at han foretog sig noget forkert, hvorfor havde han så søgt at snige sig bort om natten? Det tydede dog på, at der var noget lusket ved hans ekspedition. Kun tyve og røvere lister sig ud af havnen midt om natten. LeyeL svarede, at han jo, som det nu skete, frygtede at blive holdt tilbage, og at han skyldte sin konge at gøre sit yderste for at fuldføre sit hverv. Hertil smilede guvernøren hånligt: Dersom hr. LeyeL ønskede at klage, stod det ham frit for at rejse til Madrid og fremføre sin protest for den spanske konge, eller, hvis han hellere ville det, kunne han sende en af sine

folk med en fuldmagt. Men han skulle ikke vente at sagen ville få et andet udfald i Madrid. Han tilføjede, at man i mellemtiden naturligvis ville beslaglægge skibets sejl og ror for at hindre yderligere flugtforsøg; desuden agtede han at opmagasinere samtlige ombordværende handelsvarer og våben, og endelig måtte han bede Señor LeyeL aflevere alle rede penge, samt de danske pas og breve, som hans embedsmænd så ville udstede kvittering for. Dersom LeyeL så ønskede at rejse til Madrid, ville man bevilge ham 600 rigsdaler af hans egne penge til rejsen. Søfolkene ville imens blive behandlet som fanger om bord i skibet, og der ville blive posteret spanske soldater til at holde vagt ved CHRISTIANSHAVN eller CHRISTIANOPUERTO, som skibet kom til at hedde på spansk.

Slukøret rejste LeyeL stadig under bevogtning tilbage til sit skib og kom om bord sammen med en embedsmand, der forlangte at få penge og papirer udleveret. Et antal soldater fulgte med for at overvåge løsningen af alle de ting, guvernøren havde nævnt. Kanonerne fik lov at blive stående, men var jo ikke megen nytte til, når man hverken havde kugler eller krudt.

LeyeL, der kendte en del til det spanske bureaukrati, var fortvivlet. At søge at få sagen behandlet i Madrid ville tage måneder, ja, måske år, og i mellemtiden skulle CHRISTIANSHAVN ligge i Santa Cruz og rådne op, mens mandskabet gik i opløsning på grund af lediggang, sygdom og rømning. Det var det samme som helt at opgive rejsen. Han holdt nu råd med sine officerer, og det blev besluttet, at han skulle rejse til Madrid sammen med den spansk-talende købmand de Goltz og en af assistenterne, mens

skipper Jørgen Hansen fik ansvaret for skib og mandskab på Tenerife.

Den 16. marts forlod de tre danskere Santa Cruz bevogtet af en spansk kaptajn de Guarda. Skibet var en tid i vanskeligheder ud for Barbariets kyst, hvor man frygtede at blive taget til fange og gjort til slaver; men alle nåede i god behold den spanske kyst.

I Madrid indgav Leyel straks klage over det passerede og forlangte på den danske konges vegne, at CHRISTIANSHAVN straks blev frigivet, så det kunne fortsætte sin afbrudte rejse. De spanske embedsmænd gav ham et venligt henholdende svar, og sagens akter begyndte deres endeløse vandring fra det ene ministerium til det andet. Men bureaukratiet arbejdede uhyre tungt og langsomt, og efterhånden gik det op for Leyel, at guvernøren på Tenerife, Don Luis Fernandez, der var ridder af den fornemme Sankt Jakobs orden, tilhørte en uhyggeligt indflydelsesrig familie med slægtninge på betydningsfulde poster overalt i administrationen, folk, der stolt hævdede, at guvernøren havde gjort sin konge en stor tjeneste ved at anholde det danske skib. Det forlød, at danskerens søpas og salva conducta var falske, at alle på skibet var hollændere, eller at man i hvert fald havde mange hollændere om bord - og spanierne førte krig med hollænderne. Lige så lidt troede man på, at den danske konge kunne have en fæstning i Indien - det var det pure opspind, og man agtede derfor at konfiskere både skib og gods.

Hertil kom, at Leyels penge efter nogle måneder var ved at være brugt op, og det var ikke godt at vide, hvor han skulle skaffe flere. For at fremme sagen var det nødvendigt

at give rigelige bestiklinger, og han havde snart ikke til det tørre brød - en fortvivlet situation!

Men just da alt så håbløst ud, kom der bud, at Christian IV's udvalgte svigersøn Hannibal Sehested var ankommet til havnebyen Coruña i spidsen for en dansk delegation, der skulle forhandle med spanierne om muligheden for en dansk-spansk alliance samt om erstatning for de mange danske og norske skibe, der var kapret af dunquerkerne. Disse sørøvere var med årene blevet så påtrængende, at de f.eks. i 1628 havde kunnet erobre en dansk galej helt inde ved Assens. Men også spanierne havde beslaglagt danske skibe til stort tab for rederne og til skade for søfolkene. Endelig havde man i Danmark hørt om den behandling, CHRISTIANSHAVN havde fået på Tenerife, og også dette forhold skulle Sehested bringe i orden.

Leyel tøvede naturligvis ikke med at opøge Sehested i Madrid og fortalte ham alt, hvad der var sket i sagen. Derefter dristede han sig til at spørge om ikke Sehested på Kompagniets vegne kunne forstrække ham med de nødvendige penge til opholdet i Madrid. Sehested afslog det, da han ikke mente sig bemyndiget til at råde over Kompagniets midler. I stedet foreslog han, at Leyel kunne låne 500 realer af ham privat imod at underskrive en erklæring, om at han selv eller hans arvinger ville hæfte for summen, dersom Kompagniet nægtede at tilbagebetale Sehested. Dette var Leyel nødt til at gå ind på, idet han dog betingede sig, at hans hustru ikke derved kom til at lide nød.

Sehested var første gang i audiens hos

kong Felipe III den 3. november; i de følgende måneder krævedes en del tålmodighed for at skaffe og aflevere alle de papirer, spanierne forlangte, bl.a. et overslag over de skader den danske konge og Det ostindiske Kompagni havde lidt ved CHRISTIANSHAVNs tilbageholdelse på Tenerife i de forløbne ti måneder regnet fra den 15. marts 1640. Regningen lød på:

Løn for folkene på CHRISTIANSHAVN (74 personer)	10.000 rdl.
Viktualier for folkene på Tenerife (71 personer)	10.650 rdl.
Viktualier for Willem de Leyel og to personer i Madrid	2.500 rdl.
Skade og forhindring af rejsen	25.000 rdl.
Vedligeholdelse af skibet	5.000 rdl.
dvs. i alt	53.150 rdl.

Men hertil kom yderligere en opgørelse over de ting, guvernøren og hans folk havde fjernet fra CHRISTIANSHAVN, en liste Lützen havde opstillet ud fra det inventarium, guvernøren selv havde ladet udfærdige ved skibets beslaglæggelse.

Det var ting som:

373½ spanske alen cannifas (sejldug)	1.867 realer
4 bøjereb, hver 5 tommer tykt og 30 favne langt	1.100 -
1750 skålpund flæsk	1.750 -
1.565 tørre bjergfisk	1.520 -
1 kiste med tællelys	225 -
4 musketter	128 -
25 lanterner	200 -
med meget mere, i alt	79.710 realer.

Med disse papirer i hånden søgte Sehested audiens hos kongen, hvor han gjorde opmærksom på, at guvernørens uforskammede behandling af den danske konges eget skib var blevet kendt i hele Europa, og at kong Christian derfor måtte kræve en hurtig afgørelse, der kunne skaffe hans kommandør fuld oprejsning. Sehested gentog, at Leyel jo intet forkert havde gjort; men han var alligevel blevet sendt under bevogtning til Madrid, hvor han nu i seks måneder havde ført en kummerlig tilværelse, og trods talrige henvendelser og forhør havde han ikke kunnet få sin ret.

Spanierne mente, at Christian IV ikke burde sende skibe til Østen uden først at træffe aftale med den spanske konge; men Sehested måtte, ligesom Leyel havde gjort det over for guvernøren på Tenerife belære spanierne om, at man i Danmark ikke interesserede sig for pavens vilkårlige opdeling af verden. Desuden havde den danske konge nu i tyve år haft en fæstning i Tranquebar på Coromandelkysten og måtte følgelig have lov til at sende sine skibe derud.

Efter endnu en lang række forhandlinger syntes det, som om man nærmede sig et rimeligt resultat, hvor spanierne dog forlangte, at hele spørgsmålet om retten til at besejle Indien måtte tages op til fornyet forhandling imellem de to konger. Sehested måtte endnu en gang præcisere sine krav vedrørende CHRISTIANSHAVN: Willem Leyel og hans skib måtte frigives, skibet i samme tilstand som da det blev beslaglagt, alle Leyels brevskaber måtte leveres tilbage, og han måtte udstyres med de nødvendige pas til at fortsætte sin rejse, have adgang til at få skibet repareret på et spansk værft og få det

forsynet med den nødvendige proviant. Endelig måtte guvernøren på Tenerife afsættes og straffes for de ulovlige overgreb.

Da spanierne endnu vægrede sig ved at opfylde disse betingelser, slog Sehested fast, at han nu ikke agtede at forandre noget i sine krav, der indbefattede en erstatning på 500.000 rigsdaler for de af dunquerkerne kaprede skibe. Hvis spanierne ikke ønskede at acceptere disse betingelser, måtte man opgive enhver tanke om en dansk-spansk alliance, og han ville da rejse til Bilbao for at tiltræde sin hjemrejse.

Det hjalp.

Den 27. februar 1641 fik Leyel endelig udleveret alle de breve og papirer, der var taget fra ham, samt de nødvendige pas til hans fortsatte rejse. Det gik dog ikke helt stille af, idet krigsministeren og præsidenten for det portugisiske råd ønskede at beholde alle de breve, instrukser og skibssartikler, som Leyel førte med sig, og få dem oversat for at se, om det f.eks. var meningen, at Leyel skulle handle på Indiens vestkyst, hvor portugiserne fra gammel tid havde særlige interesser. Først efter at Sehested havde bedt kongen om hjælp, gav denne personligt ordre til, at alle dokumenterne ufortøvet skulle udleveres til Leyel. Desuden fik han udleveret de nødvendige penge til at få skibet sat i stand og provianteret til den fortsatte rejse.

Efter dygtigt udført arbejde og efter at have underskrevet en traktat imellem Danmark og Spanien rejste Hannibal Sehested fra Madrid den 9. maj. En af delegationens medlemmer, Ejler Ulfeldt, blev tilbage i Madrid som dansk resident, blandt andet med den opgave at få en indrømmelse fra spani-

erne om, at danske købmænd måtte få fri handel på Ostindien.

Det må have været med uhyre lettelse, at Leyel endelig kunne sig farvel til Madrid, hvor han nu havde spildt et helt år. Med sig havde han breve fra den spanske konge til audiensen af alle ministre og embedsmænd på De kanariske Øer og til Don Luis Fernandez med streng befaling til straks at frigive skibet CHRISTIANSHAVN med alt dets tilbehør. Desuden havde Leyel fået en anvisning på en Don Juan de la Calle i Sevilla på 4.000 stück van achten til at indkøbe viktualier og andre fornødenheder til rejsen. Leyel måtte derfor gøre nogle ugers ophold i Sevilla, mens han købte kød, fisk, ærter, ris, olie, lidt smør og klæde til folkene. Det lykkedes ham ligeledes at hverve seks menige matroser, men måtte opgive at finde en ny tømmermand. Købmand Philip de Goltz, der havde ledsaget Leyel til Madrid, har sandsynligvis været hollænder; han syntes nu at være blevet bange for at vende tilbage til De kanariske Øer og fik lov at forlade tje-nesten.

Den 20. maj sejlede Leyel da med et engelsk skib fra Cadiz med sine folk og sit gods, og efter en hurtig rejse kunne Leyel præsentere en rystet Don Luis de Fernandez for kongens skrivelse om, at han straks skulle aflevere CHRISTIANSHAVN samt alt tilbehøret og de rede penge, han havde taget i forvaring. Guvernøren vidste imidlertid at finde på talrige udflugter og så man-

Brev fra Willum Leyel til Hannibal Sehested, dateret: Madrid 3. november 1640. (Foto: Rigsarkivet). *Letter from Willum Leyel to Hannibal Sehested dated: Madrid, November 3rd 1640. (Photo: The Danish National Archives).*

ge ophævelser, at Leyel måtte søge juridisk bistand.

Sagen var den, at guvernøren ikke var i stand til at tilbagelevere de beslaglagte penge. De befandt sig nemlig ikke længere i hans eje. Han havde allieret sig med to smarte hollandske købmænd, hvem det var lykkedes trods krigen imellem Spanien og Holland at opbygge et dristigt handelshus på Tenerife. Ved at basere deres handelshus i Christian IV's nyoprettede by, Glückstadt i Elbmundingen, kunne de handle under dansk flag med ret til fri handel med alle den spanske krones lande. På denne måde havde de tjent særdeles gode penge, og guvernøren havde håbet at skaffe sig en solid gevinst ved at betro dem en stor del af Leyeles penge.

Dertil kom, at det viste sig, at samtlige advokater på Tenerife af frygt for guvernøren nægtede at yde Leyel juridisk bistand. Om sider fandt han dog frem til en mand, der i adskillige år havde boet i Frankrig, England og Nederlandene. Heller ikke han turde dog stå åbent frem, men udfærdigede det juridiske dokument Leyel skulle fremlægge for audiensen på Gran Canaria for at tvinge guvernøren til at rette sig efter kongens befaling. Leyel måtte selv renskrive dokumentet og få det underskrevet af en præst, der også var licentiat, men ikke undergivet guvernørens jurisdiktion. Leyel måtte således løbe fra Herodes til Pilatus for at få sin ret og stønnede ind imellem over de besværligheder, guvernøren voldte ham.

Endnu et år efter at Sehested i Madrid havde fået tilsagn om, at alt nu var i orden, noterer det danske Kancelli den 22. marts 1642, at man i Danmark har modtaget bud

om, at CHRISTIANSHAVN endnu af guvernøren holdes tilbage på Tenerife, hvorfor man beder Ejler Ulfeldt klage til den spanske konge. Og det fremgår af CHRISTIANSHAVNs regnskaber, at Leyel måtte foretage et par rejser til Gran Canaria for at bede myndighederne skride ind over for den egenrådige Don Luis. Endelig den 18. november 1642 erklærer Leyel sig tilfreds med tilbageleveringen af viktualier, redskaber, våben og ammunition, og som en delvis erstatning for de manglende penge udleverede guvernøren 32 kister med brasiliansk sukker. Det lykkedes Leyel at afsætte de seks kister på stedet; to andre, der tilsammen vejede 1.600 pund blev ødelagt, idet rebet brast, da man var ved at hejse dem om bord. De resterende 24 kasser sukker, i alt 19.230 pund, som Leyel mente, at Kompagniet kunne sælge med stor fordel i København, blev derefter sendt hjem over England med en af assistenterne.

I sin indberetning til Kompagniet kunne Leyel oplyse, at kun en mand var død om bord. Kokken Hans Sørensen, som endda var syg ved afrejsen fra København. Desuden var fire mænd druknet: butelieren Jost Petersen Panck var rømmet fra skibet i Santa Cruz, og der havde været store vanskeligheder med profossen Svend Nielsen, der i Leyeles fravær havde sat sig op imod skipperen, truet med at slå ham med en vantspiger i alle folkenes påsyn og søgt at hidse dem op imod ham. Til straf var han blevet kølhalet, hans månedspenge konfiskeret og han selv sat fra skibet. Også skibspræsten Laurits Caspersen havde der været problemer med: han kunne ikke holde sig fra den gode kanarievin, når han var i land,

blev drukken og kom så i klammeri eller blev voldelig og ødelagde alt, hvad han kom i nærheden af. Leyel havde måttet forbyde ham at gå i land. Derudover var en enkelt mand rømmet i Plymouth, og en snes folk havde set deres snit til at stikke af under den lange ventetid i Santa Cruz eller Cadiz.

Efter det lange ophold på Tenerife var CHRISTIANSHAVN i så dårlig forfatning, at Leyel fandt det nødvendigt at få det på værft, inden rejsen kunne fortsættes. Dette kunne imidlertid ikke ske på Tenerife, hvorfor Leyel agtede at sejle skibet til Cadiz, hvor han også ville kunne købe erstatning for de tove, kabler m.m., som guvernøren havde solgt ud af skibet. Endelig manglede han en god storbåd og en del proviant, især klipfisk, idet guvernøren havde taget skibets hele forråd. Som den dygtige handelsmand han var, tilbød Leyel en spansk kaptajn at fragte en del gods for ham til Cadiz, ligesom han tog nogle personer med som passagerer, således at han regnede med en indtægt på over 5.000 stück van achten, hvilket ville betyde, at han kunne gøre den spanske rejse helt uden udgift for Kompagniet.

Alle tønner og fade blev i mellemtiden lagt i pakhus og efterladt under opsyn af en af assistenterne og skibets bødker. Og kort før nytår 1642 løb CHRISTIANSHAVN ind til Cadiz, hvor man straks gik i gang med at tømme skibet og gøre klart til at få det på værft. Leyel udarbejdede en omhyggelig instruks til Jørgen Hansen og skibsrådet, at de i hans fravær skulle få skibet kølhalet og repareret, indkøbe de nødvendige viktualier til fem måneder og finde en god skibstømermand, der kunne rejse med: endelig skulle de købe en del vin. Leyel efterlod 758

stück van achten til omkostningerne. Selv rejste han igen til Madrid, hvor han opsøgte Eiler Ulfeldt, eller Don Hilario, som spanierne kaldte ham.

Blandt det mere kuriøse kan nævnes, at Leyel havde haft hele 10 dusin kanarieflugle med sig som gaver til Eiler Ulfeldt og andre; men sørgeligt nok ser det ud til, at kun to overlevede rejsen.

I Spanien er vintervejret barsk og vejene nærmest ufremkommelige, så først den 13. februar ankom Leyel til byen. Her gjorde han over for Ulfeldt rede for guvernørens uhæderlige spil og vanskeligheden ved at inddrive de endnu udestående penge. Det lykkedes at få den spanske regering til at udfærdige nye skrappere ordrer til Don Luis; Leyel opnåede med noget besvær at få disse at se og glædede sig over, at de indeholdt mange reprimander af guvernøren for hans utilbørlige behandling af den danske kommandør og hans skib og forlangte, at han nu fuldt ud godtgjorde alt, hvad der var fjernet fra skibet.

Den 4. maj var Leyel tilbage i Cadiz, hvor CHRISTIANSHAVN var gjort i stand, de fornødne varer var indkøbt og alting gjort rede til afrejse. Det var imidlertid ikke lutter idyl, for den fordrukne skibspræst havde gjort sig helt umulig ved slagsmål, vold og offentlig angreb på officererne, hvorfor Leyel fandt det bedst at sætte ham fra skibet og sende ham hjem. Men der er stadig forsinkelser, idet guvernøren i Cadiz forlanger, at en spansk flåde, der ligger på redens, først skal af sted, og der går næsten fjorten dage med at vente på dette.

Endelig den 24. maj var de tilbage på redens for Santa Cruz, og alle ventede, at man

nu kunne komme afsted. Men der skulle endnu gå det meste af et år, inden rejsen kunne fortsættes.

Kun en uge efter at skibet havde kastet anker, var Jørgen Hansen i land med en båd for at hente noget af det deponerede gods, da han blev standset af nogle baskere, der forlangte, at den danske båd først skulle ro dem ud til deres fregat. Jørgen Hansen anså sig ikke forpligtet til at udføre denne ordre og nægtede det. Et par timer senere traf de samme baskere imidlertid Jørgen Hansen alene og gik til angreb. Det blev til et drabeligt slagsmål, hvor de benyttede sig af både sten og dolke. Jørgen Hansen var nu ikke sådan at bide skeer med: da det blev alvor trak han sin kniv og dræbte den voldsomste af angriberne, ham der havde givet anledning til hele striden, og gav en af de andre et farligt sår. Selv fik han munden slået i stykker og mistede et par tænder, foruden at han havde fået et slemt stød i brystet, der formodentlig brækkede nogle ribben - i hvert fald kastede han blod op i flere dage derefter.

Leyel havde været i La Laguna midt på øen, da dette skete. men så snart det rygtes, fik han af myndighederne ordre til at udlevere Jørgen Hansen til retsforfølgelse. Leyel var imidlertid klar over, at hvis han gjorde det, så han aldrig mere sin dygtige skipper og nægtede pure. Spanierne tog så Leyel og ni af hans folk og satte dem i fængsel. Der sad de så i fire uger, og folkene fik en uhørt hård behandling, skønt de jo i hvert fald var uskyldige.

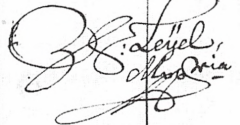
De følgende måneder er Leyel stadig på rejse imellem La Laguna og Santa Cruz, og imellem Tenerife og øernes regeringssæde

på Gran Canaria i et forsøg på at få udbetalt flere af de penge, guvernøren skyldte ham. Men til sidst syntes han ikke, han kunne vente længere - hver dag på øen kostede jo også penge. Så måtte han hellere tage til takke med det, han havde fået. Øen havde på alle måder været ham et dyrt bekendtskab. Og heller ikke nu skulle han slippe bort uden et sidste drama.

Det begyndte med, at han rent rutinemæssigt gennemså underkøbmand Peter Lützens regnskaber. Han opdagede da, at Lützen ikke havde bogført nogle penge, han i august 1640 og i februar-marts 1642 havde modtaget af Jørgen Hansen. Det drejede sig i alt om en ikke ubetydelig sum på 302 real van achten. Lützen kunne ikke give nogen tilfredsstillende forklaring. Det så ud til, at han havde svindlet med Kompagniets penge, og Leyel skældte ham ud.

Det må have været en barsk overhaling, for den aften, da Leyel sad på sit værelse i land og hyggede sig sammen med et par engelske købmænd over en flaske kanariesekt, kom Lützen for at retfærdiggøre sig. Det var tydeligt, at han var noget beruset, og da Leyel beroligende bad ham komme den næste dag og gøre rent bord, blev manden hidsig, råbte op om at regnskabet var godt nok, og at kommandøren i hvert fald ikke skulle lære ham, hvordan man førte et regnskab. Leyel prøvede at dysse ham ned, foreslog igen at de kunne drøfte sagen næste dag; men lige nu ønskede han at være sammen med sine engelske venner.

Lützen ville imidlertid ikke gå, men blev stående og skældte ud. Det blev Leyel for meget, og han kaldte på nogle folk, om de ville hjælpe manden ud. Selv greb han et lys

Løns Dec. I District Christianshavn		Løns Dec. I District Christianshavn	
Løns: gylde, slip gylde.		Løns: gl. 32/160.	
Niels Rasmussen Harboe Assistent, Debit =		Niels Rasmussen Harboe Assistent, Credit =	
#1639, dy 28, Octob.	Dee Kongl. Maatt: 25/12 Guldret Comptroller for 2. Maaned af Beding paa Landet, samantid ind Udsøngsatt, a maaned 8, Løns: gl: -	#1641 dy 8, Novemb.	Dee Kongl. Maatt: 25/12 Guldret Comptroller for 2. Maaned af Beding, Land paa District Christiansh forhinde gylde, Løns, end 8, novemb. #1639, Land mid for District for 10 Løns, og til dato, a maaned 8, Løns gylde, Løns. - - - - 192, - - -
#1641, dy 8, Novemb.	Dee Presto, forudset er att Løns, og for Land forudset Løns de Landet for Indfuld mid Løns Løns de Landet, Løns for Løns Løns, att Løns Løns		192, - - -
	Summa Løns: gl: 192, - - -		192, - - -
Actum District Christianshavn, paa Landet for Santa Cruz, Løns end Indfuld Tenerife, att Løns = 0 -			
			

Lønsedel fra assistent Niels Rasmussen Harboe, der i november 1641 blev hjemsendt fra Santa Cruz på Tenerife. (Foto: Rigsarkivet). *Wage slip for Niels Rasmussen Harboe, a ship's assistant who in November 1641 was discharged at Santa Cruz on Tenerife. (Photo: The Danish National Archives).*

for at lyse dem ned ad trappen. Alt syntes nu at gå i orden; men pludselig vender Lützen sig om, trækker en lille engelsk pistol op ad lommen og skyder efter Level. Til alt held

klikker pistolen. Lützen gør sig i det samme fri af mændene og springer ned ad trappen, men vender sig pludselig og fyrer igen. Utroligt nok klikker pistolen også denne gang. Han løber nu ud ad porten og skyder tredje gang efter Level, der var løbet efter ham. Denne gang gik kuglen midt ind imellem matroserne og blev siddende i væggen, ikke langt fra Levels hoved. Lützen tog benene på nakken, og matroserne løb efter ham. Et sted søgte han at smutte ind i en kir-

ke; men døren var låst. Han blev overmandet, man fik pistolen vristet fra ham og bragte ham om bord i CHRISTIANSHAVN, hvor han blev sat i arrest.

Leyel opbevarede hele livet den kugle, der så nær havde gjort ende på hans liv.

Et par dage senere, den 2. marts 1643, næsten nøjagtigt tre år efter at det danske skib første gang havde søgt ind til Tenerife, kunne de endelig fortsætte den afbrudte rejse. Skibsrådet blev nu sammenkaldt for at pådømme Lützens sag. Et forsøg på at myrde kommandøren måtte normal føre til en dødsdom, og det er helt utroligt, at Lützen kunne undgå denne skæbne. Måske har Leyel anset ham for at være sindssyg. Det eneste sikre er, at man enedes om at lade nåde gå for ret og i stedet satte ham i land på øen Mayo, en af De kapverdiske Øer. Under forhøret kom det forøvrigt frem, at Lützen havde en noget blakket fortid, idet han i Norge havde forbrudt sig imod en ærlig mands datter, som han på skammelig vis havde løjet om. Da løggen blev afsløret, var han blevet idømt en bøde på 3 mark samt fortabelse af sin ære, hvorpå han var rejst til Danmark, hvor ingen kendte hans forhistorie.

Trods den milde dom forsøgte Lützen at hævne sig på Leyel. I et brev af 17. april, som han sendte i kopi både til Berent Pessart, det danske opperhoved for Kompagniet i Tranquebar, og til Claus Rytter på DEN FOR-

GYLDTE SOL, hævdede han, at han med gevalt og imod al ret var sat fra CHRISTIANSHAVN, og at Leyel fuldstændigt havde opgivet sin rejse og i stedet var taget på sørøveri sammen med en engelsk kaptajn Roberto Blanco, som nok hed Robert White på engelsk.

Efter et ophold ved Kap det Gode Håb nåede Leyel med CHRISTIANSHAVN i god behold frem til Tranquebar den 5. september 1643, næsten 4 år efter at være sejlet fra København. Han havde kun mistet to mænd på den sidste del af rejsen - et resultat han med rette var stolt af. Ankomsten til Tranquebar betød imidlertid langt fra nogen afslutning på hans problemer, der skulle blive endog meget store de følgende år. Bl.a. magtede Kompagniet ikke at sende flere skibe ud i mange år - det næste skib kom først af sted i 1669; de fleste af danskerne fra CHRISTIANSHAVN måtte derfor blive i Østen til deres død. Leyel selv slap først bort - igen under dramatiske omstændigheder - i 1648. Men det er en anden historie.

Utrykte kilder:

Willem Leyels arkiv. Danske Kancelli B.246, a, b, c. Rigsarkivet.

Hannibal Sehesteds breve og rapporter fra Madrid. Ny kgl. Samling. Fol. 652. Det kgl. bibliotek.

Willem Leyel's Difficult Voyage to Tranquebar 1639-43

Summary:

In 1639 two ships belonging to the Danish East India Company set out from Copenhagen on a voyage to the company's trading post in Tranquebar on the east coast of India. In command was Willem Leyel, a native of Elsinore, where his father, grandfather and great-grandfather had been collectors of the Sound Dues. Leyel had served for some time with the Dutch East India Company in Batavia, had held various posts with the Danish company, and in 1639 he had just been appointed one of the company's four directors.

The CHRISTIANSHAVN and THE GOLDEN SUN left Denmark together in November 1639, but were separated by a violent storm in the North Sea, where Leyel for some time feared that THE SUN had gone down with all hands. But all was well, and after a brief stay at Plymouth to repair the ships the voyage was continued. A second storm off the Canaries again drove the two ships apart, and the CHRISTIANSHAVN was forced to put in to Santa Cruz on Tenerife for repairs. The Spaniards seemed friendly at first, but when they realized that the ship was bound for India, they became suspicious. The captain and several other officers were ordered ashore, and fearing that the ship would be seized Leyel tried to sail out of the harbour that night under cover of darkness. This was discovered by the Spaniards, and a number of cannon shots were fired, one of which destroyed the ship's rudder.

The governor of the island now impounded the ship, its merchandise and a considerable sum of ready money, allowing Leyel only 600 rixdaler so that he and two companions could travel to Madrid to submit a protest to the authorities. In Madrid Leyel became

hopelessly bogged down in the Spanish bureaucracy until the arrival of a special envoy from the Danish king, Christian IV. Hannibal Sehested finally managed to arrange a treaty with the Spaniards, according to which the CHRISTIANSHAVN was to be released with all its stores and money. Leyel was to be given the necessary passports and be allowed to have his ship repaired in a Spanish shipyard. After many difficulties with the Spanish governor of Tenerife and a second voyage to Spain to get the ship repaired at Cadiz fresh supplies were procured and most of the ready money was restored. But it was March 1643 before the CHRISTIANSHAVN was able to continue her voyage from Tenerife, almost exactly three years after her first arrival.

Not, however, without a final drama. Leyel had been checking the ship's accounts kept by Peter Lützen when he found that Lützen had failed to enter some fairly considerable sums of money given him by the captain. Leyel had naturally been angry and had scolded him. That evening when Leyel was ashore visiting some English merchants Lützen came in and three times attempted to shoot him with a small pistol, which fortunately misfired twice, the third ball passing close to Leyel's head.

After an uneventful voyage round the Cape of Good Hope the CHRISTIANSHAVN finally arrived at Tranquebar on September 5th, where Leyel was confronted with a lot of new problems. No more ships were sent out until 1669, and Leyel was not able to leave India until 1648 again in dramatic circumstances. - But that is another story.

N.O. Kiil: Under sejl til Antipoderne

Ole Kiil, der som krigssejler gjorde tjeneste i den amerikanske handelsflåde, skrev i årbog 1993 om konvojsejlad. Da hans fortid også omfatter langfart med et af de sidste store sejlskibe, bringes her hans beretning om en rejse fra London, syd om Kap det Gode Håb til Seychellerne i det Indiske Ocean, og derfra til New Zealand. Herfra måtte han, efter et fald ned i skibets lastrum, gøre den lange rejse hjem som passager om bord på den engelske liner RANGITIKI.

En fornem angelsaksisk dame skal engang efter sigende have indprentet sin datter følgende tre læresætninger til trøst og opmuntring i svære tider - always remember my dear:

You are an English woman

You were born in wedlock

You are on dry land

Jeg skal ikke komme nærmere ind på de to første sætningers værdi, men vil nøjes med at fastslå, at der i min brogede tilværelse har været perioder, hvor jeg afgjort ville have foretrukket at være "on dry land".

Efter et år som dækselev i Nord- og Østersøfart med J. Lauritzens damper JOHANNE kom der i sommeren 1936 besked fra rederiet om, at der nu blev lejlighed til at komme ud på det rigtig dybe vand, for at aftjene den obligatoriske sejlskibstid om bord i en af de allersidste store langfartssejlere, en

finsk 3 mastet bark, der lå i London og losede en hvedelast fra Australien.

Programmet for de næste 12 måneders rundrejse lød således: Afrejse fra London i ballast, rundt om Kap Det Gode Håb til øgruppen Seychellerne i Det Indiske Ocean. Last derfra til New Zealand. Ballastrejse til Sydaustralien og videre derfra, rundt Kap Horn til Nordeuropa med ca. 64000 sække hvede, som efter sigende skulle kunne dække forbruget i et par dage hos Londons bagere og brødfabrikker.

Meddelelsen fra rederiet kom medens vi lå i Helsingfors, og planen var at ommønstring til det nye skib skulle foregå på Themsen, hvor vi skulle losse i Gravesend. Min jævnaldrende makker på JOHANNE, Ove Christensen, senere kaptajn i rederiet A.P. Møller, var blevet tildelt samme skæbne. Med vort habengut i køjesæk drog vi fra Gravesend op til London og fandt med noget besvær vort mål i Royal Victoria Dock - det var i sommeren 1936.

Ingen af os havde nogensinde set et stort sejlskib på nært hold, så det første møde blev ikke så lidt af en overraskelse. Indtrykket var både imponerende og skræmmende - et langstrakt sortmalet skrog med en vældig sidehøjde, galionsfigur og et mægtigt bovspyd forude. Med stor betænkelighed skelede vi til de tre master, der, med deres

WINTERHUDE til ankers, under klargøring til udrejse. Den ringe dybgang viser, at ballasten endnu ikke er indtaget. *The WINTERHUDE at anchor, being prepared for departure. Her light draught indicates that the water ballast tanks remain to be filled.*

virvar af stag og barduner, tov og taljer, ragede op i Rundetårns højde. Kunne vi nogensinde lære at finde rundt i et sådant system, og tilmed i storm og buldrende mørke? Hvad med et fald fra en af disse master? Den visse død, eller i bedste fald brækkede arme og ben? Mest lyst havde vi til at trække os diskret tilbage, men det duede heller ikke - terningen var kastet!

Fra min far, selv gammel Kap Horn sejler, havde jeg hørt en del om en gammeldags langfartskudes indretning og totale mangel på moderne bekvemmeligheder:

Intet fremdrivningsmaskineri - total afhængighed af vind og vejr ingen elektricitet ombord - ingen radioforbindelse med omverdenen - ingen mulighed for tilkaldelse af hjælp fra land eller andre skibe.

Hårdt slid - ensformig kost - vandrationering - ubekvem logi - ingen opvarmning - koldt og vådt - til andre tider stegende hede.

Tre larmende dampspil sendte slæng efter slæng af hvedesække ud over siden, da vi nærmede os, og en høj, tynd skorsten mellem de to forreste master udspyede kulsort røg. Hvad var dog det? Var der alligevel maskineri om bord? Ja, det var der faktisk. En kulfyret donkeykedel leverede damp til lossespil og ankerspil, men vi fandt senere ud af, at denne bekvemmelighed kun stod til rådighed ved land og den første dag i søen. Når skibet gik under sejl, foregik det tunge



halearbejde med dampens hjælp, derudover beroede alt på armkræfternes indsats i gangspil, fald og braser.

Om skibet fandt vi efterhånden ud af følgende: Bygget 1898 i Bremerhaven, grønmalet fuldrigger til rederiet Rickmers' Kinafart. Oprindelige navn MABEL RICKMERS, senere navneforandring til WINTERHUDE, en bydel i Hamburg. Efter 1. verdenskrig afleveret som skadeserstatning til Frankrig, og kort tid derefter solgt til Finland til brug i hvedefarten Australien-Nord-europa.

Skibets lasteevne var 3250 tons, brutto-tonnagen var 1980 tons, ret så anselig for et rent sejlskib. Til sammenligning kan nævnes vore egne skoleskibe: DANMARK og GEORG STAGE på henholdsvis 777 og 298 tons, og den tremastede skonnert FULTON på 100 ts.

Det vil nok forbavse mange at høre, at en stor langfartssejler kunne klare sig med en så lille besætning som kun 19 mand i alt, bestående af kaptajn, to styrmænd, sejlmaker, tømmermand, donkeymand, hovmester, kok samt de menige dæksfolk. På det langstrakte trædæk, der virkede som en fodboldbane, kun brudt fra for til agter af et enkelt dækshus og tre mindre luger, kom vi da heller ikke til at gå i vejen for hinanden, når skibets arbejde, ved dag og ved nat, skulle udføres.

Vindkraft, som atter er kommet på mode i vore dage, har fascineret mig fra min tidligste barndom, hvor jeg var på sommerbesøg hos familie i Vendsyssel. Hver gård havde dengang sin egen vindmølle, der passede fint ind i landskabet. For de bombastiske nutidsmøller er jeg knap så begejstret.

Vindkraften, der blæser over havene, har i århundreder været til såvel fredelige som ufredelige formål. Sejlskibe blev anvendt til sørøveri, slavetransport, krigeriske erobringstogter og andet slemt. På vort nye skib forventede vi vindkraften anvendt på fredelig vis, men særlig fredeligt virkede det dog ikke, når de svensktalende ålændinge, kaptajnen og hans to styrmænd var i krigshumør - så talte de med store bogstaver, for at sige det på en pæn måde.

Forude under bakken var der to lukafer med seks køjer og et spisebord i hvert til styr-

bord og bagbord vagter, og her blev vi installeret. Ålændinge og fastlandsfinner dannede flertallet, hertil kom to angelsaksere og tre danske.

Et af vore første jobs om bord blev fejning i lastrummene, hvor Cockney-havnearbejderne var i færd med at fjerne de sidste lag sække af Australiens gyldne hvede. En kornførende langfartssejler er et rent eldorado for rotter, som det aldrig lykkes at udrydde. På de månedlange rejser lever og formerer de sig uforstyrret i skibets dyb, under de bedst tænkelige ernæringsforhold. Med næsten tomt lastrum var freden nu forbi for denne gang. Rotterne myldrede mellem benene på os, men med tilsnørede bukseben havde vi sikret os mod at få en forvildet rotte op, hvor den ikke hørte hjemme.

Vi vænnede os efterhånden til at betragte disse ubehagelige dyr som skibets naturlige tilbehør. Der herskede et rimeligt modus vivendi - vi tolererede rotterne så længe de holdt sig fra vore lukafer - hvis ikke gik vi til modangreb med krig på kniven og hjælp fra vor angorakat, der ikke frygtede nogen rotte, uanset dens størrelse. Jeg vågnede en nat ved at en rotte løb op ad min krop. Et arrigt spark ramte desværre ikke rotten men køjesidens massive træværk, med en blå storetåsnegl til følge.

Skibet blev, inden den forestående lange rejse, gjort søklar ved ombordtagning af diverse fornødenheder. Her spillede provianteringen en vigtig rolle. Hvorledes kunne man klare sig i tropevarme uden selv den ringeste form for køleteknik? Svaret måtte være saltmad og konserver. Til hverdag og fest. Om bord blev bragt mange tønder med nedsaltet okse- og svinekød, klipfisk og spe-

gesild. Kasser med fersk konservekød og tørrede frugter, sække med ris, ærter og bønner samt mel til brødbagning. Fire levende grise kom på plads i grisehuset på fordækket. Tidlig morgen-udmugning og fodring blev på skift udført af de yngste om bord, så også på dette område har jeg en alsidig uddannelse bag mig, men det berettiger dog ikke til opnåelse af landbrugets grønne kort. Jeg har ikke søgt om dispensation.

Det ramsalte oksekød, som var en nødvendighed, men ikke en yndlingsspise, blev i engelske sejlskibe kaldt "salt horse". Udvandingen skete i havvand i et såkaldt rationsfad - på engelsk "the harness cask" - med andre ord seletøjstønden. Rygtet ville vide, at nedslagtning, partering og nedsaltning af gamle udslidte krikker foregik så skødesløst, at stumper af seletøjet kunne ryge med i købet og senere dukke frem fra tøndens bund. Et engelsk smædedigt herom taler sit tydelige sprog:

Old horse-old horse-what brought you here?
From Sacarap' to Portland pier
I carted stone for many a year.
I labored long and well, alack,
'till I fell down and broke my back.
They picked me up with sore abuse
And salted me down for sailors' use.
The sailors they do me despise,
They pick me up and damn my eyes,
They eat my flesh and gnaw my bones
And throw the rest to Davy Jones.

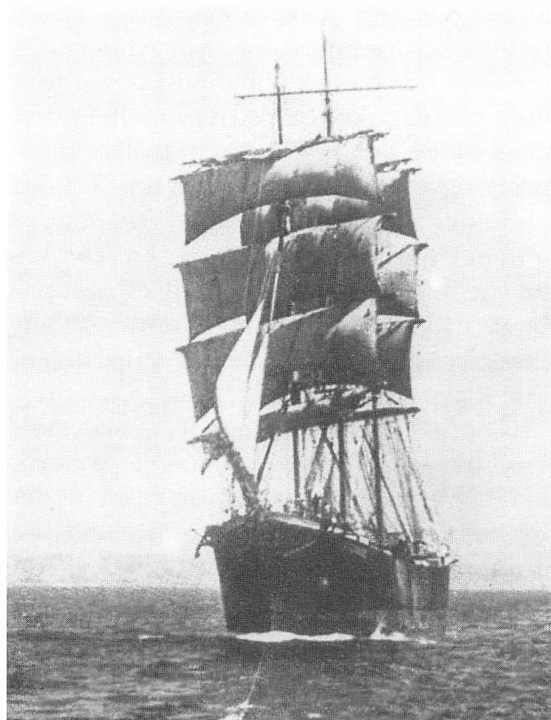
Heller ikke ålændingene eller de øvrige svenskfinner brød sig om det salte kød, som de kaldte buffelkött.

Vi begyndte nu at skele efter den altafgørende vindretning. Ville den arte sig så gunstig, at vi kunne nå ud i Atlanten gennem den Engelske Kanal, eller blev vi tvunget til den længere vej op gennem Nordsoen og ud nord om Skotland? En dag gled vi så ned ad Themsens gelejdet af to bugserbåde, uvidende om hvad Gustaf Holm, vor skipper med bowlerhat, i daglig tale kaldt gubben, havde besluttet sig for. Desværre blev det Kanalen. Ved Dungeness, efter mørkets frembrud, blev vi sluppet løs og gik under sejl, en tung og slidsom proces, helt ukendt for os nybegyndere, der med hjertet i halsen blev beordret til vejrs for at kaste de brede råsejl los og overhale gårdingerne. Piskende regnbyger satte ind sammen med stormende kuling stik imod, så den kommende uge blev et sandt mareridt for alle, og først og fremmest for nybegynderne. I den fløjtende og hylende modvind måtte vi møjsommeligt krydse os frem mellem den engelske og den franske kyst, hvilket medførte stagvendinger i det uendelige. Vendes skulle der ved hvert vagtskifte, og i snævre områder desuden midt på vagten. Det betød alle mand på dæk hver gang efter et par timers urolig søvn, hvor man, under skibets stærke krængning, nærmest stod op i køjen, tilmed dyngvåd af regn.

Efter få dage var nybegynderne nærmest sanseløse af træthed og mangel på søvn, men her hjalp ingen kære mor. Hvad var det dog for en galej, vi havde vovet os ud på? Hvem der dog bare var blevet hjemme "on dry land".

Når man under kryds mod vinden er ved at komme for tæt på land, må skibet vende, og det kan ske på to måder; stagvending el-

ler kovending (i fagsproget kaldt at halse). Ved en stagvending bringes skibet til at vende mod vinden, hvorved det nok mister fart og driver noget af, men ret så hurtigt går det atter over stævn, på den modsatte bov, uden større distancetab. Ved en kovending lader man skibet falde af for vinden, som man derved undgår at få ind forfra, men under denne manøvre gennemsejles en større bue, der driver skibet tilbage i den uønskede retning. Følgelig foretrækkes en stagvending, omend den i kuling er hård ved materiel og mandskab. Noget andet er, at de fleste store sejlskibe slet ikke formåede at stagvende, men for WINTERHUDE og dets søstre, var der ingen problemer. De havde



desuden den fordel at være udrustet med hånddrevne brasspil, hvis sindrige tromler og wiresystem lettede arbejdet ved samtidigt at hale ind i den ene side og slække i den anden.

De utallige stagvendinger, vi kom til at opleve i den Engelske Kanal, foregik efter følgende opskrift, når de skete midt på vagten, ved dag eller nat: Døren til frivagtens lukaf blev revet op, og en stemme brølede: "Tre vissel"! Alle lynhurtigt ud af køjerne og på med et par bukser. Næsten samtidigt lød der agterfra tre manende, langtrukne fløjt; ordren til frivagten om øjeblikkeligt at tørne til, for sammen med vagten at give storsejlet op som forberedelse til vendingen. For at bringe det stive, våde og tunge storsejl op under råen, måtte der i takt og med alle kræfter hales skiftevis i gårdinger og givtove, under 1. styrmands højrøstede kommando, der ikke var til at misforstå. At skulle holde ballancen på et regnglat, skrånende og duvende trædæk gjorde ikke sliddet lettere.

Med sejlmager, tømrer og donkeymand løb 1. styrmand nu forefter for at være klar til håndtering af fok og forstagssejlene, og 2. styrmand agterud med resten af flokken til halvdækket, hvor kaptajnen ("gubben") stod klar til at lede selve vendingen.

Efter ordre har rorgængerer styret ned for fulde sejl, for at give skibet bedre fart, og

Der sættes sejl ved rejsens påbegyndelse. Skibet kan nu klare sig selv, og slæbewiren til den foran liggende bugserbåd kan kastes los. *Getting under sail outward bound. The vessel will soon be on her own, casting off the towing wire from the tug lying ahead.*

råbet fra agter til for lyder nu: "Klar til at vende", efterfulgt af "gubbens" høje råb: "I læ"! Roret lægges ned. Forude slækkes fokkeskøde og forsejlsskøder af, og agterude hales mesanen midtskibs for at lette vendingen, der nu tager fart. Så kommer chokket for nybegynderne: I samme øjeblik råsejlernes luv sider går i vindøjet bryder en ufattelig larm løs. I et tordnende bulder pisker og slider de mange hundrede kvadratmeter svært hampedug i sejlernes skøder, hvis kæder hamrer og tærsker på de drønende stålræer. På bakken er folkene i livsfare. Også forsejlsskøderne pisker vildt, og deres tunge blokke flyver i luften og truer med at knuse hovedet på enhver, der ikke tager sig i agt.

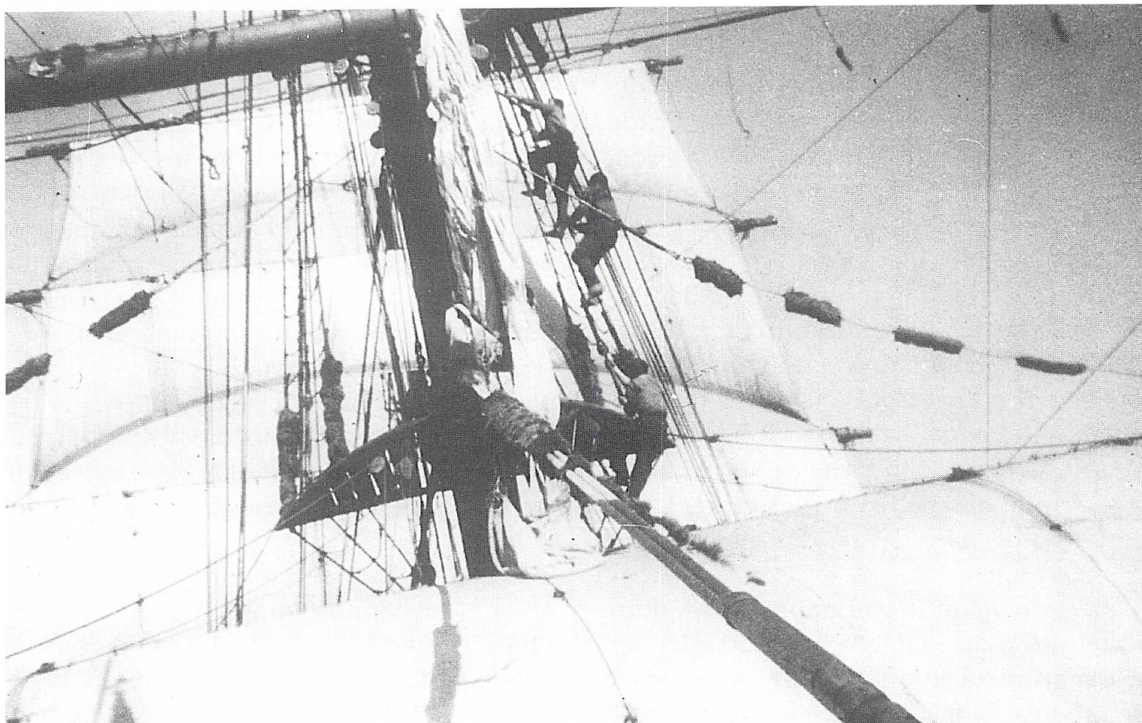
Masterne er under et enormt pres, kun støttet af for- og mellemstagene. Ramler det hele mon ned i hovedet på os? Når vinden kommer ret forind på de nu bakkede sejl lyder det: "Agterhal"! Bremsen på stormastens brasespil løsnes, og i rasende fart svinger ræerne rundt, med wirer og tove fløj-tende gennem deres blokke. Næste ordre lyder: "Forhal", og alle løber til fokkemastens brasspil. Her kommer de bakkede råsejl dog ikke rundt af sig selv, men må hives rundt med spillet. Det værste er nu overstået, men tilbage er at sætte storsejlet igen, og at bringe mellemstagejl og mesangaffeltopsejl over på den rette side. De mange tove, der har været i brug, flyder overalt, og de klares op, for at være på plads til næste vending. Forinden er frivagten dog sendt af vejen for at få lidt søvn inden næste vagtskifte. Vagten klarer selv et justerende hal på braserne til under- og merseræer, som har været slækket lidt af under vendingen. Med øgende

fart skyder skibet nu frem mod Kanalens anden kyst.

Nok om det - lysere dage lå forude. Ved Lands End havde kulingen raset ud og blev afløst af en blidere, gunstig vind, der gav os mulighed for at sætte sydvestlig kurs mod ækvator. En velsignet kontrast - Med agterlig vind herskede der nu en velgørende stilhed om bord, intet larmende maskineri, kun en sagte brusen fra stævnen og en svag røg fra kabysskorstenen. Livet begyndte sin daglige gang, vagt om vagt, med styring og udkik, rengøring, bakstørn, sejlsyning, tømrerarbejde og smedearbejde i de respektive værksteder. Skibet var i søen en selvhjulpen enhed.

Et særligt kapitel om bord i en langfartssejler er ferskvandsbeholdningen. Vi forlod London med 50 kubikmeter drikkevand i skibets tanke og ca. 5 m³ vaskevand i en dæks-tank forude. Da rejsens varighed afhang af vinden og vejrguderne, var drikkevandet rationeret og pumpen spærret med en hængelås. Hver morgen blev der, under den vagthavende styrmands opsyn, oppumpet fire pøse ferskvand til kabyssen, og en pøsfuld til hvert 6-mands lukaf. Vaskevandet måtte vi selv administrere, men også her skulle der udvises sparsommelighed for at undgå, at tanken løb tør. Beholdningen blev, når muligt, suppleret med regnvand, som - især nær ækvator - kunne samles i store mængder ved afløbet fra halvdækket, der i forvejen var skrubbet omhyggelig rent.

Meget kunne berettes om den meget enkle hverdag i søen, hvor det eneste energiforbrug var kullene, der brændte i kabyssen under kokkens gryder og lampeolien til lanterneerne og den indendørs belysning. Da



der ingen radio fandtes på skibet, var vi totalt afskåret fra forbindelse med omverdenen og dermed helt uvidende om, hvad der foregik på landjorden. Ingen lægehjælp kunne tilkaldes, og gik det galt, havde vi kun gubben og hans medicinkiste at sætte vor lid til. Nybegynderne var altid, i de første måneder plaget af bylder fremkaldt af den salte uvante og vitaminsparsomme kost. Ingen blødsødenhed. Da jeg engang bevægede mig lidt ubehjælpsomt på grund af en smertende byld på den ene arm, fik jeg til trøst af 2. styrmand en hånlig bemærkning om, at jeg så ud som en vingskjuten kråka.

Bekendtskabet med nordost-passaten, som vi fangede nogle hundrede sømil syd

Skibet befinder sig i en let passatbrise under sydligere himmelstrøg. Gamle, solblegede skånesejl afløser her de kostbare, svære stormsejl, der ikke må skørnes af sollyset. *Under southern skies with light winds the old sunbleached trade-wind sails are bent. For a time they replace the valuable storm sails, stowed away to be protected from the decaying effect of the tropical sunlight.*

for Kanalen, blev en behagelig oplevelse. Her havde vi kronede dage i solfyldte dagtimer og stjerneklare nætter, drevet frem med god fart af en brise så konstant, at man sjældent behøvede at røre et tov. De svære, nye stormsejl, som ikke måtte mørnes af sollyset, var udskiftet med gamle, lappede passatsejl, som dog var stærke nok under disse mindre krævende forhold. Vi oplevede det

traditionelle besvær med at komme igennem stillebæltet, som i ækvatorområdet skil- ler de nordlige og sydlige passatvinde fra hinanden. Det var igen noget af en prøvelse, hvor skibet kunne ligge dødt på samme sted i komplet vindstille omgivet af kulsorte regnskyer, torden og knitrende lyn og ikke sjældent truende skypumper. Intetsteds kan det regne som der, men det satte gang i tøjkaskeriet og vor tank forude blev fyldt til randen. Vinden, når den var der, var meget ustadig, og den kunne komme fra alle mulige retninger, skifte hurtigt og atter forsvinde. Ustandseligt måtte der brases og

trimmes sejl, og den sparsomme gevinst pr. døgn kunne være nogle få eller slet ingen sømil.

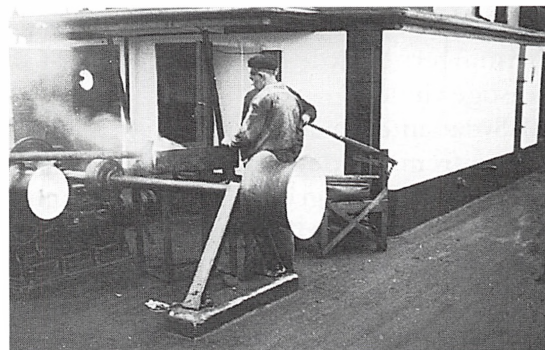
Selve ækvator nåede vi omsider, og efter gammel skik blev der holdt linjedåb for grønskollingerne, der ikke før havde været over strengen. Det foregik med spøg og skæmt, indsmøring med ildelugtende salver og behandling med ligeså ildesmagende mixturer, og endelig en dukkert i et til for målet oprigget badekar. Dagen var en fridag med søndagsforplejning, og gubben spenderede en flaske rom til deling forude.

Syd for ækvator havde vi igen passatvin-

Frivagten slapper af udendørs, med kok og steward på besøg. Mønjepletning på lufrøret viser, at rustbekæmpelse og malearbejde foregår. *The watch below (off duty) relaxes outdoors with the steward and cook as visitors. Red lead on the ventilator shows that rust scraping and painting is in progress.*



Matros og donkeymand bag lossespil varmer jern til udsmedning ved brug af feltesse og en ombord fremstillet blæsebælg. *Sailor and donkeyman at the cargo winch heating iron with a home made forage and bellows.*





den, der her kommer fra S.O., og det gik atter friskt sydover ad den valgte sejlroute, der tangerede den brasilianske kyst. I virkeligheden gennemsejlede vi en stor omvej, tegnende en bred bue, hvor man iflg. sejl-anvisningerne havde de bedste chancer for gunstige vinde.

I Sydatlanten måtte vi atter have stormsejlene frem, og det var nu for en tid slut med den behagelige varme - også folkene ombord måtte klædes om. Hernede i vestenvindsområdet begyndte de kæmpestore albatrosser at vise sig, kæmpemågerne med to meters vingefang, som i timevis kunne



Vi overraskes i Sydatlanten af en uventet storm, inden passatsejlene atter er bragt af vejen. Et efter et sprænges de med drøn som fra kanonskud. Kun de lette sejl nåede vi at redde. *In the South Atlantic unexpected strong winds ripped the trade-wind sails to pieces before they could be stowed away again. Only the light sails were saved.*

følge os svævende uden en eneste synlig vingebævelse. En gammel overtro vil vide, at det er druknede søfolks genfærd. For hver albatros var der i hundredevis af de små fornøjelige kapduer. Navnet er vildledende, for det er ikke en due, men en søfugl, der klovner tæt omkring skibet, og som det var

ret så morsomt at betragte, når man havde rortørn ved det mandshøje rat agterude.

Med kurs nu østover mod Kap Det Gode Håb kunne vi nu drage fuld nytte af de kraftige vestenvinde, som hernede blæser året rundt.

Her på den sydlige halvkugle dæmpes de ikke af landstrækninger, så her dannes de højeste bølger i verden. I storm passerede vi den forblæste ø Tristan da Cunha, første gang vi så land efter to måneder i søen.

Sejladsen under disse forhold virkede som en nervepirrende rutschetur i et vildt bjerglandskab. Bølge efter bølge rejste sig agterude i faretruende højde, indhentede os og så ud til at ville knuse os under sin enorme vægt. Dog, som i sidste sekund rejste agterskibet sig og lod de enorme vandmasser forsvinde forefter i et skummende brus med skibet rutschende ned i den efterfølgende bølgedal, der forekom at være uden bund. Nøjagtigt skulle der styres, og det krævede under slige forhold to mand til rors. Mange sejlere er forlist med mand og mus, når de i en agterlig storm er kærtret ved at blive kastet tværs i søen.

Land så vi ikke, da vi rundede Kap det Gode Håb, Afrikas sydligste forbjerg, men vi kunne nu styre nordover mod mildere himmelstrøg og igen skifte sejl. Nordøst for Madagascars nåede vi, efter 83 døgn i søen, rejsens første mål, øgruppen Seychellerne.

Seychellerne, der er en charmerende tropisk øgruppe, blev i 1768 koloniseret af franskmændene, men allerede i 1790 kom øerne under engelsk regime. Ligesom i visse dele af Canada tales der fremdeles fransk på øerne, og de gamle indflydelsesrige familier blev kaldt "les grands blancs". Efter si-

gende skulle de være efterkommere af adelsfamilier, som det lykkedes at flygte fra hjemlandet inden revolutionens guillotine nåede at gøre dem et hoved kortere. Bestyreren på den lille ø, Astove, hvor vi kom til at laste, hed intet mindre end M. de la Fontaine. Om han var en efterkommer af fablernes de la Fontaine blev jeg ikke klar over.

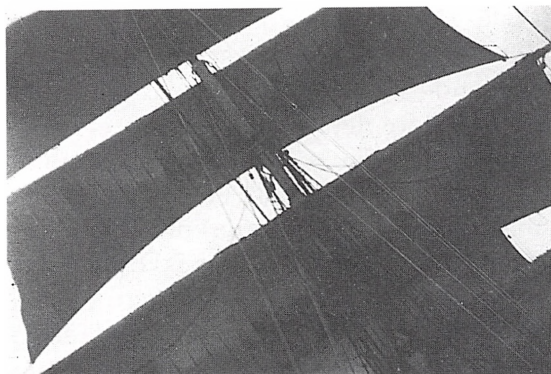
Astove, hvor vi kom til at ligge en hel måned, er en lille tropisk koralø, omkranset af en snehvid strandbred. Viftende palmer spejlede sig i det blå hav og i lagunens spejlblanke vand. I vindsiden brød bølgeslagene skummende over revet.

Et stykke fra land blev vi mødt af hvide og sorte mennesker i en motorbåd, og "gubben" fik anvist en udlagt fortøjningsbøje, hvor vi skulle ligge på åben kyst. Vanddybden var her for stor til, at skibets ankre kunne nå bunden.

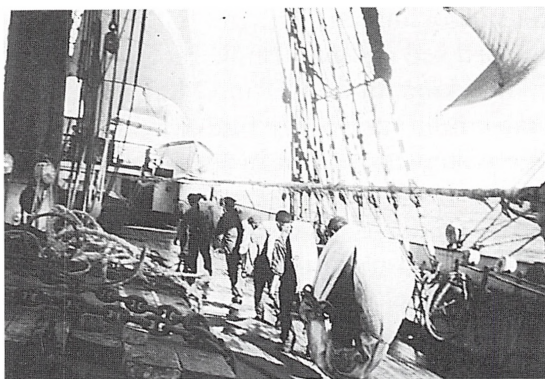
En modtagelseskomite bragte os en stor kurvfuld af flotte nyfangede havfisk, skinnende som det pure guld. Også en portion fersk kød blev afleveret hos kokken. Fersk kød havde vi ikke smagt siden Sydatlantens, hvor den sidste gris måtte lade livet, efterfulgt af det uundgåelige stormvejr, på engelsk kaldet "the pig's gale".

Store feinschmeckere var vi ikke, så da Astove-kødet kom på bordet, faldt der en syrlig bemærkning om, at det nok var sejt gedekød, hvad ellers kunne man have på dette afsides sted? Sejt var kødet ikke, og vi erfarede snart, at det var ægte havskildpaddekød tilmed ad libitum. Astove var en af øerne, hvor havskildpadderne går på land og lægger deres æg, og det var netop højsæson, medens vi var der.

På Astove var sorte sæsonarbejdere igang

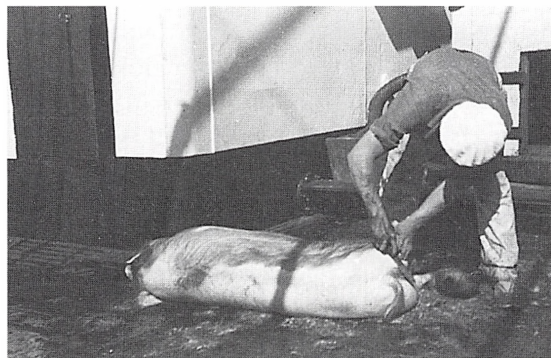


Med stormen agterind gøres der god fart under nye stærke sejle, dog i kraftig slingerage. *Rolling heavily with strong winds aft the ship speeds along under new sturdy sails.*



Et udskiftet sejl under transport til sejlkøjen agterude. *A changed square sail being carried aft to be stowed in the sail locker.*

med at bryde lasten, som vi skulle bringe til New Zealand. Der var tale om en brunlig, jordagtig substans, der støvede ganske forfærdeligt, når det i løs vægt blev styrtet ned i lastrummene. En værdifuld fosfatgødningstype var det, og forekomsten havde længe været en gåde for videnskaben. Efterhånden fandt man frem til, som eneste sandsynlige teori, at det måtte være efterlandskaberne fra myriader af søfugle som,



helt tilbage i istiden, havde levet og klattet her, på samme vis som senere fugleskarer ved Sydamerikas vestkyst. Til held for os var den skarpe lugt forlængst dampet bort i de mellemliggende årtusinder.

For skibets besætning gik dagene her under land med det sædvanlige vedligeholdelsesarbejde, fortrinsvis den trivielle rustbankning; og den knap så trivielle udenbordsmaling. Her kunne man da se, at det pyntede på skuden.

I land var det småt med adspredelserne, ingen biograf, intet værtshus og ingen butikker. For arbejdernes fornødenheder sørgede gødningskompagniet. Man kunne promenerer under palmerne og delikatere sig med kokosnødderne og bade i det glas-

Julegrisen er nedlagt af tømmermanden, og her under forberedende behandling af stewarden. *The Christmas pig expired at the hands of the carpenter and is now undergoing treatment by the steward.*

klare, friske havvand. Hajer var der, men tæt ved land skulle der ikke være nogen fare. En stor oplevelse var det at glide med båd over koralrevene og betragte uendelige mængder af besynderlige fisk og planter i alle tænkelige og utænkelige farver.

Af og til blev vi inviteret til aftenbesøg hos M. de la Fontaine og hans stab. Vi sad udendørs i det vidunderlige vejr, og blev beærtet med et ikke særligt velsmagende hjemmebryg.

Fra Astove skulle vi ikke gå direkte til New Zealand, men først lægge vejen op forbi Seychellernes hovedø, Mahe, hvor udklareringen skulle foregå. Endvidere skulle vi til Mahe bringe Astoves sæsonarbejdere, 100 i alt, som nu skulle hjem til deres familier. På afrejsedagen kom de om bord med deres pik og pak og indrettede sig hvor muligt på dækket eller ovenpå lasten.

Til livets ophold medbragte de tørret fisk, nogle sække ris, og en kæmpestor, trebenet kannibalgryde, der blev anbragt på et tykt lag strandsand, der skulle forhindre, at bållets gløder skulle brænde hul i skibets trædæk. Der blev trængsel om bord, men de lasede sorte mænd var flinke til at give en hånd med, da vi satte sejl og senere, hver gang der skulle brases. Der fandtes ingen fagmæssige skel.

Distancen fra Astove til Mahe var kun nogle få hundrede sømil, som burde kunne tilbagelægges på et par dage, men vinden ville det anderledes. Oftest svag, når den var med os, friskere når den var imod, og iblandt svigtede den os helt i kvælende varme under en brændende tropesol, der gjorde ophold indendørs i vort lukaf til en umulighed. Trædækket over vore hoveder hjalp

lidt, men skibssidens uisolerede stålplader virkede, som var de rødglødende.

Rejsen kom til at vare 17 døgn, og hos vore passagerer blev det smalhans. De prøvede at klare sig så godt de kunne, men måtte til sidst låne af skibets sparsomme proviant og drikkevand. En dag fangede de et kæmpe stort uhyre af en haj, og den dag lød menuen på spidstegt hajkød. Jeg smagte en stump, men var ikke imponeret. Helt tabt humøret havde de medrejsende dog ikke. Om aftenen underholdt de sig selv og os, stående i en stor rundkreds syngende deres vemodige sange akkompagneret af rytmiske håndklap. Sproget var en mærkelig fransk dialekt, svarende omtrent til pidgin English. Lidt fransk havde jeg lært i skolen, så jeg anstrengte mig for at fange lidt af teksten, især til den oftest benyttede, der lød omtrent således: "Ønomæmor, ønomæmor, ønomæmor" - gentaget i det uendelige, monotont til lette dansetrin. Omsider faldt tiøren, hvad de sang var: Un homme est mort - ret så makaber - på dansk: En mand er død. Jeg har siden læst mig til, at der faktisk var tale om gravernes dans, indført i Frankrig af syriske kristne på frankernes tid i middelalderen - (danse macabre, iflg. Gylendals Nu-dansk Ordbog).

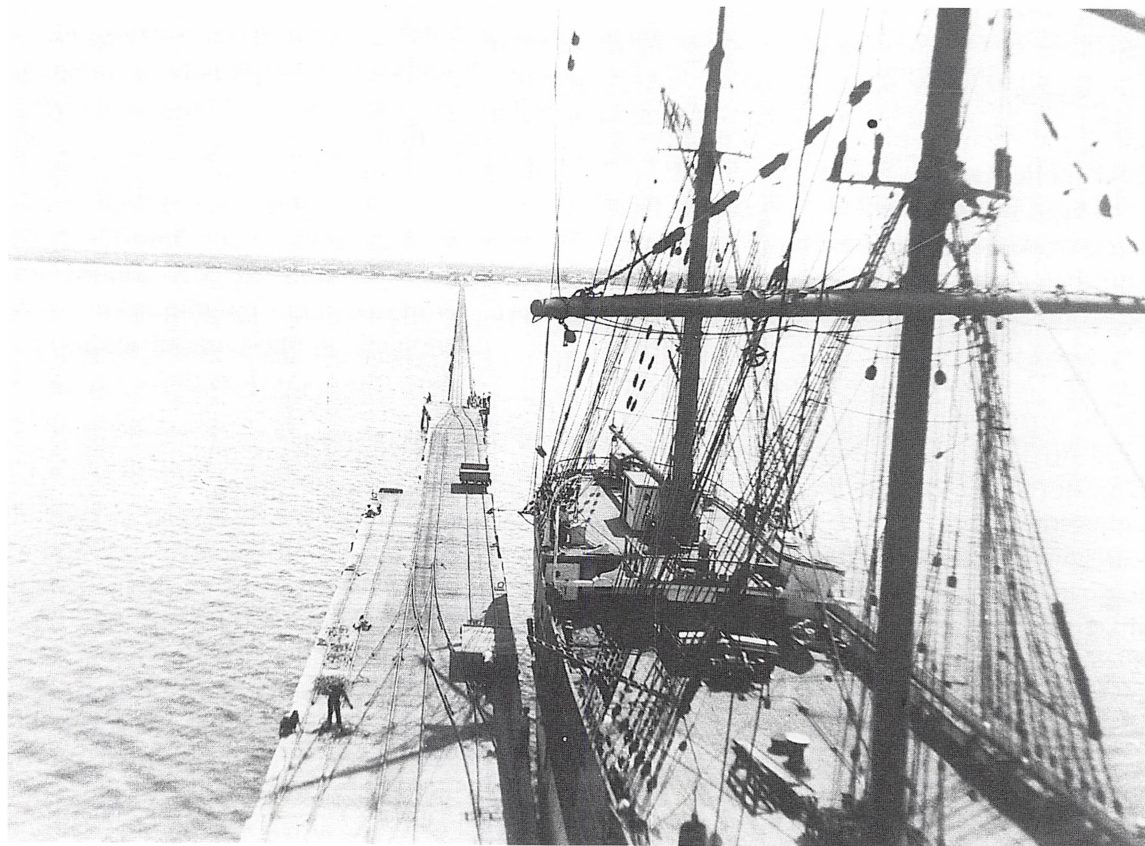
Langt om længe kunne vi kaste anker ved øgruppens hovedstad, Victoria, på Mahe, der er en vidunderlig smuk klippeø, med en grøn og frodig vegetation i dalene og på bjergskråningerne. Her var den længe ventede lejlighed for vitaminhungrende sømænd til at sætte tænderne i friske, saftige grøntsager, citrusfrugter, bananer, mangos, ananas og flere af de andre frugter, som bonden dengang aldrig så. I de tider var der

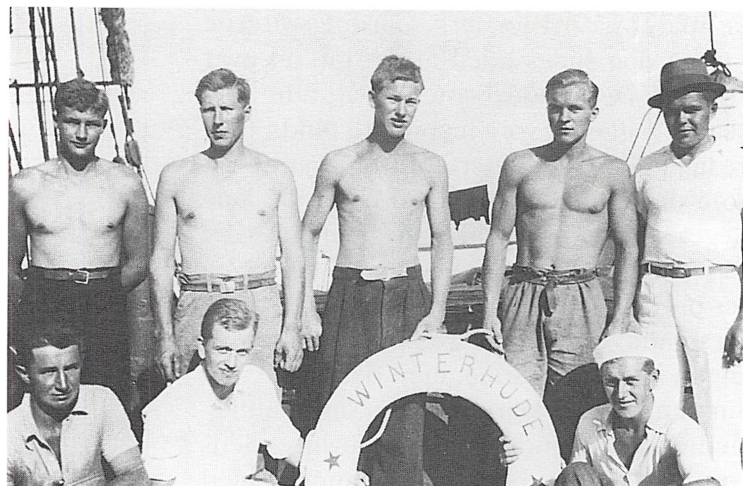
ingen Tjæreborg, Spies eller andre, der kunne sende danskerne på billige ferierejser, så for menigmand, der ville se den store verden, var der kun udvandring eller søfart. I dag er alt nemmere, de eksotiske frugter kan hentes i Irma, og med dem kan man placere sig foran fjernsynsskærmen og ubesværet opleve hele herligheden.

I Victoria skortede det ikke på adspredelsesmuligheder, hverken de gode eller de dårlige, men ret så beskedne hyreudbetalinger lagde en dæmper på gemytterne.

Penge tilovers blev der dog af og til, til at lade sig befordre omkring med en af de meget anvendte rickshaws, en let tohjulet kærre, trukket af en sort mand, der gerne ville tjene en skilling, uanset at der skulle slides hårdt, når det gik opad i de stejle ga-

WINTERHUDE ved pieren i Port Germein efter ankomst til Sydastralien, klargjort til at indtage en hvedelast. *The WINTERHUDE at the Port Germein pier in South Australia has been made ready for the loading of a cargo of wheat.*





Ungdommelige besætningsmedlemmer fotograferet i Port Germein. Forfatteren ses til venstre for redningskransen. Bendix Christiansen til højre. Han har taget flere af billederne vist i denne artikel.

Photograph taken in Australia of youthful (and useful) crew members. The author is to the left of the life buoy, and his chum Bendix Christiansen on the right, who deserves credit for having taken several of the pictures shown in the article.

der. Smukt og malerisk var der i byen med et væld af blomstrende buske mellem huse og i parkerne. Helt vidunderligt lå hospitalet, hvor jeg besøgte min makker fra JOHANNE. Han var blevet indlagt og opereret for blindtarmsbetændelse, og han kunne nok takke sin gud og skaber for, at denne skavank ikke var kommet, mens vi lå mange tusinde mile til søs.

Skibets ferskvandstanke blev fyldt op, en del nødvendig proviant kom om bord, og vi fik betalt enhver sit med den sidste rupee, som - ligesom i Indien - var den på stedet gældende møntenhed.

Skibet var sejlklart, og da vinden blev gunstig kunne vi lette anker og sætte kursen sydover, tilbage mod vestenvindsbæltet, som nu skulle bringe os de mange mile østpå til New Zealand. Til den forestående sejlads på de stormfulde breddegrader blev der truffet de nødvendige forberedelser. Lugernes dæksler og presenninger blev dækket med et lag svære planker fastholdt af ligeså svære

jernkæder. Livliner blev spændt ud fra for til agter for at forhindre, at en enkelt mand, eller i værste fald hele vagten, blev skyllet overbord i de vandmasser, vi uvægerligt ville komme til at stifte bekendtskab med på det åbne hoveddæk. Passatsejlene blev stuvet bort, og de nyeste og stærkeste stormsejl blev slået under. Også vore egne hårdtvejrs munderinger, olietøj, kavajer og stortrøjer blev fundet frem igen.

Med skibet uden last om bord - på udrejsten fra London - havde dækket ligget højt hævet, sikkert og tørt, men nu forholdt det sig ganske anderledes. Nedlastet til maksimal dybgang forblev der kun en beskedent afstand fra vandlinjen til dækket, det såkaldte fribord. I hårdt vejr betød det, at "Rasmus" ville blive vor tro ledsager. ("Rasmus" var søfolks synonym for søen, når den viste tænder - på engelsk: Davy Jones, stammen fra gammel overtro om at på søen skulle visse begreber ikke nævnes ved deres virkelige navn. Ellers ville der komme ulykke over fartøj og folk. Den samme overtro var også kendt herhjemme, f.eks. på Hirtshals kanten, hvor min farfar i sin tid drev deltid kystfiskeri).

Vestenvindsbæltet nåede vi, og østover kom det til at gå i skummende trav, og i galop når vinden meget ofte nåede langvarig

stormstyrke. Når der skulle mindskes sejl eller brases, måtte vi arbejde på dækket med fare for liv og lemmer. Vedvarende bordfyldtes dækket mellem styrbords og bagbords mandshøje skanseklædning. Under rulningerne slyngedes enorme vandmasser dundrende og brusende fra side til side, mens læseportene larmede og spyede søvandet fra sig i kaskader.

Under sådanne forhold er mange søfolk, til tider en hel vagt, blevet skyllet overbord. Haledede man i et tov, var det bare om at bide sig fast, når vi blev revet omkuld i den iskolde malstrøm, og en flok i den situation kunne minde om et lignende antal fisk på en line fastholdt af en kæmpes hånd.

Var man på vej for- eller agterover gjaldt det om lynhurtigt at springe op på en af de højtsiddende livliner og der, hængende på maven, afvente øjeblikket, hvor man nogenlunde sikkert kunne komme videre. Det daglige friluftsbad manglede ikke, ja det blev uvægerligt til adskillige, og i løbet af kort tid havde ingen ombord en tør trevl på kroppen, og råkoldt var det. Ingen opvarming i lukaferne, hvor alt drev af væde. At klæde sig af på frivagten tjente intet formål, for også køjetøj, madras og tæpper, var gennemblødt og klamt. Det var en miserabel tilværelse, så længe det stod på, men vi peb ikke. Vi havde på forhånd vidst, at dette ikke var et liv for tøsedrenge, og havde søfolk før os gennem århundreder kunnet tage det, kunne vi vel også, men stående våd og stivfrossen på udkik kunne man meget ofte drømme sig tilbage til en lun stue, et varmt bad og rent, tørt tøj.

Skibets stående og løbende rigning blev altid forsvarligt vedligeholdt, og der blev ik-

ke sparet på nyt tovværk. Gårdingswirerne kunne dog slides uden at det gik ud over styrken. Det betød bristede ståltråde, hvis skarpe pigge rev vore hænder til blods. I flere uger gik vi med smertende og sviende sår, som det evindelige saltvand ikke ville lade læge. Med den personlige hygiejne blev det så som så - ingen mulighed for barbering eller opfriskning af ansigtet med bare en sjat ferskvand. Mærkværdigvis blev ingen syge, ingen hoste eller snue, men det havde nok sin naturlige forklaring; ingen smitemuligheder som på land, hvor man i myldretidens tog og busser befordres sammen med hostende og nysende folk, der burde være blevet hjemme.

Den barske oplevelse i de såkaldte brave, eller brølende vestenvinde varede fem uger. Vi passerede syd om Australien og Tasmanien, og havde det sidste hårde opgør med elementerne på havet mellem Australien og New Zealand. Vi gik nord om New Zealands nordø, og her kom omsider det fine vejr, der atter forvandlede tilværelsen til det langt bedre. Ren og tør var atter krop, gangtøj og køjetøj, og vandpjaskeriet på dækket var definitivt forbi for denne gang. Med nordøens bjergkæde om styrbord stævnede vi i en mild brise sydover mod landets næststørste by Auckland. Vi var nået til Antipoderne, lidt klogere og lidt mere hærdede, end da vi steg om bord i London. Vore to engelske styrmandselever fik ved ankomsten et veritabelt chock. I tiden, hvor vi havde været afskåret fra den omgivende verdens nyhedsformidling, havde Imperiet fået en ny konge efter at Edvard den VIII var abdiceret. Hele hurlumhejet derhjemme med Mrs. Simpson forekom uvirkeligt og

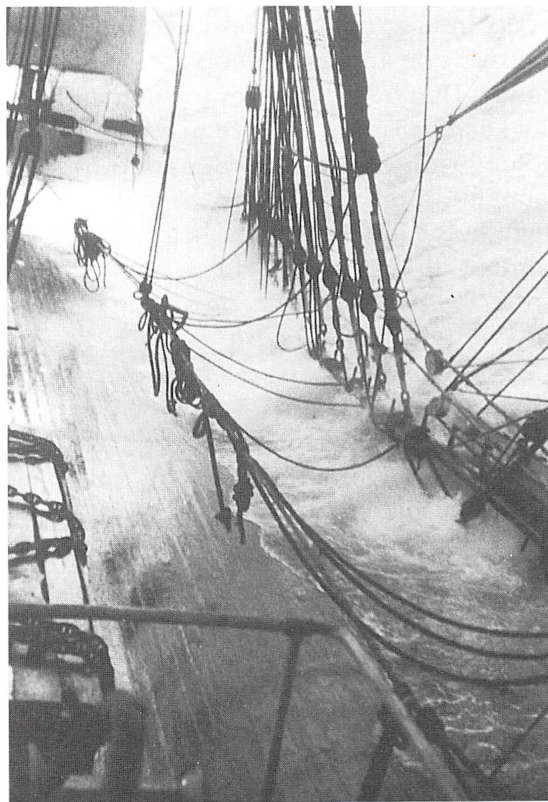
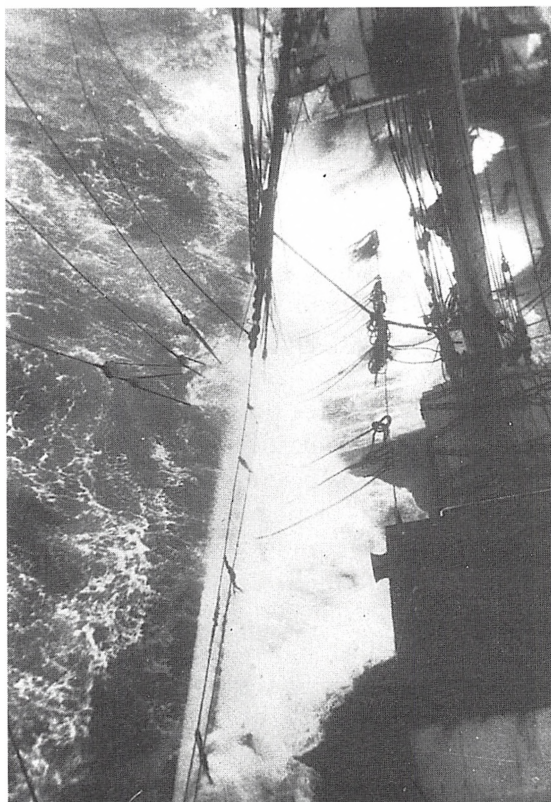
uforståeligt. Nyheden sprang som en bombe.

I Auckland, i et dejligt land med en venlig befolkning, var vi atter tilbage i civilisationen på en behagelig måde. Her var alt hvad man kunne ønske sig, breve med nyheder hjemmefra, aviser, biografer, prismæssigt overkommelige spisesteder, velassorterede forretninger, udflugtsmuligheder i og omkring byen, hvor udslukte vulkaner og

høje bjergformationer skabte et imponerende sceneri. En derboende dansker, ungkarl og tidligere gendarm fra De vestindiske Øer, hentede to af mine skibskammerater og mig til et fornøjeligt weekend ophold på en lille farm, hvor vi for første gang prøvede at plukke appelsiner og citroner fra træerne. Vi følte os godt modtaget på New Zealand - en halv jordomsejling var tilendebragt, men ikke på 80 dage.

Atter i søen, nu med nedlastet skib, i den sydlige halvkugles stormende vestenvindsbælte. *At sea once again, but now with a loaded ship, in the stormy region of the southern hemisphere.*

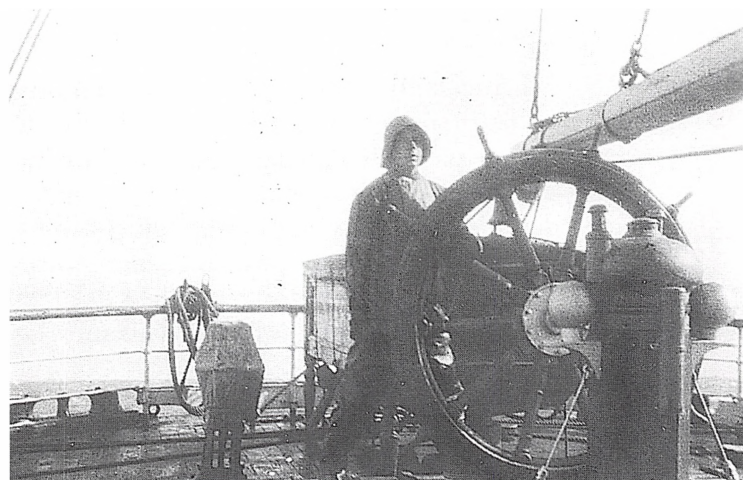
Skibet kan igen bære storsejlet, hvis skøde ses i det øverste højre hjørne. *The mainsail is set again, with its sheet showing in the upper right corner.*



Da skibet var omtrent udlossen kom jeg galt afsted. Det skete, da vi i nærheden havde liggende et stort og flot passagerskib RANGITIKI med to skorstene. Umiddelbart havde dette intet med mit uheld at gøre, men vi havde ofte talt om, hvem der dog kunne være så heldig engang at opleve en rejse som passager, uden pligter, på et sådant tilsyneladende flydende palads, der forberedte sin afrejse til England.

Under fejning i lastrummene styrtede jeg en morgen fra mellemdækket og ned i skibets bund, et fald på ca. seks meter. Et blødt underlag tog det værste stød, men rejse mig kunne jeg ikke, blev afhentet af en ambulance og bragt til hospitalets skadestue og straks indlagt med et konstateret brud på rygsøjlen og anbragt på et plant, hårdt underlag. Den næste dag blev torsoen indkapslet i et gibspanser, der i tre måneder skulle holde brudstedet i ro, medens det voksede sammen. Efter et par uger, hvor jeg skulle ligge helt stille på ryggen, begyndte jeg at komme op og kunne bevæge mig frit omkring. Hospitalsopholdet udviklede sig til at blive en af mit livs bedste oplevelser med flinke medpatienter og et eksemplarisk hospitalspersonale, frie forhold og en fin forplejning. "The matron", den rødhårede syster Ryan stod for afdelingen. Når hun havde fridag spillede musene på bordet, gækken blev slået løs, og der var fest og glade dage indtil næste morgen, hvor Ryan var tilbage - tilpas streng, men retfærdig. I mellemtiden var mit skib afsejlet til Australien, ladende mig i stikken langt fra de hjemlige strande.

I og for sig havde jeg storartede dage. Mit uheld havde været omtalt i de lokale aviser,



Det blæser fremdeles hårdt. Mesanen er halet ind, og bommen står tom. Der skal stadig styres med omhu og gode kræfter. *It is still blowing hard. The spanker is hauled in, leaving the boom empty. Steering must be done with care and strength of arm.*

og det havde haft en overvældende virkning. I besøgstiden, især i weekenden stod køer af udvandrede skandinaver, danske, norske og svenske, med blomster og frugter for at besøge den tilskadedkomne unge dansker. Det var aldeles overvældende og rørende. Ved spidsbelastning måtte jeg som en anden audiensgivende monark tildele hver besøgende et begrænset minutantal, for at de sidst ankomnes ventetid ikke skulle blive for lang. Efter besøgstiden måtte jeg så fordele gaverne mellem mine stuekammerater. En ældre dansk skovejer, som var barnløs, besøgte mig regelmæssigt og forsøgte at overtale mig til at blive i landet, men da jeg nu, første gang jeg var hjemmefra, havde været borte i over halvandet år,

ville jeg gerne snart se min familie igen. Det lod sig også gøre.

Sammen med skibslægen fra før omtalte passagerliner RANGITIKI kom mægleren en dag for at få undersøgt om jeg kunne klare hjemrejsen med dette skib. Det syntes at være i orden. RANGITIKI lå nu i Wellington, hvortil jeg rejste med tog og steg om bord sammen med 799 andre passagerer, der, ligesom jeg, skulle med til London på hurtigste vis. Det var en sørejse på 12000 sømil,

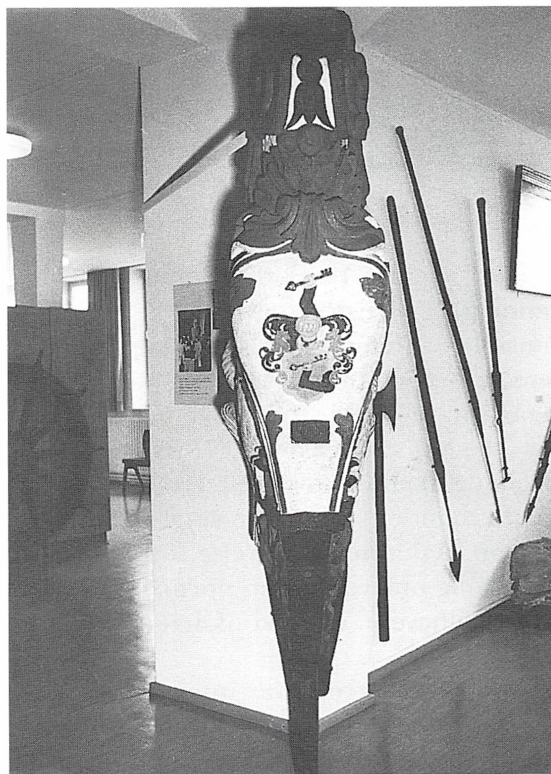
Samme solide rat og skibets galionsfigur, der fandt en blivende plads på Bremerhavens Søfartsmuseum, hvor forfatteren genså dem, da han i 1967 havde tjenstlige gøremål hos Rickmers værft, som i sin tid byggede skibet. Signeret af Bertram Rickmers, sønnesøn af skibets bygmester. *The same solid steering wheel and the vessel's figure-head found by the author at the Bremerhaven Maritime Museum in 1967 when he had business with the Rickmers Shipyard, the builders of the WINTERHUDE. The picture is signed by Bertram Rickmers who in 1967 was director of the yard. His grandfather built the MABEL RICKMERS in 1898.*



over Stillehavet, gennem Panamakanalen og sluttelig over Atlanten - 35 døgn i alt.

Min drøm om engang at sejle som passager var gået i opfyldelse, og de første dage gik det da også ganske udmærket. Jeg følte mig privilegeret i et komfortabelt enmandskammer, og måltiderne blev serveret som i en 1. kl. restaurant. Solen skinnede over et blåt Stillehav, og alt var lutter idyl i denne nye fremmede verden.

Underholdning, fornøjeligt samvær, sang og musik, sportskonkurrencer, amatøropræden og meget andet blev arrangeret, og læsestof var også tilgængelig - hvad mere kunne man ønske?



Oplysninger om Bøgejerens Fart med
frømmede Nationers Skibe, anførte med
 Underskrift af Skibets Fører og om muligt attesteret
 af vedkommende udenlandske Myndighed.

Härmed intygas att
 sjöman Niels Ole Kiel
 tjänstgjort i Finke f. b.
 i vinter huude en reisa från
 Glasgow - Australien, Europe
 såsom Lättmatros i 6 mån
 och såsom Matros i 6 mån
 och 7 dagar eller för o. m.
 den 25/9 1937 till och med
 den 29/9 1938.
 Gode bry den 29/9
 1938
 N. O. Kiel
 Sefälthavare

Helt uventet begyndte denne uforpligtende tilværelse dog snart at virke triviel. At omstille sig fra en travl arbejdsdag til en tilværelse befriet for alle pligter, var ikke så nem, som jeg havde forestillet mig, men heller ikke her var der nogen kortsigtet vej tilbage, og akklimatiseringen lykkedes da også efterhånden, så jeg har senere kunnet se tilbage til denne lange rejse som en ret så behagelig oplevelse, som normalt kun ville være velhavere eller konkurrencevindere beskåret.

Den aktuelle rejse var intet mindre end "The coronation voyage" Prominente personer var med på rejsen til London for at

Forfatterens "intyg", der bevidner, at han på en rundrejse til Australien, efter et halvt års tjeneste som letmatros, blev ommønstret til matros. *The author's certificate of discharge, confirming that on a round trip to Australia he was promoted to able seaman after serving six months as ordinary seaman.*

deltage i kroningsfestlighederne for den nye konge. Også et helt militært detachement, der skulle være med i optog og parader havde vi om bord. Det var sportstræuede, håndplukkede unge mænd, som hver formiddag gjorde eksercits på agterdækket. Nogle var indfødte maorier, som iblandt underholdt os med deres maleriske krigsdanse, hvor modparterne, til stor moro for tilskuerne, skar ansigter og gjorde de frygteligste grimasser mod hinanden.

Rejsen til London forløb godt, jeg rejste hjem via Harwich-Esbjerg, og dukkede op en dag hos mine forældre, frisk og solbrændt. Det var i datidens Danmark et særsyn på en tidlig forårsdag. Rejsen omkring jorden var tilendebragt. Dog ikke på 80 dage, som præsteret af Jules Vernes Phileas Fogg. I 18 måneder eller 547 dage havde jeg været hjemmefra, trodsende elementerne ombord i fire skibe efter tur, M/S ENGLAND bragte mig i en forrygende storm fra Harwich til Esbjerg.

WINTERHUDE, der havde efterladt mig på New Zealand, gik derfra til Port Germain i Sydaustralien for at laste til Nordeuropa, som sædvanligt Falmouth for ordre. Lossehavnen blev Glasgow. Her kom jeg atter ombord i skibet, for at påmønstre til den påfølgende rundrejse, der også gjaldt Australien.

Note

Som det ses af nogle billeder og deres ledsagende tekst, er ikke alle taget på rejsen, hvorom der er berettet i artiklen. Da der ikke kunne købes mange film for en månedshyre, lånte vi beredvilligt negativerne til hinanden uden smålig skelen til ophavsretten.

As indicated above some of the pictures in the article were not taken on the London-Seychelles-New Zealand voyage but under similar conditions. Negatives were freely exchanged between us as films were expensive.

Under sail to the Antipodes

Summary

The author, who is a U.S. Merchant Marine veteran of World War II, wrote in the 1993 year-book about his experience in Atlantic convoy sailing. When attached to the J. Lauritzen shipping lines, whose red painted reefers are seen all over the world, he had the rare experience in the thirties of sailing on one of the last deep-water sailing ships, the barque WINTERHUDE, formerly the MABEL RICKMERS. This ship of 2065 register tons belonged to the Gustaf Erikson fleet of big Cape Horners. In the present article the author describes his first voyage under sail from London to the Seychelles in the Indian Ocean, and thence to New Zealand with a cargo of guano. He gives a vivid picture of tacking westwards through the English

Channel in a gale, of life on board en route in weather fine and foul, or becalmed in the doldrums. When in the port of Auckland he had the misfortune to fall into the hold, an accident which necessitated his repatriation as a passenger aboard the British New Zealand Shipping Company's elegant liner RANGITIKI on its Coronation Voyage to London in 1937. This 35-day and 12,000-sea-mile long voyage through the Panama Canal completed his tour around the world. He later rejoined his own ship and made a round trip to South Australia for a cargo of wheat. Today a sister ship of the WINTERHUDE, the RICKMER RICKMERS, can be seen as a museum ship in Hamburg, at the St. Pauli Landungsbrücke.

Ove Kjeldsen: Jordan rundt i 60 år

Ove Kjeldsen var gårdmandssøn, født på Tuse Næs ved Holbæk i 1916. Efter gymnasiet kom han til søs, med rederiet J. Lauritzen og med A.P. Møller, men han tog også, som forberedelse til navigationsskolen, to ture til Australien med barkskibet PASSAT.

Det her aftrykte afsnit af Ove Kjeldsens erindringer, omhandler hans sejlads under II Verdenskrig, først med J. Lauritzen, og derefter og væsentligst som styrmand og kaptajn for Standard Oil of New Jersey, der havde omkring 135 tankskibe registreret dels i USA og dels i Panama.

Da mange af disse skibe havde danske/ skandinaviske besætninger, syntes vi det er rimeligt her på 50 året for Danmarks befrielse at mindes, ikke kun de søfolk der i de år sejlede i den danske handelsflåde, i det der hed inden- og udenfor spærringen, men også de mange søfolk der var forhyret ombord i amerikanske, engelske, svenske, norske, hollandske eller som her Panama registrerede skibe.

Efter at have sejlet på GAMMA tog jeg tilbage til skolen for at færdiggøre min uddannelse. I oktober 1939 tog jeg så den eksamen, der engang skulle gøre det muligt for mig at blive kaptajn. Jeg havde nået målet for min uddannelse. Nu var tiden inde til at forfølge de mål, jeg havde for min karriere.

Sammen med to venner, som blev færdige på Søfartsskolen samtidig med mig, blev jeg ret hurtigt hyret af J. Lauritzen. Vi skrev alle tre kontrakt for to år, og befriede os gladeligt for den byrde at tage svære beslutninger i nær fremtid. Vi kom næsten øjeblikkeligt på lønningslisten, og blev sendt til De Forenede Stater for at gå ombord i danske skibe der lå i New York.

Vi ankom til i New York en lørdag aften, ingen fra J. Lauritzen kom for at tage imod os, men vi indskrev os på et hotel midt på Manhattan. Efter at have fundet os til rette, gik vi på opdagelse i den nye verden, storbyen åbnede for os. Jeg lagde med det samme mærke til, hvor utrolig meget der var at tage sig til i New York. Der var i sandhed noget for enhver, og vi så ting og sager, vi aldrig før var stødt på. Der var stripscener og danselokaler, hvor man kunne danse med en udvalgt pige for 10 cent. Vi besluttede at aflægge besøg i danselokalerne. Jeg købte en drink til den pige, jeg dansede med, og hun mødtes med mig efter lukketid. Jeg tog med til hendes lejlighed i Queens, og da jeg ikke kendte Manhattan for jeg vild på vejen tilbage.

Om mandagen meldte vi os på rederiets kontor og blev af rederiet flyttet til et hotel i Brooklyn. Vi fik også anvist vores skibe den dag. Jeg skulle sejle med S/S TANJA, som vil-

le gå i havn i Mobile, Alabama, to uger senere. Jeg fik valget mellem at tage et fly, et tog eller en bus til mit bestemmelsessted. Af en eller anden grund valgte jeg at tage en bus.

Busturen var en helt ny oplevelse for mig. Så snart vi nåede Virginia annoncerede chaufføren: "Alle farvede, tag plads i den bagerste del af bussen." Det var en skændsel, jeg vidste på det tidspunkt ikke, at der var sådant et system, og var naturligvis lamslået. Alle de steder vi gjorde holdt derefter, så jeg raceadskillelsen i alt fra restauranter til toiletter. Hele ideen med raceadskillelse syntes absurd. Jeg var meget pinligt berørt af den overalt, hvor jeg kom hen i Sydstatene.

Efter ankomsten til Mobile opsøgte jeg straks mit skib, da jeg ikke vidste, hvad jeg ellers skulle tage mig til. S/S TANJA var meget mindre end jeg havde forventet, især af et skib, der drev virkelig international handel. På grund af truslen om krig i Europa, gjorde danske rederier imidlertid deres bedste for at konkurrere på andre markeder.

I Mobile var skibet ved at tage en last ind, der skulle til USA's og Canada's vestkyst. Jeg mødte kaptajnen og skibsofficererne med det samme. Kaptajnen blev kaldt "Proppen" af alle (naturligvis ikke, når han var til stede), fordi han holdt af at drikke sig meget fuld når han var i havn, og han drak kun af flasker med prop. De andre fortalte at han holdt sig fra flasken når han var på havet. Jeg blev tildelt en kahyt midtskibs på øverste dæk bagved kommandobroen. Min tid som tredje styrmand var begyndt.

S/S TANJA var et forholdsvist nyt skib,

men på nogle måder var hun temmelig forældet. Som hendes kulfyrede dampmaskine, der gav hende en tophastighed på kun 12 knob. Det bekymrede mig imidlertid ikke, jeg var alt for begejstret over udsigten til at sejle rundt i De Forenede Stater.

Endelig stod vi til havs: Destination: Vancouver. Da denne by ligger ved Stillehavet, gik rejsen gennem Panamakanalen. Det var en stor oplevelse, og det havde samme høje prioritet som turen over Ækvator, skønt vi ikke gjorde andet end at feste en smule for at fejre det. Da vi nåede Vancouver Island, var vi nødt til at navigere skibet gennem de snævre vande, der omgiver byen. Vi skulle ifølge loven bruge en lods til opgaven, og så snart vi var i indenlandske farvande, overtog han kommandoen. Medens vi ventede på at gå ind i havnen drak lodsens og kaptajnen sig fulde, heldigvis blev lodsens hurtigt ædru igen, og førte os ind. Men jeg har på fornemmelsen at han jævnligt fik "en kæp i øret" på udenlandske fragtskibe.

Det tog nogle dage at tømme lasten i Vancouver. Vi blev natten over efter at have losset, men da vi var klar til at forlade Vancouver mod Portland Oregon, stod det klart at kaptajnen havde moret sig lovligt meget i land. Som øverstkommanderende var det imidlertid hans ansvar at føre os fra kajen, så med mindre han af egen fri vilje opgav sin kommando hang vi på ham.

Da vi lagde fra kaj stod kaptajnen på den ene side af broen og havnepiloten på den anden. Jeg selv var på broen og betjente maskintelegrafens. Proppen gav mig ordre til at bevæge telegrafens agterud (fremad), jeg lagde imidlertid mærke til at vi stadig var fortojet, og nægtede at udføre ordren, idet

jeg gav ham besked om min iagtagelse. I stedet for at lytte blev han gal i skralden, kom selv over og hev i telegrafhåndtaget. Fortøjningerne sprang midt over, det gik op for havnepiloten at kaptajnen ikke var istand til at føre skibet, og han nægtede at sende det afsted. Vi vidste at den eneste løsning var at fjerne kaptajnen fra broen. Det var helt og holdent en skammelig forestilling.

Vi fortsatte ned langs kysten og tilbage gennem Panamakanalen mod New York, hvor vi skulle tage last ind til Sydamerikas vestkyst. Der var 8 eller 10 skibe der sejlede på den rute. Efter en lang tur, der dækkede hele den amerikanske kyststrækning, ankom vi til New York den 10. januar 1940. Vi gjorde knap nok holdt for at puste ud, men lastede gods, som omfattede alt muligt fra biler til rulleskøjter. Bilerne blev sat på dækket, mens vi havde specielle rum til andre varer så som alkohol og vin.

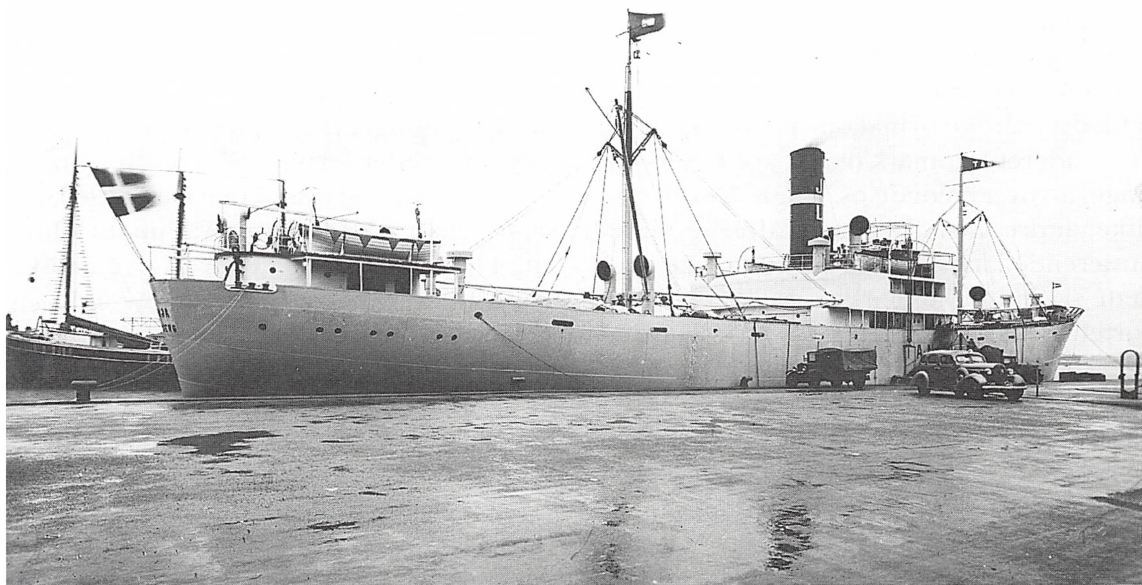
Under vores ophold i Sydamerika besøgte vi femten havne. Det var en vild tur. Det første stop var Buenaventure i Columbia. Vort sidste stop skulle være Valparaiso. Vi ankom til Buenaventure om natten og tog en lods ombord til at føre os op ad den smalle flod, hvor man absolut ikke sejler stille og roligt. I nattens mulm og mørke ramte vi nogle små fiskerbåde, men den lokale lods havde ingen medlidenhed, han skreg: "Til helvede med dem!" Og mumlede så: "Dumme bønder . . ."

Vores kaptajn var mere medfølelse. Han forlangte, at vi vendte om og samlede de skibbrudne op, men lodsens nægtede. hvad kunne vi gøre? Vi havde mere brug for ham end han for os. Sydamerika var et aldeles uforudsigeligt sted dengang.

Efter vores ankomst ved midnat lossede vi bilerne og fortsatte videre med det samme. Vi bevægede os med en hastighed af omkring to havne om dagen. Somme tider kastede vi anker og lossede over i pramme i stedet for at lægge til kaj. At losse over i pramme kunne være meget risikabelt med de høje dønninger vi ofte blev udsat for.

Vor rejse var til ende, og vi havde kun tilbage at gøre holdt i Valparaiso. Det var et stop, der blev ventet med længsel, for vi havde alle hørt historier om byens fabelagtige natteliv. Beretningerne var sande, vi drak, dansede og var generelt udsvævende alle nætter. Vi var bedrøvede da vort arbejde i byen var gjort, selv om vi næsten ikke sov, mens vi var der.

Efter tilbagekomsten til New York, sendte rederiet os, i begyndelsen af marts 1940, afsted igen på en tur stort set magen til. Endnu engang slog vi os løs i Valparaiso. Denne gang bragte vi minder med til skibet fra byen. Vi smuglede nogle kvinder om bord, det var vores hensigt at sende dem tilbage til Valparaiso med tog fra vores sidste anløbshavn, San Antonio. Kaptajnen havde fået kendskab til vores plan allerede inden, vi gik af havn. Han kaldte mig ind på sit kontor for at tale om sagen. Han fandt øjensynligt hele historien morsom og stillede en masse spørgsmål om pigerne. Jeg havde så på fornemmelsen, at han selv engang måske havde gjort det samme. Han viste mig imidlertid et dokument fra den chilenske regering, som fastslog at kommercielle fartøjer, der ulovligt tog passagerer om bord i en chilensk havn, ville blive idømt en stor bøde. Det var ikke lige noget vi (jeg) havde brug for. Vi sørgede derfor for at kvinderne



S/S TANJA af Esbjerg: 1.392 brt., bygget på Frederiksstads Mekaniske Verkstad 1937 til D/S Vesterhavet. April 1940 blev skibet oplagt i New York indtil 1941/42, hvor det blev overtaget af U.S. War Shipping Administration og sat i fart under navnet S/S ALCEDO af Panama. 25. februar i fart mellem Amerika og Island blev S/S ALCEDO torpederet og sænket af U 1022 ca. 30 sømil fra Reykjavik. 3 mand omkom ved torpederingen, heraf 1 dansker. *The S/S TANJA of Esbjerg: 1,392 grt., built at Frederiksstads Mekaniske Verkstad in 1937 for the shipping company D/S Vesterhavet. In April 1940 the ship was laid up in New York until 1941/2, when it was taken over by the U.S. War Shipping Administration and put into service under the name of S/S ALCEDO of Panama. On February 25th, while in service between America and Iceland, the S/S ALCEDO was torpedoed and sunk by the submarine U 1022 about 30 sea miles from Reykjavik. Three men died during the torpedo attack including one Dane.*

forlod skibet, før vi tog afsted mod San Antonio, så de kunne møde os der.

Derefter drog vi mod Coquimbo, en lille chilensk havn 100 mil oppe ad kysten, hvor vi skulle laste kobber- og sølvjærn. Det tog kaptajnen to dage (hele turens længde) at komme sig oven på sine udskejelser i San Antonio - eller til vi troede at han var kommet sig. Havnepiloten beordrede: "Langsomt fremad!" Men kaptajnen drejede telegrafven agterud i stedet for. Drengene i maskinrummet fulgte ordren og vi bakkede ind i en tysk fragtbåd, der sammen med to andre havde søgt tilflugt fra forfølgende britiske krigsskibe. Kaptajnen syntes godt tilpas med situationen eftersom skibet var tysk. Jeg tror vi alle følte det samme, uvi-

dende som vi var om hvordan tyskerne ville behandle vores hjemland. Som resultat af kollisionen blev S/S TANJAs runde bagstavn kantet. Skibet bevægede sig stadig, så "Proppen" mente ikke det var nødvendigt at foretage nogen reparation.

Vi var i færd med at laste i Coquimbo, da vi fik den dårlige nyhed om at tyskerne havde invaderet Danmark den 9. april. Bekymringerne overvældede os. Nogle blev hysteriske, andre tavse. Det var en følelse mine nuværende landsmænd i Amerika ikke kan sætte sig ind i. Danmark er et lille land, og kortet over Europa har ændret sig betydeligt i de sidste 100 år. Vi frygtede således ikke kun for vore familier, vi frygtede for Danmarks skæbne, og vi ønskede alle at vi havde ramt den tyske fragtbåd endnu hårdere.

Vi vendte os mod byen efter underholdning, det nedtrykte mandskab slog sig løs, drak og sloges som sømænd nu gør. Der var ikke meget natteliv i byen, men det der var, fik vi mest muligt ud af. De eneste virkelige vanskeligheder opstod når vi mødte tyskere i store grupper. Vi havde ikke alene alle problemerne hjemmefra at slås med, men også de unge tyskeres dumme stridslyst. De var utilfredse fordi pigerne bedre kunne lide os - der var mange slagsmål.

Jeg husker tydeligt en af kampene. Vi var så mange der sloges inde og uden for en natklub, at ejeren ikke havde andet valg end at ringe efter politiet. Da vi hørte politiet nærme sig, slog jeg strømmen fra for at gøre det sværere for dem i mørket at gen- tablere ro og orden. Mens de tumlede forvildet rundt i mørket, slap jeg udenfor, hvor jeg stjal en af deres heste. Som landmands- søn var jeg en god rytter, jeg nåede ned til

havnen hvor jeg slap hesten løs, og "lånte" en robåd, og roede ud til skibet. Den næste dag var mange endt i fængsel, men jeg undgik helt at komme i vanskeligheder. Det var en mindeværdig nat. Efter et stykke tid begyndte Coquimbo at kede os. Det var trods alt ikke nogen stor og mægtig by, og vores halve lønninger begyndte at svinde ind, men snart efter fortsatte vi mod New York.

Vi ankom til New York den 1. maj 1940, kastede anker nær George Washington broen, i løbet af kort tid lå der ca tyve danske skibe. Det var en stor hjælp at være omgivet af landsmænd. Vi udvekslede historier og gjorde en masse for at muntre hinanden op. Vi fik imidlertid ikke penge nok til at leve for, og efter tre måneder gav J. Lauritzen alle lov til at søge andet arbejde.

Jeg blev ansat i Standard Oil, New Jersey (ESSO), som havde overtaget nogle tyske olietankere, der var gået i havn i New York. Jeg fik en stilling som 3. styrmand ombord på tankskibet THALIA, der lå i tørdok i San Pedro, Californien. I løbet af efteråret 1940 var THALIA omsider klar til at sejle. Vi tog afsted mod et raffinaderi i Talara i Peru, hvor vi lastede råolie bestemt for Buenos Aires For at komme dertil gik vi igennem Magellanstrædet, det var som altid en farlig tur med masser af hårdt vejr, men på trods af vejret tog det kortere tid, end hvis vi gik rundt om Kap Horn, hvor vejret nemt var lige så dårligt. Strømmen var stærk (otte knob), og den bevægede sig i samme retning som os. Den øgede hastighed gjorde turen endnu farligere på grund af de to indsnævninger i strædet, og utallige skibe har lidt skibbrud på de klipper der kanter indsnævningerne. Vi slap helskindet igen-

nem, men det var en skræmmende tur i så stort et skib. Da vi nåede Sydatlanten, satte vi kurs mod River Platas munding, som vi nåede efter 6 dage. Efter at have losset olien fortsatte vi til øen Aruba, hvor Standard Oil havde nogle store raffinaderier, turen dertil tog 14 dage.

Det var min pligt at holde vagt på broen ved midnat, hvor jeg overså afløsningen af rorgængeren. En nat så den nye rorgænger meget mærkelig ud, bleg og slatten. Jeg spurgte om der var noget i vejen, han benægtede, men lød helt forkert. Lidt senere fik jeg et opkald fra maskinrummet, som meldte at man dernede havde en meget syg sømand. Da jeg kom til, lå han i køjen med en skrækkelig mavepine. Han havde kastet op over det hele, fortsatte med at gøre det. og når han ikke gjorde det, stønnede han forfærdeligt. Der var flere som ham i mandsskabskvartererne, for ikke at sige over hele skibet. De var så syge, at jeg fik det dårligt bare af at tænke på deres tilstand. Men hvorfor var de syge? Hvis det var en madforgiftning, hvorfor var vi andre så ikke syge?

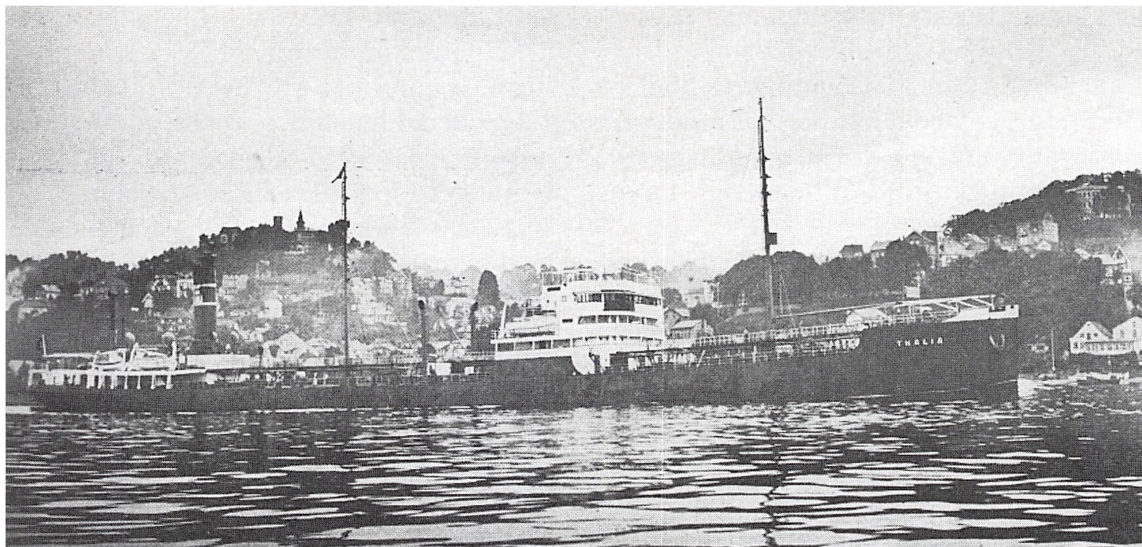
Da jeg, de andre skibsofficerer og de raske besætningsmedlemmer fik undersøgt sagen, fandt vi ud af, at de havde lavet deres eget alkohol af malersprit (fortynder) som de havde destilleret og blandet med grapefrugtsaft. Vi gav dem dåsemælk for at dulle deres tarme der vred sig i smerte. Nogle fik det bedre, andre værre. Vi flyttede de syge ud på dækket, idet vi mente at den friske luft kunne lindre deres trængsler. Samtidig havde jeg travlt med at få kontakt med et passagerskib, der havde læge ombord, for at få råd om hvordan de skulle behand-

les. Lægen var ikke til stor hjælp. Han sagde at når giften var trængt så langt ind i systemet, kunne man kun håbe på det bedste.

I mellemtiden satte vi kurs mod den nærmeste havn, idet vi telegraferede til byens hospitaler for at sikre os at ambulancer og læger ville vente os ved ankomsten, men de meddelte os at vi skulle sætte farten ned, så vi ikke kom før dagslys. Da jeg kom tilbage til dækket, blev jeg vidne til at en af mændene blev mørkeblå (bogstaveligt talt). Vi kunne intet gøre for ham, og han døde kort efter, de andre klarede sig gennem natten. I Natal blev vi mødt af to læger der kom ombord. De bekræftede først den ene mands død og gav os besked på at kaste ham overbord når vi igen var til søs. De besluttede derefter at tage to af de syge med sig og efterlade resten på skibet, idet de var overbevist om at de ville få det bedre. Alle de, der blev tilbage, fik det bedre, de to der kom i land, var knap så heldige. Den ene døde, den anden mistede synet.

Jeg kan ikke tale for resten af besætningen; men jeg kan ikke forstå, hvis nogen kan være vidne til en sådan begivenhed uden at tage ved lære af det. Jeg havde aldrig drukket meget, især ikke for en sømand, efter at have set disse mænd tror jeg ikke, jeg har været fuld en eneste gang. Idag holder jeg mig helt væk fra alkohol. Jeg tror, jeg kan spore min afholdenhed tilbage til denne forfærdelige oplevelse på THALIA.

Den døde sømand, blev begravet til søs. Vi fik skibets tømrer til at bygge en kiste, som blev fyldt med gammelt jern, for at sikre at den gik til bunds. Skibets maskiner blev stoppet nøjagtig ved middag og alle ombord kom til det nedre bagdæk for at del-



tage. Kisten blev løftet ved hjælp af en jolebom og hængt ud over skibssiden, medens kaptajnen udførte ritualet. Da kaptajnen var færdig, blev kisten sluppet og manden var væk. Maskinerne startede og vi genoptog sejladsen mod Aruba. I Aruba skulle vi tage olie ombord til Buenos Aires, hvorfra vi igen skulle returnere til Aruba. Det var i december 1941, havet syntes rimeligt sikkert, men vi vidste at De Forenede Stater netop var gået ind i krigen, og at situationen nok ville blive værre.

Efter Buenos Aires blev vi rådet til at holde os tæt til kysten, vi fulgte rådet, og følte os udenfor fare, men pludselig modtog vi 50 mil VNV for Aruba et morsesignal fra en tysk undervandsbåd. Den forlangte at få vores navn og hjemland, det opgav vi, og derefter blev vi beordret til at forlade skibet. Vi skulle sænkes. Kaptajnen på undervandsbåden gav os imidlertid tre timer til at forlade skibet. Ubåden lå ved siden af os, så ski-

S/S THALIA: 8.329 brt., bygget 1926 på Howaldtswerke i Kiel til Baltisch-Amerika Petroleum Import i Danzig. Ca. 1936 blev S/S THALIA overtaget af Panama Transport Company, datterselskab af Standard Oil of New Jersey. 23. februar 1942 blev S/S THALIA torpederet og sænket 50 mil VNV for Aruba ud for Venezuelas Kyst. *The S/S THALIA: 8,329 grt., built in 1926 at the Howaldtswerke in Kiel for the Baltisch-Amerika Petroleum Import in Danzig. Around the year 1936 the S/S THALIA was taken over by the Panama Transport Company, a subsidiary of Standard Oil of New Jersey. On February 23rd 1942 the S/S THALIA was torpedoed and sunk 50 miles WNW of Aruba off the coast of Venezuela.*

bets alarm blev aktiveret, og alle samledes på båddekken. Medens vi var i færd med at forlade skibet, blev vi beskudt af en anden undervandsbåd. I nattens mørke mistede vi en af redningsbådene på grund af angrebet, hvilket i høj grad bidrog til vores problemer. Til vores store overraskelse forsøgte den undervandsbåd, der havde advaret os, at få fat i båden for os igen, men den blev aldrig fun-

det. Den tyske kaptajn var i sandhed en gentleman i en brutal krig. Han sagde til os, at han ikke ønskede at dræbe nogen, men han var nødt til at gøre det af med vores skib. Han havde ordre dertil, om han kunne lide det eller ej.

Om bord i redningsbådene styrede vi mod land, snart stod solen op, det fik os til at føle os mere sikre, da det var langt lettere at navigere båden i dagslys. Vi medbragte søkortene og navigationsudstyret fra skibet, og vi fandt at vi var ca. 100 sømil fra Bahia Honda i Columbia. Vi holdt mandtal over besætningen, da kursen var sat, og vi fandt at vi manglede en mand. Det var ikke muligt at gennemsege havet efter ham, og han blev krigens offer. Forholdene i redningsbådene var ikke fuldstændigt umulige. På grund af den måde, vi var flygtet på, var ingen af os klædt i våde klæder. Solen strålede og temperaturen var behagelig. Derudover var der rigelig plads i bådene og tilstrækkeligt med mad og vand til en lang rejse.

Turen tog omkring 36 timer. Den 24. februar 1942 klokken 6, dagen efter min fødselsdag, og dagen efter angrebet, ankom vi til Bahia Honda i god behold. Byens indbyggere tog varmt imod os. De sagde det var fordi, vi så ud som om vi var trådt op af havet. Vi tilbragte 10 dage i Bahia Honda, vi bestilte ikke meget, byen var ganske forarmet, og den varme sommer havde avlet sløvhed iblandt os. Til slut kom der en flyver for at tage os med til New York, vi var glade for at tage af sted.

Vi blev i New York nogle måneder, medens vi alle ventede på at få tildelt nye opgaver. Skibsofficererne var indlogeret på

Bristol Hotel på 48th. Street, og mandskabet boede på Hotel Rex på 47t. Street. Der var ikke meget forskel på de forhold vi boede under, og hele besætningen fik besked på at holde sig klar til udskibning, undtagen jeg selv, der fik besked på at blive tilbage på Hotel Bristol indtil videre.

Jeg fik nu arbejde som overordnet skibs-officer med ansvar for at hjælpe besætninger, der kom tilbage til byen og for at ansætte nye sømænd til Esso's voksende behov. Ofte strejfede jeg rundt på havnen på udkig efter arbejdsløse sømænd, som jeg ofte fik til at tage hyre ved at tilbyde gratis måltider. Arbejdet var godt betalt, men modbydeligt, jeg følte mig som en forræder. På selskabets opfordring gik jeg rundt og overtalte unge mænd til at sejle på næsten forsvarsløse skibe midt i en krig, uden at deres egen regering gav dem nogen beskyttelse. Jeg tjente langt flere penge i den stilling end jeg havde gjort som sømand, og som følge af en overilet beslutning blev jeg gift. Jeg ved ikke hvad der fik mig til det, en i morgen er det måske for sent holdning? Næsten omgæendet efter mit bryllup blev jeg igen sendt til søs, og det burde nok have tjent som varsel for mit ægteskab, at jeg så hurtigt blev tvunget væk fra min kone.

Jeg blev 2. styrmand på M/S SVITHOID, som betyder Sverige på oldnordisk. Hun var anderledes end de fleste af de tankskibe jeg kendte, idet hun sejlede med rene olieprodukter som benzin og petroleum. Hun var lille, med kun en dieselmotor, men hun havde mange kanoner, og vi blev udstyret med en kanonbesætning på 18 mand til at betjene dem.

Vi indtog en last af almindelig benzin til

biler og brændstof til flyvere, i alt ca. 40 mill. liter, lasten skulle til Island, hvor der var opbygget store flåde- og luftbaser. Vi stod ud fra New York gennem Long Island Sound i november 1942, og fulgte New Englands kyst, før vi stod ud i rum sø, med kurs mod Halifax på Nova Scotias kyst. Hvor vi skulle mødes med andre skibe og danne en konvoj til Island.

Der var 40 skibe i konvojen, som fik beskyttelse af 10 destroyere, vi dannede en formation med 4 rækker af 10 skibe med højst 175 meter mellem på tværs og 275 meter på langs. Destroyerne tog plads rundt om os, med det britiske kommandoskib midt i forreste række. Hun havde en viceadmiral om bord og alle ordrer udgik fra ham. Om dagen fik vi dem med signalfag om natten med morse.

Turen indtager en plads som en af mit livs værste. Alt var tiliset og det stormede og for at beskytte konvojen mod angreb fra u-både gav viceadmiralen hele tiden ordre til at skifte kurs. Turen tog derfor også 18 dage, men den var vellykket, for vi mistede kun et skib, en norsk tanker lastet med benzin. Skibet sprang i luften, gassen fra eksplosionen steg utroligt højt op i luften. Det var et skræmmende syn, især fordi det foregik lige foran os. Jeg så på tankskibet som på en falden ven, det kunne lige så let have været os, afstanden var kun nogle få meter! Man lægger det imidlertid hurtigt bag sig, og glædes over at det ikke var en selv.

Vi ankom til Island og ankrede op i Reykjavik Bugt. Vi fungerede som depot, idet mindre tankskibe fra flåden sejlede op på siden af os for at fylde på. Efter nogle uger tog vi afsted mod Hafnarfjurdur, hvor der

var en anden amerikansk base. Der tømte vi resten af vor last over i små pramme beregnet til formålet. Da vi var færdige, blev vi på Island og ventede på en anden konvoj, der var startet i Murmansk mod USA.

Den første uge i januar gjorde vi klar til at tage afsted, konvojen fra Murmansk havde sluttet sig til en britisk konvoj og ville snart være fremme. Efter at have tømt vore tanke på Island vaskede vi dem rene for det tilfælde at vi blev ramt. Dette og størrelsen på konvojen gjorde at vi følte os ret sikre, men det blev imidlertid en af mit livs sværeste ture. Konvojen bestod af 54 skibe, nogle af disse var temmelig gamle, så vi blev nødt til at begrænse vor hastighed til maksimalt 8 knob. Vi fik næsten omgående selskab af ubåde, som cirklede omkring og under konvojen. Lige før daggry den første dag skød de et skib i sænk, men de fleste af besætningen blev heldigvis reddet.

Ubådene fortsatte med at forfølge os, og foretage lynangreb, tidligt om morgenen og sent om aftenen. Om natten trak de sig ind i konvojen og ladede deres batterier op til næste morgens angreb. Når vi opdagede dem, kunne vi kun sjældent gå til angreb, da vi var i fare for at ramme et af konvojens skibe. Det var tydeligt at de tyske ubåde havde en strategisk fordel. De kunne bevæge sig frit omkring i konvojen, fordi radar var så ny en opfindelse, at kun krigsskibe var udstyret med det.

Tidligt en morgen blev kommandoskibet ramt i hækken, roret og skruen blev beskadiget, så hun ikke længere kunne følge med konvojen. Hun blev ladet tilbage med nogle få destroyere til sin beskyttelse. Jeg fandt aldrig ud af om hun klarede den. Med den

fart vi havde på, mistede vi omkring 2 skibe om dagen. Alle ombord var nervøse, for det dårlige vejr som vi var plaget af på hele turen, havde berøvet os to af vores redningsbåde, som vi ville få hårdt brug for hvis vi blev torpederet. Flåden skrumpede så hurtigt ind, at det virkede som om vi hele tiden måtte udnævne et nyt kommandoskib. Vores kaptajn var meget erfaren, han havde stor tiltro til mig, og snart fungerede jeg som hans højre hånd. Han overlod til mig at føre skibet fra broen en stor del af tiden, da han anså mig for mere kompetent end 1. styrmanden.

Efterhånden som vores antal dalede, gjorde vi vores bedste for at snyde ubådene. Det var ikke nogen let opgave, de fulgte vore bevægelser ved hjælp af sonar når de var neddykkede. Så besluttede vi at ændre kurs, medens de var oppe for at gå til angreb. Om dagen modtog vi ordrer om nøjagtig hvornår og hvordan vi skulle ændre kurs. Det ryttede aldrig virkelig ubådene af, men det gjorde det sværere for dem at beskyde os.

Da vi endelig nåede frem til Cape Cod, havde vi været på søen i 28 forfærdelige dage og mistet 48 af vores oprindelige 54 skibe. De tilbageværende skibe var 5 tankere og en russisk fragtbåd. 5 skibe klarede turen! Da vi nåede New Yorks havn troede jeg at jeg skulle græde.

Ikke længe efter min hjemkomst blev jeg sendt på en tilsvarende tur. Vi var meget heldigere den gang. Vi mistede kun 1 skib på hjemrejsen. Da jeg kom hjem fra den tur gik skibet i tørdok i tre uger. Omsider havde jeg tid til at være sammen med min kone. Vi boede i Bay Ridge området i Brooklyn, hvorfra jeg kunne gå til færgen til Staten Island,

hvor mit skib lå i tørdok. I denne periode, hvor det stod mig klart, at hver tur kunne blive min sidste, nød min kone og jeg livet i fulde drag og tog for os af alt, hvad byen havde at tilbyde.

Da SVITHOID var færdig i tørdok, fik jeg og besætningen vore ordrer. Vi skulle sejle på en rute langs vestkysten af Sydamerika. Det var vi godt tilfredse med, for de tyske ubåde opererede i Atlanterhavet, hvor de bragte forstyrrelser i den europæiske krigsførelse. Vi forlod New York med en konvoj og sejlede mod den caraimiske ø Curacao, der ligger ud for Venezuelas kyst, hvor vi lastede petroleum og benzin. Curacao er meget større end Aruba. Øens hovedstad Willemstad var meget pæn at se på med huse og forretningsbygninger i spansk stil. Jeg havde været der før og kunne finde omkring i byen. Som sømand bliver man efterhånden ret kritisk med hensyn til destinationens kvalitet. Curacao var et af mine yndlingssteder.

En sen eftermiddag spiste jeg middag sammen med nogle andre skibsofficerer på en elegant restaurant ved stranden, hvor vi fik T-bone steaks. Vi så en konvoj sejle forbi som indeholdt adskillige krigsskibe. De bevægede sig langsomt, fordi de var så tæt ved kysten, men de så ikke ud til at vise nogen særlig forsigtighed af frygt for fjendtlige angreb. Mørket var ved at falde på, og himlen balancerede mellem nat og dag. Pludselig så vi en undervandsbåd dukke op af vandet på kystsiden og affyre en torpedo. Den ramte en destroyer.

Skibet brød i flammer, og drejede af mod kysten, sandsynligvis fordi kaptajnen ville gøre det nemmere for mandskabet at und-

slippe. Jeg vil sværge på at den ikke var læn- gere væk end 1 sømil da den blev ramt, og nu kom den lige imod os. Folk begyndte at rydde deres borde, så de var klar til at løbe i sikkerhed hvis det blev nødvendigt. Den nåede ind til stranden endnu intakt, og besætningen begyndte med stor hast at forlade skibet, idet de sprang i vandet og begyndte at svømme ind til kysten. Jeg tror at alle nåede at komme fra borde, så med et sprang destroyereren i luften. Det var et fængslende syn, men ingen havde et fotografirapparat, så vi kunne forevige begivenhederne, der så absolut var noget at indfange.

Den samme aften forlod vi, lettere rystet oven på dagens begivenheder, Curacao med en last, der skulle til området omkring Panamakanalen. Vi skulle losse i Balboa, og vi skulle rejse alene, men vi fulgte nøje Venezuelas og derefter Columbias kyst. Vi var godt klar over at hvis vi blev ramt med tanken fuld af de olieprodukter, vi transporterede, så var vi døde.

Vi ankom helskindet til kanalzonen, en lods førte os ind, og vi ankrede op til næste morgen. Det var en meget stor oplevelse at sejle gennem kanalen denne gang. Vi tog amerikanske marinesoldater ombord, og mange flere af slagsen stod vagt langs med kanalens sider. De blev hos os gennem søen, og medens vi blev hævet op på dens niveau gennem sluserne og sænket ned igen på Stillehavssiden. De forlod os medens vi passede gennem kanalen, fordi vores last skulle til Balboa i Panama og ikke til De forenede Stater. Deres tilstedeværelse var beroligende, hvis kanalen blev saboteret kunne det lemlæste de allieredes krigsførelse.

Det tog os en dag at losse, hvorefter vi fik ordre til at fortsætte til Talara i det nordlige Peru for at laste råolie, som skulle til Valparaiso i Chile. Råolie var samme risiko som benzin, en lille gnist kunne sprænge os i luften. Talara var et grimt sted dengang, folk levede i elendighed. Det var et af de steder hvor en sømand kunne komme og føle sig næsten flov over sin egen velstand, selv om han ikke på nogen måde var rig. Steder som Talara var imidlertid en del af arbejdet.

Oliefirmaet i Talara var det canadiske Imperial Oil. Selskabet havde en fantastisk officersklub. Under mine ophold blev jeg gode venner med raffinaderiets canadiske direktør. Jeg kom tilbage i 1944 som 1. styrmand og igen i 1945 som kaptajn, og vi forblev gode venner. Fra Talara fik vi ordre om at gå til Callao, havneby for Lima i Peru, og efter nogle ture mellem Talara og Callao fik vi ordre om at gå til San José i Guatemala. San José lå 8 kilometer fra det sted hvor vi lossede. Der var ikke nogen brolagte veje at øjne nogen steder i nærheden, så det forbløffede mig at vi skulle losse der. Nogle få af besætningen besluttede alligevel at gå ind til byen. Det tog os lang tid at kæmpe os gennem junglen og det gik kun langsomt fremad. Vi fik besked på at vogte os for slanger og vilde dyr. De vilde dyr bekymrede os ikke så meget, vi regnede med at de nok ville undgå os, slangerne derimod var en kilde til bekymring. Guatemala er hjemsted for nogle af verdens mest giftige slanger, men heldigvis så vi ikke nogen.

San José var en gammel farmerby, der var blot nogle få forretninger og huse. Det var latterligt billigt at købe ind, og jeg havde på fornemmelsen at flere af varerne havde

Kaptajn Ove C. Kjeldsen fotograferet i uniform fra den amerikanske handelsflåde. *Captain Ove C. Kjeldsen photographed in the uniform of the American merchant fleet.*

været på hylderne de sidste 25 år. Jeg købte en kæmpe flaske Chanel no. 5 for nogle få amerikanske dollars fra en forretningsindehaver, der var glad for at slippe af med den, jeg vidste til gengæld, hvor meget mere den flaske ville have kostet mig i De forenede Stater.

Vejret i dette område var brændende hedt på denne tid af året. Vi var imidlertid beskyttet af de høje træer og det tætte løvværk noget af tiden. Junglen var en helt fremmed verden for en der kom fra Danmark. Det var indlysende at indbyggerne betragtede os som fremmede væsener. Jeg er sikker på at det var en by der ikke normalt lå på transportruterne. Efter to dage fortsatte vi via Aruba til Panamakanalen, som vi nåede på 5 dage. Der tog vi en fuld last råolie ind, som skulle til New York, hvor vi ikke havde været i næsten 1 år.

Efter at være kommet hjem blev jeg forfremmet til 1. styrmand på M/S PHOEBUS. Jeg gik ombord på mit nye skib efter blot nogle få dage i New York. Hun lå i Baltimore, det var marts 1944. Den eneste lighed mellem PHOEBUS og THALIA var størrelsen. Førstnævnte havde et ekstra overdækket dæk, som var omtrent 3 meter højt og rejste sig på tankdækkene. Dette skaffede hende mere fribord end de fleste olietankere, når hun var lastet. Vi benyttede aldrig pladsen til tør last til andet end opbevaringsformål. Hun havde både to maskiner og to skruer og var vel på det tidspunkt 25



år gammel, men fuldstændig ren og velholdt. Som næstkommanderende begyndte jeg at få bedre forhold på havet. Mit kvarter var stort, og jeg havde endog mit eget badeværelse.

Skibet var udstyret med svære armerede plader omkring broen og ca. det samme antal kanoner som de andre skibe, jeg havde sejlet på. Desuden var hun udrustet med antimagnetisk minebeskyttelse bestående af runde seks tommers rør, monteret langs med ydersiden af dækket på begge sider såvel for som agter. Når systemet blev slået til, opstod der et antimagnetisk felt om-

kring skibet. I tilfælde af at vi ramte en magnetisk mine, blev den inaktiveret og skubbet bort af systemet, så den ikke kunne eksplodere, når den ramte skibets skrog. Systemet blev slået til, så snart vi havde forladt havnen, og var hele tiden igang på det åbne ocean. Vi havde også et stativ til 10 dybvandsbomber på halvdækket agter så tæt ved rælingen, at vi kunne skubbe dem overbord. De var indstillet til at eksplodere et minut efter, de ramte vandet og nåede en bestemt dybde.

Det var sidst i marts 1944, da vi forlod Baltimore for at møde en konvoj fra New York, som var på vej mod Aruba og andre dele af Vestindien. Aruba var dengang ikke den ø jeg har hørt det er idag. På det tidspunkt var der praktisk talt ingen muligheder for at gå på indkøb. Der var en hovedgade med nogle få forretninger, der solgte billigt ragelse. Sømændene elskede aligevel Aruba, fordi der var venezuelanske prostituerede på øen. Disse kvinder var sande professionelle, som bar deres "værktøj" omkring i en lille mappe, der stort set kun indeholdt en måtte og et håndklæde, som blev brugt til deres arbejde på stranden. Det overrasker mig ikke, at Aruba er blevet en stor turistattraktion. Der var nogle af de smukkeste strande, jeg nogen sinde har set. Jeg var der for sidste gang i 1946 og jeg tvivler på at jeg vil kunne genkende det.

Vi forlod øen med en last svær brændselsolie og satte kursen mod Colon på den caraibiske side af kanalzonen. Vi rejste uden konvoj, men det var ikke så foruroligende, fordi vi havde et lille arsenal ombord på dette skib. Da vi nærmede os Colon, sendte vi en kort, kodet besked over radioen. Der var

ingen punkter at navigere efter på Panamas kyst så vi var tvunget til at navigere udelukkende ved hjælp af kompas og ekkolod. Pludselig kom der en besked over telegraferen der hastede: Vi blev informeret om, at vi netop bevægede os direkte hen over et elektrisk minefelt. Vi fik besked på at søge ud på havet igen og vente med at gå ind til næste morgen, når vi kunne få lods ombord. Minefeltet blev imidlertid kontrolleret fra land og blev under alle omstændigheder sat ud af kraft, da vi sejlede ind, lodsen var så med som ekstra sikkerhedsforanstaltning.

Vi lossede så snart vi havde lagt til. Vi kastede anker i bugten fordi vores maskiner trængte til reparation. På vores allerførste dag var der revolution i Panama. der blev mest kæmpet i Panama City, men vi fik alligevel ikke landlov. Revolutionen varede ikke særlig længe og var ovre efter 3 dage. Det var min anden revolution i Panama, og jeg er sikker på at flere af de andre besætningsmedlemmer også havde set det før. Det var en del af livets gang i Latinamerika.

Da revolutionen var forbi blev der givet landlov, og alle gik i land den nat på trods af at det var blevet fastlagt, at vi skulle afsted den næste morgen. Medens vi forberedte os på at tage afsted, fik vi selskab af en lods. Han nægtede imidlertid at føre os ud af havnen, med mindre kaptajnen var til stede på broen. Kaptajnen havde moret sig lidt rigeligt aftenen før og var vendt tilbage til skibet nærmest bedøvet af druk. Jeg kunne ikke engang vække ham, ensige få ham op på broen. Lodsen fortalte os at det var brud mod reglerne i Kanalzonen, at forsøge at tage afsted uden at have kaptajnen ved roret.

Det kan godt være han havde ret, blandt søfolk var det bare ikke ret tit man tog sig af den slags. Jeg var fuldt ud i stand til at overtage kommandoen, det var det vigtigste.

Lodsen var imidlertid ikke til at rokke, og jeg var tvunget til at gøre endnu et forsøg på at vække kaptajnen. Det lykkedes mig at få ham ud af sengen, ved at minde ham om hvor meget han skulle på toilettet. Han forbandede mig for det, men det fik ham op. Den stadigt fulde kaptajn åbnede imidlertid den forkerede dør, og urinerede i skabet, før han atter faldt om på sengen. Jeg gav op. Lodsen indså at vi nok var bedre stillet uden kaptajnen, gav sig og styrede os ud af havnen med mig ved kommandoen.

Omkring 4 timer senere dukkede kaptajnen op. Han så sig forvildet rundt, mens han vaklede omkring. Han spurgte mig: "Hvor helvede er vi Ove!" Jeg forklarede ham, hvad der var sket. Han takkede mig overstrømmende, han var normalt en rar mand og ganske ansvarsbevis. I dette tilfælde svigtede han imidlertid sin pligt. Jeg lod ham det vide, han indså det, og var flov. At drikke sig fuld er ofte en del af livet som sømand, men som kaptajn har man været længe nok på havet til at vide, hvornår man har fået nok.

Ude på havet var vejret temmelig tropisk, men på en behagelig måde. Vores bestemmelsessted var Aruba, hvor vi skulle laste olie, som skulle til Buenos Aires, og derfra skulle vi via Aruba tilbage til New York. Hele turen blev gjort uden konvojbeskyttelse, men vi nåede sikkert frem. Det var efterår, året var 1944, og jeg var 28 år gammel. Efter at være ankommet til New York blev jeg kaldt til møde med rederiets ledelse. På det

møde fik jeg at vide at jeg var forfremmet til kaptajn på PHOEBUS.

Den hidtidige kaptajn var blevet forflyttet, PHOEBUS var min, og efter en kort periode i tørdok, satte vi igen kursen mod Aruba, og igen måtte vi undvære konvoj eskorte. Heldigvis var faren for at blive angrebet af u-både stærkt reduceret på det tidspunkt, tyskernes magt på havet var smuldret og jeg følte mig rimelig sikker ved roret. Det var rart at være "overhøvding". På søen er kaptajnens ord lov, hvilket selvfølgelig medfører en masse udfordringer og ansvar, men jeg følte mig faktisk opgaven voksen.

Jeg havde eget kvarter på bådedeckket bestående af et modtageværelse, en dagligstue, et soveværelse, et badeværelse, et gæsteværelse og et kæmpestort kontor. Det var helt mit eget og udstyret med direkte telefonforbindelse til mange steder på skibet. Da jeg altid havde været glad for at være alene, måske lidt af en enspænder, var jeg godt tilfreds med situationen.

Vi tog en last råolie om bord som skulle til Montevideo i Uruguay. Det var næsten sommer i Sydatlanten, og selv om truslen imod os var blevet mindre, var krigen endnu ikke ovre, og vi var stadig i fare for at blive torpederet. Vi sejlede meget tæt på kysten og var mørklagt, da der boede mange tyskere i netop denne del af Sydamerika. Det tog os 14 dage at nå Montevideo, som ligger mere end 5.000 km fra Aruba. Det blev en behagelig tur, med godt vejr og uden natlige kollisioner, jeg behøvede kun at gå på broen ved midnatstid for at kontrollere kursen. Jeg havde tidligere været i Montevideo, spillet i kasinoerne og ligget på stranden. det var en rar by, og også den-

ne gang havde jeg et vidunderligt ophold, det var helt sikkert en af mine yndlingsbyer i Sydamerika.

Efter at vi var færdige med at losse og klar til at tage afsted, opdagede vi, at kokke-medhjælperen manglede. Vi troede han ville nå at dukke op, men det gjorde han ikke, og vi var nødt til at tage afsted uden ham. Når et skib forlader kajen, startes maskinerne, og skruerne sættes langsomt til at dreje rundt mens hun endnu er fortøjet. Maskinmesteren stod på kajen og iagtog skruerne, da et lig kom op til overfladen, det var vores udeblevne kok. Han drak, og vi gik ud fra at han var faldet ned fra landgangsbroen, havde slået hovedet i faldet og derefter druknet.

Vi gav besked til myndighederne i Uruguay og måtte udsætte vores afrejse, så jeg kunne få aflagt rapport på politistationen. Jeg skrev også et brev til hans familie på Grønland og fortalte hvor vellidt deres søn var, hvilket var i overensstemmelse med sandheden. Liget fik jeg sendt til begravelse på Grønland.

Vi satte atter kursen imod nord med ordre om at tage til Maracaibo i Venezuela for at laste råolie bestemt for Panamakanal-zonen. I Panama lå vi for anker i nogle dage, og fik udført nogle reparationer. Der var atter revolution i landet, denne gang varede den 1 dag. Fra Panama gik rejsen videre til Talara i Peru. Derfra satte vi kursen ned langs den peruvianske og chilenske kyst mod Kap Horn. Jeg besluttede at hvis vejret var godt, ville vi gå gennem Magellanstrædet, da det ville forkorte turen med et par dage. Tilsyneladende indgik andre af rederiets skibe væddemål om hvorvidt gamle

PHOEBUS ville gå gennem Strædet, og det styrkede min beslutning om at gøre turen, jeg havde før været igennem og vidste hvor farerne lå. Når man sejler ind i Strædet fra vest, går turen til at begynde med gennem et åbent område med god plads og stor dybde. Problemerne opstår længere mod øst, ved mødet med de to indsnævring. Somme tider løber strømmen gennem dem med en fart af 14 km i timen, samtidig med at der sker uforudsigelige strømændringer, som det er tilfældet mange steder med ekstrem ebbe og flod. I dette område var der kun 5 til 6 timer mellem høj- og lavvande, så det var altafgørende at komme hurtigt igennem.

Vi udregnede, hvornår vi ville ankomme til den første indsnævring, idet vi sørgede for, at vi ville få strømmen med os. Det kunne kontrolleres ved hjælp af vores hastighed. Men selvfølgelig var vores udregninger baseret på sandsynligheder med hensyn til strøm og tidevand. Man kunne ikke vide noget med sikkerhed i Magellanstrædet. Så snart vi var kommet ind i strædet, hvor forholdene var gunstige, meldte første maskinmester om vanskeligheder. Han ønskede at stoppe maskinerne, da han mente, at han kunne reparere dem i løbet af nogle få timer, og at der bagefter stadig var tid til at nå igennem. Vi var i et område, hvor vi kunne drive uden fare, så jeg gav mit tilsagn. Reparationen tog imidlertid 5 timer, og vi ville derfor komme meget senere til den første indsnævring, men jeg tog alligevel chancen.

Vi ankom ved solnedgang og gik gennem indsnævringen. Snart lå vi helt stille, med strømmens fulde kraft imod os. der var god

dybde på stedet, men jeg overvejede at kaste anker, så vi ikke ville drive for tæt på bredden, hvilket der var stor sandsynlighed for. Jeg besluttede dog at lade være, vi skulle nok undgå bredden. Efter at have ligget stille omkring 1 time, begyndte vi at bevæge os langsomt fremad. Snart ændrede strømmen retning, vores fart tog til og i løbet af 1 time var vi nået gennem den første indsnævring, og den 2. lå nu nogle få kilometer længere fremme. Vi gjorde holdt og ventede på at solen skulle stå op. Denne gang gik vi meget hurtigt ind med strømmen bag os. Vi jog igennem med kun ca 30. meter til overs på begge sider. Vi kom imidlertid helskindet igennem.

Efter at være kommet igennem den 2. indsnævring var vi i sikkerhed. Jeg havde tilbragt 56 timer på broen uden søvn da vi nåede Sydatlanten, og netop som jeg var kommet til køjs, vækkede telegrafisten mig med en spændende nyhed: Min første datter ved navn Gloria Lynn, var født. Det var den 29. januar 1945, jeg faldt i søvn idet jeg tænkte: "Velkommen Gloria Lynn. Jeg vil drømme om dig."

Vi ankom til Rio de la Plata 6 dage senere, vi tog en lods ombord, passerede vraget af GRAF SPEE og fortsatte op ad floden til Buenos Aires. Det var ikke let at komme til Argentina som kaptajn. Så vidt jeg ved, har der aldrig noget andet sted været et land med så meget bureaukrati. For eksempel var vi tvunget til at tælle alle reservedele i vort skibslager inklusive hvert søm og hver skrue. Repræsentanter fra alle dele af regeringen, fra krigs- til landbrugsminister, af lagde besøg på skibet, og alle forventede en form for betaling. Alt blev kontrolleret. Vi

måtte af med tusindvis af cigaretter og masser af spiritus, og det tog timer før vi kunne komme igang med at losse.

Heldigvis lå vi for kaj meget tæt ved byen, som var centrum for megen morskab.

Maskinmesteren ville mødes med mig derinde for at fejre min datters fødsel. Invitationen overraskede mig, for i sidste havn havde jeg smidt hele hans lager af alkohol over bord, og jeg troede at han var godt sur på mig, men jeg gav mit tilsagn.

Vi blev enige om et livligt værtshus i byens centrum. Så snart vi havde taget plads, blev vi omgivet af en masse kvinder. Nogle tilbød os tjenester, jeg som gift mand og fader ikke ønskede. Andre var blevet sendt af ledelsen for at danse med os, så vi ville bruge en masse penge i baren. Det blev en morsom aften, ved lukketid havde jeg dog fået nok, men det havde maskinmesteren ikke. Han, der skulle betale for det hele, lejede et værelse ovenpå beregnet til privatfester. Da vi kom derop var det fyldt til bristepunktet. Maskinmesteren bestilte champagnecocktails til alle lige så hurtigt, de kunne serveres. De smagte som vand, og selv om jeg drak en hel del af dem, blev jeg ikke fuld. Da klokken blev 4, ville jeg tilbage til skibet og maskinmesteren indvilgede. Vi fik derefter regningen, den var på 1.000 \$. og jeg kan forsikre, at vi aldrig kunne have konsumeret for et sådant beløb. I Argentina kunne vi dengang have købt et storslået måltid til alle i nærheden oven i det vi havde fået, uden at det ville koste så meget. Jeg havde 300\$ på mig og maskinmesteren havde 400\$, men vi havde ikke i sinde at punge ud med så meget. Vi sagde til ejeren, at han kunne ringe til politiet, hvis han ville. Vi blev arre-

steret, men så snart jeg ankom til stationen, ringede jeg til rederiets agent. Han kom med det samme, og betalte vores kaution, og regningen blev aldrig siden omtalt.

Vi var kommet gennem Magellanstrædet uden skrammer, men det hårde vejr i det sydlige Stille- og Atlanterhav havde skadet skibets bov som slog revner i stålpladerne på begge sider. Skibet blev sendt på værft, og jeg fortalte værftsejeren, som jeg var gode venner med, om mit begivenhedsrige natklubbesøg. Da skibet dagen efter var klar til afgang, sagde han til mig, at jeg når vi var nået til søs skulle kigge under blæksugeren på mit skrivebord, hvor der lå et brev til mig. Jeg tænkte ikke videre over sagen, men nogle dage efter faldt jeg over brevet under oprydning på skrivebordet, og i det lå 5 splinterne 100\$ sedler sammen med et brev fra værftsejeren, hvori han udtrykte håb om at dette måtte få mig til at glemme den uheldige oplevelse.

Tilbage i rum sø satte vi kurs mod Curaçao, hvor vi hentede fragt til Charleston i South Carolina. Da vi havde passeret Cuba, tilkaldte maskinmesteren mig, for at fortælle at der strømmede vand ind i bunden af maskinrummet, og langt mere end vi kunne pumpe ud. Bunden af maskinrummet var dækket af olietanke, som var omkring 8 fod dybe. Lågene var forseglede på dem alle, undtagen på en, som blev brugt når maskinen skulle drænes for olie. Jeg stirrede ned i denne tank, og så et lys skinne ind, hvilket betød, at der var hul i bunden af skibet. Jeg gav maskinmesteren besked på at lave et nyt låg omgående.

Vandet steg langsomt over hele maskinrummet. Lækagen var opstået på grund af

korrosion forårsaget af elektriske strømninger mellem skruens bronze og skrogets stål. Hullet sad omkring 12 meter under havoverfladen, og vandet strømmede ind med stor kraft. Jeg dykkede ned i tanken, men var ude af stand til at presse min fod mod hullet, så stærkt var trykket.

Jeg skulle netop til at sætte kurs mod nærmeste havn, da jeg pludselig fik en idé. Jeg fik maskinmesteren til at lave en bolt med en diameter på $2\frac{1}{2}$ cm og et hoved på 10 cm. Øverst på hovedet var et lille øje, som man kunne trække et reb igennem. Vi stoppede maskinerne, og jeg fik boltens trukket på et langt tyndt reb, der blev ført rundt om skibets bund, så det nåede op på begge sider. Boltens slæbte i vandet, og netop det jeg havde ventet skete, da den kom tæt nok på fik suget den til at fare mod hullet som skudt ud af en kanon. Den dækkede fuldstændig for lækagen, vi kunne hurtigt pumpe vandet ud. Så snart vandet var ude, gik jeg ned i tanken og satte spændskive og møtrik for boltens. Det var en midlertidig løsning, men den var god. Fra New York var jeg blevet rådet til at gå i havn og få skibet repareret. Det var lykkedes mig at finde en måde at undgå dette og overholde vores tidsplan, så jeg var temmelig stolt.

Vi fortsatte til Charleston, hvor vi lossede vores fragt og flyttede til et andet sted i samme havn for at få lavet en permanent udbedring af hullet. En stor pram der bar en kran og en cementmixer, blev trukket op langs skibets side, og gennem en skakt ned gennem maskinrummet blev der hældt cement i den beskadigede tank, dens bund blev dækket af ca. 45 cm. cement, og den var nu så god som ny.

Som kaptajn bliver man efterhånden konfronteret med mange problemer, som man ikke i sin vildeste fantasi havde forestillet sig eksistensen af, dengang man bare var styrmand eller end del af det menige mandskab.

Et problem, der udviklede sig til en kilde til megen ærgelse, især på lange ture, var mine skibsofficerers problematiske kvinde-bekendtskaber i havne, hvor vi opholdt os mere end nogle få dage. Mangelen på tilholdssted betød, at der var fare for at officererne forsvandt og udeblev fra deres vagter, hvilket jeg ikke kunne tillade. En gammel kaptajn fortalte mig at en enkelt løsning var, at leje et hus tæt på havnen til skibsofficererne og udstyre det med alkohol og mad. På denne måde endte de ikke i en villa oppe i bjergene, hvis de mødte en kvinde, men blev tæt ved skibet. Adgang til dette hus var så et privilegium de kun opretholdt, hvis de mødte til vagterne til tiden, ædru og klar til at udføre deres pligt. Ordningen fungerede fuldt tilfredsstillende.

Jeg gjorde det til en vane at undgå omgang med mandskabet og skibsofficererne. Fortrolighed kunne underminere en kaptajns autoritet. Af samme grund gik jeg ofte i land alene, jeg fandt venner blandt lokalbefolkningen hvor vi gjorde ophold, eller blandt kaptajner og skibsofficerer fra andre skibe. Dertil kom at jeg var gift og havde en

S/S THALIA, blev som det er nævnt her, torpederet den 23. februar 1942. Torpederingen skete på positionen 13.00 N/70.45 W, men at kaptajnen på den angribende u-båd gav besætningen 3 timer til at forlade skibet før torpederingen, er der nu delte meninger om.

datter, mine interesser afveg dermed fra det meste af mandskabets.

Efter at have fået repareret tanken afgik vi til Curacao, hvor vi tog råolie ombord til Callao i Peru og derfra til olieraffineriet i Talara, hvor vi tog last til Balboa i Panama-kanalen. Krigen var nu slut, og der var betydelig færre marinesoldater langs kanalen. Efter at have losset fortsatte vi til Aruba, hvor vi lastede for hjemturen til New York, hvor vi gik i tørdok. Den beskadigede tanks bund blev fjernet, den indsatte cementbund blev skåret ud, bunden blev derefter ertstattet med nye plader.

Den største glæde ved hjemkomsten var at se min datter Gloria Lynn, for første gang. Hun var en yndig baby med blonde krøller og store blå øjne. Som den stolte fader jeg var, holdt jeg af at trille hende rundt i nabolaget i barnevognen for at vise frem. Det var en ny rolle for mig. Jeg havde tilbragt det meste af min tid blandt mænd der bandede, sloges og drak. Men synet af min datter overbeviste mig om, at denne del af mit liv snart måtte komme til ophør. Jeg ønskede ikke længere at føre en omflakkende tilværelse - det var på tide at falde til ro.

Efter krigen gik Ove Kjeldsen i land, og ernærede sig derefter som forretningsmand med og uden tilknytning til skibsfart. Han døde i San Diego i marts 1995.

Ifølge Standard Oil's officielle historie blev S/S THALIA torpederet uden varsel den 23. om morgenen kl. 4.00, og igen kl. 4.20. 11 mand blev såret ved torpederingen og 1 dræbt; den danske søfyrbøder Johannes Pedersen. Efter at besætningen var sluppet væk i bådene, modtog S/S THALIA en 3. torpedo,

hvorefter u-båden dykkede ud og bestrøg den nu brændende tanker med sin maskinkanon.

At det foregik således blev efter krigen bekræftet overfor Johannes Pedersens familie i Danmark af brev til dem fra skibets 2. styrmand Einar C. P. Blume. Den u-båd der sænkede S/S THALIA var U 502 under kommando af von Rosenstiel. U 502 var aktiv i perioderne oktober 1941, februar 1942 og igen i maj/juni 1942. I alt sænkede von Rosenstiel 11 allierede skibe, og om han normalt gav besætningerne 3 timer til at forlade skibet før torpederingen er nok tvivlsomt.

Den 23. februar sænkede Rosenstiel 2 skibe, S/S THALIA og S/S SUN, hvilket altså ville indebære 6 timers ventetid, uddykket, på en dag.

At han ikke ved andre lejligheder har ventet 3 timer, ses af 15. juni 1942, hvor U 502 sænkede to skibe i tidsrummet 4.10 og 4.30 AM. Senere samme dag sænkede han endnu et skib, og dermed forsvinder u 502 og von Rosenstiel ud af registrene, hvilket betyder at U 502 formentlig er blevet sænket kort efter 15. juni 1942.

Kåre Lauring

Around the World in 60 Years

Summary

Ove Kjeldsen was born in 1916, the son of a farmer from Zealand. In 1939 he took his Ship Master's Certificate at the Copenhagen School of Navigation, after which he was appointed third mate in the J. Lauritzen Shipping Company.

Up until May 1940 Ove Kjeldsen sailed as third mate aboard the S/S TANJA in regular traffic along the coasts of the United States. In May 1940 the S/S TANJA was laid up in New York, after which Ove Kjeldsen was employed by Standard Oil of New Jersey as third mate aboard the tanker S/S THALIA.

On February 23rd 1942 the S/S THALIA was torpedoed 50 miles WNW of Aruba. One crew member was killed and 11 wounded, while the remainder,

including Kjeldsen, made their way safely to Bahia Honda in Columbia.

After the S/S THALIA Ove Kjeldsen became second mate on board the tanker M/S SVITHOID, which partly sailed in convoy to Iceland and partly sailed along the west coast of South America.

In March 1944 Ove Kjeldsen became first mate aboard the tanker S/S PHOEBUS and the same year he was appointed master of the same ship, which he captained until the end of the war in May 1945.

After the war Ove Kjeldsen went ashore and earned his living as a businessman both in shipping, but also unconnected with shipping. He died in San Diego in March 1995.

Christian Lund: Søgangen blev for stærk.

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

19.december 1902 - 21.november 1979

(Nr. 105 i Aktieselskabsregistret)

Forfatteren, der tidligere har bidraget med artikler i museets årbøger, skildrer her ud fra et internt kendskab stiftelsen af A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab af 19. december 1902 og udviklingen frem til konkursbegæringen 21. november 1979.

Det var venskab, sandsynligvis kombineret med forretningsmæssig forbindelse, mellem to honorære konsuler i den franske havneby Rouen, der førte til stiftelsen i 1902 af A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

Den hollandske konsul, Gaston Vallée, var importør af træ fra Skandinavien og var samtidig ejer af 6 dampskibe. Den danske konsul var skibsmægler Albert Ivers.

Monsieur Vallée havde problemer med at få sine skibe til at tjene penge. Ivers foreslog ham derfor at overføre et par af dem til Dannebrog, som det var billigere at sejle under end med Tricoloren. Allerede ved sidste århundredskifte var tanken om "bekvemlighedsflag" altså ikke ukendt!

Der blev herefter holdt et møde 19. december 1902 i København, i Amaliegade 22 - hvor rederi- og mæglerfirmaet Schach Steenberg & Co. havde til huse - hvor de to konsuler fra Rouen samt kaptajn N.W. Schmidt (kaptajn i de L.H. Carl'ske Rederier), overretssagfører Carl Friedrichsen,

grosserer A.O. Andersen (medlem af DFDS' bestyrelse) og grosserer Poul Carl vedtog at stifte A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab med en aktiekapital på DKK 150.000, kort tid senere udvidet med yderligere DKK 15.000. Herudover optoges et obligationslån på DKK 145.000, hvorefter 2 af Monsieur Vallées skibe kunne købes af det ny selskab for i alt DKK 319.041. Restkøbesummen plus midler til driftskapital blev klaret ved at optage et kontantlån.

Kaptajn N.W. Schmidt påtog sig hvervet som korresponderende reder fra sin bopæl i Esbjerg og konsul Albert Ivers blev forretningsfører i Rouen.

Befragtning af skibene og administrationen skulle varetages fra Rouen, mens bemanning og vedligehold skulle varetages fra Esbjerg. Denne deling af selskabets ledelse var selvsagt ikke hensigtsmæssig. Der gik da også kun et par år, så trak kaptajn Schmidt sig tilbage i 1904, og i hans sted tiltrådte en kaptajn fra J. Lauritzen, William Schmidt. I bestyrelsen trak A.O. Andersen og Poul Carl sig ud og blev afløst af skibsreder Chr. Andresen (D/S Dania) og kaptajn S. Meinertz.

Som følge af kaptajn William Schmidts død kort efter nytår 1909 påtog skibsreder Chr. Andresen sig midlertidigt også hvervet som korresponderende reder. Men da også konsul Albert Ivers døde nogle måneder se-

ner, stod det klart, at der måtte en ny ledelse, samlet på et sted, til for at rederiet kunne overleve og fortsætte. Obligationsejerne havde ikke fået renter og afdrag i flere år og truede nu med tvangsauktion.

Der blev så indrykket en annonce i "Dansk Søfarts Tidende" (nr. 33 af 5. maj 1909):

Forretningsfører søges.

Til Ledelsen af et Dampskibsselskab med 2 Skibe søges en dygtig Forretningsfører, som er kendt med Befragting, og som disponerer over en Del Kapital.

Billet, mrk.: „D. F. D. 278“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Skibsfører i D/S Torm, A.N. Petersen, reflekterede på denne annonce. Anders Niels Petersen (15. december 1864 - 9. marts 1941) var søn af skibsreder Hans Petersen, der ejede sluppen MATHILDE (bygget 1860), og han havde fra sin ungdom sat sig det mål at blive skibsreder ligesom faderen. A.N. Petersen kunne præstere at tilføre rederiet de DKK 40.000, der skulle til for at forhindre den truende tvangsauktion og for at få de to skibe bragt i forsvarlig stand til at imødekomme krav fra klassen (Lloyd's Register).

2. januar 1910 overtog A.N. Petersen forretningsførelsen og flyttede rederiets hjemsted til København, hvor han som korresponderende reder disponerede fra hjemmet i I.E. Ohlsens Gade 19, bistået af hustruen Mathea, der førte korrespondance og bogholderi i de første år. A.N. Petersen og Mathea Hahn havde mødt hinanden i en Østersøhavn i slutningen af 1890'erne, hvor A.N. Petersen var midlertidig fører af D/S

Danmark's S/S ANSGAR, og Mathea Hahn var med om bord på samme selskabs S/S ROLF, hvis fører var Jonas Hahn. A.N. Petersen og Mathea Hahn blevet viet 3. december 1901.

Kaptajn A.N. Petersen trådte til på et heldigt tidspunkt. Det dårlige fragtmarked, som havde hersket siden rederiet blev stiftet, blev i løbet af 1910 og de efterfølgende år til gunstigere tider. Allerede i 1912 kunne rederiet overtage et helt nyt skib, som blev købt fra et norsk rederi, mens det endnu var under færdiggørelse ved værftet i Bergen.

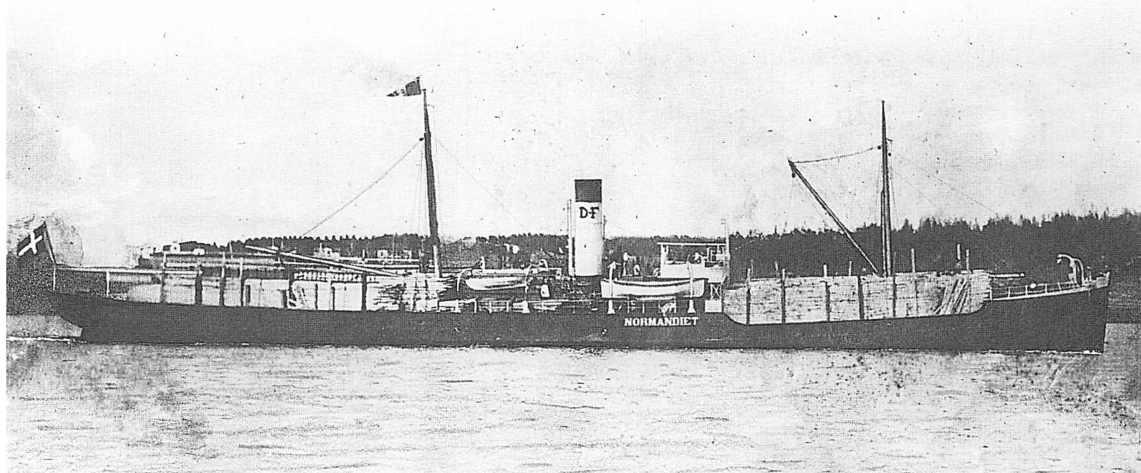
I den anledning blev aktiekapitalen udvidet med DKK 150.000, så den kom op på DKK 315.000, og et rederikontor blev indrettet i Fredericiagade 4.

Da den 1. verdenskrig brød ud i august 1914, havde rederiet en flåde på 3 dampskibe på i alt 4.700 tons dw.

De fire krigsår, hvor Danmark var neutral, medførte store forandringer for dansk skibsfart, hermed også for Dansk-Fransk. Mange skibe skiftede ejer under krigen 1914-1918 - gullaschbaronernes gyldne tider, som det hed sig dengang - men i de sidste krigsår blev det forbudt at sælge danske skibe til udlandet.

Den ældste damper NORMANDIET (bygget 1877) solgtes i april 1915 og en måned senere købtes KRONPRINSESSE LOUISE (bygget 1902), der et årstid senere døbt om til NORMANDIET. Aktiekapitalen blev i forbindelse med købet udvidet med DKK 285.000 (til DKK 600.000).

I juli 1916 foretog skibsreder A.N. Petersen et bemærkelsesværdigt køb ved for DKK 4,4 mio. kontant at overtage 4 af D/S Skan-



S/S NORMANDIET, bygget 1877, var sammen med det seks år yngre S/S SLESVIG rederiets to første skibe. (Fredfeldt foto, H&S). *The S/S NORMANDIET, built in 1877. The ship and the six year younger S/S SLESVIG were the shipping company's first ships. (Fredfeldt photo, DMM).*

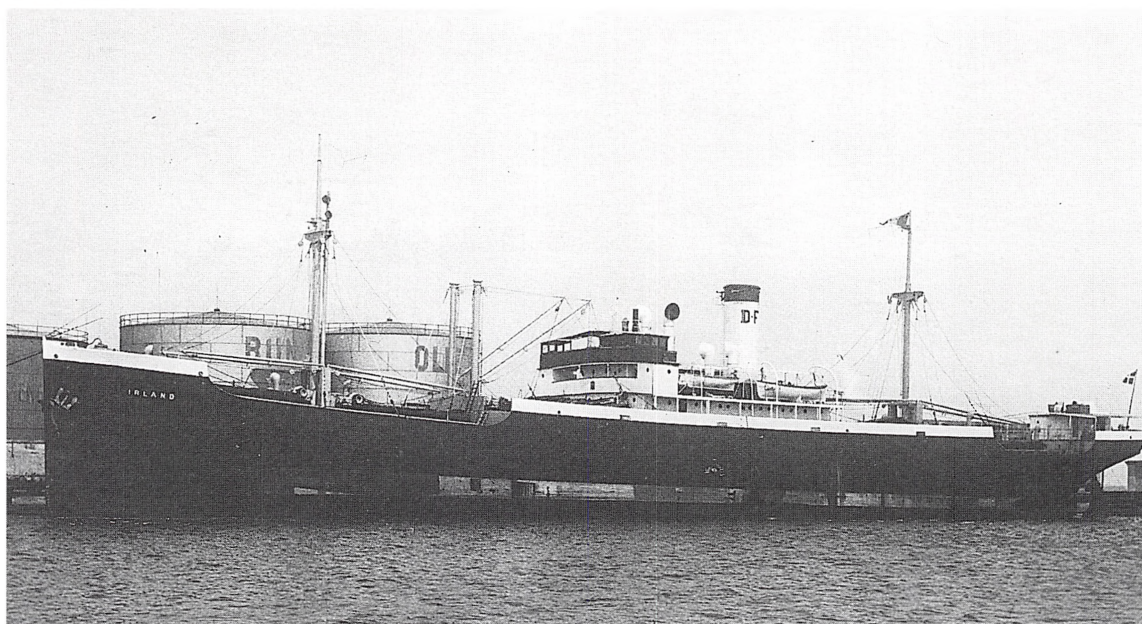
dia's (Schach Steenberg & Co.) såkaldte "faxe" dampskibe. De var beskæftiget i timecharter i interamerikansk fart, men til lave fragtrater. Certepartierne udløb imidlertid i marts 1917, og der var udsigt til ny beskæftigelse derefter til rater, der var tre gange så høje. I forbindelse med købet blev aktiekapitalen udvidet i juli 1916 med DKK 400.000, og en måned senere med yderligere DKK 1 mio., til i alt DKK 2 mio. Skibene bevarede deres navne indtil december

1918, hvor de fik navne efter Dansk-Fransk's navnesystem. Når de ikke blev døbt om allerede i forbindelse med købet, har det sandsynligvis været forbundet med registreringsvanskeligheder.

Som følge af den uindskrænkede u-båds-krig fra 1917 rekvirerede den engelske regering 7. april 1917 et antal danske skibe, deriblandt 2 af Dansk-Fransk's, som begge gik tabt, mens de var under engelsk administration.

Et tredje krigsforlis var BRETAGNE (bygget 1912), der blev torpederet i april 1917.

På Københavns Fondsbørs blev Dansk-Fransk's aktier optaget 19. april 1917 på den ekstraordinære notering med en første kurs på 348. 21. maj 1918 blev aktierne optaget til daglig notering med en køberkurs den dag på 510.



M/S IRLAND, afleveret fra B&W i 1927, var rederiets første motorskib. Skibet var udviklet i nøje samarbejde med A.N. Petersen til maksimal lasteevne og minimalt olieforbrug. De følgende to år byggedes søsterskibene BRETAGNE og BORNHOLM. (Fredfeldt foto, H&S). *The M/S IRLAND, delivered by B&W in 1927, was the company's first motor ship. It was developed in close cooperation with A.N. Petersen for maximum cargo carrying capacity and minimum oil consumption. Its sister ships, the BRETAGNE and the BORNHOLM were built in the following two years. (Fredfeldt photo, DMM).*

I februar 1918 blev aktiekapitalen udvidet med endnu DKK 1 mio. og i august yderligere med DKK 1 mio., så den nu var kommet op på i alt DKK 4 mio. - og her blev den indtil 1934!

Foruden køb af tonnage havde A.N. Petersen også kontraheret nye skibe. EST-

LAND nåede at blive leveret fra værft i Aalborg kort inden freden i november 1918, mens to andre nybygninger fra hollandske værfter først blev leveret i 1919.

Ved freden 11. november 1918 rådede Dansk-Fransk over en flåde på 6 dampskibe på i alt 13.615 tons dw og havde 2 nybygninger på i alt 3.600 tons dw i ordre.

Kontoret var nu også flyttet fra Fredericiagade 4 til Frederiksgade 9.

1920'erne satte markante spor

Rederiet fortsatte sin ekspansion med nybygninger, som fra 1927 ved leveringen af det første motorskib IRLAND på 5.500 tons dw også markerede overgangen fra damp til diesel. IRLAND var prototypen på en serie på 3 skibe, som A.N. Petersen selv havde udviklet, og som viste sig at være endog sær-

Skibsreder Eigil Hahn-Petersen var A.N. Petersens ældste søn, og fra 1933 til 1969 var han korresponderende reder. (Fredfeldt foto, H&S). *Shipowner Eigil Hahn-Petersen was A.N. Petersen's eldest son, and from 1933 to 1969 he was managing owner. (Fredfeldt photo, DMM).*

deles konkurrencedygtige i de følgende vanskelige år, hvor størstedelen af Danmarks handelsflåde af dampskibe lå oplagt. Langeliniekaen var fyldt op med sådanne skibe, hvorimod motorskibe kunne beskæftiges i rimeligt lønnende trampfart. A.N. Petersens ide var et skib med god kubik, kombineret med lasteevne og med en dieselmotor på 1.600 hestekræfter, et lavt olieforbrug, 6 tons pr. døgn, som gav skibet en fart beskrevet som 10 1/2 knob - men som dog oftest lå derunder, hvis da ikke vind og strøm var med!

I 1920 stiftede A.N. Petersen også det særskilte befragtningsfirma A.N. Petersen, hvis hovedformål naturligvis var at skaffe beskæftigelse til Dansk-Fransk's skibe, men som også skulle arbejde med befragtning af anden tonnage.

Og i 1921 blev skibsreder A.N. Petersen udnævnt til honorær generalkonsul for Japan, en post han beklædte indtil 1929.

Kontoret blev også flyttet til Laksegade 8, i lokaler tilhørende Den Danske Landmandsbank, men i midten af 1930'erne flyttedes til Københavns Handelsbanks nye bygning i Store Kongensgade 49, på hjørnet af Dronningens Tværgade, hvor rederiet og befragtningsfirmaet delte fælles lokaler på 2. sal. Her holdt man til indtil flytningen i 1952 til Frederiksgade 17.



I 1933 blev A.N. Petersens ældste søn, Eigil Hahn-Petersen (14. oktober 1902 - 14. juni 1982), sideordnet korresponderende reder, og efter faderens død i 1941 var han reder indtil 1969.

Da dårlige konjunkturer i begyndelsen af 1930'erne, til dels påvirket af det amerikanske bankkrak i oktober 1929, resulterede i, at aktiekapitalen i april 1934 måtte nedskrives med 40% - til DKK 2,4 mio. havde skibsreder A.N. Petersen en bitter kommentar hertil. Hvis ikke en aktionærgruppe, der rådede over et betydeligt antal aktier, i august 1919 havde insisteret på udvidelsen af aktie-

kapitalen fra DKK 3 mio. til DKK 4 mio., kunne nedskrivningen i 1934 være undgået. I februar 1937 blev aktiekapitalen udvidet til DKK 3 mio.

I midten af 1930'erne var opsvinget begyndt. Den spanske borgerkrig, der begyndte i juli 1936, satte yderligere skub i internationale søtransporter. Dansk-Fransk kunne glæde sig over i 1935 at have fået leveret en ny NORMANDIET og i 1938 en ny SLESVIG - moderne motorskibe, velegnede til al slags tramplast.

2. verdenskrig

Ved 2. verdenskrigs udbrud i september 1939 havde Dansk-Fransk en flåde på 5 ældre dampskibe og 5 moderne motorskibe på i alt 40.050 tons dw.

Krigen var hård ved Dansk-Fransk. Den 9. april 1940 var kun 2 skibe i hjemlige farvande; rederiets ældste damper og det næstnyeste motorskib. ESTLAND blev solgt i december 1940, og i 1943 sank NORMANDIET efter en kollision på sin første rejse efter at have været oplagt i 3 år.

Af udeflåden blev 2 skibe i Sydamerika tvangssolgt; 2 skibe lå i neutral havn, men kom i slutningen af 1943 i allieret tjeneste, og 4 skibe kom direkte under engelsk kontrol og flag; 3 af dem forliste. Det fjerde, M/S BORNHOLM, fik æren af at være det første danske skib, der 25. december 1943 kunne stryge det engelske koffardiflag, The Red Duster, og atter hejse Dannebrog agter. Det var som anerkendelse af begivenhederne i Danmark 29. august 1943, at danske skibe under engelsk administration og flag atter fik ret til at føre Dannebrog som nationalitetsflag.

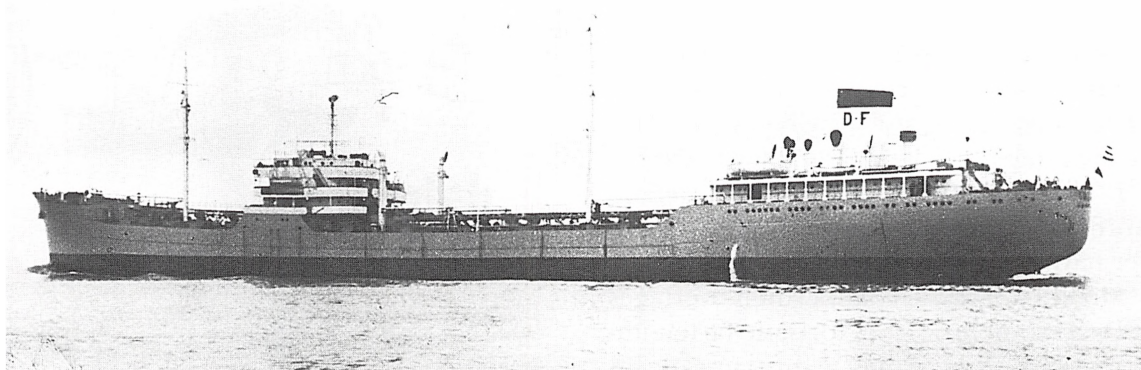
Ved befrielsen 5. maj 1945 havde Dansk-Fransk således kun 3 skibe på i alt 13.350 tons dw tilbage - og de var endda på det tidspunkt stadig under engelsk administration.

M/S SLESVIG, et af de skibe, der i oktober 1943 var kommet i engelsk tjeneste, blev først tilbageleveret i oktober 1946 efter at have fungeret som forsynings-skib i Stillehavsområdet. Det var det sidste skib, der blev leveret tilbage efter allieret krigstjeneste.

Til gengæld havde rederiet - som et rederi uden skibe under egen kontrol - fået tildelt administrationen af det første skib, der blev bygget under det dansk-tyske nybygningsprogram ved danske værfter, det såkaldte "Hansa"-skibsprogram. Det var S/S RØSNÆS, som efter levering fra Odense Staal-skibsværft i begyndelsen af 1945 blev genstand for en snedig manøvre fra den danske undergrundsbevægelse ved en kamoufleret grundstødning i Øresund, hvor en række Svitser-skibe blev kaldt til bjærgning, og hvorefter alle skibene kunne trække over i neutral svensk havn indtil befrielsen. RØSNÆS blev i december 1945 solgt til DFDS.

Af Hansa-skibsprogrammet, hvor de danske skibe skulle ejes af et af den danske regering til formålet oprettet nyt selskab, Aktieselskabet af 6. februar 1943, men administreres på statens vegne af forskellige rederier, købte Dansk-Fransk så kontrakterne til 4 skibe. De to første var så langt fremkredne, at de måtte bygges færdige som oliefyrede dampskibe, mens de to sidste kunne ændres til motorskibe og i en vis udstrækning indrettes efter købernes ønsker.

For at imødekomme krav fra det danske Fragnævns om pligtrejser til Danmark, for-



I 1948 gik rederiet ind i tankfart, og to år senere modtoges nybygningen M/T IRLAND fra Deutsche Werft i Hamburg. (Fredfeldt foto, H&S). *In 1948 the shipping company went into tanker traffic and two years later the newly built ship M/T IRLAND was delivered from Deutsche Werft in Hamburg. (Fredfeldt photo, DMM).*

trinsvis med kul fra USA, var Dansk-Fransk et af de rederier, der købte et amerikansk "Liberty"-skib.

Efter befrielsen

Efter befrielsen i 1945 søgte Dansk-Fransk også andre beskæftigelsesområder end den rene trampfart, som havde været rederiets grundlag siden stiftelsen i 1902.

Der var to åbenlyse felter at satse på.

Tankfarten indledtes i 1948 ved køb af et ældre norsk skib, bygget 1926. Det fik hurtigt følge af 4 nybygninger, men de store udsving i tankmarkedet bevirkede, at rederiet i begyndelsen af 1962 trak sig ud af denne fart - bortset fra senere byggede mindre

kysttankers. Det er bemærkelsesværdigt, at M/T IRLAND leveret fra værft i Hamburg i 1950 var det første skib, der blev bygget i Tyskland efter krigen, oprindeligt havde været kontraheret allerede i 1939 af The Texas Oil Company, New York. Det var dele fra denne kontrahering, som kunne bruges til færdiggørelsen af Dansk-Fransk's første tankskibsnybygning.

Liniefarten begyndtes allerede i slutningen af 1940'erne, hvor de 2 førkrigs-motorskibe BORNHOLM og SLESVIG blev indsat i trafik med tømmer fra Vestafrika til Nord-europa.

Interessen for disse transporter førte til, at de første specialbyggede lineskibe kontraheredes i 1952 til en regulær linie, der under navnet Dafra Lines - senere med underbetegnelsen Conwa - blev en betydende faktor i liniefarten mellem nordeuropæiske havne og havne i Vestafrika, specielt Belgisk Congo, den senere republik Zaïre.

I 1970 blev liniefarten udvidet med en ny

linie mellem US Gulf og Vestafrika - Gulwa - og i 1972 med endnu en linie mellem Østcanada og USA's østkyst og Vestafrika - Balwa.

Gennem årene sørgede Dansk-Fransk for kontinuerligt at forny tonnagen på rutenettet med nye og større skibe bygget efter de erfaringer, der hele tiden blev høstet.

I 1977 oprettedes en ny linie mellem Nordeuropa og havne i Det Røde Hav under navnet Dafra Red Sea Container Line.

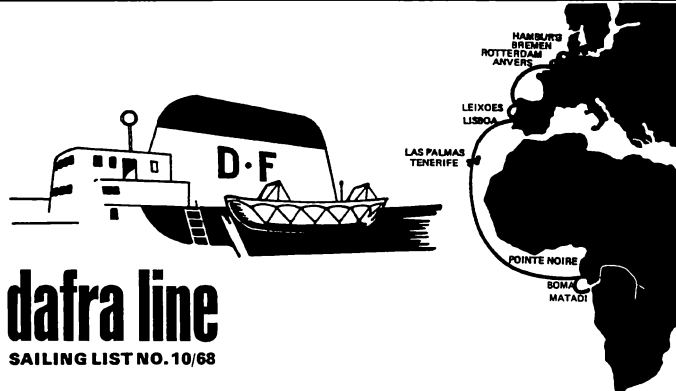
Men i 1979 måtte Conwa ruten overtages af D/S Dannebrog, som fortsatte farten under navnet Dafra Lines, mens ruterne fra USA blev overtaget af D/S Torm. Ruten på Røde Havet blev opgivet.

Der var dog også andre områder, som Dansk-Fransk kunne satse på - og havde gjort det.

Bulkfart. Som det moderne rederi det var, måtte Dansk-Fransk helt naturligt også deltage i transporter med specialbyggede bulkcarriers. Dansk-Fransk var det første rederi i Danmark, som byggede sådanne specialskibe - søsterskibene SLESVIG og VINLAND på hver 16.750 tons dw, leveret 1959/1960, men som allerede få år senere var for små; ved forlængelse i 1964 blev dødvægtskapaciteten forøget til 18.950 tons.

Færgefart. I 1962 oprettedes datterselskabet Juelsminde-Kalundborg Linien A/S, som senere indledte et samarbejde med Grenaa-Hundested Færgefart A/S. Den 3. juni 1970 slog de to selskaber sig sammen under navnet Jydsk Færgefart A/S.

Grønlandsfart. I denne helt specielle fart udvikledes i løbet af 1960'erne et samarbejde med Rederiet J. Lauritzen, som blandt andet førte til kontrahering af hvert sit



dafra line
SAILING LIST NO. 10/68

SOUTHBOUND:

VESSEL	VGE No.	DEPARTURE					ARRIVAL			
		BREMER ¹⁾	HAMBURG	ROTTERDAM	ANTWERP	LISBON	LAS PALMAS/ TENERIFE	POINTE NOIRE	BOMA	MATADI
HOLLAND (L. Clausen Nielsen)	6/68	8/8	11/8	13/8	15/8	19/8	21/8	4/7	5/7	5/7
BANANA (J. M. Kragh)	6/68	22/8	25/8	27/8	1/7	—	6/7	17/7	18/7	18/7
AFRIKA (B. Meemann)	6/68	10/7	12/7	15/7	18/7	—	24/7	3/8	4/8	4/8
KINSHASA (T. Erlaen)	7/68	27/7	30/7	1/8	3/8	—	8/8	18/8	17/8	17/8
HOLLAND (L. Clausen Nielsen)	8/68	9/8	13/8	15/8	20/8	24/8 ²⁾	28/8	6/9	6/9	6/9

¹⁾ Cargo for Canary Islands only.
²⁾ Subject to sufficient inducement.

NORTHBOUND:

VESSEL	VGE No.	DEPARTURE				ARRIVAL			
		MATADI	BOMA	POINTE NOIRE	BOMA (BANANAS)	ANTWERP	ROTTERDAM/ AMSTERDAM	BREMEN	HAMBURG
AFRIKA (W. E. Dyrberg)	6/68	12/8	—	17/8	19/8	3/7	4/7	6/7	11/7
KINSHASA (T. Erlaen)	6/68	28/6	28/6	4/7	6/7	19/7	20/7	24/7	28/7
HOLLAND (L. Clausen Nielsen)	7/68	12/7	13/7	18/7	19/7	1/8	3/8	7/8	10/8
BANANA (J. M. Kragh)	6/68	25/7	28/7	1/8	3/8	16/8	17/8	21/8	25/8
AFRIKA (B. Meemann)	7/68	11/8	12/8	19/8	21/8	4/9	6/9	7/9	12/9

Data etc. subject to change without notice.

All vessels fitted with refrigerated space and deep tanks for carriage of vegetable oil.

Copenhagen, July 1st 1968

PRINTED BY P. B. JENSEN LTD
COPENHAGEN

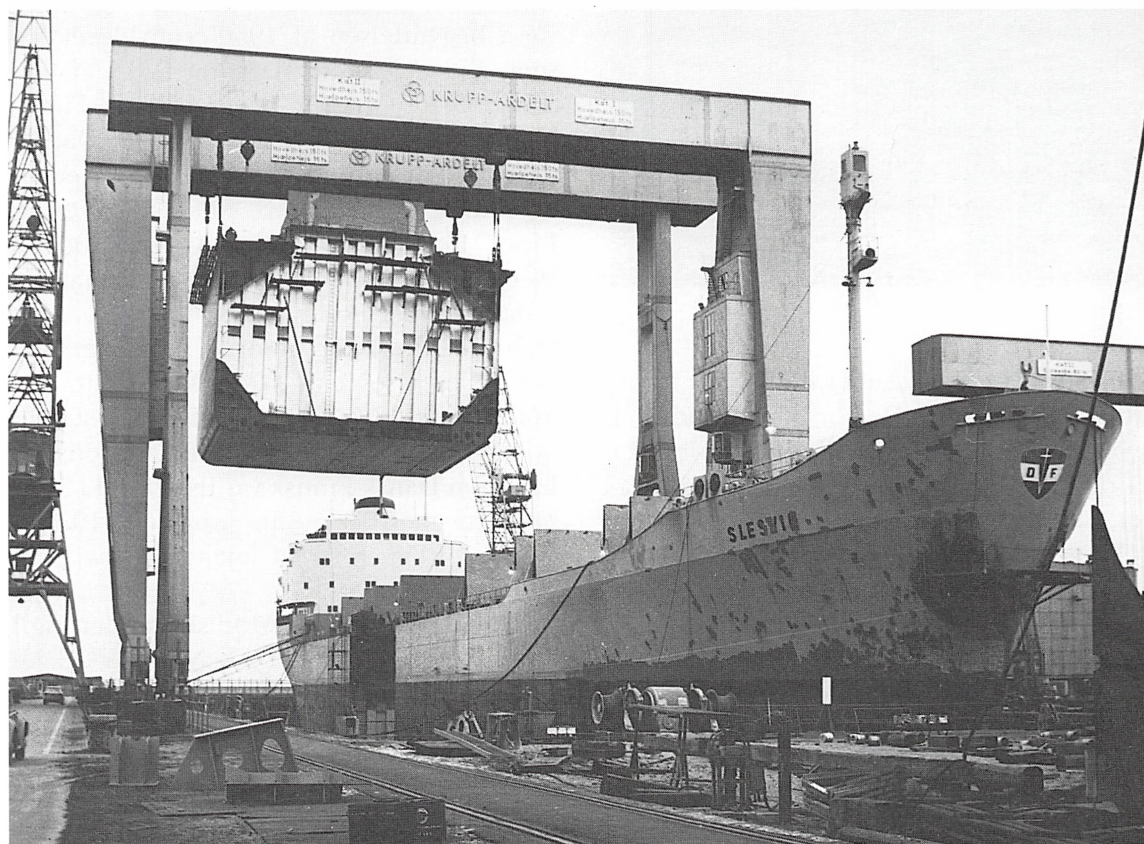
Sejlliste for Dafra Line i 1968. Rederiets liniefart på Vestafrika indledtes sidst i 1940'erne. (Fredfeldt fotokopi, H&S). *Sailing list for Dafra Line in 1968. The company's line traffic to West Africa began at the end of the 1940's. (Fredfeldt photocopy, DMM).*

søsterskib fra finsk værft for levering i 1973 på et 10 års bareboat charter til Kgl. Grønlandske Handel. Kort forinden havde Dansk-Fransk købt 55% af kapitalen i Rederiet Northsea I/S, som havde M/S DISKO (bygget 1968) i fart på Grønland.

M/S SLESVIG forlænges på B&W i 1964. Ved søsætningen i 1959 var skibet den første danskbyggede bulkcarrier. (Fredfeldt foto, H&S). *The M/S SLESVIG being lengthened at B&W in 1964. When it was launched in 1959 the ship was the first Danish built bulk carrier. (Fredfeldt photo, DMM).*

Borerigge. Med det norske rederi Arne Blystad, Oslo, indledtes et samarbejde ved kontrahering af en Akers H-3 borerig, som senere ændredes til en såkaldt “master construction barge”, som leveredes i 1976.

Udenlandske datterselskaber. Det var den kostbare drift af skibe under Tricoloren i 1902, der havde ført til stiftelsen af A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. I slutningen af 1970'erne var udgifterne under Dannebrog blevet så store, at mange rederier, herunder Dansk-Fransk, måtte placere skibe under de såkaldte “bekvemmelig-





I 1969 overtog Vagn Aage Nyholm rederiets ledelse, og året efter kunne han fejre 50 års jubilæum. Det følgende år overtog Niels Hahn-Petersen hvervet som administrerende direktør. (Fredfeldt foto, H&S).

In 1969 Vagn Aage Nyholm took over the management of the shipping company and the following year he celebrated his 50th anniversary in the company. One year later Niels Hahn Petersen took over as managing director. (Fredfeldt photo, DMM).

hedsflag” i datterselskaber i udlandet for at kunne konkurrere. Derfor blev de sidste 4 nybygninger, som Dansk-Fransk fik leveret da også leveret til liberianske datterselskaber, hjemmehørende i Monrovia.

Til at forberede genopbygningen af flåden, når freden kom, var aktiekapitalen blevet udvidet i november 1944 med DKK 1,5 mio.; i april 1950 udvidet med endnu DKK 1,5 mio. til i alt DKK 6 mio. I maj 1952 udvidedes med 50% til DKK 9 mio. og i 1955 til DKK 15 mio.

I 1965 kom der DKK 5 mio. i fondsaktier, og sidste udvidelse fandt sted i januar 1973

med et spring fra DKK 20 mio. til DKK 50 mio. - ved at udstede DKK 20 mio. i fondsaktier og nytægne DKK 10 mio.

Kontorlokalerne i Store Kongensgade 49 var i begyndelsen af 1950'erne blevet for små. Ejendommen matr. nr. 0318 af Sct. Annæ Østre Quarter - Det Dehn'ske Palæ - blev indrettet til at huse Rederiet Dansk-Fransk, befragtningsfirmaet A.N. Petersen og kunne samtidig give husly til Heering Line, Ebbe baron Wedell-Wedellsborg's Weco Shipping og til det sagførerfirma, der i dag hedder Reumert & Partnere. Det Dehn'ske Palæ var opført i 1756, og var i 1807 blevet solgt til Wm. Duntzfeldt, der omkring år 1800 var Skandinaviens største skibsreder, så det var et søfartstraditionsrigt hus, som Dansk-Fransk var flyttet ind i i forbindelse med sit 50 års jubilæum 19. december 1952, først til leje, men fra 1956 som ejer af palæet.

Den 1. maj 1969 overlod skibsreder Eigil Hahn-Petersen roret til V.A. Nyholm (13. juni 1904 - 12. juni 1977), der blev udnævnt til administrerende direktør efter at være blevet udnævnt til direktør i 1961.

Vagn Aage Nyholm trådte tilbage allerede 2 år senere, 30. juni 1971, og dagen efter

overtog Eigil Hahn-Petersens ældste søn, Niels Hahn-Petersen (21. juli 1928 -) hvervet som administrerende direktør.

Katastrofeåret 1979

Eftervirkningerne af oliekrisen i 1973, uroen på valutamarkederne - med de nyeste skibe kontraheret i gylden, yen og dollars - og det svage fragtmarked førte til, at Dansk-Fransk's bestyrelsesformand, grev Niels Brockenhuus-Schack, 18. december 1978 (dagen før rederiets 76. "fødselsdag") måtte sende en meddelelse til Københavns Fondsbørs:

"Bestyrelsen for A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab har på et møde i dag besluttet at arbejde på en rekonstruktion, som medfører en betydelig indskrænkning af selskabets aktiviteter og salg af en del af selskabets flåde. Denne beslutning vil blive iværksat efter en plan, der i løbet af den nærmeste tid vil blive fastlagt af Rederiets ledelse i samråd med eksterne rådgivere.

Baggrunden for denne disposition er en analyse af selskabets likviditetsmæssige forpligtelser i fremtiden sammenholdt med den forventede indtjening i et fortsat svagt fragtmarked.

Det må konstateres, at salg af en væsentlig del af selskabets flåde til de for tiden opnåelige priser for brugt tonnage vil påføre selskabet sådanne tab i forhold til de bogførte værdier, at selskabets egenkapital - i det mindste indtil videre - må anses for tabt.

For at skabe de finansielle muligheder for en gennemførelse af den vedtagne disposition er der taget kontakt med selskabets finansielle kreditorer.

Under de foreliggende omstændigheder finder bestyrelsen det rettest at anmode bestyrelsen for Københavns Fondsbørs om indtil videre at suspendere den daglige notering af selskabets aktier."

Denne meddelelse blev samme dag sendt rundt til alle medarbejdere i rederiet.

Dansk-Fransk's flåde bestod da af 9 skibe under dansk flag og 4 under liberiansk på i alt ca. 220.000 tons dw. Hertil kom så medejerskabet af boreplatformen samt interesserne i datterselskaber, først og fremmest 81% af Jydsk Færgefart A/S og ejendommen Frederiksgade 17.

De første skibe solgtes allerede i marts 1979 - således SLESVIG til et norsk rederi for DKK 67,5 mio. (mod en bogført værdi på DKK 167,6 mio.).

De sidste salg fandt sted i slutningen af august. De 2 minibulkers blev solgt til de svenske O.T.-Rederierne for ombygning til kysttankskibe, og D/S Dannebrog købte - for DKK 70 mio. - de 4 linieskibe, hvormed Dafra Lines' rutefart mellem Nordeuropa og Vestafrika kunne fortsætte med skibene døbt om til "-borg" navne.

Dansk-Fransk standsede betalingerne 22. august 1979, og 21. november indgav Amsterdam-Rotterdam Bank konkursbegæring til Sø- og Handelsretten i København.

Det var således ikke lykkedes at gennemføre den planlagte rekonstruktion til trods for ihærdig indsats herfor.

Og det skete endda på et tidspunkt, hvor der var mange tegn på, at fragtmarkedet var ved at vende - hvilket også faktisk skete fra begyndelsen af 1980'erne - så hvis banken havde ventet med at slå pengekassen i, var Dansk-Fransk sandsynligvis blevet reddet, måske kun på målstregen, men tilstrækkeligt til at kunne være fortsat og blive genopbygget.

Men Dansk-Fransk's ledende danske bankforbindelse gennem mange år, A/S

Kjøbenhavns Handelsbank, havde også et stort ansvar for, at det gik galt. Hvis bankens førstedirektør, Bendt Hansen, havde haft en bedre situationsfornemmelse og havde konsulteret søfartskyndige, ville han utvivlsomt have fået det råd at holde hånden over Dansk-Fransk fremfor at være med til at fremme en unødigt konkurs. En konkurs, der resulterede i, at Kjøbenhavns Handelsbank som den største rekvirent med et krav på DKK 240.966.188 tabte mere end halvdelen, DKK 128.237.464, ved boets afslutning 19. juli 1985, hvor dividenden til de 273 rekvirenter blev opgjort til 46.72635%!

Et internt firmablad - "D.F. Information" - havde set dagens lys i april 1970 og udkom derefter hvert kvartal, indtil sidste nummer i januar 1979.

I den 10 års periode, hvor "D.F. Information" blev udgivet var talrige 25, 40, ja selv et 50 års jubilæum (administrerende direktør V.A. Nyholm i 1970) blandt de mange meddelelser. De vidnede om loyalitet og trofasthed overfor et rederi, som altid overfor sit personale, til søs og til lands, var en god arbejdsplads.

Hvor er det synd, at den måtte forsvinde, da det internationalt velanskrevne og respekterede rederi måtte stryge flaget.

En kreds af medarbejdere, såvel fra skibene som fra kontoret, besluttede imidlertid at ville holde forbindelsen med hin-

anden vedlige. Til det formål stiftedes 26. juni 1980 "DafraKlubben". Den tæller nu 75 medlemmer, der mødes med passende mellemrum, og hvis seneste sammenkomst var i år (1995) i forbindelse med fejringen af 15 års jubilæet.

Som et særligt interessentskab var befragtningsfirmaet A.N. Petersen ikke omfattet af konkursen og kunne derfor fortsætte sin virksomhed. Det flyttede fra ejendommen i Frederiksgade 17 til egne lokaler på Frederiksberg Alle 41. Med et højt aktivitetsniveau er A.N. Petersen respekteret som et af Danmarks førende foretagender indenfor befragtningsområdet.

1. januar i år (1995) kunne A.N. Petersen således fejre sit 75 års jubilæum. Det blev markeret ved en fornem reception 5. januar på restaurant "Josty" i Pile Alle på Frederiksberg, hvor ca. 150 gæster fra ind- og udland havde indfundet sig for at gratulere de 7 partnere og ønske dem - og firmaet fortsat held og lykke med god vind i sejlene fremover. Nogle dage senere, 21. januar, deltog så samtlige medarbejdere i firmaet i et særligt festarrangement på Havreholm Slot i Nordsjælland.

Firmaets motto har gennem tiderne været: "Hellere give afkald på en forretning for at kunne gøre den næste". Og dette motto efterleves stadig og holdes højt i hævd.

Vesentligste kildemateriale

Dansk-Fransk's Årsberetning 1952 med "Tilbageblik".
Artikel i Børsen 15. december 1952.
Firmabladet "D.F. Information" 1970-1979.
"Om Bord" 15. juli 1977.
H. Munchaus Petersen i "Sjæklen", Fiskeri- og
Søfartsmuseet i Esbjerg, nr. 10, december 1977.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg: Samlinger
over danske rederier med fotografier af skibene.
Green's danske Fonds og Aktier.
"Berlingske Tidende" 22. og 23. november 1979.
F. Holm-Pedersen & A. Rosendahl: "Fra Damp til
Diesel".
H.C. Røder "De sejlede bare".

The Seas Grew Too Heavy Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S

Summary

In 1902 two honorary consuls in Rouen founded "Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S" (The Danish-French Steamship Company Ltd. - D-F). The Dutch Consul Gaston Vallée imported timber from Scandinavia and also owned six steamers. However, operating under the French flag was expensive, so the Danish Consul, Albert Ivers, suggested placing some of the ships under the less expensive Danish flag. So even a hundred years ago a flag of convenience was not an unknown phenomenon.

The company quickly ran into financial and administrative difficulties. In 1910 A.N. Petersen, a captain with the Torm Steamship Company took over the management, and under his leadership D-F rode the storm out and prospered.

In spite of losing three ships during World War I - two of them under British control - D-F in November 1918 still owned 6 steamers totalling 13.615 d.w.t., with another two new ships under construction.

In 1927 D-F took delivery of its first tramp motor vessel IRLAND of 5.500 d.w.t., designed by A.N. Petersen, thus beginning the company's fleet of tramp motor vessels.

At the outbreak of World War II D-F owned five steamers and five motor vessels, totalling 40.050 d.w.t. In May 1945 only three ships were left, all under British control, and it was not until September 1946 that SLESVIG was returned, having served as a supply vessel in the Pacific.

While rebuilding its fleet D-F also looked at other areas of the shipping industry than mere tramping. It entered the field of tankers in 1948, but pulled out of the tanker trade again in 1962. Line services were started between Northern Europe and West Africa, and in 1952 the first specialized new ships for Dafra Lines were ordered. In 1970 the company expanded with an additional service between the U.S. Gulf and West Africa. A new line was opened in 1977 between Northern Europe and ports in the Red Sea. In the field of bulk shipping D-F was the first Danish shipping company to order special bulk carriers totalling 16.750 d.w.t., delivered in 1959/60. A ferry in the Kattegat was started in 1962 and D-F also participated in the Greenland trade with specially built tonnage. In 1976 together with a Norwegian partner D-F took delivery of an Akers H-3 oil rig, completed as a "master construction barge."

Operating costs under the Danish flag had increased, so 4 new ships delivered in the 1970's were registered under the Liberian flag.

1979 was an economically catastrophic year for D-F, which had to apply for a reconstruction. Unfortunately, even this failed since the leading bankers refused to cooperate and the company had to go into voluntary liquidation with its 9 ships under the Danish flag and 4 under the Liberian flag, totalling some 220.000 d.w.t. It also had to dispose of the ferry service, the oilrig, as well as the office building at Fre-

deriksgade 17, Copenhagen. In 1985 the liquidators could finalize their work, declaring a dividend of some 46.7%.

A noble and highly respected Danish shipping company has ceased to exist.

In 1920 A.N. Petersen had formed a separate company, A.N. Petersen Chartering Company, primarily

to arrange employment for D-F's vessels, but also to arrange charters for other owners. This company was not affected by the liquidation and has continued its successful operations, and in January 1995 it celebrated its 75th anniversary as one of Denmark's foremost chartering companies.

A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKABS FLÅDE 1902 - 1979

Skib	Ton dw	Bygget	Skibets historiske forløb
e.s. "SLESVIG" ex "SAINT JOSEPH"	1.350	1883 Kish, Boulds & Co. Nr. 6 Sunderland	19.12.1902 overtaget fra Gaston Vallée, Rouen, for kr. 163.000; fysisk overtaget 27.12.1902 07.04.1917 rekvisioneret af British Shipping Control, London 07.08.1917 sunket efter en kollision med ukendt skib, under engelsk administration
e.s. "NORMANDIET" ex "ROLLON" ex "SICILIAN"	1.550	11/1877 E.Withy & Co. Nr. 70 West Hartlepool	19.12.1902 overtaget fra Gaston Vallée, Rouen, for kr. 156.000; fysisk overtaget 17.04.1903 17.04.1915 solgt for kr. 175.000 til D/S Absalon, København, og omdøbt "ALFA"
e.s. "BRETAGNE"	1.800	11/1912 Bergens Mek. Verksted Nr. 176	Oprindelig kontraheret af A. Kalleveg, Arendal, men solgt før afleveringen til Dansk-Fransk; overtaget 19.11.1912 17.04.1917 torpederet af tysk u-båd ud for Rattnay Head på rejse Newcastle/København med kul
e.s. "KRONPRINSESSE LOUISE"	2.500	10/1902 Hellerup Værft Nr. 3	04.05.1915 købt af D/S Urania, København, for kr. 455.000 03.06.1916 omdøbt "NORMANDIET" 07.04.1917 rekvisioneret af British Shipping Control, London 21.04.1918 torpederet af tysk u-båd ud for Isle of Man, med engelsk besætning
e.s. "GULFAXE"	2.350	5/1909 Helsingør Nr. 122	-- .07.1916 købt af D/S Skandia (Schach Steenberg & Co.), København, for kr. 1.225.000 12.12.1918 omdøbt "NORMANDIET" 07.01.1935 solgt for kr. 185.000 til O. Tiedemann, Tallinn, og omdøbt "MARIA"
e.s. "RØDFAXE"	2.350	11/1913 Helsingør Nr. 142	-- .07.1916 købt af D/S Skandia (Schach Steenberg & Co.), København, for kr. 1.375.000 12.12.1918 omdøbt "SLESVIG" 28.02.1936 solgt for kr. 272.500 til Rederi - A/B Runa, Helsingborg, og omdøbt "SINGOALLA"
e.s. "SKINFAXE"	2.050	6/1908 Helsingør Nr. 118	-- .07.1916 købt af D/S Skandia (Schach Steenberg & Co.), København, for kr. 1.035.000 12.12.1918 omdøbt "BRETAGNE" 17.11.1927 solgt for kr. 267.500 til Rederi - A/B Gertrud, Stockholm, og omdøbt "GERTRUD"
e.s. "RIMFAXE"	1.440	8/1908 Helsingør Nr. 120	-- .07.1916 købt af D/S Skandia (Schach Steenberg & Co.), København, for kr. 765.000 12.12.1918 omdøbt "BORNHOLM" 01.06.1928 solgt til H. Peters, Hamburg, og omdøbt "HINRICH PETERS"
e.s. "FALKLAND" ex "URIARTE Nr. 4" ex "THORNTONDALE"	3.475	10/1888 J. Readhead & Co. Nr. 241 South Shields	01.03.1918 købt af D/S Libra, København, for kr. 1.800.000; navnet bibeholdt 08.12.1921 strandet og totalforlist ved Darsserort på rejse Sousse/Stettin med fosfat
e.s. "ESTLAND"	1.950	10/1918 P. Ph. Stuhr Nr. 13 Aalborg	31.10.1918 overtaget som nybygning; pris kr. 620.000 29.12.1940 solgt for kr. 900.000 til D/S af 1937 (Ove Skou), København, og omdøbt "HANNE"
e.s. "LIFLAND"	1.600	7/1919 De Haan & Oerlemans Nr. 52 Heusden	05.07.1919 overtaget som nybygning 05.01.1920 solgt for kr. 1.560.000 til Axel Nordström, Göteborg, og omdøbt "NORDÖST"

Skib	Ton dw	Bygget	Skibets historiske forløb
e.s. "KURLAND"	2.200	11/1919 v.d. Giesen & Zoonen Nr. 479 Krimpen ald Ijsel	28.11.1919 overtaget som nybygning; pris kr. 1.930.000 06.11.1926 solgt for £ 19.500 til Reederei - A/G Phönix, Hamburg; navnet bibeholdt
e.s. "LIFLAND"	3.850	12/1920 Odense Nr. 1	02.12.1920 overtaget som nybygning; pris kr. 2.877.024 28.09.1942 Værftets nybygning Nr. 1 torpederet under engelsk flag ved Island af tysk U-610 på rejse Sydney, N.S./Balfast
e.s. "SKAANE" ex "ROTA"	1.950	7/1919 P. Ph. Stuhr Nr. 15 Aalborg	31.05.1922 købt af D/S Rota (A. Krohn), København, for kr. 476.870 02.08.1950 solgt for kr. 400.000 til Reederei Nordmeer (Steinmeyer & Co.), Bremen, og omdøbt "ERNA"
e.s. "GRØNLAND"	2.000	8/1923 Howaldtsværke Nr. 623 Kiel	24.08.1923 overtaget som nybygning; pris kr. 521.533 29.07.1940 luftbombet under engelsk flag i Dover, hvor søgt ind efter tysk luftangreb 24.07. på rejse Blyth/Plymouth
e.s. "HALLAND"	2.000	2/1924 Howaldtsværke Nr. 630 Kiel	05.02.1924 overtaget som nybygning; pris kr. 551.715 15.09.1940 torpederet under engelsk flag af tyske fly nord for St. Abb's Head på rejse London/Dundee
m.s. "IRLAND"	5.500	11/1927 B & W Nr. 353	25.11.1927 overtaget som nybygning; pris kr. 1.394.846 14.03.1941 tvangssolgt for \$ 800.000 til Peru og omdøbt "TUMBES" -- .07.1945 tilbagekøbsret frafaldet, mod ekstrabetaling
m.s. "BRETAGNE"	5.500	5/1928 B & W Nr. 355	11.05.1928 overtaget som nybygning; pris kr. 1.394.091 10.03.1942 tvangssolgt for \$ 1 mill. til Flota Mercante del Estado, Buenos Aires, og omdøbt til "RIO IGUAZU" -- .07.1945 tilbagekøbsret frafaldet, mod ekstrabetaling
m.s. "BORNHOLM"	5.500	6/1930 B & W Nr. 577	17.06.1930 overtaget som nybygning; pris kr. 1.417.087 18.02.1954 solgt for kr. 2.151.000 til Gunner Erickson, Wassa; navnet bibeholdt
m.s. "NORMANDIET"	5.800	11/1935 Nakskov Nr. 68	30.11.1935 overtaget som nybygning; pris kr. 1.485.000 01.08.1943 sunket på Altenburg Red (Kieler-Kanalen) efter kollision med hollandsk "MAASBURG" på rejse Luleå/Emden med erts. Assurancesum kr. 5.100.000
m.s. "SLESVIG"	6.000	11/1938 Helsingør Nr. 253	01.11.1938 overtaget som nybygning; pris kr. 2.493.100 11.09.1957 solgt til Rederi - A/B J. A. Zachariassen & Co., Nystad, og omdøbt "KRONOBORG"
e.s. "BLEKINGE" ex "VOSNÆS" og søsat som "DÜSTERTOR"	5.200	1/1946 Nakskov Nr. 115	-- -- .1945 købt fra A/S af 6. Februar 1943 (Den Danske Stat) som "Hansa"-skib; pris kr. 2.955.000 27.01.1946 overtaget 17.08.1954 solgt for kr. 2.955.000 til D/S Jutlandia (Jens Toft), København, og omdøbt "KIRSTINE TOFT"
e.s. "HALLAND" ex "BOGNÆS" og søsat som "HAFENTOR"	5.200	4/1946 Odense Nr. 106	-- -- .1945 købt fra A/S af 6. Februar 1943 (Den Danske Stat) som "Hansa"-skib; pris kr. 3.000.000 16.04.1946 overtaget 25.02.1954 solgt for kr. 3.700.000 til D/S Jutlandia (Jens Toft), København, og omdøbt "INGER TOFT"
e.s. "GRØNLAND" ex "GEORGE H. POWELL"	10.500	1943 Permanent Metals Corp. Nr. 2126 Richmond, Californien	13.03.1947 købt (Liberty-skib) fra U.S.A. 07.11.1951 solgt for \$ 1.025.000 til Cia. de Comercio y Vapores S.A., Panama, og omdøbt "BARKA"
m.s. "NORMANDIET" (tiltænkt navn "SCHARTOR")	5.300	4/1947 Helsingør Nr. 282	-- -- .1945 købt kontrakt fra A/S af 6. Februar 1943 (Den Danske Stat) som "Hansa"-skib og ændret fra dampskib til motorskib 23.04.1947 overtaget som nybygning; pris kr. 3,8 mill. 10.05.1965 solgt til Kræftigs Shipping, Co., Piræus, og omdøbt "PANDORA"
m.s. "BRETAGNE" (tiltænkt navn "STEINTOR")	5.300	8/1947 B & W Nr. 683	-- -- .1945 købt kontrakt fra A/S af 6. Februar 1943 (Den Danske Stat) som "Hansa"-skib og ændret fra dampskib til motorskib 26.08.1947 overtaget som nybygning; pris kr. 4 mill. 02.04.1966 solgt til Ste. Franco Danolse de Navigation, La Rochelle (Dansk-Fransk D/S og Delmas-Vieljeux, Paris); navn bibeholdt -- .05.1969 videregøst til Melachinos & Sons, Piræus, og omdøbt "LETERIS M"
m.t. "IRANIA" ex "SOMMERSTAD"	8.870	10/1926 Lindholmen Nr. 925 Göteborg	14.05.1948 købt af A. F. Klaveness & Co., Oslo, for kr. 5.075.000 -- -- .1952 omdøbt "SKOTLAND" -- .07.1954 solgt for kr. 719.000 til Tyskland for ophugning
m.t. "IRLAND"	14.350	12/1950 Deutsche Werft Nr. 235 Hamburg	20.12.1950 overtaget; oprindelig kontraheret af The Texas Petroleum Co., New York (i 1939) -- .11.1962 solgt for £ 71.500 til Jugoslavien for ophugning
m.t. "SHETLAND"	16.300	12/1951 Lindholmen Nr. 1017 Göteborg	20.12.1951 overtaget som nybygning; pris kr. 17,7 mill. 09.01.1962 solgt for £ 250.000 til Cia. Armadora San Francisco, Panama, og omdøbt "LAGOS SUPERIOR"

Skib	Ton dw	Bygget	Skibets historiske forløb
m.t. "GRØNLAND"	16.730	2/1952 Deutsche Werft Nr. 635 Hamburg	20.02.1952 overtaget som nybygning; pris kr. 16,6 mill. 06.02.1959 solgt for \$ 1.350.000 til Gobierno de Colombia, Cartagena, og omdøbt "ANTONIO DE AREVALO"
m.s. "BELGIEN"	6.250	12/1953 Helsingør Nr. 315	28.12.1953 overtaget som nybygning; pris kr. 12,9 mill. 14.08.1973 solgt for \$ 700.000 til Arapko Cia. Naviera, Panama, og omdøbt "PHILLIPAS"
m.s. "CONGO"	6.250	3/1954 Helsingør Nr. 316	17.03.1954 overtaget som nybygning; pris kr. 12,9 mill. 14.07.1972 solgt til Cia. de Navegacion Cisnemar, Panama, og omdøbt "BUENAVENTURA"
m.s. "ANGOLA" sesat som "KIRSTINE TOFT"	5.630	7/1954 Rickmers Werft Nr. 264 Bremerhafen	Købt inden færdiggørelsen fra D/S Jutlandia (Jens Toft), København 29.07.1954 overtaget som nybygning; pris kr. 9.725.000 07.12.1967 solgt til Western Shipping Enterprises, Panama, og omdøbt "BLUE DIAMOND"
m.s. "MAYUMBE"	6.250	7/1955 Helsingør Nr. 323	27.07.1955 overtaget som nybygning; pris kr. 13 mill. 22.12.1972 solgt til Genlines S.A., Panama, og omdøbt "HUBALDUS"
m.s. "HIMMERLAND"	12.430	9/1956 Deutsche Werft Nr. 688 Hamburg	24.09.1956 overtaget som nybygning 22.07.1966 solgt for £ 605.000 til Mauritius Steam Nav. Co., Port Louis, og omdøbt "BELLE RIVE"
m.s. "FRANKRIG"	6.250	10/1956 Rickmers Werft Nr. 285 Bremerhaven	24.10.1956 overtaget som nybygning 08.04.1972 solgt til Naftilos Shipping Co., Famagusta; navnet bibeholdt, da skibet i T/C til Dansk-Fransk
m.t. "SKOTLAND"	19.571	3/1957 Mitsui Nr. 614 Tamano	25.03.1957 overtaget som nybygning 12.03.1962 solgt for £ 610.000 til Soc. de Navigazione "Messana", Messina, og omdøbt "FRANCESCO CRISPI"
m.s. "AFRIKA"	6.060	6/1958 Helsingør Nr. 337	12.06.1958 overtaget som nybygning 06.04.1972 omdøbt "NIGERIA" 02.10.1973 solgt til Fraternidad Maritime Co., Famagusta. Navnet bibeholdt, da skibet i T/C til Dansk-Fransk; senere omdøbt til "MARIA L"
m.s. "SLESVIG"	16.750	11/1959 Lübecker Flender Werft Nr. 506	26.11.1959 overtaget som nybygning som Danmarks første bulkcarrier 04.03.1964 forlænget hos B & W (til 18.950 tdw) 07.05.1974 solgt til Etalä Suomen Laiva, Helsingfors, og omdøbt "ARKADIA"
m.s. "VINLAND"	16.750	1/1960 Lübecker Flender Werft Nr. 507	--.01.1960 overtaget som nybygning 04.02.1964 forlænget hos B & W (til 18.950 tdw) 15.10.1973 solgt til Soc. Marittima Fluviale di Navigazione, Savona for ombygning til tankskib og omdøbt "MONTE CHIARO"
m.s. "GRØNLAND"	4.400	9/1961 Werft Nobiskrug Nr. 623 Rendsburg	28.09.1961 overtaget som nybygning 23.08.1972 omdøbt "SKOTLAND" 29.10.1973 solgt til John Kontaros, Piræus, og omdøbt "LORD NELSON"
m.s. "HOLLAND"	6.700	12/1961 Mitsui Nr. 660 Tamano	12.12.1961 overtaget som nybygning; pris kr. 14.650.000. Oprindelig kontraheret som motortanker, men ændret. --.06.1969 forlænget i Hamburg (til 7.950 tdw) --.03.1977 solgt til Endurance Bay Shipping Co., Monrovia; navnet bibeholdt
m.t. "IRLAND"	1.990	7/1964 Hålsingborg Varv Nr. 94	09.07.1964 overtaget som nybygning --.03.1979 solgt til Hans Petersen, Haderslev, og omdøbt "IRLA LUPE"
m.s. "NORMANDIET"	25.040	5/1967 Fujinagata Nr. 133 Osaka	05.05.1967 overtaget som nybygning 13.12.1977 solgt til Nan Yang Shipping Co., Macau (for China Ocean Shipping Co., Tientsin), og omdøbt "YING GE HAI"
m.s. "KINSHASA"	9.150	9/1967 Fujinagata Nr. 134 Osaka	06.09.1967 overtaget som nybygning --.07.1970 forlænget i Hamburg (til 12.190 tdw) 29.08.1979 solgt for kr. 13.026.000 til D/S Dannebrog, Rungsted, og omdøbt "STJERNEBORG"
m.s. "HIMMERLAND"	25.012	9/1967 J. Readhead & Sons Nr. 620 Sunderland	14.09.1967 overtaget som nybygning --.07.1977 solgt til Sönmez-Denizcilik ve Ticaret, Istanbul, og omdøbt "TURKIYE"

Skib	Ton dw	Bygget	Skibets historiske forløb	
m.e. "BANANA"	9.150	12/1967 Fujinagata Nr. 135 Osaka	18.12.1967 13.06.1970 29.08.1979	overtaget som nybygning forlænget i Hamburg (til 12.190 tdw) solgt for kr. 13.026.000 til D/S Dannebrog, Rungsted, og omdebt "SKODSBORG"
m.e. "ZAÏRE"	10.610	7/1972 Nakskov Nr. 196	13.07.1972 01.09.1972 29.08.1979	overtaget som nybygning omdebt "BRETAGNE", efter henvendelse fra Zaïre's regering solgt for kr. 22.089.000 til D/S Dannebrog, Rungsted, og omdebt "CHRISTIANSBORG"
m.e. "AFRIKA"	10.610	10/1972 Nakskov Nr. 197	23.10.1972 29.08.1979	overtaget som nybygning solgt for kr. 22.089.000 til D/S Dannebrog, Rungsted, og omdebt "CHARLOTTENBORG"
m.e. "DISKO"	800	4/1968 Svendborg Nr. 122	01.01.1973 22.08.1979	købt 55% andel fra Rederiet North Sea I/S andelen solgt tilbage til Rederiet North Sea I/S
m.e. "GRØNLAND"	5.160	2/1973 Nystad Varv Nr. 266	17.02.1973 10.07.1979	overtaget som nybygning; 10 års charter til Kgl. Grønlandske Handel solgt (med certeparti) til Nordania Leasing A/S, Gladsaxe
m.e. "VINLAND"	10.220	9/1974 Gebr. Schürenstedt Nr. 1363 Bardenfleth	09.09.1974 -- .09.1979	overtaget som nybygning (mini-bulker) solgt til Partrederi for IDA, Skårhamn, og omdebt "IDA"
m.e. "SKOTLAND"	10.220	2/1975 Gebr. Schürenstedt Nr. 1364 Bardenfleth	-- .02.1975 .10.1979	overtaget som nybygning (mini-bulker) solgt til Partrederi for IREN, Skårhamn, og omdebt "IREN"
m.e. "SLESVIG"	70.000	9/1976 Wilton Fijenoord Nr. 808 Schiedam	.09.1976 10.03.1979	overtaget af Dafra Bulk Inc., Monrovia, som nybygning solgt for kr. 67,5 mill. (bøgført til kr. 167,6 mill.) til L. Klosters Rederi, Oslo, og omdebt "NORDVAND"
m.c.b. "BELFORD DOLPHIN" (norsk flag)	8.513 BRT	7/1976 Akers Nr. 707 Oslo	07.07.1976 .11.1979	overtaget af K/S Nordana Drilling Co. A/S, Oslo, som nybygning i 50/50 sameje med Arne Blystød's Rederi, Oslo. Oprindelig kontraheret som en Aker H-3 boreplatform; ændret til "Master Construction Barge" anparten solgt til de norske interesser
m.e. "AMERIKA"	21.750	11/1977 Mitsui Nr. 1133 Tamano	08.11.1977 20.08.1979	overtaget af Dafra Shipping Inc., Monrovia, som nybygning solgt for \$ 11.750.000 til Marvigia Cia. Nav. (Lemos & Pateras), Piræus, og omdebt "THALASSINI MANA"
m.e. "NIGERIA"	21.750	3/1978 Mitsui Nr. 1134 Tamano	10.03.1978 17.05.1979	overtaget af Dafra Lines Inc., Monrovia, som nybygning solgt for \$ 11.750.000 til Garoufalia Cia. Nav. (Lemos & Pateras), Piræus, og omdebt "THALASSINI KYRA"
m.e. "SHETLAND"	35.157	3/1978 Mitsui Nr. 1101 Tamano	23.03.1978 -- . . .1979	overtaget af Dafra Tramping Inc., Monrovia, som nybygning (færdig fra værft 09.1977) solgt til Muzivia Shipping Co., Monrovia, og omdebt "AD ASTRA"

Henning Thalund: M/S KINAs forlis ved Philippinerne

Forfatteren sejlede gennem en årrække som styrmandsaspirant og senere styrmand i Det Østasiatiske Kompagni. Forliset af kompagniets motorskib KINA under en taifun i de philippinske farvande i juledagene 1947 gav i mange år anledning til diskussioner om bord. Skyldtes forliset - hvorved 34 mennesker omkom - kun ulykkelige omstændigheder, eller var det skibets ledelse, der havde fejlbedømt situationen?

En nærmere undersøgelse af de tilgængelige oplysninger prøver at give et svar.

M/S KINA af København, 9126 Rgt. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra Tabaco til Calbayog, Philippinerne, med Kopra og Passagerer.

Tørnet undersøisk Skær, forlist d. 25/12 1947 ved Philippinerne, 34 omkomne.

(Fra søforhøret)

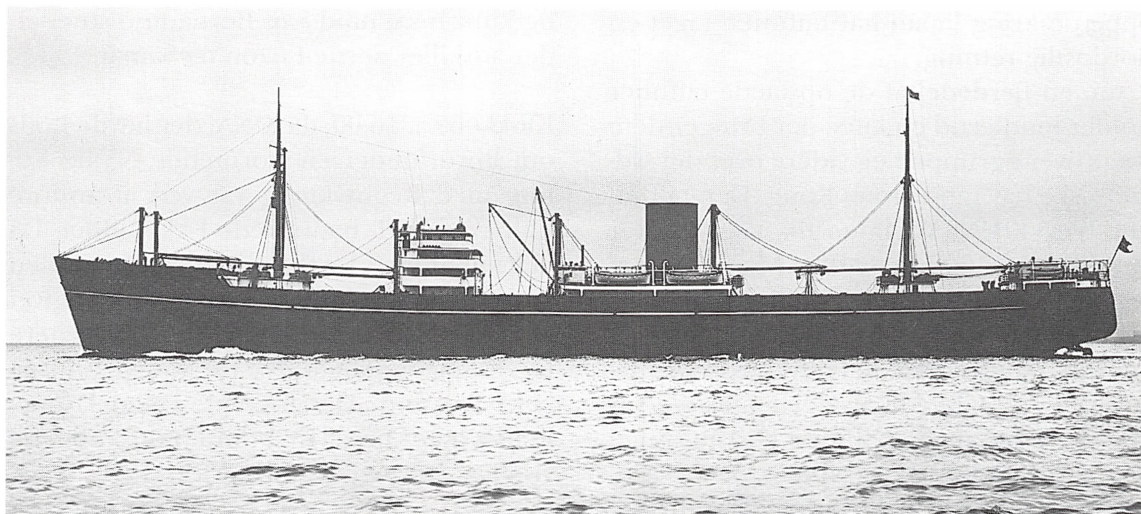
3. juledag i 1947 var forsiderne på alle danske aviser præget af det skibsforlis, der havde ramt Det Østasiatiske Kompagnis motorskib KINA. Under en taifun ved Philippinerne var det løbet på et skær, og 34 besætningsmedlemmer og passagerer var efter de første oplysninger omkommet.

Motorskibet KINA var bygget på Nakskov

skibsværft i 1938 og blev afleveret fra værftet den 17. januar 1939. Ved stabelafløbningen i november 1938 var skibet blevet navngivet af dronning Alexandrine.

KINA havde en lasteevne på 12.300 tons og havde plads til 12 passagerer. Hovedmaskinen var bygget på B&W og var på 11000 HK. Skibet var udstyret med det sidste nye inden for navigationsudstyr og redningsmateriel. Besætningen var på 48 mand.

KINA lå i Odense for lastning d. 7. april 1940, og mange odenseanere benyttede lejligheden til at se det ca. 1 år gamle skib. Den 8. april om morgenen afgik KINA fra Odense og vendte først tilbage til danske farvande igen efter krigsafslutningen. De første år under 2. verdenskrig sejlede skibet under engelsk flag og blev indsat i transporten af krigsmateriel til Singapore og til Montgomerys 8. arme. Rejserne gik syd om Afrika. KINA kom igennem hele krigen uden at lide alvorlig overlast. Den farligste episode indtraf, da skibet gennem nogle timer blev forfulgt af en tysk u-båd, der sejlede i overfladen. KINAs fart blev sat op fra 15 knob til 17 knob, men alligevel vandt u-båden ind på skibet. Der blev da givet ordre til at skyde mod u-båden med kanonen på poop'en, og da to af de afskudte granater slog ned på hver side af u-båden, valgte den at dykke. KINA undslap og nåede ind til engelsk havn.



M/S KINA blev bygget i Nakskov i 1938 og afleveret til Ø.K. d. 17/1-1939. Det havde en lasteevne på 12.300 tons og havde plads til 12 passagerer. Under 2. Verdenskrig sejlede skibet under engelsk flag. *The M/S KINA was built in Nakskov in 1938 and delivered to the Danish East Asiatic Company (Ø.K.) on January 1st 1939. It had a cargo carrying capacity of 12,300 tons and had room for 12 passengers. During World War II the ship sailed under the Union Jack.*

Efter krigsafslutningen satte kompagniet KINA ind på liniefarten mellem Europa og Det fjerne Østen.

Det var på en tilbagerejse fra Japan, at KINA i december 1947 anløb Philippinerne for at laste til Europa. Skibet var afgået fra Hong Kong til Manila og skulle derefter have suppleret lasten med kopra fra nogle mindre havne i øgruppen.

Foruden besætningen var der 12 passagerer om bord tillige med 3 philippinere, hvoraf den ene var lodsén.

Det første Taifun Varsel blev modtaget fra Manila Radio kort efter Ankomsten til Tabaco den 22/12.

(Fra søforhøret)

Taifunsæsonen omkring den philippinske øgruppe strækker sig fra maj til januar. Ordet "taifun" er kinesisk og betyder "stærk vind". En taifun begynder som et lavtryk i Stillehavet øst for øgruppen. Vinden blæser ind mod lavtrykket samtidig med, at lavtrykkets centrum bevæger sig med en hastighed på omkring 25-30 km. i timen. Jo nærmere man befinder sig lavtrykkets centrum, jo kraftigere er vinden. Vindhastigheder på omkring 150-200 km. i timen er ikke ualmindelige.

De fleste af de taifuner, der opstår i Stillehavet øst for Philippinerne, har en bane, der ikke bringer dem ind over øgruppen. Kursen er til at begynde med vestlig, men drejer senere gennem nordvest til nord, og

oppe omkring Japan har taifunen taget en nordøstlig retning.

Ca. en fjerdedel af de opståede taifuner holder imidlertid en kurs, der bringer dem tværs over øgruppen og videre over det sydkinesiske hav mod Hong Kong. Den taifun, der blev KINAs skæbne, gik således over øgruppen ca. 90 km. syd for Manila og anrettede skader for over 5 millioner dollar i byen. Blandt andet blev præsidentpaladset ødelagt, og et stort hotel i byen fik revet taget af. I byen Tacloban, der ligger syd for Manila, forårsagede taifunen kortslutning i nedfaldne elektriske ledninger, og ca. 70% af byen nedbrændte. Foruden KINA forliste 9 andre skibe under denne taifun. Det blev senere fastslået, at taifunen havde været den kraftigste, der havde ramt Philippinerne i 29 år.

KINA havde tidligere på rejsen haft kontakt med 3 andre taifuner, men afstanden til disse storme havde været større.

KINA var ankommet til den lille udskibningsplads Tabaco på øen Luzon den 22. december. Kort før ankomsten var de første taifunvarsler modtaget fra Manila radio, og i de følgende dage - mens lastningen af kopra foregik - blev der modtaget flere radiomeldinger om taifunens kurs.

Lastningen blev afsluttet juleaften, og kaptajn Aage Hjernum besluttede inden afsejlingen julemorgen den 25. december først at drøfte vejsituationen med lodsøn. Resultatet af drøftelsen blev, at man fandt det sikrest at ride taifunen af på ankerpladsen ved byen Calbayog på øen Samar, der var næste lasteplads. Strækningen mellem de to pladser er ca. 110 sømil.

Klokken 06.20 blev ankeret hevet hjem

og kursen sat mod San Bernadino strædet, der adskiller øerne Luzon og Samar.

Klokken ca. 16.00, da KINA, der havde Lods om Bord, under en stormende NV-lig Kuling med Regntykning var ved at anduve Calbayog Red, havarede Ekkoloddet. Da Vejrmeldingen varslede Taifun, og Vinden friskede med voksende SØ, blev det opgivet at ankre, og Kursen ændredes til V, senere til VSV og endelig til NV for at søge ud i åbent Farvand. Der loddedes med Dybdeloddet agter hvert 15. Minut. Lodskuddene viste ca. 50 Favne Vand.

(Fra søforhøret)

Klokken 15, da man var kommet godt gennem strædet og nærmede sig ankerpladsen ved Calbayog, satte det ind med regntykning. Vinden tiltog til stormende kuling, og søen voksede. Kaptajn Hjernum besluttede derfor ikke at ankre, men i stedet for at søge klar af land og ud i åbent farvand.

Ekkoloddet var i uorden, og derfor blev der taget lodskud med dybdeloddet agterude. Alle lodskud viste en dybde på omkring 50 favne.

Vinden var nu frisket til orkanagtig storm fra vest, og sigtbarheden nedsat til 10-20 meter.

Klokken ca. 19.15, da der blæste en Orkan, mærkedes et Stød i Skibet og samtidig saas en mørk Skygge i Søen om Stb. Et Lodskud umiddelbart efter viste 53 Favne. Kort efter begyndte Skibet at faa Slagside, og der strømmede Vand ud af Luftrøret til Stb. 2-Tank. Der blev straks givet Ordre til Udsen-

delse af radiotelegrafiske Nødsignaler, og Baadene blev gjort klar.

(Fra søforhøret)

Ved grundstødningen var forstævnen blevet presset ind i 1-lasten, og KINA begyndte at tage vand ind.

En af de reddede, kokken Hans Tage Madsen, gav senere i et brev til sin familie denne beskrivelse af de følgende begivenheder:

“Klokken ca. 18 var taifunen på sit højeste. Det var bælgmørkt og tæt regn, og store søer væltede ind over dækket samtidig med, at stormen rasede. Der var ingen frygt om bord, da vi alle regnede det for usandsynligt, at det store og kraftige skib ikke kunne klare sig. Klokken ca. 19.30 gik vi på grund, og skibet blev læk. Situationen var nu virkelig alvorlig, men alle tog det dog med absolut ro.

Klokken 19.45 lød ordren: “Alle klar ved bådene!” Jeg gik ind i mit kammer og tog min lyse jakke på og min redningsvest. Vi stod så ved bådene, men på grund af slagsiden kunne kun to af dem sættes i vandet. Det var nr. 1 og nr. 3. Jeg hjalp de amerikanske piger og fru Olufsen (passagerer) med at få deres redningsvest på, og båd nr. 1 blev sat i vandet. Heri var passagererne og 3 mand af besætningen”.

Baad nr. 1 blev sat paa Vandet med 11 Passagerer og 3 Mand af Besætningen, som bestod af 48 Mand, og landede den 26/12 Kl. 05.30 efter en vanskelig Sejlads i den høje Sø lidt syd for San Joaquin paa Øen Samar. Baad nr. 3 sattes derefter paa Vandet be- mandet med de resterende 2 Passagerer, 3

Philippinere samt ca. 25 Mand af Besætningen. Imidlertid blev Baaden af en Sø slaet ind paa 3-Dækket, hvor den kæntrede og knustes. En Del af de ombordværende blev slynget ned i 3-Lasten, hvis Luger var slaet bort.

(Fra søforhøret)

Båd nr. 1, der var kommet godt i vandet med de 11 passagerer og 3 besætningsmedlemmer, blev hurtigt bordfyldt, men båden blev holdt flydende af sine luftkasser. Man roede væk fra det synkende skib, og i de følgende 9-10 timer blev båden kastet rundt af den voldsomme sø. Klokken 05.30 den følgende morgen nåede man land på en ukendt kyststrækning. Månen var gået ned, og mørket lå endnu over stranden. Ved at råbe: “Amigos - amigos” opnåede de reddede at komme i kontakt med nogle af øens beboere og blev hjulpet op til nogle fiskehytter.

Da båd nr. 1 var kommet godt klar af skibet - og inden båd nr. 3 blev sat i vandet - gik 1.styrmand Chr. Dahlberg op på broen til kaptajn Hjernum og sagde, at nu var det sidste chance.

Kaptajn Aage Hjernum svarede kun: “Det er all right på denne måde”

På grund af en menneskelig fejl kom båd nr. 3 ikke klar af skibet. Måske blev fangli- nen ikke kappet i tide, eller måske blev kun den ene bådølber hugget ud. I det samme kom en stor sø og løftede båden med indhold op på dækket igen, hvor bådens køl ramte lugekarmen på 3-lasten. Båden brækkede midt over, og samtidig knustes lugedækslerne over lastrummet. Den forreste

del af den knuste båd og de mennesker, der opholdt sig der, blev skyllet ned i lasten.

Kok Hans T. Madsen skulle med båd nr. 3, og i brevet til familien skriver han senere:

“I båd nr. 3 kom først drengene, som tog situationen med forbavsende overlegenhed, derefter nogle maskinfolk og restaurationsfolk. Jeg var een af de sidste, der gik i båden.

Båden kom meget fint ned på vandet, men ulykkeligvis blev fanglinen, der var fastgjort til skibet, ikke kappet rettidigt, og båden blev med voldsom kraft kastet ind på dækket midtskibs. Den landede på lastelugen, som knækkede. Mange af de ombordværende blev skyllet ned i lasten, mens andre blev skyllet over bord.

Jeg selv følte, at jeg ville blive knust og fik mig kastet ud af båden. Så blev jeg af søen skyllet hen til en dør, som førte ind til salonen, som er i tre etager. Jeg kunne ikke få døren op, men måtte klamre mig fast til håndtaget, da den ene sø efter den anden ville trække mig ud på dækket, og hullet ned til lasten var lige overfor.

Vandet steg imidlertid hurtigt, så jeg kravlede op på håndtaget og stemte skulderen mod loftet. Da vandet nåede mig til brystet, gav døren efter, og jeg blev skyllet ind i salonen og op ad trapperne til 1. etage. Vandet steg stadig hurtigt, og efterhånden var jeg nået helt op. Her var køjerne lukket, og vandet pressede allerede hårdt på udefra.

Jeg var nu klar over, at jeg ikke kunne slippe ud herfra og at om få minutter ville skotterne give efter og vandet styrte ind. Selve vandpresset fremkaldte en hysten omtrent som når en flyvebombe falder.

Mærkelig nok var jeg ikke bange. Der

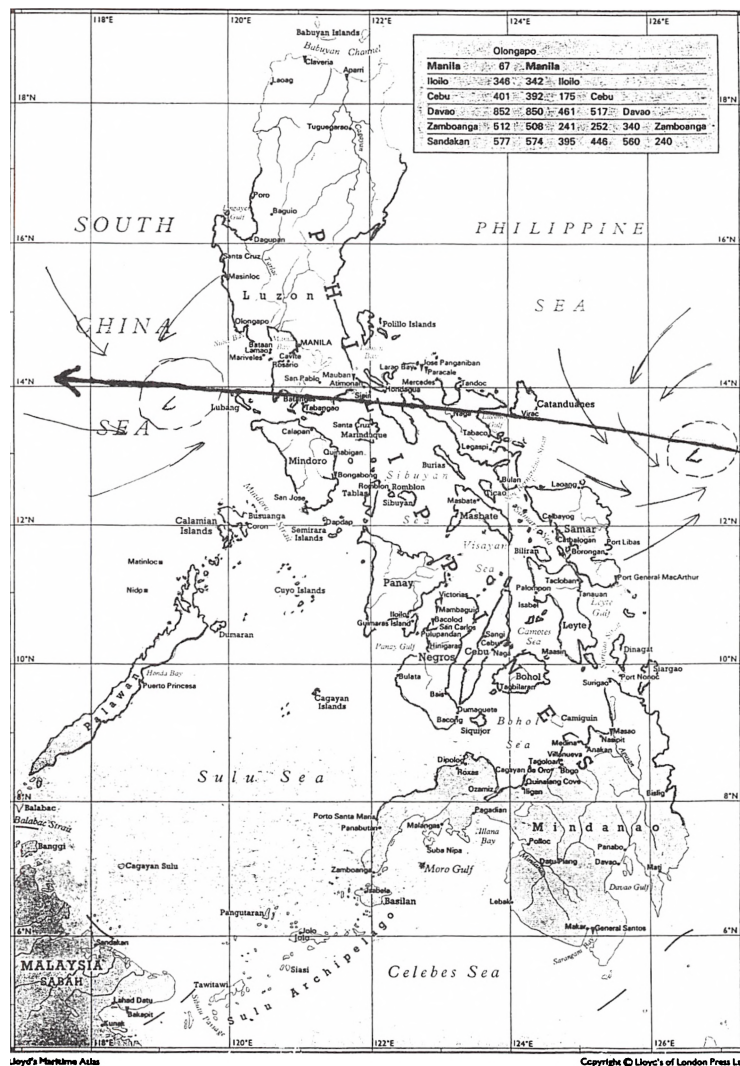
stod en dejlig radiogrammofon i salonen, og jeg tænkte på, at det var synd, at så mange dejlige ting blev ødelagt.

Så gav skottet efter, og vandet strømmede ind, så jeg kun havde hovedet over, og det rørte ved loftet. Jeg var på dette tidspunkt lidt ræd, ikke for at dø, men for smerterne. Jeg tænkte: “Nu skal vi se, om druknedøden er så let, som man siger. I hvert fald er det vist bedst, at du får det overstået så hurtigt som muligt og ikke kæmper for meget imod”.

Netop da krængede skibet over, og alt det vand, der var i salonen, væltede ud over siden, og jeg blev skyllet med og langt væk fra skibet, som jeg i øvrigt ikke så mere. Jeg kunne lige så godt have slået hovedet mod døren eller andet ved denne lejlighed, men undgik det heldigvis”.

En af de andre i båd nr. 3 var tjener Jørgen Rasmussen. Han sad i bådens agterende, og da båden blev knust, faldt han ud på dækket. Herfra løb han op på båddækket og sprang i vandet, hvor det lykkedes ham at få fat på noget vraggods, som han kunne klamre sig til. Den følgende morgen - 10 timer efter grundstødningen - blev han reddet af nogle indfødte i en udgriggerkano.

Forskibet sank nu hurtigt, hvorfor 15-20 af de ombordværende søgte hen agter og udløste Redningsflaaderne. Klokkeren 20.15 sank KINA paa 11 Grader og 58 Minutter N. Br., 124 Grader og 20 Minutter Ø Lgd. ved SØ-Kysten af Camandag Øen, 4 Mand bjærgede sig om Bord i Malerprammen og naede i Land ved Binalio Point den 26/12 Kl. ca. 02.00, 7 Mand bjærgede sig paa en af Redningsflaaderne, 2 af de 7 Mand forlod



Ca. en fjerdedel af de opståede taifuner i området omkring Philippinerne holder en kurs, der bringer dem tværs over øgrupperne - som vist på kortet - men langt de fleste taifuner går udenom. *Approximately one quarter of the typhoons arising in the area around the Philippines follow a course which takes them straight across the islands - as shown on the map, - but by far the majority miss the islands entirely.*

Flaaden Kl. 22.40 og svømmede til Land, der var i sigte. Ca. en Time senere skildtes Flaaden i to Dele i den høje Sø med 3 Mand på den ene Del og 2 mand paa den anden Del. De tre Mand naaede den 26/12 Kl. ca. 10.00 i Land ca. 40 Km Nord for Calbayog. Den ene af de to Mand paa den anden Del af Flaaden forsvandt, medens den anden den 28/12 Kl. ca. 16.00 kom i Land paa øen Capul.

(Fra søforhøret)

Smører Magnus Nielsen Lund var blandt de 7, der reddede sig op på flåden. Da den gik i stykker, blev han kastet i vandet og begyndte at svømme mod land, som han lidt tidligere havde fået øje på.

“Jeg blev ved med at sige til mig selv: “Ta’ det nu roligt, det går nok!” Og endelig fandt jeg en luge og kom op på den. Da jeg havde sundet mig lidt og kunne se land forude, gik jeg atter i baljen og svømmede indad det bedste, jeg havde lært. Jeg var bange for, at nogle store fisk, som jeg så, skulle være hajer, og jeg sparkede godt fra mig. Omsider blev jeg slynget ind på en klippekyst og op på en afsats 3-4 meter over vandet”.

Bådsmanden, der også var på flåden, var den ene af de to, der drev bort på den anden del af flåden. Hans kammerat forsvandt efter nogen tids forløb, og selv drev han videre i ca. 3 døgn, indtil han endelig blev skyllet op på stranden på en ubeboet ø. Her opholdt han sig i 14 dage og levede af muslinger og kokosnødder og hvad han ellers kunne finde af spiseligt. Til sidst blev han fundet af nogle indfødte fiskere, der bragte ham med til deres egen ø, men da der ingen forbindelser var fra denne ø til omverde-

nen, kunne der ikke gives besked om hans redning. Derfor blev bådsmand Hansen i første omgang regnet for omkommet.

1. styrmand Chr. Dahlberg, 3. styrmand Robert Mortensen og matros Skaft Nielsen var om bord på den del af flåden, der nåede land på øen Samar en halv snes kilometer nord for Calbayog. Chr. Dahlberg begav sig på vej langs stranden til Calbayog, hvor det norske skib SAMUEL BAGGE lå. Herfra lykkedes det pr. radio at komme i forbindelse med Manila radio, der blev underrettet om redningen. I de kommende dage blev eftersøgningen efter de andre besætningsmedlemmer ledet fra SAMUEL BAGGE, og det var også her om bord, at de redede blev samlet, indtil videre transport kunne finde sted.

I eftersøgningen deltog mange skibe og mindre både og også 13 amerikanske fly.

Da KINA gik ned, var kok Hans Tage Madsen blevet kastet i vandet. I brevet til sin familie i Danmark beskriver han de følgende timer således:

“Taifunen rasede stadig, og det blev selvfølgelig et hårdt job, men nu - da jeg ved at bruge mine kræfter - selv havde lidt indflydelse på, om jeg skulle nå land eller ej, blev jeg storoptimist. Jeg fik fat i et bræt, som - når jeg selv hjalp lidt til - kunne holde mig flydende. Utallige gange blev brættet vendt rundt af de kraftige bølger, og jeg blev smidt under vandet, men jeg kom op igen ligesom en prop. Jeg sagde til bølgerne: “Nå, så det tror du, men du kan tro, det bliver en gammel løgn”. Brættet holdt jeg hele tiden krampagtigt fat på.

Efter en time mødte jeg tjener Rasmussen, der var i samme situation som jeg. Vi

talte om, at stormen nok var ved at tage af og at vi nok skulle klare det. Derefter førte bølgerne os fra hinanden igen.

Da der var gået omkring 3 timer, så jeg land, men nu vendte bølgerne og gik langs med landet i stedet for som tidligere ind mod land. Det var derfor, at de andre var så længe om turen. De havde ikke kræfter til at bryde igennem bølgerne. Selv arbejdede jeg mig nu langsomt tættere mod land samtidig med, at stormen drev mig langs med landet i retning af Stillehavet. Efter ca 3-4 timer kom der et oversøisk skær i vejen for mig. Farten var stor, og jeg kunne risikere at blive knust mod skæret. Jeg så derfor ingen anden udvej end at give slip på brættet og med kraftige svømmetag undgå at ramme skæret.

Nu havde jeg intet bræt længere. Jeg har glemmt at fortælle, at samtidig med, at jeg så land, blev mit højre ben ramt af noget vragsods, som blev slynget imod det, så det kom i klemme. Det var derved, at det brækkede, men heldigvis ikke helt over, så jeg var stadig i stand til at bruge benet.

Jeg svømmede nu en times tid uden bræt og så, at hvis jeg lagde alle kræfter i, ville jeg kunne nå ind til land. Jeg var kommet ind i en bugt og kunne måske undgå at blive ført ud i havet af strømmen. Samtidig fik jeg øje på et nyt bræt og fik fat i det.

Et kvarter efter var jeg igennem brændingen og oppe på den flade strand. Først nu opdagede jeg, at mit ben var brækket. Jeg kravlede op på stranden og råbte til nogle nonner, der stod i nærheden, men de løb deres vej. Så kom nogle hunde, der med deres rasende gøen ledte nogle mennesker med lygter frem til mig. Jeg blev båret ind i



De overlevende fra forliset blev senere fløjet til Manila, hvor de - som det ses på fotografiet - fik fast grund under fødderne. Flyets slogan er meget apropos.

The survivors of the wreck were later flown to Manila, where, as the photograph shows, they got their feet on dry land. The slogan on the side of the plane is very appropriate.

en hytte, hvor der var mange mennesker. Manden tog mit tøj af og hjalp mig i noget tørt. Imedens lavede kvinderne kaffe og redte en seng til mig, og få minutter efter lå

jeg i sengen og fik varm kaffe og rå æggeblomme.

Datteren på ca. 17 år spurgte mig ud på engelsk, stak mig en kæde med et lille kors i hånden og pylrede om mig med en modkærlighed uden lige.

Således havde jeg det i to nætter og een dag. Både manden, sønnen, datteren og endnu to unge piger vågede over mig dag og nat. Jeg havde stærke smerter i benet og sov slet ikke”.

Hans Tage Madsen blev senere transporteret til en anden plads, hvor andre overlevende fra forliset opholdt sig. Senere blev de alle fløjet til Manila, hvor Hans Tage Madsen blev indlagt på hospitalet.

Et af de andre besætningemedlemmer, der også havde været med den forliste redningsbåd nr. 3, var matros Spuur Hansen. Da redningsbåden var blevet kastet ind på lastelugen, fik han sin ene hånd i klemme, inden han blev skyllet over bord. Han begyndte at svømme bort fra det synkende skib og ind mod nogle lys, som han mente at kunne se i det fjerne. Han var - som alle de andre - iført redningsvest, men svømmningen bevirkede, at redningsvesten gnavede ham under armene, så han blev hudløs. Det lykkedes ham dog ved hjælp af sin livrem at få anbragt redningsvesten, så den ikke længere gnavede så slemt.

Da det blev lyst om morgenen den 25. december - dagen efter forliset - var han drevet ind i en bugt ved en ø. Han kunne se nogle af de indfødte stå foran deres hytter, og han råbte og vinkede for at fange deres opmærksomhed, men forgæves. Så førte strømmen ham ud af bugten igen og videre ned langs kysten.

Efter at have opholdt sig i vandet i 16-17 timer blev han endelig opdaget. Det var nogle af de andre reddede, der inde fra kysten fik øje på ham, og kort tid efter var han reddet om bord i en kano.

Det viste sig senere, at hans håndrod var blevet knust.

Ministeriet maa antage, at Forliset skyldtes Vejrforholdene.

(Fra søforhøret)

Efter forliset er det spørgsmål blevet rejst, om KINA var gjort søklar ved afsejlingen fra Tabaco. Hertil erklærede 1. styrmand Chr. Dahlberg, at skibet havde været gjort søklar, d.v.s. at lugerne havde været dækket over med skærstokke, lugedæksler og presseninger, og lossebommene var lagt ned.

Normalt vil en skibsfører, der modtager et taifunvarsel, søge så langt bort fra taifunens kurs som muligt og helst så langt til søs, at skibet er godt klar af land.

Kaptajn Aage Hjernum på KINA gik ikke til søs med skibet, men søgte ind gennem San Bernadino strædet for at komme i læ af øen Samar. Det skyldtes ikke dårligt sømandsskab, men en fejlvurdering af de meteorologer, der fulgte taifunens kurs. De havde forudsagt, at taifunens centrum ville bevæge sig mod nord og forblive øst for den philippinske øgruppe. Med en sådan forudsigelse var det klogt af kaptajn Hjernum at søge læ ved Calbayog, hvor man ville kunne forvente en - ganske vist kraftig - vind, men der ville være læ for søen. Men nu fortsatte taifunen sin kurs tværs over øgruppen mod det sydkinesiske hav, og det blev skæbnesvangert for KINA.

Desuden viste det sig senere, at de amerikanske meteorologer havde fejlvurderet taifuncentrets hastighed. Taifunen var ca. 6 timer længere fremme end forudset, da KINA afgik fra Tabaco.

Kilder:

Referat af søforhør afholdt den 20. januar 1948.
Dagbladet Politiken, december 1947 og januar 1948.
Dagbladet Berlingske Tidende, december 1947 og januar 1948.
Dagbladet Fyens Stiftstidende, december 1947 og januar 1948.

Dagbladet Svendborg Amtsavis, december 1947 og januar 1948.
Tidskriftet "Vikingen", februar 1948.
Uddrag af private breve.

The Wreck of the M/S KINA in the Philippines

Summary

The M/S KINA, which was owned by the East Asiatic Company (ØK), was wrecked on December 25th 1947 in the Philippines with the loss of 34 lives.

The KINA was on its way from Japan to Europe and had already called at various Philippine harbours to load copra. On arrival in the town of Tabaco on December 23th the ship received the first typhoon warning over the radio. The ship finished loading its cargo in Tabaco on December 24th and after the captain had consulted the Philippine pilot the ship sailed to a supposedly more secure anchorage outside the town of Calbayog.

The KINA arrived at this anchorage on the afternoon of December 25th. The wind had increased to fresh gale force and visibility was greatly reduced. At 19.00 the ship hit a sunken rock and started to take water in the forebody. Captain Hjernum gave orders to send out emergency signals and to prepare to launch the lifeboats.

Boat no. 1 with 11 passengers and 3 crew members was launched successfully and landed the next morning on the island of Samar.

Boat no. 3 with 30 people on board did not make it free of the sinking ship, but was instead lifted up by a heavy sea and washed onto the deck of the KINA where it fell down and was smashed against the cargo hatch. Most of the people on board were thrown down into the hold while others were washed overboard.

Boats no. 2 and 4 could not be launched because the ship had a heavy list. Therefore some of the remaining crew members jumped into the sea and clung to a life raft or a piece of wreckage. After many hours in the heaving ocean most of them were driven in to the coast, where they were saved by the natives who lived there. The ship's boatswain was not found until 14 days after the shipwreck. He had driven ashore on an uninhabited island.

Later it was revealed that the American meteorologists who were on weather duty in the area had misjudged the direction which the typhoon would take, and that the typhoon was about six hours further forward than predicted when the M/S KINA left Tabaco.

Museets Protektor

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

Museets bestyrelse

Direktør T. Reedtz Funder*, formand
Maskinmester Jens-Jørgen Absalonsen
Kantineleder Britt Andrés
Underdirektør Niels Kjeld Christensen
Kontorchef Johan Dennig-Madsen*, sekretær
Professor dr.phil. Ole Feldbæk
Direktør Jens Fynbo
Professor, dr.phil. Kristof Glamann
Arkitekt M.A.A. Arne Gotved
Konserveringstekniker Mads Gulløv
Kaptajn A. Fischer Henriksen
Skibsmægler Jørgen V. Henriksen
Statsaut. revisor Ole Holm
Professor dr. oec. Hans Chr. Johansen
Skibsreder Peter Knudsen
Overtelegrafist Karl P. Lauritsen
Kaptajn S.C. Nygaard
Direktør, civiling. H.J. Esmann Olesen
Grosserer, direktør Knud Olesen*, næstformand
Rigsantikvar, professor, dr.phil. Olaf Olsen*
Skibsreder C. Rentz-Petersen
Direktør Jørgen Skov*
Driftchef Jørgen Svarer
Underdirektør Anton Vognsen*

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale (Juni 1995)

Museumsdirektør Hans Jeppesen
Museumsinspektør Hanne Poulsen
Museumsinspektør Kåre Lauring
Museumsforvalter
Morten Kirketerp Nielsen
Konserveringstekniker Mads Gulløv
Skibteknisk konsulent Jes Kroman
Bibliotekar Bert Blom
Museumsassistent Bruno W. Jessen
Sekretær - Stillingen ubesat
Bogholder Kaya Hansen
Fotograf Kirsten Jappe
Receptionist Lone Knudsen Kristiansen
Timelønnede kustoder:
J. Steen Christiansen
Tue Christiansen
Vibe H. Christiansen
Christina I. Emdrup
Lisbeth S. Kristensen
Klaus Meyer
Jan Rindom
Rengøringsassistent Kirsten Hvid Jeppesen
Rengøringsassistent Aase Hvid

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for året 1994

Indsamling, undersøgelse og registrering

Som i tidligere år er museets samlinger især vokset, fordi mange privatpersoner, virksomheder og institutioner har skænket vidnesbyrd om dansk søfarts historie. Betydningen heraf kan ikke overvurderes, og alle skal hermed endnu engang takkes varmt.

Årets vigtigste erhvervelse var et fornemt portræt af F. de Coninck (1740-1811), malet af Daniel Orme, som museet kunne købe takket være en donation fra A.P. Møller og hustru Chastine McKinney Møllers Fond til almene formål.

Efter beretningen bringes en fuldstændig gaveliste.

Alle gaver beskrives og registreres fortløbende, og i årets løb er protokollerne forøget med 596 numre. Museet har nu forberedt en gradvis overgang til EDB-baseret registrering, og har indkøbt museernes fælles registreringssystem DMI. Fra årsskiftet 1994/95 vil tilvæksten derfor blive EDB-registreret, men der vil gå adskillige år, før de gamle protokoller er overflødige.

Biblioteket er vokset med 220 bind, hvoraf 94 er tilkommet gennem bytteforbindelser, 58 er gaver og resten er indkøbt. Den aktive undersøgelsesvirksomhed er fortsat på flere områder.

Hanne Poulsen har afsluttet sit bidrag til en række søfartsmuseers fælles udgivelse om "Carolinerne", de danskbyggede stål-motorskibe, som i årene efter 2. Verdens-

krig afløste den sidste generation af sejl-førende skonnerter og galeaser. Bogen vil udkomme i 1995 i museets serie Søhistoriske Skrifter.

Kåre Lauring har forsat sine studier i Rigsarkivets materiale om Asiatisk Kompagnis vekselhandel på Canton i årene 1770-1807. For 64 Kinarejser er der opstillet lister over varer og kapital, og dertil lister over antallet af vekslere, vekselbeløb og vekslernes oprindelige indbetalere i området omkring Bombay og Bengalen.

Mads Gulløv har i ti uger været udlånt til Skov- og Naturstyrelsens undervandsarkæologiske undersøgelser i Øresund, og han har tillige repræsenteret museet ved to mindre undersøgelser ved henholdsvis Skagen og Anholt.

I projekt Dansk Søfarts Historie, som administreres af museet, har der været afholdt seminarer og møder for de ialt ca 20 medarbejdere, og i løbet af 1995 afleveres trykklare manuskripter til de to første af ialt syv bind. Værket vil blive udgivet af forlaget Gyldendal.

Bevaring

Midt på året meddelte Slots- og Ejendomsstyrelsen SES, at man ønskede at forbedre brandsikkerheden på Kronborg, og at den betydelige del af museets samlinger, som er i magasin her, derfor måtte flyttes.

Resten af året blev der forhandlet om eventuelle erstatningslokaler på det tidligere kaserneområde, og med teknisk bistand fra SES blev det vurderet, hvad en nødvendig bygningsforbedring ville koste. Parallelt hermed vurderede museet behovet for ekstraordinær arbejdskraft og magasininventar. Omkring årsskiftet forelå det samlede overslag, som dog var så kostbart, at forretningsudvalget besluttede, at museets magasiner må placeres udenfor Kronborg og helst på det tidligere værftområde i Helsingør.

Det konkrete bevaringsarbejde har været koncentreret om tilsyn og pleje af genstande som indgår i udstillingen. Desuden har museet som rekvireret arbejde restaureret et par kirkeskibsmodeller.

Formidling

Museets besøgende har kunne se tre særudstillinger.

I perioden 26/3-17/4 vistes plancheudstillingen "Danmark under Havet", produceret af Dansk Sportsdykkerforbund, i tiden 6/5-31/5 kunne man se "The Overseas Business of the Dutch", fremstillet af den hollandske Amro bank og formidlet af den hollandske ambassade, og fra den 30/6 til november var særudstillingslokalerne fyldt af "Hollændere i Sundet og Østersøen", som var museets bidrag til festivalen Holland i Helsingør 1994. Udstillingen rummede talrige sjældne og værdifulde indlån fra både danske og hollandske samlinger.

Museets udstilling om skoleskibet KØBENHAVN, der lukkede 1. april 1994, blev juni-august vist på Vorupør Fiskeri- og Redningsmuseum.

Modelskibssejlad i voldgraven er nu blevet en tradition, som museet har stor glæde af. I juni sejlede elever fra Rungsted Private Realskole med egne modeller, og takket være det gode samarbejde med Helsingør Modelskibslaug kunne besøgende også se skibe i voldgraven den den 30/4, 14/5 og 11/6.

Der har været afholdt særromvisninger den 29/6, 29/7, 1/10, og 20/11.

Desuden har Hans Jeppesen afholdt foredrag i Tåstrup(15/2), Hørsholm (8/8), Helsingør (30/8), og i Greve 5/10).

Hans Jeppesen har deltaget i et program om Skibsbevaringsfonden på Radio Næstved (22/2), og i TV-Lorry om projekt Dansk Søfarts Historie (13/8).

Kåre Lauring har været koordinator for danske søfartsmuseers fælles stand ved den årlige bogmesse i Forum (18-20/11).

Fra 1994 er Kåre Lauring anmelder ved tidsskriftet Nyt fra Historien.

Trods den pæne række af aktiviteter og begivenheder blev årets besøgstal kun 45.546 (1993: 51.171). I den henseende delte museet skæbne med de fleste andre museer på grund af et usædvanligt smukt sommervejr.

Organisation og samarbejde

Hans Jeppesen har også i 1994 været museets repræsentant i og formand for Skibsbevaringsfonden. Opgaven var dette år særligt tidskrævende, da fonden gennemførte en koncentreret indsats for at gøre det tydeligt for såvel offentligheden som politikere, at et større statsligt medansvar var påkrævet, hvis det også i fremtiden skulle være muligt

at se sejlklare bevaringsværdige fartøjer i danske farvande. På finansloven for 1995 er afsat tre mio.kr.

I Festivalen Holland i Helsingør 1994 var Hans Jeppesen medlem af forretningsudvalget, og også denne opgave blev mere tidkrævende end forventet, da projektets leder fik anden ansættelse to måneder før den officielle åbning.

Skibsklarerergården, Strandgade 91 i Helsingør, er et nyt samarbejdsprojekt med ejendommens ejer Søren Fisker og Helsingør Kommunes Museer og Handels- og Søfartsmuseet.

I Stueetagen findes et velbevaret interiør fra en skibsprovianteringshandel anno 1850, og når ejeren midt i 1995 har afsluttet hele bygningens restaurering, er det hensigten at genåbne butikken med et tillempet historisk vareudvalg.

Hans Jeppesen har i øvrigt repræsenteret museet i Orlogsmuseets bestyrelse, Vikingeskibshallens bestyrelse, Museumsrådet for Frederiksborg amt, Marinarkæologisk referancegruppe MARE, Referancegruppen for nyere tids kulturhistorie, forretningsudvalget for International Congress of Maritime Museums ICMM og i redaktionskomiteen for Dansk Søfarts Historie.

Kåre Lauring har repræsenteret museet i Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning

En eller flere af museets medarbejdere har deltaget i følgende møder og kursus:

Dansk Maritim Konference i Roskilde (22-24/4), Søfartspuljemøder 23/8 og 24/8-94, Nordiske Søfartsmuseers arbejds-møde i Helsinki (15-17/8), International Congress of Maritime Museums i Vancouver

(11-22/9) og Seminar Øst-Vest, Nord-Syd i Middelfart (29-30/9).

Personale

Ved årsskiftet gik museets bogholder Kaya Hansen på deltid, og som regnskabsassistent tiltrådte Klaus Meyer, der tillige fortsætter som kustode.

I årets løb har museet haft følgende midlertidigt ansatte:

Ole Bang	7/2-13/3 og 13/6-3/7.
Eric Bourgois	7/2-6/8.
Torben Følsgård	28/3-22/4.
Marie Kaas	1/1-24/4.
Elsebeth Hansen	3/10-31/12.
Aase Hvid	1/6-
Thue Christiansen	1/6-
I praktik:	
Bruno Jessen	7/2-3/4.
Ulrik Eriksen	3/5-6/5.

Flytteovervejelser

Som omtalt under Bevaring har museets flytteovervejelser været koncentreret om den akutte opgave, at forberede en flytning af de betydelige dele af samlingen, som er i magasin.

Overvejelserne om en samlet udflytning af museet til det tidligere værftområde i Helsingør, har måtte afvente resultatet af kommunens forhandlinger med staten om overtagelse af den statslige del af arealet.

Gaveliste for året 1994

A.P. Møller og hustru Chastine McKinney Møllers Fond til almene Formål: Maleri af Daniel Orme: Portræt af købmanden Fr. de Coninck. *Poul Valdemar Andersen:* Tegninger, skitser og arkivalier vedr. Ib Andersens rejser til Ghana, Indien og Vestindien. *Bernhard Bruncke:* Bøger og arkivalier vedr. skibsbygning. *Burmeister & Wain Skibsværft A/S:* Div. prospekter og salgsmateriale vedr. nybygninger. *Fedor Bang:* Fotografier. *Bendix Christiansen:* Scrapbog fra rejse med barken WINTERHUDE. *Svend Dalsgård:* En samling værktøj samt arkivalier. *Det Forenede Dampskibsselskab:* Transport Flyer 1995. *Nina Deichman:* Cabin trunk fra ca. 1930. *Haakon Efferføe:* Certifikat for M/S JUTLANDIA som hospitalsskib. *Else Egedam:* Postkort fra skoleskibet KØBENHAVN. *Katrine B.B. Eriksen:* Div. genstande fra skibet BREDERODE. *Jørgen Falkensten:* En søfartsbog samt nogle fotografier. *Foreningen til Søfartens Fremme:* En video. *Fregatten JYLLAND:* Frimærke: Jul i Ebeltoft 1993. *Arvid Fremmen:* En samling skibstegninger. *H. Reedtz Funder:* Fotografier og kort. *Grønlands Postvæsen:* En samling førstedagskuverter. *Handels- og Søfartsmuseets Venneselskab:* Maleri af B. Hemy: Entrance to Tyne. 1890. *Poul Hansen:* En samling radioudstyr. *E. Helledi:* En samling fotografier. *Helsing Kommunes Lokalhistoriske Arkiv:* En samling dokumenter vedr. Poul Aabye. *Henning Henningsen:* Indiske mønter. *J. Hen-*

riksen: Menukort fra ØK. *Frode Jakobsen:* En samling sejlmagerværktøj. *Carl Fischer Jensen:* En samling bøger, fotografier samt træfigur af skipper. *Ulrik Krabbe:* Enkeltskivet blok. *Københavns bymuseum:* To fotografier. *Knud Lauritzen:* En Loranmodtager samt en MF radiotelefonstation. *Børge Nick Lind:* Arkivalier vedr. grønlandskutter ANDERS OLSEN fra Holbæk Værft. *Leo A.H. Pedersen:* Skibsfører C. Almsted Knudsens erindringer. *Else Petersen:* Et fotografi og en tegning. *John Petersen:* Logbog for barkskibet FLORA. *Poul Petersen:* Røgdykkersæt. *A. Rasmussen:* En samling spillekort med skibsmotiver. *Ribe Lokalarliv:* En samling afskrifter af kaptajn J.F. Møllers breve 1847-1862. *Flemming Rieck:* En samling fotografier. *Jan Rose:* En video. *Arne Schierbeck:* Div. opl. vedr. vraget af S/S DORCAS 1883. *Skaugen Fortidsminder:* Skibsdagbog M/S LOKE af Næstved. *Skov- og Naturstyrelsen:* Toilethåndtag fra S/S FRIESENBOG sænket 1915. *Georg Sørensen:* Div. arkivalier, fotografier samt en skibsmodel. *Svend Aage Sørensen:* En søkikkert.

Boggaver

Brian Dudley Barrett, Gråsten; *Jan Blom,* Humlebæk; *Bernhard Bruncke,* Værløse; *H. Reedtz Funder,* Helsing; *Föreningen Gamla Halmstad,* Halmstad; *Hans Gregersen,* Sæby; *Pieter van de Griend,* Århus; *Henning Hen-*

ningsen, Helsingør; Erik Hoff, Frederiksberg; F. Holm-Petersen, Kruså; Claus Holmfred, Bagsværd; Daniel P. Hopkins, Kansas City, Missouri; Kurt Jacobsen, Kbh.; Carl Thomas Fischer Jensen, Helsingør; Jørgen Steen Jensen, Nationalmuseet, Kbh.; Bruno Jessen, Espergærde; Cæcilie Lassen, Kbh. Ø.; Børge Holdt Madsen, Frederikshavn; Jørgen Marcussen, I.C. Weilbach & Co. A/S, Kbh.; Henry Meilvang, Kbh. S.; Hans Jørgen Nielsen, Espergærde; Dampskibsselskabet Norden A/S, Kbh. K.; Svend Petersen, Humlebæk; U. Marquard Petersen, Kbh.; Jørgen Rasmussen, Kbh. N.; Helge Schultz-Lorentsen, Julianehåb; Georg Sørensen, Kbh. S.; Søren Thirslund, Humlebæk; Jakob Vedsted, Ebeltoft Museum.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Resultatopgørelse for året 1994

<i>Indtægter</i>	
Entreindtægt	601.813
Tilskud fra staten	3.173.100
Andre offentlige tilskud	75.500
Ikke offentlige tilskud	469.857
Kiosk- og bogsalg	43.205
Rekvirerede arbejder	132.812
Renteindtægter	37.404
Indtægter i alt	<u>4.533.691</u>

<i>Udgifter</i>	
Personaleomkostninger	3.565.799
Lokaleomkostninger	329.049
Samlingens forvaltning	87.436
Undersøgelser og erhvervelser	155.682
Konservering	14.478
Udstillinger	258.132
Anden oplysningsvirksomhed	0
Udgivervirksomhed	(23.971)
Andet kulturformidlende arbejde	56.871
Administration	282.674
Kapacitetsomkostninger	<u>4.726.150</u>

Resultat før afskrivninger	(192.459)
Afskrivninger	7.716
Nettoresultat	<u>kr. (200.175)</u>

Balance pr. 31. december 1994

<i>Aktiver</i>	
Samlingen	1
Automobil	15.432
Anlægsaktiver	<u>15.432</u>
Beholdninger	253.080
Udestående fordringer	74.014
Likvide midler	558.072
Omsætningsaktiver	<u>885.166</u>

Aktiver i alt kr. 900.599

<i>Passiver</i>	
Egenkapital	<u>283.345</u>
Hensættelser	<u>147.767</u>
Mellemregninger	90.555
Kreditorer i øvrigt	378.931
Gæld i alt	<u>469.486</u>

Passiver i alt kr. 900.599

Vi har revideret årsregnskabet for 1994 for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandlinger, som vi har anset for nødvendige.

Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens og vedtægternes krav til regnskabsaflæggelse, og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling og resultat.

København, den 13. februar 1995

Ole Holm, statsaut. revisor

Specifikation af private bidrag 1994

Kraks Forlag A/S	
(formål: Studierejse)	21.757
Danmarks Rederiforening	10.000
Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel	
(formål: Caroline og de andre) . . .	30.000
Dampskibsselskabet Hafnia's Fond . . .	10.000
J.C. Hempels Fond	20.000
A.P. Møller og hustru Chastine	
MC-Kinney Møllers fond. (Formål:	
Køb af portræt af F. de Coninck) . .	122.500
Kong Christian Den Tiendes Fond	
(formål: Særudstillingen Hollænderne i Sundet og Østersøen)	10.000
Dronning Margrethes og	
Prins Henriks Fond	
(formål: Særudstillingen Hollænderne i Sundet og Østersøen)	20.000
Tilskud, Friis Petersens Arv	135.000
Tilskud, Sture Høvdens's Legat. (Formål:	
Køb af Antofts fotosamling	65.600
Til <i>Carolinerprojektet</i> :	
Rederiforeningen for mindre skibe	5.000
Fam. Hede Nielsen	5.000
Det Danske Stålvaseværk	10.000
H.J. Hansens Fond	5.000
	<u>kr. 835.564</u>

Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

Resultatopgørelse for året 1994

Renteindtægter	954
Årets resultat	<u>kr. 954</u>

Balance pr. 31. december 1994

Aktiver

Handels- og Søfartsmuseet	90.555
J. Friis-Pedersens Arv	100.000
Likvide midler, Den Danske Bank . . .	52.202
Aktiver i alt	<u>kr. 242.757</u>

Passiver

Kapitalkonto:	
Saldo pr. 1. januar 1994	241.803
Nettoresultat	954
Passiver i alt	<u>kr. 242.757</u>

Vi har revideret årsregnskabet for 1994 for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandling, som vi har anset for nødvendige.

Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens og vedtægternes krav til regnskabsaflæggelse, og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling og resultat.

København, den 13. februar 1995

Ole Holm, statsaut. revisor

Arkitekt J. Friis-Pedersens arv

Resultatopgørelse for året 1994

<i>Indtægter</i>	
Renteindtægter	153.681
Indtægter i alt	<u>215.790</u>
<i>Udgifter</i>	
Revision	3.750
Kursregulering	129.997
Gave til Handels- & Søfartsmuseet ...	135.000
Udgifter i alt	<u>268.747</u>
Nettoresultat	<u>kr. (115.065)</u>

Balance pr. 31. december 1994

<i>Aktiver</i>	
Værdipapirer	1.206.665
Likvide midler	<u>316.568</u>
Omsætningsaktiver	<u>1.523.233</u>
Aktiver i alt	<u>kr. 1.523.233</u>
<i>Passiver</i>	
Egenkapital	<u>1.380.191</u>
Mellemregninger	138.750
Skyldige omkostninger	<u>4.291</u>
	<u>143.041</u>
Passiver i alt	<u>kr. 1.523.233</u>

Vi har revideret årsregnskabet for 1994 for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandlinger, som vi har anset for nødvendige.

Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens og vedtægternes krav til regnskabsaflæggelse, og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling og resultat.

København, den 13. februar 1995

Ole Holm, statsaut. revisor

Museets salgsartikler

I serien Søhistoriske Skrifter kan endnu fås:

VI. *Jørgen H.P. Barfod*: Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700 (1967).

Pris kr. 15,00.

VII. *Christian Nielsen*: Danske Bådtyper (1973), nu i 4. oplag.

Pris kr. 225,00.

UDSOLGT.

XVI. *Hans J. Hansen*: En tatovørs erindringer (Tusch-Hans). Udg. af Henning Henningsen. (1988).

Pris kr. 148,00.

XVII. *G.A. Kofod*: Dansk Søe Ord-Bog. - Iver C. Weilbach/H&S. (1993).

Pris kr. 450,00.

Plakater

Museets klassiske plakat, tegnet af *Sikker Hansen* i 1948. Farvelitografi. Pris kr. 60,00.

Museets nye plakat, tegnet af grafikerens *Karin Birgitte Lund* i 1985. Farvelitografi. Pris kr. 60,00.

DFDS. Jubilæumsplakat 92. Pris kr. 50,00.

B&W. Jubilæumsplakat 93. Pris kr. 30,00.

The Dutch in the Sound and the Baltic. 94.

Pris kr. 75,00.

I serien Maritema:

I. *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. Fra oldtiden til 1530 (1987).

Pris kr. 95,00.

II: *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. 1530-1850 (1988).

Pris kr. 105,00.

III: *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. 1850-1988 (1989).

Pris kr. 125,00.

IV. *Søren Thirslund & C.L. Vebæk*:

Vikingernes kompas. 1000-årig pejlskive fundet i Grønland (1990).

Pris kr. 110,00.

UDSOLGT.

Eng. udgave

C.L. Vebæk & S. Thirslund:

The Viking Compass. Guided Norsemen first to America (1992).

Pris kr. 125,00.

Søhistorisk Billedbog. 150 dejlige billeder fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst.

Pris kr. 25,00.

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inkl. den nugældende moms.
Bestillinger modtages på: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør.
Tlf.: 49 21 06 85. Fax: 49 21 34 45. Postgiro: 179-4175.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Bestyrelse pr. 1/9 1995

Underdirektør Niels Kjeld Christensen, formand

Direktør Ole Friis

Direktør, skibsreder Niels Hahn-Petersen

Marinebibliotekar, kommandørkaptajn Arne Holm, næstformand

Museumsdirektør Hans Jeppesen, kasserer og sekretær

Underdirektør Jørgen Marcussen

Arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen

Æresmedlem

Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed

Museumsdirektør, dr. phil. Henning Henningsen

Personale

Bibliotekar Bert Blom

Beretning for 1994-95

Selskabets årlige ordinære generalforsamling blev afholdt tirsdag den 22. august 1995, kl. 19.00 i Erik af Pommerns kammer på Kronborg. Mødedeltagelsen var lidt større end den har været de sidste par år, idet ca. 90 medlemmer var mødt op, hvoraf ca. halvdelen mødte op en time før og deltog i Hanne Poulsens rundvisning i særudstillingen Sømandens Souvenirs.

Kl. 19.00 bød næstformanden, marinebibliotekar Arne Holm, velkommen, hvorefter man gik over til følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om selskabets virksomhed 1994-95.
3. Regnskab for 1994-95.
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

ad 1. Fhv. stadsbibliotekar Erik Buch Vestergaard blev med akklamation valgt til dirigent på bestyrelsens forslag. EBV. takkede

for valget og erklærede generalforsamlingen for lovligt indvarslet, hvorefter han oplæste dagsordenens punkter for derefter at give ordet til Arne Holm.

ad 2. AH. aflagde derpå følgende beretning for Venneselskabet: Efter generalforsamlingen konstituerede bestyrelsen sig med underdirektør Niels Kjeld Christensen som formand og marinebibliotekar Arne Holm som næstformand. Den øvrige bestyrelse har bestået af direktør Niels Hahn-Petersen, direktør Ole Friis, arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen, direktør Jørgen Marcussen og museumsdirektør Hans Jeppesen.

Det største aktiv for et selskab som vores, er mange og interesserede medlemmer. Det er derfor glædeligt, at vi stadigvæk har meget nær 1200 medlemmer, og interessen afspejles blandt andet i de talrige positive kommentarer til årbogens indhold og form.

Den kan også ses hos de 52 medlemmer som den 20. maj deltog i den årligt udflugt. Karlskrona stod oprindeligt på ønskeseddelen, men da det gik op for os, at flytte- og byggeprocessen til et nyt museum netop da var på det højeste, gik turen i stedet til Halmstad. Her var dr. K.B. Bjerling vores lokale yderst indsigtfulde guide på lensmuseets søfartsafdeling, ved en lille byvandring og ombord i NAJADEN, bygget som øvelsesskib til den svenske marine år 1897 i Karlskrona.

Den fine forårsdag sluttede på byens frilandsmuseum med udeservering - for egen regning.

Udgifterne til årbogen holdes pænt i ave, og da Jørgen Marcussen har tilbudt at scanne manuskripterne, så de kan afleveres på

diskette til trykkeriet, kan vi måske endog opnå en mindre besparelse.

Foruden årbogen har selskabet af årets formueafkast reserveret 40.000 kr. til en ny folder om Selskabet og museet. Folderen vil meget snart være trykt, og også her har Jørgen Marcussen været behjælpelig, så vi får mest muligt for pengene.

Endelig er der reserveret 13.500 kr. til indkøb af maritim kunst.

Til sidst skal jeg takke medlemmerne for et godt år, og Slotsforvaltningen for at vi kan afholde generalforsamlingen her i Erik af Pommerns Kammer.

Derefter fik Hans Jeppesen ordet, og han startede med at præsentere lay-outet til Handels- og Søfartsmuseets nye folder, der snart vil ligge klar.

HJ. oplyste endvidere, at Hanne Poulsen i det nye Bruun Rasmussen Auktionskatalog havde fundet hele tre - hende ubekendte - portrætgengivelser malet af Jes Jessen fra Åbenrå. Det ene portræt forestiller søkaptajn Martin Augustiny fra Åbenrå malet i 1795, og det vil være en gevinst for museet at erhverve især dette billede. Denne mulighed eksisterer, da selskabets bestyrelse netop i år har hensat et afkast, stort kr. 13.500, til erhvervelsen af et stykke maritim kunst. De tilstedeværende medlemmer af selskabets bestyrelse, Arne Holm, Jørgen Marcussen og Hannes Stephensen gav på stedet deres accept til denne mulige erhvervelse.

HJ. sagde derpå, at han i det følgende vil omtale tre væsentlige emner for forsamlingen.

Først Skibsbevaringsfonden, hvis bestyrelse og især konsulenten, skibsarkitekt Jes

Kroman, har lagt et meget stort arbejde i at gøre opmærksom på fondens eksistens, hvilket da også indtil videre er blevet udmøntet i, at den er kommet på finansloven for 1995 med tre mio. kroner. Fonden virker hovedsageligt ved at give rente- og afdragsfrie lån til bevaring af gamle træskibe. Desuden bruges ressourcer på rådgivning. Praksis godkendes af Kulturministeriet.

Den nye *Dansk Søfarts Historie* - der bliver til i Handels- og Søfartsmuseets regi - bliver udgivet i syv bind af Gyldendal (de er bedre til at markedsføre produktet). Bd. I er snart klar til Gyldendal og bd. II bliver også klar til aflevering inden årets udgang, og begge forventes udgivet i forsommeren 1996.

Ovenstående emner er eksempler på, at museets virksomhed ikke kun kan måles på f.eks. udstillinger, besøgstal eller regnskab.

Endelig er der vore *flytteeovervejelser*. På det ydre plan er der endnu intet sket, men på forhandlingsplanet er der sket ganske meget i den forløbne tid, og Helsingør Kommune har nedsat en arbejdsgruppe, hvor også HJ. er medlem. Her laves forarbejder til en lokalplan for hele værftområdet.

Vi vil bl.a. gerne vise langt mere end vi gør i f.eks. studiemagasinform og ligeledes fremvise alle vore skibsmodeller. Vi vil gerne udnytte de 100 år værftet selv repræsenterer og vi vil gerne have skibe i dok til vedligeholdelse og restaurering. Byen rummer et stort potentiale af folk fra værftet med viden, kunnen og erfaring til videregivelse.

Der er indtil videre kommet et konkret udspil fra Helsingør Kommune med tilbud om overtagelse af bygning 13 samt dok 2 på værftområdet om hvilke der forhandles.

Derudover har vi planer med og forhandlinger om at få det gamle skib MARINA (Læsø-Frederikshavn i 20'erne og i de senere år Snekkersten-Helsingborg og Helsingør-Helsingborg) restaureret.

Såfremt dette bliver en realitet, skal projektet naturligvis kunne udgøre en ansvarsmæssig og økonomisk selvstændig enhed.

Efter restaureringen vil MARINA kunne sejle med turister på Øresund.

Dok 2's muligheder og økonomi er også ved at blive undersøgt. Helst vil vi bevare den gennem praktisk brug.

Vi håber meget at være i stand til at fremkomme med langt flere detaljer og en samlet plan til næste års generalforsamling.

EBV. takkede for begge beretninger og spurgte om der var spørgsmål til disse.

Et af medlemmerne, Hans Kristensen, spurgte om flytningen indebar, at man rykkede ind i de eksisterende bygninger eller om disse skulle nedrives.

HJ. svarede, at der var tale om begge dele, idet vi med hensyn til magasinflytningen havde tænkt os at genbruge såkaldte bygn. 13, men at vi vil tage bygn. 12 op til vurdering. I øvrigt ser vi gerne, at der kommer beslægtede aktiviteter på området. Betingelsen er blot, at de har et eller andet maritimt indhold.

Et andet medlem, Holger Petersen, spurgte om kranen skulle bevares i relation til dok 2.

HJ. svarede, at det unægtelig ville være en praktisk foranstaltning, og det så vi da meget gerne, men at det løb desværre nok var kørt. Dels har vi ingen penge, og dels er forhandlingerne noget af en balanceakt, hvor det drejer sig om det muliges kunst.

Da der ikke var flere kommentarer gik man over til næste punkt på dagsordenen.

ad 3. HJ. kommenterede det omdelte regnskab og sagde bl.a., at det negative resultat i Vennernes opgørelse ikke var foruroligende, og at et af de afgørende elementer i det lille underskud er, at produktionen af pokaler og glas er ophørt og de sidste udsolgt. Endvidere udviser balancen en mindre nedgang fra kr. 169.000 sidste år til 162.465 kr. pr. 31.03.1995.

Til Barfoed's legat var kun at bemærke, at renten er faldende og at aktiverne udviser kr. 186.483 mod 181.000 siste år.

Med hensyn til Hövdén's legat er indtægterne mindsket fra kr. 88.000 sidste år til 65.421 kr. i år, hvilket i sin konsekvens indebærer færre gaver til H&S. Balancen udviste sidste år kr. 884.000 og er i år nede på 846.391 kr., hvilket reelt skyldes erhvervelsen af svenske obligationer og den kraftige svenske devaluering. Anbringelser vil i fremtiden indebære et endnu tættere samråd med vor revisor Niels P. Hansen.

EBV. takkede for fremlæggelsen af regnskabet og konstaterede, at det var behørigt underskrevet. Da der ikke var yderligere kommentarer fra forsamlingen, blev regnskabet godkendt.

ad 4. På valg til bestyrelsen var følgende: Direktør Niels Kjeld Christensen, marinebibliotekar Arne Holm og direktør Niels Hahn-Petersen. Da alle havde erklæret sig villige foreslog bestyrelsen genvalg. Endvidere foreslog bestyrelsen genvalg af Niels P. Hansen til revisor, da han ligeledes havde erklæret sig villig. Da der ikke var andre for-

slag fra forsamlingen blev samtlige kandidater valgt med akklamation.

ad 5. EBV. bekendtgjorde, at bestyrelsen foreslog kontingentet uændret indtil videre. Da der ikke lød protester, men tværtimod spredte bifaldsytringer fra forsamlingen, blev forslaget vedtaget med akklamation.

ad 6. HJ. kommenterede et skriftligt forslag fra Niels Rosbach om en forårsudflugt til Hven med besøg på Tycho Brahe-museet. HJ. syntes det var et godt og interessant forslag, men han mente, at det rent transportmæssigt frembød visse vanskeligheder.

Jørgen Marcussen sagde derimod, at hans firma havde gode erfaringer med hensyn til Hven. Der går båd fra Vedbæk til Hven, og man kan leje traktortrukne vogne til transporten på selve øen. Turen kan let arrangeres og evt. kombineres med en tur til Middegrundsfortet... Hans Jeppesen indrømmede derpå, at han måske havde været lidt for negativ i sin bedømmelse.

Johs. Aakard ytrede, at en tur til Hven ikke var nogen drømmetur for hans vedkommende. Han havde andre forslag, som han i hvert fald prioriterede højere, og der imellem var bl.a. besøg på Meteorologisk Institut evt. kombineret med Ole Rømer-museet, et besøg i Københavns havn og endelig Storebæltsbroen kombineret med et indblik i trafikdirigeringen i Bæltet.

HJ. gav udtryk for, at bestyrelsen nu havde fået gode impulser at arbejde videre med og takkede for de indkomne forslag, hvorefter EBV. luftede endnu et turforslag, Flakfortet, idet han udtrykte håb om, at alle forslag var blevet noteret ned.

ad 7. HJ. meddelte, at grunden til at der lå en brochure fra Vikingskibshallen sammen med Vennernes regnskab på stolene var, at han havde indgået en aftale om, at museets venner gratis kunne besøge Vikingskibshallen et vice versa, og han håbede ikke, at Vennernes bestyrelse ville klandre ham for dette, især ikke da Vikingskibshallens Venner er betydelig færre end vore.

Derefter gjorde HJ. rede for et evt. nyt salgsobjekt, en marineblå trøje med museets logo trykt på brystet og museets navn øverst på venstre ærme. Han spurgte forsamlingen, om de mente det var en god idé, og såfremt det var tilfældet, vil vi indlægge bestillingssedler i den kommende årbog, da vi ikke har råd til at sætte den i produktion uden et vist antal bestillinger. Efter en afstemning i forsamlingen var der flertal for at prøve idéen med bestillingssedlerne.

Hanne Poulsen oplyste, at bogen om Carolinerne snart var klar, og at en bestillingsseddel på den ligeledes blev vedlagt årbogen, men at den også kunne købes gennem boghandlerne.

Derpå takkede EBV. forsamlingen for god ro og orden, og næstformanden Arne Holm benyttede lejligheden til at takke EBV. for hans gode styring af generalforsamlingen, hvorefter Vennerne holdt en lille pause, der blev udnyttet til forfriskninger.

Efter pausen holdt Hanne Poulsen et interessant og engageret causeri om Sømandens Souvenirs i tilslutning til sin rundvisning tidligere på aftenen.

HJ. takkede Hanne Poulsen for et godt causeri og forsamlingen for et godt fremmøde.

Generalforsamlingen sluttede ca. kl. 21.30.

Nytilkomne medlemmer

Andersen, Grete Tuxen, Virum.
Appel, Michael, Dragør.
Borregaard, Jens, Frederikssund.
Christensen, Ejnar, Fredericia.
Christensen, Jan Schou, Helsingør.
Hansen, Bent, Gadstrup.
Hansen, Harry, Valby.
Hansen, Tyge, Espergærde.
Hugh, Stephen A., Arlington, Vir., USA.
Jacobsen, Bent Møller, Odense NV.
Johansen, Erik, Nørreballe.
Johansson, Peter Retz, c/o Helsingør.
Jørgensen, Hans, Randers.
Kristensen, Hans, Virum.
Kristensen, Jan Riisager, Kbh. S.
Kristensen, Kim Lundgaard, Virum.
Kyhne, Georg Michael, Rønne.
Løye, Christian, Rødby.
Mathiasen, Lis, Bagsværd.
Mikkelsen, Bent, Randers.
Mortensen, Ejnar, Fejø.
Natorp, George, Sønderborg.
Nielsen, Erik R., Værløse.
Piepgras, Carsten, Sønderborg.
Poulsen, Jan F., Gilleleje.
Rasmussen, Ole, Nakskov.
Rønne, Bent Vedsted, Kbh. S.
Sclosser, Jens Olaf, Herfølge.
Storm, Per, Søborg.
Thorsen, Jan, Kbh. NV.
Tschudi & Eitzen, Charlottenlund.
Vendsyssel Historiske Museum, Hjørring.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1994 - 31. marts 1995

Indtægter

Kontingenter og bidrag fra medlemmer	210.465
Fortjeneste ved salg af glas, kompasplatter og fliser:	2.921
Renteindtægter	5.369
Kursgevinster	315
Gave fra H.L. Barfoed's legat.	0
Indtægter i alt	<u>219.070</u>

Udgifter

Udgivelse af årbog 1994	138.004
Porto til udsendelse	<u>18.471</u>
	156.475
- salg af årbøger	20.318
tilskud til årbog 1994.	<u>15.025</u>
	35.343
Nettoudgift årbog 1994	121.132
Andel af gager	67.200
Porto, fragt m.v.	7.714
Kontorhold m.v.	16.674
Revision	7.200
Diverse	1.116
Udgifter i alt	<u>221.036</u>
Resultat, NEGATIVT	<u>1.966</u>

Balance pr. 31. marts 1995

<i>Aktiver</i>	
Likvider	121.763
Tilgodehavende kontingenter m.v.	2.550
Tilgodehavende renter	525
Beholdning af platter, glas og fliser	3.065
Nom. kr. 35.000,- Nykredit, 3 SC 2026 (kostpris)	26.512
Nom. kr. 2.500,- aktier i DDB (kostpris)	8.050
EDB-anlæg	0
Aktiver i alt	<u>168.859</u>
 <i>Passiver</i>	
Skyldige omkostninger	10.000
Skyldig moms	10.817
Mellemregning med H.L. Barfoed's legat.	48.138
Reservefond:	
Saldo pr. 1. april 1994	50.048
Kapitalkonto:	
Saldo pr. 1. april 1994	55.098
Nedskrivning af varelager	9.670
Årets resultat	-1.997
Passiver i alt	<u>162.465</u>

Nærværende regnskab for 1994/95 for Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner er i overensstemmelse med selskabets bogholderi, som jeg har revideret.

Revisionen er udført i overensstemmelse med anerkendte revisionsprincipper, og har ikke givet anledning til særskilte bemærkninger.

Farum, den 17. maj 1995

Niels P. Hansen
 Registreret Revisor

Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds Legat

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1994 til 31. marts 1995

<i>Indtægter</i>		<i>Udgifter</i>	
Renter, bankindestående	1.633	Gave til Handels- og Søfartsmuseets Venner	0
Renter, obligationer	<u>5.642</u>	Revisionshonorar	1.250
Indtægter i alt	<u>7.275</u>	Bankomkostninger	587
		Udgifter i alt	<u>1.837</u>
		Resultat	<u>5.438</u>

Balance pr. 31. marts 1995

<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>	
Likvider	78.111	Skyldige omkostninger	1.250
Mellemregning med selskabet		Kapitalkonto:	
Handels- og Søfartsmuseets Venner . . .	48.138	Legat ifølge testamente	100.000
Sture Hövdens Legat	51.049	Gevinst- og tabskonto:	
Tilgodehavende renter	1.185	Saldo pr. 1. april 1994	79.795
Nom. 84.000,- - Nykredit		Årets resultat	<u>5.438</u>
udtrykket 1/4 1995	<u>8.000</u>	Passiver i alt	<u>186.483</u>
Aktiver i alt	<u>186.483</u>		

Nærværende regnskab for 1994/95 for Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoed's legat er i overensstemmelse med legatets bogholderi, som jeg har revideret.

Revisionen er udført i overensstemmelse med anerkendte revisionsprincipper og har ikke givet anledning til særskilte bemærkninger.

Farum, den 17. maj 1995

Niels P. Hansen
Registreret Revisor

Advokat Sture Hövdens Legat

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1994 til 31. marts 1995

<i>Indtægter</i>		<i>Udgifter</i>	
Renter, bankindestående	1.711	Gave til Handels- og Søfartsmuseet	47.600
Renter, obligationer	63.710	Revision	2.500
Kursgevinst udtrukne obligationer	0	Bankomkostninger	4.151
Indtægter i alt	<u>65.421</u>	Henlæggelse i henhold til testamentets bestemmelser	11.754
		Overskud, der overføres til uddelingskonto	<u>584</u>

Balance pr. 31. marts 1995

<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>	
Likvider	38.844	Skyldige omkostninger	2.500
Tilgodehavende renter	19.237	Mellemregning Handels- og Søfartsmuseet	51.049
Obligationsbeholdning, nom. 855.000,- (Kostpris)	788.310	Kapitalkonto:	
Aktiver i alt	<u>846.391</u>	Saldo 1. april 1994	869.129
		Henlæggelse 1994/95	11.754
		Uddelingskonto:	
		Saldo 1. april 1994	11.134
		Kurstab obligationer	98.591
		Årets resultat	- 584
		Passiver i alt	<u>846.391</u>

Nærværende regnskab for 1994/95 for Advokat Sture Hövdens Legat er i overensstemmelse med legatets bogholderi, som jeg har revideret.

Revisionen er udført i overensstemmelse med anerkendte revisionsprincipper, og har ikke givet anledning til særskilte bemærkninger.

Farum, den 17. maj 1995

Niels P. Hansen
Registreret Revisor

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. - Indmeldelser modtages på museet (tlf. 49 21 06 85). - Selskabets bankgirokonto 3163-111306.

Kontingent

kr. 160,00 årligt for personer, kr. 1.000,00 for institutioner eller firmaer, + porto.

Medlemmernes rettigheder:

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg Slot samt til Orlogsmuseet i København og Vikingskibshallen i Roskilde.

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

Enkeltbind: 1945-84 pr. stk. kr. 20,00.

Årbog 1985 + 86 pr. stk. kr. 100,00.

Årbog 1987 + 88 pr. stk. kr. 120,00.

Årbog 1989 pr. stk. kr. 135,00.

Årbog 1990 - 95 pr. stk. kr. 160,00.

(Årbog 1942-44, 1948-1967 er udsolgt).

Alle priser er inkl. moms, ekskl. porto og forsendelse.

Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. Tlf. 49 21 06 85. Fax 49 21 34 40.

Maritim kunst

Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

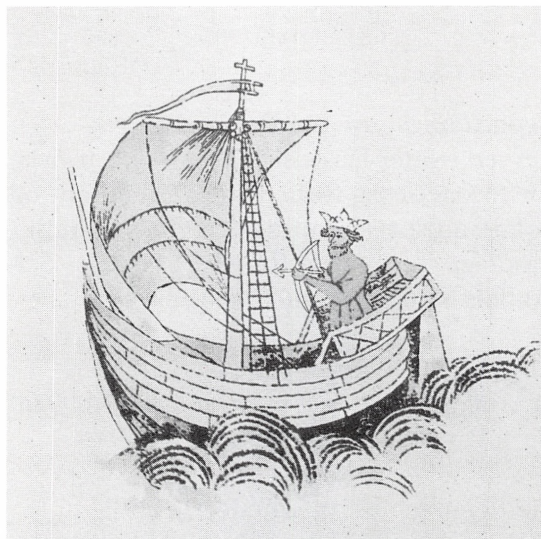
Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. (Tlf. 49 21 06 85 eller fax 49 21 34 40).

Alle priser er ekskl. forsendelsesomkostninger.

Kalkmalerifliser

Med gengivelse af skibe på kalkmalerier i danske kirker, i fajance (15 x 15 cm), i de originale farver, udført af Den kongelige Porcelainsfabrik.

Flise 1981: Harald Hårderådes skib ORMEN HIN SNARE (motiv fra Højby Kirke i Odsherred fra ca. 1350-1400), kr. 25,00.



Kalkmaleriflise

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 dække 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 i form af tilskud eller køb af et større antal årbøger har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Dansk Navigatørforening

Den Danske Banks Fond

Københavns Amt - Kulturel Forvaltning

Lemwich-Müller & Munck Fonden

J. Ring-Andersen Skibsværft

Iver Weilbach & Co. A/S

Wiibroes Bryggeri A/S

Wonsild & Søn. Skibsmæglerforretning



Bogladepri 200,00 kr.
Nofo-print, Helsingør
ISBN 87-89587-06-5
ISSN 0085-1418