



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

HANDELS- OG SØFARTMUSEET
PÅ KRONBORG



AARBOG 1944

ÅRBOG 1944

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
PAA KRONBORG

A A R B O G 1944

UDGIVET AF
HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PAA KRONBORG
OG
SELSKABET
„HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

HELSINGØR 1944

Redaktion: KNUD KLEM

MUSEETS KOMITÉ

Departementschef JOHS. DALHOFF, K. af Dbg., DM., FM.,
Formand.

Grosserer, Konsul ERIK ANDERSEN, R. af Dbg.

Borgmester P. CHRISTENSEN.

Professor, Dr. phil. KNUD FABRICIUS, R. af Dbg., DM.

Kaptajn H. P. HAGELBERG, R. af Dbg., DM.

Orlogskaptajn P. HOLCK, R. af Dbg., DM.

Direktør, Generalkonsul CHR. HOLM, K. af Dbg., DM.

Museumsinspektør, Mag. art. CHR. AXEL JENSEN, R. af Dbg.

Direktør J. A. KØRBING, K. af Dbg., DM.

Skibsreder E. B. KROMANN.

Direktør for Statens Bygningsvæsen O. K. LARSEN, R. af Dbg.

Direktør, cand. jur. EILERT MAEGAARD, R. af Dbg., DM.

Direktør for Grønlands Styrelse K. H. OLDENDOW, R. af Dbg.,
DM.

Direktør, Dr. techn. CHR. OVERGAARD, K. af Dbg., DM.

Professor, Dr. phil. E. STRØMGREN, R. af Dbg., DM.

Museets Leder: Museumsdirektør, cand. mag. KNUD KLEM.

Skibsteknisk Konsulent: Civilingeniør, cand. polyt. KNUD E.
HANSEN.

Kustoder: AUG. NIELSEN og H. ECKHAUSSEN.



Generalkonsul Johan Hansen.

GENERALKONSUL JOHAN HANSEN

Den 18. Juni f. A. samledes Komitéen for Handels- og Søfartsmuseet til sit aarlige Inspektionsbesøg, og her naaede Efterretningen os om, at Generalkonsul Johan Hansen foregaaende Nat var afgaaet ved Døden. Komitéen fik saaledes Lejlighed til samlet at mindes hans mangeaarige virksomme og gavmilde Støtte for Museet.

Med den udprægede Kendskab og Forstaaelse af Søfartens Betydning som Erhverv, og med den særlige Kærlighed til vore Kulturminder, som gav sig saa mange Udslag til Fordel for dansk Museumsvesen, var det kun naturligt, at Generalkonsulen gik stærkt i Brechen for et dansk Handels- og Søfartsmuseum.

Generalkonsul Johan Hansen har deltaget i Museets Ledelse fra dets første Dage, idet han allerede i 1914 indtraadte i Museets Forretningsudvalg.

Efter Stadfæstelsen af Museets Statutter af ²⁷/₁₁ 1923 valgtes Generalkonsulen til Næstformand — Handelsministeren var den Gang Museets Formand — og som saadan tog han fremragende Del i de mange Forhandlinger, der i disse Aar førtes om Udvidelse af Søfartsmuseets Lokaler, og om den foreslaaede Overgang fra selvejende Institution til Statsmuseum.

Betydelige Udvidelser fandt Sted, men Museet forblev en selvejende Institution, bl. a. fordi man ønskede at opretholde en nær Tilknytning mellem Museet og de interesserede Erhverv.

Personligt vil Generalkonsulen blive mindet af Museet som en overordentlig elskværdig Mand. Han var behagelig og hensynsfuld og var lydhør over for alle gode Forslag. Det frem-

gaar af Forhandlingsprotokollen, at Generalkonsulen, som igennem adskillige Aar fungerede som Kasserer for Museet, udfoldede store Anstrengelser for — trods alle store Vanskeligheder — at opretholde en god Økonomi for Museet.

Gennem de mange Aar har Johan Hansen optraadt som en rundhaandet og forstaaelsesfuld Velgører for Museet. Over et halvt Hundrede Malerier og Tegninger har han skænket Museet, og blandt disse Gaver findes der adskillige værdifulde Kunstværker, saaledes en Samling af Miniaturer af den store Handelsperiodes Mænd, Malerier af Jens Juel, Pasteller af Hornemann, forskellige Kunstgenstande og adskilligt andet, der nu pryder og beriger Søfartsmuseet.

Hans Virksomhed og Gavnildhed overfor Museet vil dettes Bestyrelse være ham taknemmelig for, saalænge Museet bestaar, og vi vil ære og agte Mindet om ham for hans trofaste Støtte.

JOHS. DALHOFF

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PAA KRONBORG

BERETNING

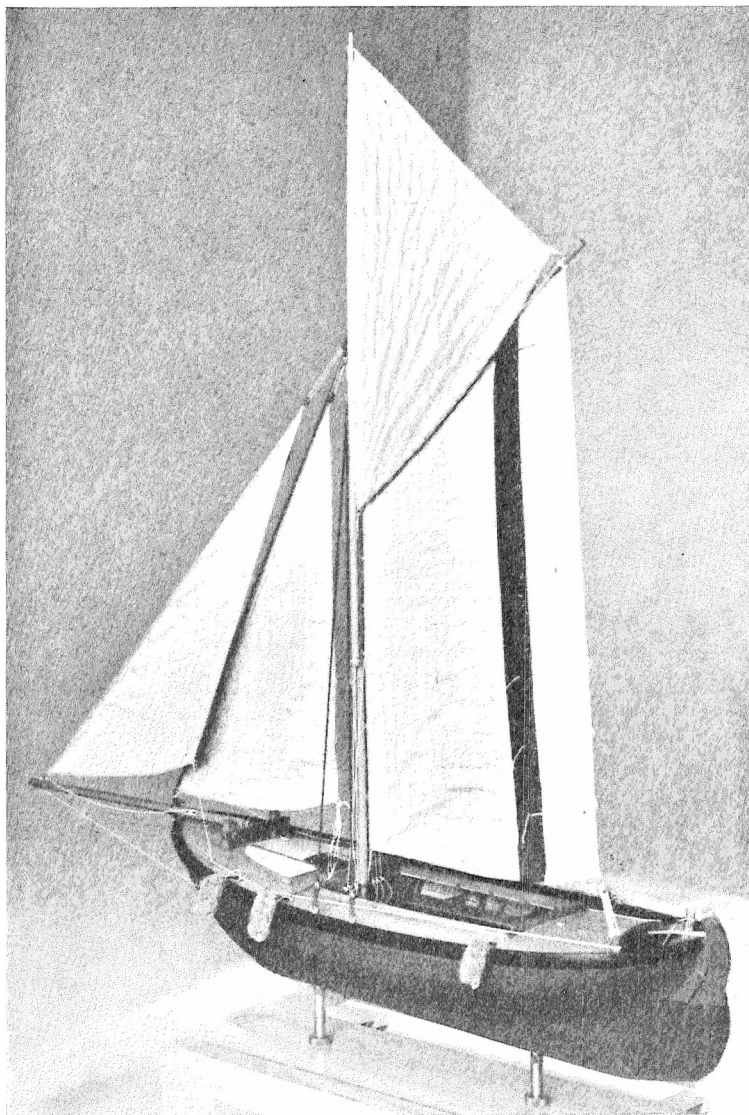
for

REGNSKABSÅRET 1943—44

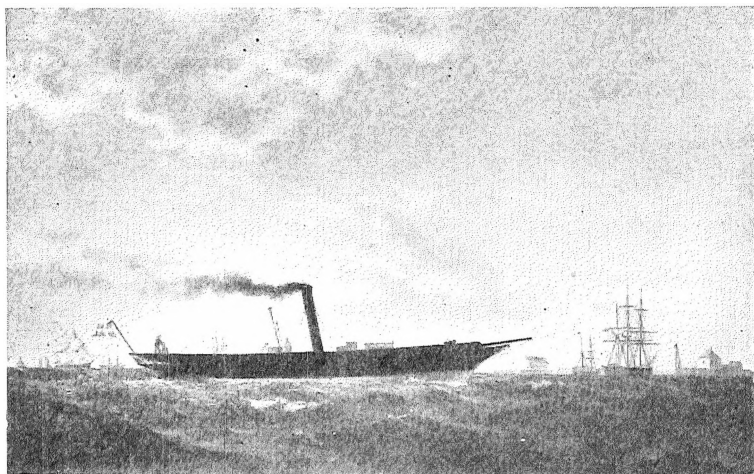
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har ogsaa i Regnskabsaaret 1943—44 erhvervet adskillige Genstande af megen Værdi for dets Samlinger. Ligesom i de tidligere Regnskabsaar har Tuborgfondet ydet velvillig Støtte til den af Museet udførte Opmaaling af ældre Smaaskibstyper. Det drejer sig denne Gang om Lodsbaaden „Helsingør“, der byggedes i Helsingør i 1869 af Skibsbygger Bjerg til Helsingørs Lodseri. Baaden eksisterer endnu, idet den i 1941 solgtes til Fiskehandler Chr. Pichard i Aalsgaarde. Den er klinkbygget, af Eg og rigget med Storsejl uden Bom, spidst Topsejl, Fok og Klyver. De forskellige Ejendommeligheder, der karakteriserer denne Type, er udmærket gengivet i Modellen. Ligesom de øvrige tilsvarende Modeller i Museets Eje, er ogsaa denne udført af Baadebygger Chr. Nielsen paa Fejø. Efter Modellens Fuldførelse er Baadebyggeren gaaet i Gang med Opmaalingen af andre Smaaskibstyper, hvor Modeller staar paa Museets Ønskeliste.

En Række andre Minder fra Sejlskibstiden er tilgaaet Samlingerne. Ved Køb er erhvervet en smuk farvelagt Tegning af Lønning med Fremstilling af Asiatisk Kompagnis Fregat „Holsteen“ 1803. Langfarten paa Ostindien og Kina er endvidere repræsenteret ved de to interessante Portræter af Kapajnerne Niels Holbech og hans Søn Peter Nielsen Holbech samt et Billede af sidstnævntes Skib, Fregatten „Constantia Maria“ af København, der er omtalt andetsteds i denne Aarbog. Fuldmægig i Udenrigsministeriet Willie Bodenhoff har skænket en smuk Gengivelse af det Bodenholfske Rederflag fra 1771, saa-

ledes som det kendes fra en bevaret Beskrivelse i de Bodenhoffske Familiepapirer. En Samling interessante gamle Dokumenter er gennem Maskinmester N. Sejrup, København, tilsendt Museet som Gave fra afdøde Snedkermester Peter Sejrup, Faverby Mark ved Faxe Ladeplads. Papirerne, der i sin Tid har tilhørt Kaptajn John D. Farrer, omfatter forskellige Dokumenter vedrørende dennes to Kufskibe „Die vier Geschwister“ og „Elisabeth“, Kaperskonnerten „Eleonora“, Kaperbaaden „Christian“, Fregatten „Triton“ etc. Sømencmester Janus Sørensen har skænket nogle Fotografier af Skoleskibet „København“, fra Fredericia Muscum er modtaget nogle Konstruktionstegninger af en Slup, en Brig og en Skonnert, fra Snedkermester Borella Hansen, Hillerød, nogle Sejlskibstegninger. Endvidere er erhvervet en Samling Fotografier af flensborgske Skibe, nogle Litografier med Fremstillinger af forskellige Skibstyper samt nogle ældre Aktiebrev i forskellige mindre Sejlskibs- og Dampskibsrederier. Til Afdelingen for Dampskibsvæsen har Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri skænket Halvmodeller af Statsbanernes Isbrydere S/S „Mjølner“, 1890, og S/S „Tyr“, 1894, af Redningsdamperen „Vestkysten“, 1895, af den lille Damper „Omø Sund“, 1894, tilhørende Dampskibsselskabet for Omø Sund og Omegn samt af det svenske Dampskib „Gustaf Wasa“. Til samme Afdeling har Skibsreder Willie C. K. Hansen, København, skænket et smukt Maleri af Carl Baagøe med Fremstilling af Dampbaaden „El Ole“, 1860, der er et udmærket Minde om Rederiet C. K. Hansens tidligste Virksomhed. Ved Køb er erhvervet en Kopi af Emanuel Larsens Maleri af H/S „Hertha“, der slæber en Havarist ind til Helsingør Havn. Originalen, der er malet o. 1850, er gengivet i J. H. Schultz: Den danske Marine 1814—1848. Bd. 1, pag. 273. Til Arkivet er af Skibskonstruktør Otto Benzon, København, skænket en Samling Konstruktionstegninger af saavel større Sejlskibe som Lystkuttere. Sejlsporten er ligeledes repræsenteret ved nogle Fotografier af Lystkutteren „Fox“ og af nogle af Eggert Benzons Skibe, skænket af Fabrikejer, Dr. scient. Bøje Benzon, Stokkerup, mens Professor, Dr. med. E. Schmiegelow har givet en Samling Dokumenter vedrørende den bekendte Lystkutter



Model af Lodsbaaden „Helsingør“,
bygget 1869 af Skibsbygmester Bjerg i Helsingør.



Maleri af Carl Baagøe: S/S „El Ole“ af København, 1860.

„Urania“, der før den kom i Professorens Eje tilhørte Kammerjunker A. Lundholm. Til Koloniafdelingen er af Kontorchef P. Schwanenflügel, Svendborg, skænket en Blyantstegning med Prospekt fra St. Thomas, og fra Guvernørinde Sophie Helwegh-Larsens Dødsbo er foræret en Samling Adresser etc. fra Guvernørparrets Ophold paa de dansk-vestindiske Øer.

En af de værdifuldeste Genstande, der i Aarets Løb er tilgaaet Samlingerne, er en stor og smuk Model af „Shell“s store Anlæg ved Prøvestenshavnen, der er skænket af A/S „Dansk Shell“. Modellen giver en udmærket Fremstilling af det ca. 30.000 m² store Havne- og Tankanlæg med dets talrige Tanke og Arbejdsbygninger af forskellig Art og med det store moderne Tankskip M/S „Perna“ liggende ved Kaj under Udlosning.

Udover de nævnte Sager er adskillige andre Genstande erhvervet ved Køb eller Gave. Ny Carlsberg Glyptotek har deponeret et stemningsfuldt Maleri af A. Melbye: Skibe i Øresund. Skibsreder Hans Svenningsen, København, har skænket et stort Skibsanker, som af Skibsrederens Dampers S/S „Teddy“, Kaptajn L. J. Schrøder, er fisket op af Storebælt i Foraaret 1943. En Model af et Skibsanker med Ankerstok af Træ er modtaget fra Kommunalærer, Løjtnant C. N. W. Flint, København.

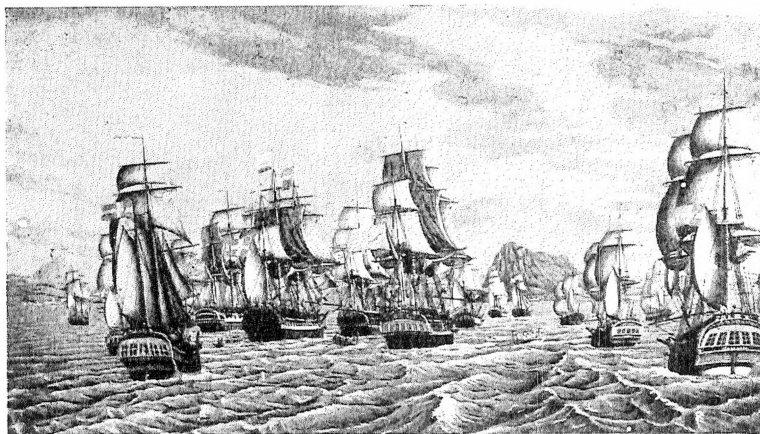


Kultegning af Henrik Olrik: Portræt af Direktør Chr. S. M. Olrik,
Grønlands Styrelse.

Nogle gamle Rigsdalersedler, der stammer fra Overbibliotekar, Dr. phil. H. O. Langes Dødsbo, er skænket af den kongelige Mønt- og Medaillesamling. Politiassistent A. Falkenberg, København, har skænket et Eksemplar af „Reglement for Lods-Indretningen i Danmark“ af 1831. Oberstinde Quist, Snek-

kersten, har givet en Non-Intervention Stander, der har været benyttet af Styrmand Sten Quist under hans Virksomhed som Kontrollofficier i den spanske Borgerkrig. Firmaet Louis Poulsen & Co. har skænket et Eksemplar af Rager-Medaillen og blandt de øvrige Gaver skal nævnes en gammel læderbetrukken Metal-spærebøsse skænket af Fru Sparekassedirektør Dahl, Helsingør, og diverse Papirer, omfattende Fyrvæsen, Helsingør Færgelav etc. fra cand. pharm. C. Søgaard, Helsingør. Ved Køb er erhvervet en Kultegning af Henrik Olrik med Portræt af Direktør Chr. S. M. Olrik, Grønlands Styrelse, en farvelagt Tegning fra o. 1800 med Prospekt over Københavns Inderred og en farvelagt Tegning af C. C. Parnemann med følgende Titel: „Fregatten „Havfruen“ under Capt. v. Dockums Commando anholdes i Sigte af Fæstningen Gibraltar af tre engelske Fregatter under Capt. Halsteds Commando, som paastaar at vil visitere den danske Convoy, men bliver afslaaet samme. Den XXIV December MDCCIC“. Det smukke og velbevarede Billede er en interessant Illustration til dansk Handelshistorie under Konvojeringsperioden efter A. P. Bernstorffs Død. Af de øvrige Indkøb skal nævnes et Eksemplar af Kong Frederik III's Skibsartikler og en Samling Raderinger med Motiver indenfor Museets Interesseomraade: Købmandsgaarde, Acciseboder etc.

Udover de nævnte Genstande har Museet haft den Glæde fra forskellig Side at modtage en Række kontante Bidrag. Fra Otto Mønstedts Fond er modtaget et Beløb af 5000 Kr., Dansk Dampskibsrederiforening har givet 1000 Kr., Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggeri i Danmark 1000 Kr., Det Østasiatiske Kompagni 400 Kr., Grønlands Styrelse 300 Kr., Tuborgfondet har ydet 2000 Kr. til det foran omtalte Arbejde med Opmaaling af Smaaskibstyper. D.D.P.A. Fondet har skænket 2000 Kr. til Fremstilling af en oplukket Tankskibsmodel. Med de tidligere samme Steds fra modtagne Bevillinger paa ialt 4000 Kr. raader Museet nu over 6000 Kr. til dette Formaal, hvorefter Modellen kan sættes i Værk. Under Mærket „S“ er modtaget et Bidrag paa 200 Kr. Endelig har Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ til Dækning af Udgifterne ved sit Kontorhold udredet et Beløb af 600 Kr. Museet udtaler



Farv. Tegning af C. C. Parnemann: Fregatten „Havfruen under Kaptajn v. Dockums Kommando anholdes ved Gibraltar af tre engelske Fregatter, d. 24. Dec. 1799.

overfor disse saavel som de øvrige nævnte Bidragydere sin erkendtlige Tak for den gode Støtte, der derved fra de forskellige Sider er ydet Museets Arbejde.

Museet har haft den Sorg at miste sit mangeaarige Bestyrelsesmedlem Generalkonsul Johan Hansen, hvis værdifulde og interesserede Medarbejde er omtalt andetsteds i denne Aarvog. I Generalkonsulens Sted er Direktør J. A. Kørbing indtraadt i Museets Komite, og Museet glæder sig over herved at have knyttet Forbindelse med en saa fremragende og formaaende Mand indenfor dansk Skibsfart.

Museumsbesøget har i Aarets Løb omfattet 22713 betalende og 2957 gratis besøgende, ialt 25670, en jævn god Stigning fra de foregaaende Aar, af hvilke de to sidste androg 22800 og 20082, men Tallet repræsenterer dog stadig kun ca. Halvdelen af det normale Besøg før Krigen.

Museet har i Lighed med tidligere Aar staaet i kollegial Forbindelse med tilsvarende Institutioner i Ind- og Udland. En Række specielle Studiebesøg har fundet Sted paa Museet, ligesom dette til Folkebibliotekerne gennem Statens Bibliotekstilsyn eller direkte til Museet bekendte Laanere har udlaant Lit-

teratur fra sit Bibliotek. Forskellige Genstande har været udlånt til Brug for Udstillingen København 1843—1943 paa Bellahøj.

Ingeniør cand. polyt. Knud E. Hansen har paa Museets Opfordring overtaget Hvervet som Museets skibstekniske Konsulent. Ingeniøren har ydet Vejledning paa forskellig Maade bl. a. ved Opmaalingen af Smaaskibstyper, ligesom hans Sagskundskab er udnyttet ved de to orienterende Undersøgelser af Skibsfundet i Kolding Fjord, som Nationalmuseet har foretaget, og i hvilke han har deltaget som Handels- og Søfartsmuseets Repræsentant. Museet udtrykker herved sin Glæde over at have knyttet Forbindelse med en saa fremragende faglig Medarbejder og takker ham for hans Virksomhed hidtil. Museet udtaler ligeledes sin Tak overfor Svitzers Bjergningsentreprise, der efter Henstilling fra Museets Repræsentant paa fortrinlig Maade støttede den nævnte Undersøgelse af Koldingfjordfundet ved at stille gratis Dykkerundersøgelse til Raadighed. Fundet har meget stor Interesse, og man maa haabe paa, at det vil blive muligt efter Krigen, naar Konserveringsvædske igen haves i fornødent Omfang, at foretage en rationel Undersøgelse af dette Skibsfund.

Museets Arbejdslokaler er i det forløbne Aar undergaaet en væsentlig Ændring, idet den Bygning paa Helsingborg Ravelin, som Museet har Raadighed over, er blevet istandsat. To nye Kontorlokaler er her indrettede og taget i Brug. Lokalerne er ikke store, men hyggelige og tjenlige, især til Vinterbrug. Til Supplement vil blive indrettet et mindre Kontor og Konferenceværelse i Hovedslottet. Ved denne Nyordning er Museets Arbejdsforhold væsentlig forbedrede, desværre paa Bekostning af Museets Magasin, der lader meget tilbage at ønske. En Del nyt Kontorinventar er fremstillet, især et Arkivskab til Museets Seddelkatalog, Sag- og Navneregister samt Accessionsprotokoller.

Museet har fra Arbejdsministeriet faaet en Bevilling paa Beskæftigelsesloven paa ialt Kr. 8500.— til Lønning af en cand. mag. og en Kontormedhjælper, begge for et Aar til Udførelse af ekstraordinært Museumsarbejde. Det er Hensigten

for denne Bevilling at fortsætte Arbejdet med Registreringen af Museets Genstande samt Udarbejdelse af et Navne- og Sagregister, der vil være til stor Nytte for den fulde Udnyttelse af Museets Samlinger.

Et af Museumsdirektør Klem fremsat Forslag om en ændret Opstilling af Museets Samlinger har været overvejet af et af Komiteen nedsat Udvalg og vil senere blive behandlet af Komiteen. Efter dette Forslag vil en nøjere gennemført Kronologi blive tilstræbt i Opstillingen af det ældre Materiale, der vil blive suppleret med oplysende Stof af forskellig Art, saaledes at den danske Handels og Søfarts Historie gennem Tiderne vil blive mere anskueligt belyst end det har været muligt efter det nuværende Opstillingsprincip.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS
DRIFTSREGNSKAB 1943—44

UDGIFT

Administration og Drift:

Lønninger m. m.	25673,03	Kr.
Rengøring af Lokalerne	845,00	„
Opvarmning af Lokalerne	1500,00	„
Vedligeholdelse af Lokalerne ...	1000,00	„
Diverse Ugifter og Kontorhold	2060,26	„
		31078,29 Kr.

Museets Samlinger:

Indkøb af Museumsgenstande ...	12360,50	Kr.
Modtagne Gaver	2600,00	„
		14960,50 „
Transport og Arbejdspenge	11,60	„
Tyveri- og Ulykkesforsikring	324,33	„
		46374,72 Kr.

INDTÆGT

Indtægt ved Forevisning	6790,46	Kr.
Statens Tilskud: Handelsministe-		
riet	20500,00	Kr.
„ „ Arbejdsministe-		
riet	1636,49	„
		22136,49 „
Private Bidrag: Kontanter	12510,00	Kr.
„ „ Gaver	2600,00	„
		15110,00 „
Renter	387,20	„
Underskud	1950,57	„
		46374,72 Kr.

De ovennævnte kontante Bidrag fordeler sig saaledes:

Dansk Dampskibsrederiforening	1000,00	Kr.
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	1000,00	„
Grønlands Styrelse	300,00	„
Det Østasiatiske Kompagni	400,00	„
A/S Sofus Berendsen	10,00	„
Tuborgfondet	2000,00	„
D.D.P.A.-Fondet	2000,00	„
Otto Mønsteds Fond	5000,00	„
Mærket „S“	200,00	„
Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“	600,00	„
	<u>12510,00</u>	<u>Kr.</u>

STATUS FOR 31. MARTS 1944

<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>
Bankkonto	7055,98 Kr.	Vindings- og
Kassebeholdning	22,77 „	Tabskonto:
		Overført fra
		1942/43
		9029,32 Kr.
		Underskud for
		1943/44
		1950,57 „
	<u>7078,75 Kr.</u>	<u>7078,75 Kr.</u>

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, den 16. Maj 1944.

JOHS. DALHOFF

KNUD KLEM

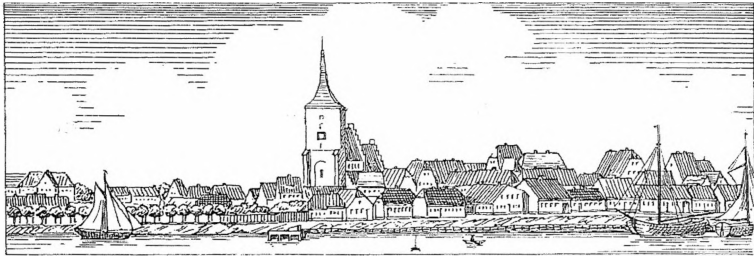
Ovenstaaende Driftsregnskab og Status er — efter at være sammenholdt med de indsendte Kassebilag — fundet overensstemmende med de af Museet førte Bøger.

København, den 15. Juni 1944.

EJNAR QVIST



H. P. Prior.
Fotografi 1864.



Nakskov omkring 1860.

H. P. PRIOR

BLADE AF DANSK DAMPSKIBSFARTS HISTORIE

Af

THOMAS PRIOR

I Samarbejde med ALEXIS PRIOR

Midt i forrige Aarhundrede — fra 1850 til 1871 — var der en Mand, der prægede Danmarks indenrigske Dampskibsfart i en saadan Grad, at Virkningen af hans Indsats paa dette Felt kom til at sætte dybe Spor langt ud i Fremtiden.

Denne Mand var *H. P. Prior*, og det er Hensigten paa de følgende Sider at prøve paa at opridse hans Liv og derigennem sætte ham det Minde, som hans Arbejde for at skabe Orden og System i den indenrigske Dampskibsfart i Danmark og bevare den fra at komme under engelsk Herredømme fortjener.

H. P. Prior var en udpræget self-made Mand. Hans Farfader var en Fiskerdreng, Peder Chrestensøn, fra en lille Fiskerflække, Prierboderne, oppe ved Sebbersund i Himmerland. Han antog Navnet: *Prior*, da han kom i Latinskolen i Aalborg og blev i 43-Aars Alderen Klokker i Rødby, hvor han døde i smaa Kaar faa Aar efter, efterladende sig Enke og 4 Sønner i Alderen $\frac{1}{2}$ til 6 Aar.

Den yngste af disse Sønner, Andreas Prior, blev Skomagermester i Nakskov, hvor han med sin Hustru, Ellen Sophie Holm, fik en meget stor Børneflokk, som det kneb meget for ham at skaffe Føden til, og da han døde i 1834, efterlod han sig intet, saa Enken maatte ernære sig og de mindste af Børnene ved at gaa rundt i Byen og sælge Brød for en af Bagerne. Senere, da de ældste af Børnene kunde træde hjælpende til, fik hun dog blidere Kaar.

Barndom og Ungdom.

Hans Peter Prior var den tredieældste af Børneflokket. Han fødtes i Nakskov d. 9. Maj 1813, og da han havde naaet den skolepligtige Alder, blev han sat i Borgerskolen for dér at erhverve den nødtørfelige Viden, som en saadan Skole, hvor Prygl sikkert var et af de betydningsfuldeste pædagogiske Midler, kunde bibringe Børnene. H. P. Prior fortæller selv senere hen i Livet en Erindring fra Skolen. Hvorledes han for en Forseelse, som han endda slet ikke havde begaaet, som Straf skulde have nogle Slag over Haanden med Skarpen af en tung Lineal. Hvordan han i sidste Øjeblik trak Haanden til sig, saa Provsten, der vilde give ham Slagene, kom til at slaa sig selv og derover blev saa rasende, at han „tyrede Drengens Hænder og Arme saadan igennem“, at disse var hovne en Uge efter.

Skønt Drengen sikkert har været kvik og letfattende, beklager han sig hele Livet igennem over de faa Kundskaber, han erhvervede i Barneaarene, noget han senere efter bedste Evne søgte at raade Bod paa.

Det var som sagt et meget fattigt Hjem, hvor de mange Børn tyngede Forældrenes Budget stærkt. Det blev derfor hilst med Glæde, da en Svoger meddelte dem, at han kunde skaffe den knapt 14 Aar gamle Søn, Hans Peter, en Læreplads hos en Købmand i Stege, saa at han ikke længer vilde koste sine Forældre noget. Tilbudet blev modtaget, og i Februar 1827 begav Onkel og Nevø sig fra Nakskov til Stege for at forhandle med Købmand Abraham Wulff om Pladsen, og den lille, endnu ikke konfirmerede Dreng underskriver i Stege følgende Lære-

kontrakt, der i Original findes paa Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg:

Mellem os undertegnede er sluttet følgende

Lærekontrakt.

1ste.

Jeg underskrevne A. Wulff, Borger og Kjøbmand i Stege, antager Skomagermester Priors Søn Hans Peter Prior fra Nakskov i Handelslære i 6, siger Sex, paa hinanden følgende Aar fra 1ste Martii 1827 at regne, i hvilken Tid jeg ei alene skal undervise ham i alle til Handelen henhørende Kundskaber, saa vidt det er mueligt, men ogsaa i denne Læretid forsyne ham med Kost, Logie, Vadsk og alle fornødne Klædningsstykker, saavel Uldent som Linned og Fodtøj; og iøvrigt skal han nyde en honnet Behandling og Omgang.

2det.

I Læretiden skal Hans Peter Prior være pligtig at viise Hørigheid og Lydighed saavel mod mig som mod min Kone, give nøie Agt paa, hvad der bliver sagt ham, ikke paa egen Haand foretage sig noget, som kan være mig eller min Handel til Skade, ikke aabenbare for nogen, hvad ham betroes, mit Huus eller min Handel betræffende, ikke uden min Tilladelse bære eller have Penge paa sig, og endelig paase mit Beste i alle Maader, saavel inden som udenfor mit Huus.

3die.

Naar Hans Peter Prior troe og redelig har udstaaet sine Læreaar, da forbinder jeg mig til at give ham et for en Handelsbetjent anstændigt Svende-Udstyr, bestaaende af Frakke, Kjole, Vest, Beenklæder, 6 Kraver, 6 Halstørklæder, 6 Skjorter, 6 Lommetørklæder, 6 Par Strømper, 1 Par Støvler, 1 Par Sko og en anstændig Hatt, samt meddele ham Testamonium som Handelsbetjent; og om han ingen anden Bestemmelse har, skal jeg mod en billig Løn beholde ham i min Tjeneste, da længere, om han har Lyst.

Stege paa Møen den 14de Februarig 1827

A. Wulff

I følge skriftlig Fuldmagt af Hr. Skomagermester Andreas Prior i Nakskov undertegner jeg, som skal være lige saa gyldig, som han, Andreas Prior, selv havde underskrevet.

Sparre

Til Vitterlighed Baumholdt

At jeg af yderste Formue skal bestræbe mig for at opfylde de mig herunder foreskrevne Pligter, bevidnes af

P. Prior

Da Tiden var inde, drog saa den lille Knægt fra Hjemmet for at tiltræde den 6 Aar lange Læreplads hos Wulff, der ogsaa havde paataget sig at bekoste hans Konfirmation ved Paasketid 1827. Drengen havde modtaget Konfirmationsforberedelsen i Nakskov af den senere Biskop Brammer, der da var 2den Præst der i Byen og nu, ved Drengens Afrejse, gav ham mange gode Raad og Formaninger med paa Vejen. H. P. Prior stod hele Livet i Korrespondance med Brammer i taknemlig Erintring om hans Venlighed og skriver selv i sine Erindringer: „Ved den venlige Maade, hvorpaa han forstod at vinde og indvirke paa mit unge Hjerte, blev hans kjærlige Raad og Vejledning sikre Holdepunkter for mig i hele Livet med dets mange Prøver og Tilskikkelser“.

Om Læretiden i Stege vides intet nærmere. Prior nævner kun herom i et Brev til en af sine Sønner, at Wulff og Konen „var uddannede Jøder“, saa det var et Held, at han slap igennem Læretiden uden at tage Skade. Efter den Tids Sædvaner kan han vel ikke have haft det helt daarligt, for han bliver hos Wulff som Handelsbetjent i ca. 1½ Aar efter udstaaet Læretid og forlader ham først i Efteraaret 1834 for at tiltræde en Plads hos C. Hage & Søn i Stege.

Saasnt han tjener noget som Kommis, begynder han dels at hjælpe Moderen og sin yngste Broder Carl, den senere Varemægler, dels at udvide sine Kundskaber ved at tage Undervisning i Engelsk og Tysk hos forhenværende Major og Klasselotteriinspektør Scheel. Denne havde, efter at have udstaaet sin Straf i det derværende Slavefængsel for en begaaet Kassesvig, bosat sig i Byen og gav Undervisning i Sprog. Han var en kundskabsrig og begavet Mand, som sikkert har haft Indflydelse paa den unge Mands aandelige Horisont. Han læser nu meget og begynder at samle paa Bøger, saa at han allerede i sin Kommistid faar skaffet sig en pæn lille Bogsamling, hovedsageligt bestaaende af historisk Litteratur. Betegnende for hans Kundskabstørst er det, at han i 1865, som 50-aarig Grosserer, ofrer Tid paa 3 Gange om Ugen at følge Professor Rasmus Nielsens filosofiske Forelæsninger paa Københavns Universitet.

Prior har sikkert været et livligt ungt Menneske med et letbevægeligt Sind, og ved Siden af sin klare Forstand haft en meget følelsesbetonet Natur. Den Tilbøjelighed til at bruse op i heftig Vrede for snart derefter at falde ned fra Vredens Tinder, som kendes saa godt fra hans ældre Aar, har vel allerede præget ham i disse Ungdomsaar. Hvor lidt tilbøjelig han allerede den Gang kunde være til at veje sine Ord paa Guldvægt, naar han blev opbragt over noget, derom vidner en Politisag, som han i 1837 faar paa Halsen af Byens Apoteker i Anledning af, at Prior, i Harme over Apotekerens Uvilje mod med sine Heste at komme nogle Folk i Havsnød til Hjælp, har anvendt Ord, som vel ikke kunde passere et juridisk Naaleøje. Hans Sagsfremstilling i Retten giver et ganske malende Billede af Forholdene i den lille By under en saadan Katastrofe og viser, hvor energisk og foretagsomt han kunde optræde i en prekær Situation.

Købmand i Stege.

Mellem de Købmænd, der i de Aar drev Forretning i Stege, var der en Købmand Lars Terpager Malling, hvis Købmandsgaard laa i den nordøstlige Ende af Møllegade. Han havde etableret sig i 1821, men afgik ved Døden allerede i 1835. Hans Enke, Regine Malling, født Schmith, drev i nogle Aar Forretningen videre, delvis med sin Onkel som Bestyrer. I disse Aar har hun lært den unge Prior at kende, de bliver forlovede, og d. 7. September 1839 bliver de gift.

I Anledning af Giftermaalet foretages der Skifte i Boet efter Købmand Malling, hvorved Enken, der havde hensiddet i uskiftet Bo, arver ca. 13.750 Rd., medens hendes to smaa Søner hver fik ca. 5.100 Rd., der sattes i Overformynderiet. Disse 13.750 Rd. har været den Driftskapital, som den 26-aarige Købmand Prior, der nu overtog Købmandsforretningen, fik at arbejde med. Selv har han næppe ejet store Sager, da han som nævnt havde understøttet Moderen og Broderen Carl. Men han har sandsynligvis faaet Støtte hos Hustruens Broder, Kammeraad H. P. Schmith paa Landsledgaard lidt udenfor Stege,

og hos hendes Svoger, Kammerraad P. Malling til Steenby-mølle (den nuværende Steensbygaard) paa Sydsjællands Kyst. Især den sidstnævnte, der var meget velhavende, var gennem mange Aar en god pekuniær Støtte for Prior. Begge disse Mænd har sikkert set, hvad der boede i den unge Købmand, og at det var Umagen værd at give ham en Haandsrækning.

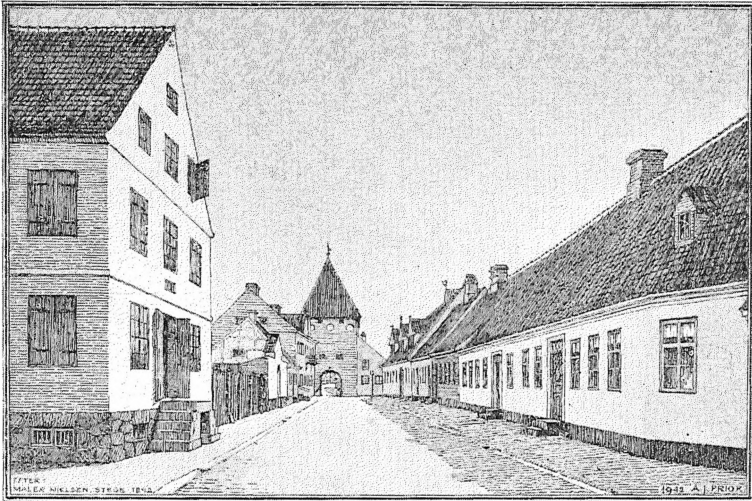
Prior's ældste Stedsøn, den senere saa kendte og dygtige Grosserer, Etatsraad Wm. Theodor Malling, giver følgende Karakteristik af Stedfaderen fra denne Periode:

Han var en meget ivrig og energisk Mand, der med ungdommeligt Mod kastede sig over Forretningerne, som han strax søgte at udvide, idet han gjerne vilde efterligne Hage's uden vistnok at tage tilstrækkeligt Hensyn til, at den forholdsvis lille Kapital, der blev stillet til hans Raadighed, ikke tillod ham store Spring. Han havde et heftigt og lidenskabeligt Temperament, som ofte bragte ham i Kollision med Folk, og som skæmmede ham, ligesom det skadede ham i Folks Omdømme mer end retfærdigt, da han i Grunden havde et godt Hjærte. Men hans heftige, hensynsløse Optræden kunde dog til Tider, især senere hen i hans Liv, tvinge Ting igjennem, som vilde have været umulige ved en mere sagtomdig Optræden.

Han havde faaet en meget tarvelig Opdragelse, og især bristede det paa Skolekundskaber, men da ingen mere end han selv indsaa, hvad der manglede, har han, med sin sædvanlige Energi, fra sine Læreaar af søgt at indhente det forsømte.

Kort efter at have overtaget Forretningen begyndte Prior at bygge, og naar man i Dag ser de beskedne Dimensioner, den overtagne Købmandsgaard har — den ligger der endnu ret uforandret, selv om Købmandsboden nu er Beværtning — saa forstaar man, at det var for snæver en Tumbleplads for den fremadstræbende, initiativrige unge Købmand.

Lige overfor Købmandsgaarden i Møllegade ejede Malling en Havegrund, der ogsaa anvendtes til Tømmerplads. Ved Siden af den erhvervede Prior yderligere nogle Grunde, og herpaa opførte han i 1841 af Kridtsten, som han hentede ovre fra



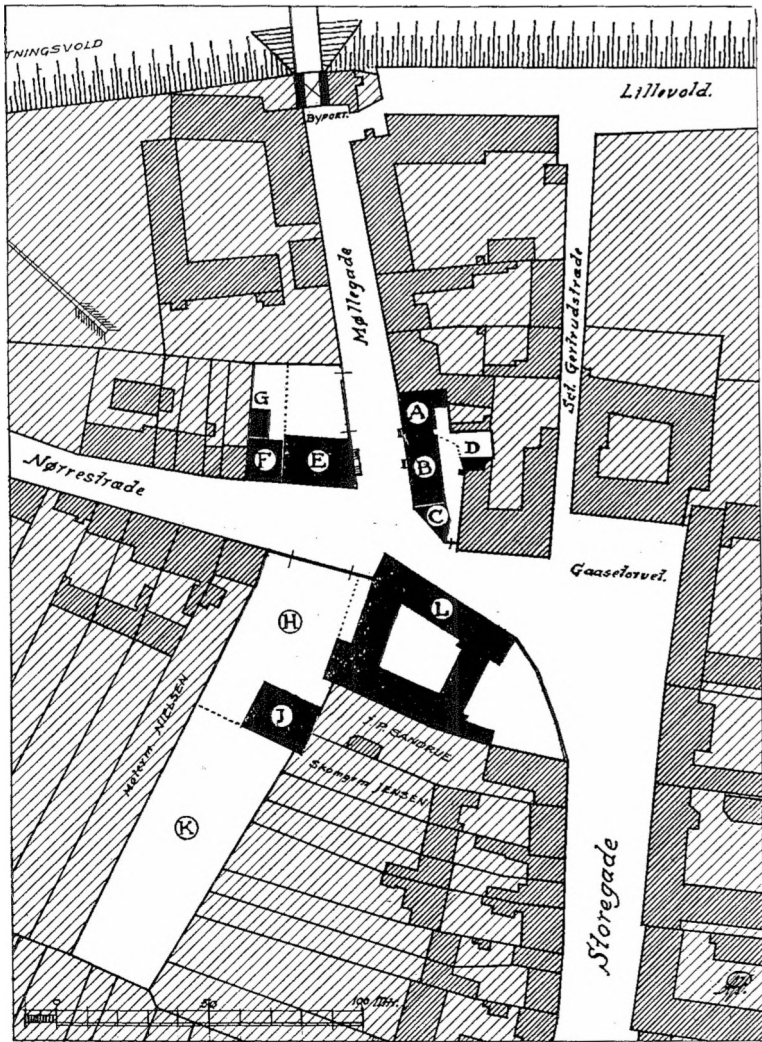
Møllgade i Stege,

Til Venstre Priors nyopførte Pakhus, til Højre Kømandsgaarden, i Baggrunden Mølleporten. Farvelagt Tegning af Arkitekt Prior efter Billede udført af Maler Nielsen i Stege.

Stevns, og paa Grundmur af Kampesten, der om Vinteren transporteredes over Isen fra en lille ubeboet Ø mellem Koster og Stege, et 2-Etages Kornmagasin med Kælder for grove Varer. Paa Grunden ved Siden af, ud mod Nørrestræde, opførte han derefter en Bygning, hvori han opstillede en Korntørningsovn af engelsk Fabrikat. Medens denne sidste Bygning er nedbrændt omkring 1930, er Kornmagasinet bevaret, om end i ret ændret Skikkelse, idet det er ombygget til Beboelse, men paa Façaden ud mod Møllgade (nu Storegade) sidder endnu den Plade i Muren

18 H. J. Prior. 41

som den unge Købmand, stolt over dette første Skridt fremad, lod opsætte.



Plan af Priors Bygninger og Grunde omkr. 1845. Tegning af Arkitekt Prior.
 A. Købmandsbøden. B. Boligen. C. Sidehus. D. Halvtag. E. Kornpakhus.
 F. Korntørringsovn. G. Stald. H. Byggeplads 1840. J. Tømmerskur.
 K. Have. L. „Lebolttegaarden“ 1844.

Priors øvrige Erhvervelser af Grunde og Ejendomme samt Opførelse af ny Bygninger fremgaar forøvrigt af omstaaende Kort.

Prior's Interesser som Købmand laa nærmest i Kornhandelen, og da Konkurrencen med Hage og de andre Stege-Købmænd var for stor paa Møn, varede det ikke længe, før han udvidede sit Felt til Sjælland, fortrinsvis Kallehave og Stevns ved Vemmetofte Strand, hvor han ved Opkøbere især kastede sig over Køb af Ærter og Raps. Men snart efter gik han videre, købte hele Kornladninger paa fremmede Pladser (f. Eks. Ystad) og solgte dem i Hamborg eller sendte dem i Kon-signation til England. Og til Realisering af disse omfattende Forretninger, hvortil hans egen Kapital jo ikke slog til, skaffede han sig ret betydelige Blanko-Kreditter hos Firmaet M. Robinson Söhne i Hamborg.

Stærkt religiøs og flittig Kirkegænger, som Prior var, er det kun naturligt, at hans Virkelyst blev taget i Brug som Kirkeværge i Stege, et Hverv han røgtede med stor Interesse, og han gennemførte forskellige Reformer. Saaledes fik han afskaffet den „Hoveritjeneste“, som Omegnens Bønder maatte yde paa Kirkegaarden ved at møde op for at skuffe Gange o. l. Da Kirke-Kommissionen havde Betæneligheder ved at opføre en Udgift herfor paa Regnskabet, tilbød Prior selv at betale Beløbet, hvis der skulde rejse sig Kritik derimod, hellere end at se saa mange Folk tvungne til at drage ofte langvejs fra til Byen for saadan en Bagatels Skyld. Han fik ogsaa gennemført Sløjfning af alle slet vedligeholdte Grave, saa Helheden blev smukkere, og han greb virkningsfuldt ind overfor Provstens Maade at beregne sig Betaling for de kirkelige Handlinger.

Hvordan hans Indtægter i Stegetiden har været, foreligger der intet om, men det virker ganske pudsigt at læse en Skrivelse fra Kommunalbestyrelsen, hvori man i 1842 efter hans Andragende nedsætter hans personlige Skat til — 36 Rd. ! Et efter vore nuværende Skatteydelser yderst beskedent Beløb.

Den paa foranstaaende Kort indtegnede „Lebolttegaard“ (L.) købte Prior i 1844, men der er ikke udstedt Skøde der-

paa, formentlig fordi han er kommet ind paa den Tanke, som han realiserede i 1847, nemlig at likvidere sin Forretning i Stege og drage til Hovedstaden. Han skriver selv i sine Erin- dringer om Grunden hertil: „Jeg ophævede min Handel der- steds Foraaret 1847 som Følge af, at jeg fandt, at jeg efter- haanden for stærkt kom til at konkurrere med de ældre større Handelshuse deels i Stege, deels i de nærmest liggende Kjøb- stæder.“

Korngrosserer i København.

Foruden den nævnte Konkurrence med de nærmeste Køb- mænd, med hvem han, takket være sit iltre Gemyt, ofte kom i Kollision, virkede vel ogsaa det ind paa hans Beslutning, at hans hidtil heldige Kornhandel havde givet ham Lyst til at arbejde under større og lettere Forhold, end Stege bød ham. I 1846 begyndte Kartoffelsygen at optræde, og dette fremkaldte en Højkonjunktur i Korn. Det var da fristende for en Kornkøb- mand med Virkelyst at være nærmere ved Handelens Brænd- punkt, Børsen i København.

Prior realiserede alt i Stege, og d. 24. April 1847 dampede hele Familien med „Caroline Amalie“ til Hovedstaden, hvor de flyttede ind i Stue-Etagen i Huset paa Hjørnet af Storm- gade og Filsofgangen (det nuværende Stormgade 16 og Vester- voldgade 91).

Efter at have præsteret Attest fra Stege om, at hans Bor- gerskab som Købmand i denne By var ophævet, fik Prior Bor- gerskab som Grosserer. I Københavns Borgerskabsprotokol for 6. December 1848 — altsaa 1½ Aar efter Tilflytningen — er dette protokolleret med Tilføjelse om, at han er ansat ved det borgerlige Infanteri.

Det følgende Aar, 1848, flyttede Familien fra Stormgade til Strandgade, det nuværende Nr. 26. Herfra udgaar Prior's før- ste Annoncering om den paatænkte Dampskibsfart i 1850, i hvilket Aar han flytter Bolig og Kontor til Norgesgade Nr. 190 — det nuværende Bredgade Nr. 33 — ligeoverfor St. Annæ Plads.

Det var et uheldigt Tidspunkt for Prior med sin iltre Virkelyst at komme til København paa. I Foraaret 1847 herskede der en sand Feber paa Kornbørsen. Man forudsaa Hungersnød, og Kornpriserne røg i Vejret. Man købte og købte. Alfred Hage af Firmaet H. Puggaard & Co. fik imidlertid Regeringen til at sende nogle Fregatter til St. Petersborg for derfra at hente Korn og Mel, som saa blev solgt ved Auktion i Maj, hvor der betaltes 5 Mk. pr. Lispund for det. Torveprisen var ved samme Tid 19—22 Rd. pr. Td. for Hvede, 16 Rd. for Rug, 12 Rd. for Byg og 7 Rd. for Havre.

Prior havde ogsaa købt op. Fra 1. Maj til medio Juni havde han købt: 2500 Kuhl¹ Rugmel, 1850 Td. Rug, 1448 Td. Malt, 3200 Td. Byg, 800 Td. Ærter, 4700 Td. Havre og 3000 Td. forskellige andre Kornvarer. I Juni kom saa Omslaget, Priserne styrtede nedad (i Maj 1848 laa Priserne paa $\frac{1}{3}$ af Niveauet i Maj 1847), og i August anslog Prior sit Tab til mindst 44.000 Rd., et Tab som han med sin ret begrænsede Driftskapital ikke kunde klare, hvorfor han maatte søge, og ogsaa fik, en Ordning med sin Hovedkreditor, M. Robinson Söhne i Hamborg, der havde et Tilgodehavende paa ca. 66.000 Banco-Mark.

Nu maatte Tæring sættes efter Næring, der maatte ikke slaas for store Brød op, men forsigtigt begyndtes forfra. Prior fortsatte vel med at handle med Korn, men i mindre Maalestok, og desuden udførte han Kommissions-Forretninger for Provinskøbmænd. Men ogsaa dette bragte ham Tab, da nogle af disse maatte standse Betalingerne. Især en Købmand H. Jacobsen i Næstved paaførte ham et stort Tab.

Dampskibs-Entreprenør.

I 1848 udbrød Krigen i Hertugdømmerne, og Elben blokeredes. Dette foranledigede bl. a., at et skotsk Dampskibsselskab, der nu blev udelukket fra Sejladsen fra Skotland til Hamborg, satte sine Skibe ind i Rute paa Lübeck anløbende Kø-

¹ russisk Kornmaal = 300 russiske Pd. = ca. 245 danske Pd.

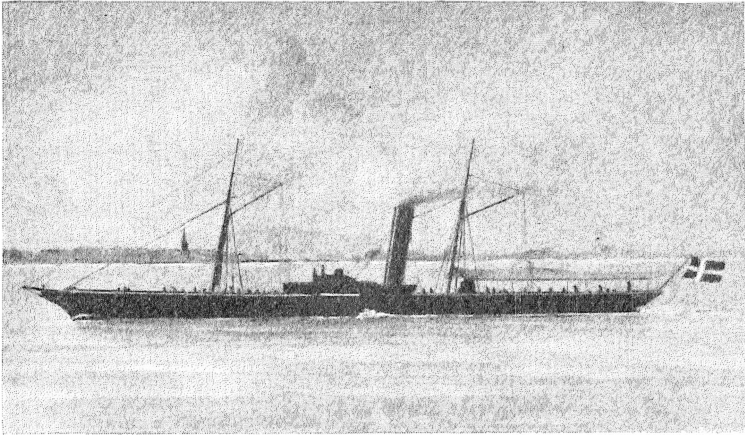
benhavn undervejs. Gennem Firmaet Neill Heerup & Co. i Leith, som i en Aarrække havde været Priors Kommissionshus i England, og med hvilket han derved var kommet i venskabelig Forbindelse, fik han overdraget Dampskibsselskabets Kommissions-Forretninger her paa Pladsen. Og da den danske Regering trængte til Transportskibe, lykkedes det ham at faa lejet nogle af Selskabets Skibe ud til den paa meget gunstige Betingelser, saa baade Selskabet og han selv tjente godt derpaa. Lejemaalet fornyedes i 1849, og Prior begyndte nu atter at føle fast Grund under Fødderne, hvad der gav ham Mod til paany at vove sig ud i store Foretagender.

Arbejdet med de skotske Skibe og Venskabet med nogle ved Dampskibsfart beskæftigede Skotter, Kaptajn Robert Cook, der selv førte et Dampskib paa Danmark, og dennes Svoger, Th. Barclay, der sammen med Cook ejede flere Skibe, henledte Priors Opmærksomhed paa den Chance, der laa i Dampskibsfart i de danske Farvande, en Fart, der laa i et meget usikkert Leje, og som Englænderne var begyndt paa at erobre. Og i Begyndelsen af 1850 købte han, med Støtte af Hustruens førnævnte Slægtninge, Kammerraaderne Malling og Schmith, et Hjulskib „Zephyr“, hvilket skulde blive Indledningen til en for dansk Dampskibsfart meget betydningsfuld Virksomhed.

Lad os kaste et Blik paa, hvorledes dansk Dampskibsfart havde udviklet sig siden „Caledonia“s Ankomst til Danmark i 1819, og indtil Købet af „Zephyr“ i 1850.

Indtil 1823 var „Caledonia“ Danmarks eneste Dampskib. I Løbet af de følgende 18 Aar — fra 1824 til 1842 — kom der følgende Dampskibe til: „Kiel“, „Dania“ (I), „Prinsesse Wilhelmine“, „Mercurius“, „Frederik d. VI“, „Löwen“, „Christian d. Achte“, „Ægir“, „Hamlet“, „Harlequin“, „Iris“ og Bugserbaaden „Maagen“. Ialt var der da 13 Dampskibe paa tilsammen 1495 NRT.

I de følgende 7 Aar indtil 1850, hvor Prior begynder sin Virksomhed som Dampskibsreder, var Antallet steget til ialt 29 Dampskibe paa ialt 3018 NRT, heri medregnet de Dampskibe, som Regeringen købte til Post- og Paketfarten, men ikke de rene Krigsskibe. Det var saaledes en yderst ringe Trafik,



Hjuldamperen „Zephyr“ ud for Stege. Bygget 1848/49 hos Caird & Co. i Greenock. Købt 1850 af H. P. Prior. Købesum 30.000 Rdl.
 Fotografi efter samtidigt Maleri.

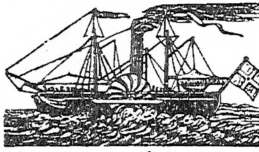
der var med danske Dampskibe i vore Farvande, da Prior begynder at sætte ind paa dette Omraade. Men da han d. 1. Januar 1867 efter 17 Aars Arbejde som selvstændig Reder overdrager sine Skibe til Det Forenede Dampskibsselskab, tæller den danske Handelsflaade 73 Dampskibe paa ialt 7897 NRT, og da han i 1871 ophører at virke som Direktør for D.F.D.S.'s indenrigske Afdeling, tæller Flaaden 93 Dampskibe paa ialt 12.791 NRT. Og i denne Stigning — 64 Skibe siden 1850 — havde Priors Initiativ og Virketrang sin store Andel. Og saa maa det ved Sammenligningen af Tallene endda erindres, at Tabet af Hertugdømmerne i 1864 havde betydet en væsentlig Reduktion af den danske Tonnage.

Det kolossale Held, der havde fulgt det i 1842 paa Aarhus og Aalborg Ruten indsatte Dampskib „Iris“, som i en Række Aar gav op til 30 % i Dividende, har vel nok virket lokkende paa H. P. Prior. Konkurrenter havde prøvet paa at sætte ind mod „Iris“, men uden større Held. Saaledes blev „Caroline Amalie“ sat ind paa Aarhus Ruten i en saa haardhændet Konkurrence, at Passagertaksterne blev drevet ned til 3 Mark. Men indtil videre holdt „Iris“ Pladsen. Og det har da næppe hel-

ler været Priors Tanke, da han køber „Zephyr“, at sætte den ind mod „Iris“.

„Zephyr“, der blev sejlet hertil fra Skotland af Kaptajn Chr. Schytt, ankom henimod Midten af 1850 og blev af Pressen omtalt som et særdeles smukt indrettet og hurtigt sejlene

Søer skulle Bekjendtgjørelser.

<p>Contoir Strandgaden Nr. 45, 1ste Sal.</p>		<p>Nabent hver Søgnebag fra Kl. 8—2 og fra 5—7.</p>
--	---	---

„Zephyr“,
Capt. Chr. Schytt,

afgaaer indtil videre regelmæssig imellem Nerne fra Kjøbenhavn til

Rostock

hver Mandag Morgen Kl. 6, anløbende Koster og Kallehauge, Vordingborg, Guldborg og Nykjøbing, og tilbage fra Rostock hver Onsdag Morgen Kl. 6, anløbende de samme Stationer, og til

Nyborg og Horsens

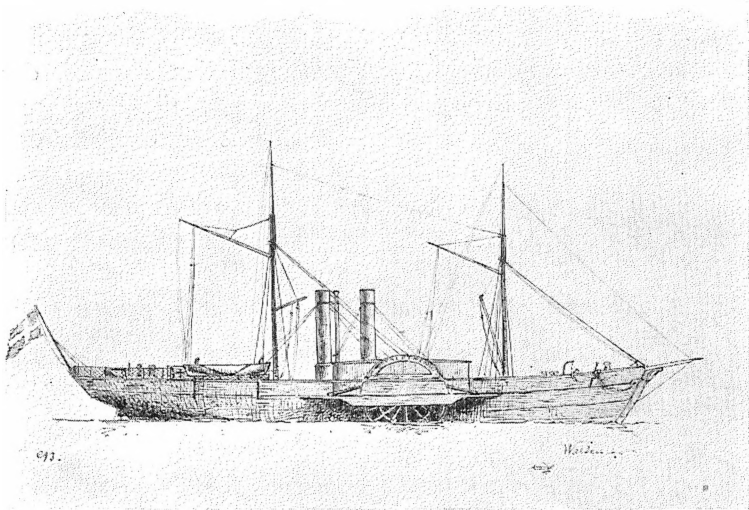
hver Torsdag Morgen Kl. 6, anløbende Koster og Kallehauge, Gaabense, Bandholm og Hou paa Langeland, og tilbage fra Horsens hver Fredag Efterm. Kl. 2 over Nyborg, hvorfra hver Lørdag Morgen Kl. 6 anløbende Hou paa Langeland, Bandholm, Gaabense, Koster og Kallehauge.

Afgang fra Toldboden.

Indskrivning i Kjøbenhavn kan skee paa Contoiret hver Søgnebag, og ombord paa Dampskibet til det afgaaer, paa de andre Stationer kun hos de vedkommende Commissionairer, og modtages derfra Ingen uden Billet.

En af H. P. Prior's første Annoncer om den paabegyndte Trafik.

Skib. D. 22. Juni finder man H. P. Prior's første Dampskibs-avertissement, en ret stor Annonce, hvori det meddeles, at „Zephyr“, Kaptajn Chr. Schytt, i den følgende Uge vil begynde en regelmæssig Fart mellem Rostock og København anløbende Kallehave, Koster, Vordingborg, Bandholm, Gaabense, Guldborg og Nykjøbing. Men i en ny Annonce nogle Dage senere udvider han sine Planer og Skibets Farter til, foruden i ugentlig Tur til Rostock, at gøre i Tur til Nyborg og Horsens.



Hjuldamperen „Waldemar“. Bygget ca. 1841 paa svensk Marineværft.
 Købt 1851 af H. P. Prior. Købesum 12.000 Rdl.
 Haandtegning af Chr. Blache. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Man ser altsaa, at han endnu ikke sætter ind paa „Iris“s Ruter paa Aarhus og Aalborg, men derimod søger at oparbejde Sejladsen Syd paa mellem Øerne, en Kommunikation han i alle de Aar, han ledede sine Dampskibe, fastholdt og beherskede med hele sin store Energi og med det Lokalkendskab, hans Afstamning hernede fra og hans Ophold i Stege gav ham.

Der kom imidlertid en Mand med en Slæde i Vejen for disse hans første Planer, thi efter at „Zephyr“ hurtigt og godt havde fuldført sin første Rejse til Rostock, beslaglagde Regeringen Skibet for at anvende det til Kurertjeneste, hvortil det paa Grund af sin Hurtighed var særdeles velegnet. Og denne Beslaglæggelse vedvarede til ind i 1851. Men Prior har sikkert faaet en god Erstatning for Skibet i denne Tid, thi han gaar nu videre, og i 1851 anskaffer han sit andet Dampskib „Flora“, der ligesom „Zephyr“ var bygget hos Caird & Co. i Greenock. Det var paa 69 NRT med 70 HK og 10 Knobs Fart.

Dette Skib ankom til København i Maj 1851, efter at Oprøret i Hertugdømmerne var endt i Februar. En af Følgerne

af Kampens Afslutning var, at Regeringen i Marts tilbageleverede det beslaglagte „Zephyr“ til H. P. Prior, ligesom den tilbageleverede Hjulskibet „Waldemar“ til den Komité, der havde indkøbt det i Sverige for at overlade det til Regeringens Brug, saalænge Krigen varede. Det havde kostet Komitéen 60.000 Rd. svensk, hvilket med paaløbne Omkostninger svarede til ca. 45.000 Rd. dansk. Nu blev det af Komitéen stillet til Auktion, og paa et Aktieselskabs Vegne købte Prior det for 12.000 Rd.

Saa vel „Zephyr“ som „Waldemar“ fik et Generaleftersyn for at udslette Ødelæggelserne fra de transporterede Tropper, og derefter var Prior klar til at sætte ind i den indenrigske Fart med sine 3 Dampskibe.

Der var god Brug for disse nye Skibe i Trafikken. Jernbanerne var endnu kun i deres Vorden, København havde paa den Tid kun Banestrækningen København—Roskilde i Brug, og her løb kun 3 Tog daglig i hver Retning. Publikum havde faaet Smag for at benytte Dampskibene som et for Danmark særdeles bekvemt Befordringsmiddel. Men der klagedes stadigt over, at der gik for faa Dampskibe mellem de forskellige Byer. Der lystes efter Statens Medvirken til Oprettelse af flere Dampskibsruiter, selv om de skulde drives med Tab, idet man sidestillede Dampskibsruiterne med Landets Landeveje. At der ogsaa trængtes til gennemgaaende bedre Skibe, synes at fremgaa af et Par lange Artikler i Berlingske Tidende for 29/1 og 3/2 1847, hvor der udførligt gøres Rede for Forholdene indenfor Dampskibsflaaden, der i altfor høj Grad syntes at tælle billige og slette Skibe i den indenrigske Fart.

Medens Priors første Annonce i 1850 var udsendt fra Strandgade blev Annoncerne nu i 1851 udsendt fra hans ny Kontoradresse, Bredgade 190, 1. Sal. Han havde nemlig i 1850 erhvervet Ejendommen Norgesgade (eller Bredgade) Nr. 190 (nu Nr. 33) for 50.000 Rd. og var flyttet dertil saavel privat som med Kontoret. Godsekspektionen indrettede han i det gamle Søk væsthus i Kvæsthusgade, tæt ved Skibenes Anlægsplads. Ejendommen i Bredgade, ligeoverfor St. Annæ Plads, laa meget bekvemt for Dampskibsekspektionen, og det gjaldt



Bredgade 33, fotograferet 1894 af Arkitekt Prior.

om at lette Arbejdet saa meget som muligt, da der fra Myndighedernes Side ikke blev gjort noget for at fremme Dampskibenes Anløbsmuligheder. Det i mange Aar gældende Forbud for Dampskibene mod at have Fyr under Kedlen indenfor Bommen og andre lignende antikverede Forbud var dog ophævede paa denne Tid. Men den Dampskibene anviste Bolværksplads var yderst begrænset, saa at Skibene som oftest laa i Lag. I 1851 anløb 19 Dampskibe til Stadighed København. Deraf var de 6 henvist til Kvæsthusbroen, hvor der kun var Plads til 3.

De kongelige Postskibe og et Par tyske havde Plads ved Toldboden, hvor det var svært og sent at komme fra og til Bolværk, og de øvrige 7—8 Stykker maatte ligge udenfor Toldboden og modtage eller landsætte Passagererne ved Baade. En Del af Modstanden mod at forbedre disse slette Tilstande skyldtes efter Sigende Havnekaptajn Eskildsen, der havde Privilegium paa Færgefarten i Havnen.

Snart efter, at H. P. Prior var blevet Ejendomsbesidder i Byen, lagde hans Medborgere Beslag paa ham, idet han i Marts 1850 valgtes ind i Borgerrepræsentationen, som straks valgte ham til at revidere Hovedkassen sammen med den kendte C. C. Alberti. Og fra 1853 (Koleratiden) til 1858 sad han i den overordentlige Sundhedskommission. Som Medlem af denne blev han angrebet af „Fædrelandet“, fordi der ikke udrettedes nok. Prior polemiserede energisk mod Bladets Kritik, men dette beholdt naturligvis det sidste Ord — i sine egne Spalter. Akkurat som det kunde være i Dag.

Ruterne lægges fast.

Den 12. April 1851 lægger H. P. Prior ud med en Annonce om Fart paa Flensborg med „Zephyr“, paa Rostock med „Flora“ og et tredie „velegnet Skib“ („Waldemar“), alle med Forbindelse med en Række andre Byer. Men i Maj Maa-ned opgiver han Tanken om Rostock-Ruten og averterer, at „Flora“s Rute skal være fra København til Pladserne syd om Øerne og Nykøbing to Gange ugentligt, medens „Zephyr“ i Løbet af en Uge skal gaa en Gang til Randers, en Gang til Horsens og en Gang til Nykøbing.

„Waldemar“ er da endnu til Reparation, men sættes i Begyndelsen af Juni i Fart paa Ruten København—Aarhus—Kiel, anløbende Fredericia, Snoghøj og Assens. Det viser sig imidlertid snart, at dens Kedler trængte saa særkt til at fornyes, at den ved Sommerens Slutning maa sendes til Skotland for at faa ny indsat, hvorfor den først kommer rigtig i Fart i 1852.

Det har øjensynligt ikke været let at finde en fast Fart-plan, thi næsten i hvert nyt Avertissement skifter Ruterne og

Tiderne. Det maa have være nødvendigt at prøve sig frem. Den vigtigste Ændring bliver dog, at Rostockruten helt opgives og Aarhus anløbes, hvorved Prior er inde i Konkurrence med „Iris“.

Prior anvendte ogsaa sine Skibe til Lystture, idet han næsten hver Helligdag i Sommertiden arrangerede Udflugter fra Hovedstaden til Møns Klint med Afgang fra København Kl. 5 om Morgenen, fra Klinten Kl. 10 om Aftenen. Der var Musikkorps med, og Prisen var 2 Rd. pr. persona. Fra Provinshavnene foretoges der ogsaa Udflugtsture til de lokale Udflugtssteder. Og da der en Dag var en Solformørkelse, der var total ved Helsingborg, sendte han et af Skibene derop for at give Publikum Lejlighed til at studere Fænomenet. Til Gengæld maatte han denne Dag paa almindelig Opfordring indstille sine Langfartsture, da Publikum var ængstelig for, hvad der kunde hænde ude paa Havet under en saadan Naturhændelse. Ogsaa naar der laa udenlandske Krigsskibe paa Reden, gik hans Skibe fuldt lastede ud til dem med skuelystne Københavnerne.

Den 20. Maj 1851 afgik „Zephyr“ efter Bestemmelsen fra København paa sin første Tur til Randers, og den 22. Maj fra København til Horsens. Ankomsten til Byerne af det ny, velindrettede og hurtigtsejlende Skib vakte begge Steder stor Begejstring. I Randers blev Skibet, ombord paa hvilket Rederen var, sejlet i Møde af Havnekommissionen og Byens Honoratiores med Byraadet i Spidsen paa Bugserbaaden „Martellus“, og da Skibet naaede ind til Bolværket, blev det hilst med Kanonsalut og Hurraraab. Rederen og Kaptajnen blev indbudt til en Festmiddag i Dagens højtidelige Anledning, men Kaptajnen turde ikke forlade Skibet, før det var svajet rundt ved Kajen, da han frygtede Vanskeligheder paa Grund af Havnens ringe Bredde, idet denne kun var $\frac{3}{4}$ Meter bredere end Skibets Længde. Da Byraadet imidlertid ikke vilde undvære ham ved Festen, smed, om man saa maa sige, de høje Herrer Frakkerne og hjalp selv med til at svaje Skibet rundt, saa at Kaptajnen med rolig Samvittighed kunde gaa til Fest.

Da „Zephyr“ to Dage senere ankom til Horsens efter $13\frac{1}{2}$ Times Sejlads i haard Modvind, blev det ogsaa her modtaget

af „en utallig Menneskemængde“, der hilste det med Hurra-raab.

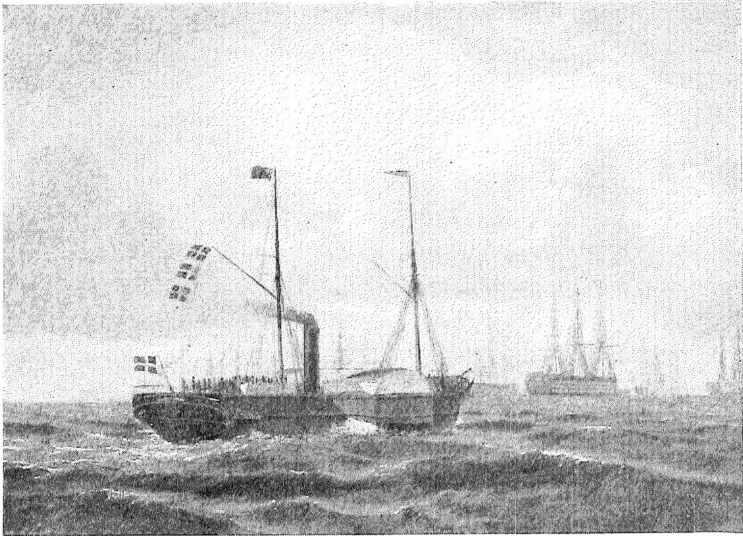
I 1851 købte Prior yderligere et Dampskib, hvorom der dog kun vides yderst lidt. Det var et ældre Skib „Øresund“ paa 40 HK, der havde sejlet i Sundet under svensk Flag, men i 1850 var købt af den danske Regering for 27.000 Rd. til Tropictransporterne. Efter Krigen købte Prior det for 3.000 Rd., lod det ombygge og satte det i Fart de følgende Aar under Navnet „Lille Bælt“, dels mellem Middelfart—Snoghøj—Fredericia—Strib, dels mellem Aalborg—Nørresundby for at fritage de større Skibe fra at anløbe de mindre Pladser.

Efter Ombygningen blev det meget kulslugende, hvorfor Prior, saa snart han kunde undvære det, solgte det med stort Tab i Rusland.

I 1851 bestilte han, ogsaa hos Caird & Co. i Greenock, Hjulskibet „Cimbria“ til en Pris af 115.000 Rd. til Aalborg Farten, hvor foreløbig „Waldemar“ søgte at bane Vejen for det, og da det blev leveret i Begyndelsen af 1852, tog det Konkurrencen saa effektivt op med „Iris“, at dette Skib i Løbet af nogle Aar blev slaet fuldstændig ud.

„Cimbria“ var alt i alt et første Klasses Skib, men paa sin første Tur havde det Uheldet med sig, idet den ene Cylinder sprængtes straks efter, at det havde forladt København med Rederen og 100 Passagerer ombord, saa at det maatte bugseres tilbage og vente nogle Maaneder paa, at en ny Cylinder kunde komme hertil fra Skotland og blive indsat i Stedet for den sprængte. Men efter endt Reparation afgik det d. 13. September 1852 med Prior og mange Passagerer ombord og dokumenterede fuldtud sin Sødygtighed og Overlegenhed overfor de andre Dampskibe.

Allerede i Sundet sprang Vinden om til Nordvest med frisk Kuling, stigende til haard Kuling ved Helsingør, for tilsidst at blive til Storm af Nordvest lige i Stævnen. H. P. Prior var kommet op paa Broen og var forstaaeligt nok betænkelig ved Situationen, da de fleste af de Dampere, deriblandt Konkurrenterne „Juno“ og „Iris“, der om Eftermiddagen havde forladt København, passerede „Cimbria“, idet de var vendt om for at søge



Hjuldamperen „Cimbria“ paa Lysttur til den engelske Flaade. April 1854.
Oliemalerie af Carl J. E. Olsen. Tilhører Arkitekt Prior.

ind paa Helsingør Red og ankre op der. Og da hans egen kraftige Damper „Waldemar“ passeredes nordost for Nakkehoved med Kurs mod Helsingør, tilraadede han at gøre ligesaa og vende om. Men Kaptajn Andersen, der kendte sit Skib, afslog det med den Bemærkning, at „Cimbria“ avancerede støt op mod Søerne, og saa længe det gjorde det, vilde han ikke vende om, naar de havde saa godt et Køretøj under Fødderne. Han raadede Rederen til roligt at gaa ned og vente.

Skibet skulde have været i Randers tidligt næste Morgen, men naaede først frem Kl. 7 om Aftenen — men det naaede frem og i god Behold, medens alle de andre Jyllandsdampere var returnerede. Og at Vejret havde været ualmindelig haardt, derom vidnede de væltede Telegrafpæle i Jylland, og at Trafikken over Storebælt og i Sundet havde været indstillet med Forlis og Tab af Menneskeliv i Følge.

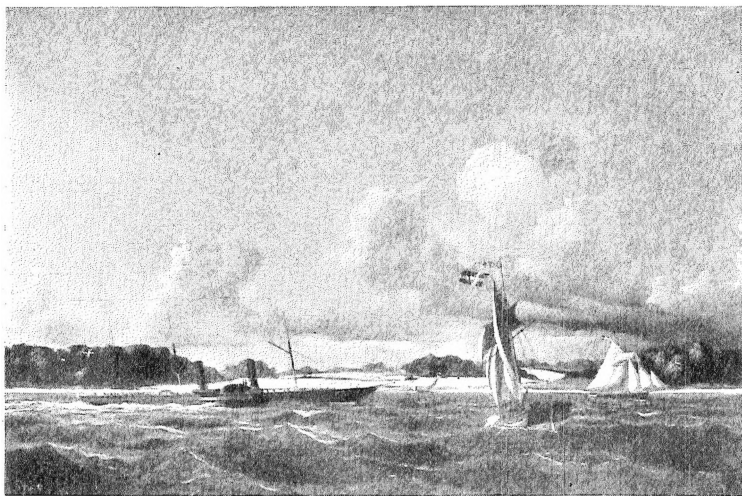
Der var da ogsaa i Randers almindelig Tilfredshed med Resultatet af Turen, og Prior fik, som det var hans Plan, uden Vanskelighed tegnet en betydelig Aktiesum — godt $\frac{1}{4}$ af Ski-

bets Værdi — ved en Fest i Anledning af det ny Skibs lykkelige Ankomst, der var en stor Begivenhed for Byen. Selskabet gav i alle Aarene 9 % i Dividende, indtil „Cimbria“ forliste i 1858 og derved paaførte Aktionærerne stort Tab.

„Cimbria“ blev altsaa sat ind, dels paa Randers, og dels paa Aalborg, medens „Waldemar“ nu blev sat ind paa Aarhus.

I 1851 havde „Iris“-Selskabet, da det gik saa straalende, ankaftet endnu en Damper, „Juno“, men det blev ingen Succes. Da Prior nu i 1852 satte „Cimbria“ ind i Konkurrencen, gik det ned ad Bakke for det hidtil saa heldige Selskab. Prior fortæller selv senere, at Konkurrenterne passede Ruten slet, Skibene afgik paa uheldige Tider, og Trafikken blev negligeret. Derfor var det lykkedes ham fuldstændigt at slaa dem ud paa Aalborg Ruten. „Juno“ blev allerede i 1853—54 solgt til Norge, og „Iris“, der dog i 1851 sammen med „Juno“ havde indtjent 20.000 Rd. netto, maatte udrangeres i 1857, hvorefter dets dygtige og afholdte Kaptajn, Faber, overgik i Priors Tjeneste.

Nu var altsaa Linjerne lagt for Prior's Rutesystem, selv om Detaljerne ofte ændredes, efter som der var Trang derfor. En af hans gennem Aarene mest fremtrædende Evner ved Ledelsen af sin Dampskibsentreprise var, at han forstod at sætte System i Korresponderingen mellem sine Skibe indbyrdes og med de andre Trafikmidler, samt at lette Passagererne Forbindelse med Skibene fra de omliggende Pladser. Han var aarvaagent paa Færde overalt tidligt og silde, sørgede altid for at have gode Kaptajner, indrettede Skibene saa bekvemt som muligt og forstod stedse at gribe Chancen for at skaffe sig ny og gode Ruter. Derfor gik Forretningen saa udmærket, og den havde for ham med hans begrænsede Kapital den store Fordel, at han ikke skulde yde nævneværdig Kredit, medens han kunde faa Kredit paa alt det, han skulde købe: Skibe, Kul, Reparationer o.s.v. Denne gode Kredit, han nød, fristede ham maa-ske til Gengæld til at spænde Buen højere, end den kunde taale, hvis noget uforudset Uheld skulde indtræffe. Og det var det, der skete i 1858.



Hjuldamperen „Zampa“ ud for Pedersværft. Bygget 1850 hos Caird & Co. i Greenock. Købt 1856 af H. P. Prior. Efter Maleri af C. Olsen. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Skibenes Antal forøges yderligere.

Efter den foran omtalte Forøgelse af Flaaden, der altsaa nu bestod af „Zephyr“, „Flora“, „Waldemar“, „Lille Bælt“ og „Cimbria“, gik der nogle Aar med god Fortjeneste og rolig Fremgang. Ruterne „Syd om Øerne“ samt Ruten paa Aalborg laa fastere og fastere i Prior's Haand, medens Ruterne paa Randers og Aarhus laa godt, men ikke sikkert. I Randers konkurrerede Brødrene Petersen kraftigt med Prior, støttet af en stærk Lokalpatriotisme, men var „Cimbria“ ikke blevet slaet ud ved Forliset, og havde den paafølgende Administration ikke bremset Prior saa meget, som den gjorde, havde de dog næppe sejret i Kapløbet om Randers Ruten.

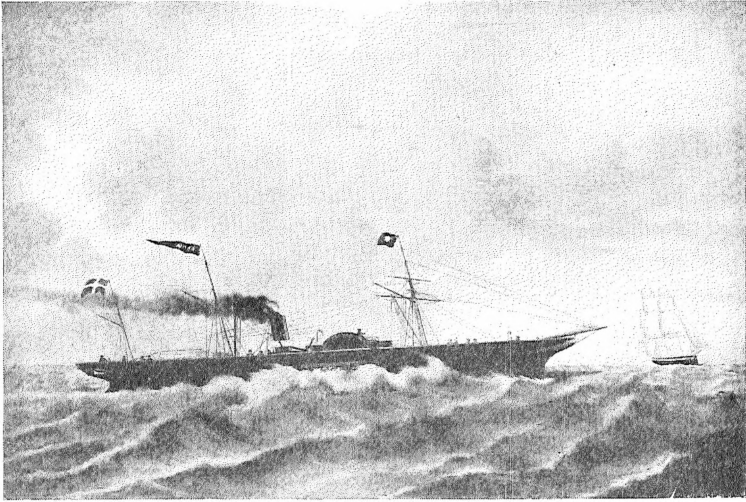
For at sikre sig det absolute Hegemoni paa Ruterne „Syd om Øerne“ forøgede H. P. Prior i 1856 sin Flaade med endnu et Hjulskib „Zampa“, der førtes af hans personligt gode Ven, Kaptajn N. F. Tofte, som forstod at gøre sig saa afholdt af de betydende Personer paa „Sydhavsøerne“, at der flere Gange

fra deres Side blev gjort Forsøg paa at lokke ham bort fra Prior's Tjeneste for at overtage Kaptajns hvervet paa en Damp-er „Falster“, der blev sat ind i Konkurrencen med Prior's Ruter. Men Forsøget mislykkedes. Tofte blev og gik i 1867 over i det nydannede D.F.D.S.'s Tjeneste.

„Zampa“ var et ypperligt Skib, der sejlede de Konkurrenter, der i Tidens Løb forsøgte at gøre det Rangen stridigt, langt agter ud. Sammen med „Flora“ og „Zephyr“, passede det Ruterne „Syd om Øerne“, medens „Cimbria“ og „Waldemar“ besørgede Ruterne paa Jylland. Og for at gøre disse mere fuldkomne, bestilte H. P. Prior i 1857 endnu en Hjuldamper „Dania“, der ankom hertil i Maj 1858 og, indtil sit Forlis i 1866, regnedes for den danske Handelsflaades bedste Skib.

Ved Anskaffelsen af „Dania“ stod Prior vel rustet, men skønt han havde spændt sin Kredit stærkt, gik han alligevel videre med Anskaffelse af Skibe. Det var Trafikken paa Limfjorden, han sigtede paa at forbedre, idet han vilde befære Fjorden med gode Skibe, der kunde samle Gods sammen til „Dania“ og „Cimbria“, der sejlede paa Aalborg og Frederikshavn. Og desuden vilde han gøre et Modtræk mod Brødrene Petersen i Randers, der med Tietgens Hjælp havde anskaffet Skruedamperen „Randers“, ligesom han mente, at der kunde oparbejdes en lønnende Trafik paa Mariager og Hobro med det omliggende Opland. Fra Hobro stilledes der stadigt Krav om en Dampere direkte til denne By, og der stiftedes en „Comité for en Dampskibsforbindelse mellem Hobro og København“, til hvilken Prior d. 16. September 1858 skriver, at han har et saadant Skib under Bygning i England — uagtet det virkelige Forhold var, at han først 3 Uger senere bestilte Skibet i Greenock. Men det gjaldt øjensynligt om at bremse de stedlige Matadorer, saa at han fik Tid til at forhandle om Skibskøbet.

Samtidig har han Forhandlinger med Skive om at skaffe denne By en lettere Forbindelse med Hovedstaden, enten ved at oprette en Dagvognsforbindelse til Randers-Skibet, eller ved at lade sit Skib „Liimfjorden“ besejle Skive. „Liimfjorden“ og



Hjuldampere „Dania“. Bygget 1857/58 hos Caird & Co. i Greenock efter Bestilling af H. P. Prior. Efter Maleri. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

„Ceres“ var et Par ældre Skibe, han omkring 1856 havde anskaffet og istandsat til Brug paa Limfjorden, indtil han fik købt ny og bedre. Og endelig indbød han i 1858 til Dannelse af et Aktieselskab, der skulde købe og drive et Skib paa Ruten Svendborg—Rudkøbing—Ærø.

Saa man ser, at han havde mange Jern i Ilden.

I Slutningen af September 1858 rejser han til Skotland for at købe Skibe til de nævnte Formaal, og bestiller hos sin sædvanlige Forbindelse, Caird & Co., to ny Skibe til en samlet Sum af 10.500 £ at betale fra 15. Januar 1859 til 15. August 1860. Til Sikkerhed for Betalingen af disse to Dampskibe, Hjulkibet „Aalborg“ og Skrueskibet „Freia“, stillede han 5000 £ i Aktier i „Cimbria“.

Til Belysning af hvor formløst en saadan, dog ikke ganske ubetydelig Forretning blev afsluttet, gengives de 2 Skrivelser herom, som han og Skibsværftet udvekslede under hans Besøg i Greenock:

Greenock, 6te october 1858

Messrs Caird & Co., Greenock

Dear Sirs, I require two steamers as mentioned under.

A paddle steamer, 60 horse power, oscillating engines, feathering wheels, cabin aft, accomodation for crew forward, + large hold for cargo, whith winch + draft of water light, with ccals for 20 hours sailing, 2 ft 6 to 2 ft 9 outfit + build in proportion as the „Zampa“, speed to be 12 knots, according to specification to be agreed upon.

A screw steamer, 130 × 22 × 50 horse power, agreeably to specification to be delivered in the spring of 1859, and am prepared to pay you for the same in the following manner:

1	acceptance of date	15. octbr.	58 c 3 m/d	for	£ 1.500
1	„	„	15. „	„	£ 1.500
1	„	„	15. decbr.	„	£ 1.500
1	„	„	15. „	„	£ 1.000
1	„	„	15. jany 59	„	£ 1.500
1	„	„	15. febr.	„	£ 1.500
2	„	on delivery of last steamer, £ 1.000			
		each to fall due on 15. july + 15.			
		aug. 1860			„ £ 2.000
					£ 10.500

the discount paid by you to be added to the bill for £ 1.500 due 15. aug. 1859 and the discount on those falling due in 1860 to be added in like manner to the bill for £ 1.000 falling due 15. aug. 1860. I also depose in your hands, as a security the £ 5.000 shares in the „Cimbria“, which you have in hands.

I am, Dear Sirs, Yours truly

H. P. Prior

Greenock 7 octbr. 1858

H. P. Prior, Esqr., Copenhagen

Dear Sirs, We are in the receipt of your esteemed favour

of yesterday and will shortly furnish you with two steamers you require at the price and on terms you offer.

We are, Dear Sirs, Yours truly

Caird & Co. / P. Arch. Paton

For at faa lidt Luft under Vingerne med Hensyn til sine Finanser og de nu indgaaede store Forpligtelser, ordner Prior sig saaledes med sin yngste Stedson, Thorvald Malling, der var hans Dampskibsekspeditør i Aalborg og var gift med en Datter af føromtalt Kammerraad Malling til Steensbymølle, at Stedsonnen med Støtte af sin Svigerfader overtog en Fjerdedel af Dampskibene „Zephyr“ og „Dania“ tilligemed en Fjerdedel af det bestilte „Aalborg“.

Da Vanskelighederne efter „Cimbria“s Forlis taarnede sig op, udløste Prior imidlertid Stedsonnen af denne Fjerdedel for ikke at trække ham med ind i de indviklede Pengeforhold, der opstod derved, at Caird & Co. havde afleveret de to Skibe, før den Administration, der blev Følgen af Forliset, blev etableret, men havde Sikkerhed i dem for de Beløb, der endnu resterede af Købesummen. For at klare denne Udløsning laante Prior et tilsvarende Beløb hos Kammerraad Malling med Pant i „Dania“. Udtrykket „Pant“ er ikke helt korrekt, thi der kunde ikke udfærdiges Pantebreve i Skibe, hvorfor Sikkerhed ordnedes saaledes, at Laangiveren ligefrem fik udstedt Skøde paa Skibet, hvilket Skøde han kunde lade træde i Kraft, hvis Laantageren ikke overholdt Laanevilkaarene. Det Afhængighedsforhold til Kammerraaden, der herved opstod, affødte senere en bitter Strid mellem Prior paa den ene Side og de to Mallinger paa den anden, idet Prior blev opskræmt, da han mente at have konstateret, at disse havde Planer om at benytte den første givne Lejlighed til at bemægtige sig „Dania“ for derefter at drive Aalborg Ruten for deres egen Regning.

Det er en Selvfølge, at Prior, for at klare sine mange Skibskøb, maatte laane mange Penge rundt om, og hans Venner viste ham deres Tillid ved at yde ham Kaution og tildels ogsaa paategne Tjenesteveksler. Nationalbankens Direktør L. N. Hvidt, der jo selv havde været en Foregangsmand paa Damp-

skibsfartens Omraade, havde fattet Interesse for den driftige Prior og lod Banken diskontere hans Veksler for ret store Beløb. Ved en Lejlighed, hvor det kneb for ham, laante hans Kaptejner ham alle de Penge, de kunde skrabe sammen.

Det var jo heller ikke Smaating, Prior i disse 9 Aar fra 1850 til 1858 havde købt. Efter at han d. 7. Oktober 1858 havde købt de to ny Skibe i Skotland, saa hans Dampskibflaade saaledes ud:

„Aalborg“	72	NRT
„Ceres“	56	”
„Cimbria“	132	”
„Dania“	224	”
„Flora“	69	”
„Freia“	ca. 70	”
„Liimfjorden“	50	”
„Lille Bælt“	50	”
„Waldemar“	192	”
„Zampa“	103	”
„Zephyr“	74	”

ialt 11 Dampskibe paa tilsammen ca. 1100 NRT. Og hvis man blot anslaa deres Værdi til ca. 500 Rd. pr. NRT., andrager de et Beløb paa omkring en halv Million Rd., hvilket Beløb stiger yderligere, naar man regner med de Penge, der stak i Oparbejdelsen af Ruterne, de forskellige Indretninger, Skure o. l. paa Anløbspladserne, Restaurationsinventar, Sølvtoj, Sengetøj, Presenninger, Sække og meget andet Udstyr til Passageernes og Godsafsændernes Bekvemmelighed. Og endelig de mange Forbedringer, der var og stadigt blev udført paa Skibene for at holde dem i første Klasses Tilstand, noget som Prior lagde stor Vægt paa i Modsætning til f. Eks. C. P. A. Koch, der, efter en Udtalelse af Prior, efter at denne som Direktør for D.F.D.S. havde lært Kochs Skibe at kende, lod 5 være lige saa længe, Tingene bare hang sammen (sml. Webers Beretning i „Fra Hjulskibenes Dage“ Pag. 64 om „Vesta“s Redningskrans, der gik til Bunds i Havnen).

Som Eksempel paa, hvor interesseret Prior var i Dampskibenes Forbedring i Almindelighed, kan henvises til et lille Skrift, han udgav i 1858:

H. P. Prior: Noticer om Ventilation og andre Forbedringer
i sanitair Henseende i Dampskibe.

Heri nævner han en Række Forbedringer, han har ladet foretage i sine Skibe og anbefaler andre at lade udføre i deres Installationer, som vi i mange Aar har betragtet som selvfølgelige med Hensyn til Bekvemmelighed og Ventilation, men som den Gang har været ualmindelige. Brochuren vidner om et aabent Øje for og en praktisk Evne til at klare opstaaede Problemer.

Inden vi forlader denne Periode af Prior's Virksomhed, hvor alt var forløbet paa bedst mulig Maade, bør nævnes Navnene paa de Kaptajner, som var med til at skabe og oparbejde de Ruter i den indenrigske Dampskibsfart, der befæstede hans Stilling indenfor denne.

S. H. Andersen førte „Zephyr“ (1850—53) og „Cimbria“ (1853—54).

P. Engel førte „Cimbria“ (1854—Forliset i 1858).

Faber førte „Dania“ fra 1858 til Forliset i 1866.

P. Gude førte „Flora“ (1853—56).

Hunderup førte „Waldemar“ (1856—69).

Ingerslev førte „Flora“ (1857—60).

Kjerrumgaard førte „Waldemar“ (1850—53).

E. Langhoff førte „Zephyr“ (1853—65).

Lassen førte snart det ene, snart det andet.

C. F. Lund førte „Flora“ (1850—53) og „Waldemar“ (1853—56).

Rützebech førte snart et, snart et andet Skib.

Schütt ligesaa.

N. F. Tofte førte „Flora“ (1856—57) og „Zampa“ (1857—78).

Der blev holdt god Orden og ført stræng Justits indenfor Prior's Virksomhed. Blev der begaaet grove Fejl — f. Eks. fejl

Navigation — blev Vedkommende straks fjernet. Paa Kvæsthusbroen var det Pakhusfolkene strengt forbudt at modtage Drikkepenge, da Prior, som han meddeler i et Avertissement, „betaler dem for at være Folk behjælpelige ved Af- og Paa-læsning“.

H. P. Prior's Naturel.

I de sidste 5—6 Aar, hvori han havde skabt Grundlaget for sin Dampskibsentreprise, havde H. P. Prior slidt stærkt i det, men jo ogsaa set gode Resultater af sit Vovemod og sin Paapasselighed. Og i denne Periode af sit Liv udviklede han sig til den udprægede Personlighed, som hans Omgangsvener lærte at kende. Et heftigt og stridbart Gemyt, men med Hjerteret paa rette Sted. En Mand, der ikke tog meget Hensyn til „hvordan man skal være“, men var sig selv fuldt og helt.

Efter Arbejdet inde i Byen hvilede han ud i Familiens Skød ved Læsning og havde efterhaanden samlet sig en ret anseelig Bogsamling, hovedsageligt bestaaende af populærvidenskabelig Litteratur samt af Samtidens og de klassiske Digteres Værker.

Han var en temmelig lille Mand, men præget af Selvbevidsthed og Selvtillid. Han følte ikke Spor af Trang til at optræde som den „fine“ Mand. Hans Søn fortæller saaledes i sin Dagbog om, hvorledes Gadedrengene en Dag inde i København havde pebet i Fingrene ad ham, fordi han var gaaet rundt inde i Byen og gjort Indkøb, iført den traditionelle Diplomatarfrakke og høj Hat, men med en stor Torvekurv over Armen og Bukserne stoppet ned i Transtøvlerne.

For at faa et Indtryk af H. P. Prior vil vi her gengive et Uddrag af, hvad en af Hjemmets Omgangsvener, Overlærer i Odense Chr. Nielsen, skriver i det „Mindeblad“, som han efter Prior's Død i 1875 udgav for Slægt og Venner. Han skriver bl. a.:

Prior besad i sin Manddoms Kraft en alt besejrende Energi; hans Tanke var til enhver Tid vaagen, hans Øje spejdede i alle Retninger, og naar han havde fattet en Plan,



H. P. Prior, efter Daguerreotypi fra 1853.

forfulgte han den med et saa frejdigt Mod, at alt maatte vige, enhver Hindring maatte brydes. Det var, som om han forud var vis paa Sejren, en saadan Sejrglæde var der over ham, og den, der besjæles af slikt Mod, har baade i Krigen

og i Forretningslivet gode Udsigter til at vinde. Dog har han selv indrømmet, at han blev drevet raskere frem, end han selv ønskede og ansaa for godt. Forholdene herhjemme tog jo netop i Aarene efter den første slesvigske Krig en forbavsende hurtig Udvikling, og han maatte navnlig passe paa, at han ikke blev fortrængt af fremmede, især engelske Dampskibe, der allerede under deres eget Flag begyndte at sejle i vore Farvande i almindelig Passagerfart. — — —

— — — Hvilke Egenskaber der karakteriserede Prior som Forretningsmand, fremgaar vel tildels af det foregaaende; men endnu maa det dog tilføjes, at han i alle sine Foretagender viste en saadan Redelighed og Hæderlighed, at Karakterens Renhed aldrig kunde plettes. Ved Ledelsen af sin Bedrift lagde han naturligvis an paa at skaffe Udbytte til sig selv; men han undlod aldrig at tage ethvert Hensyn til Publikums berettigede Fordringer, og lige over for de mange, han havde i sit Brød, var han rundhaandet og højsindet. — — — Al Smaalighed var ham fremmed; Penge havde ikke for deres egen Skyld noget Værd i hans Øjne; han var en glad Giver og fandt Tilfredsstillelse i at lade andre nyde godt af de Goder, han ejede. Thi der bankede et stort Hjerte i hans Bryst. — — —

— — — Han sparede intet paa Sønnernes Uddannelse, jo mindre han selv havde lært i sin Barndom, des mere arbejdede han paa at skaffe dem Kundskaber og forøge deres Dygtighed ved Rejser og længere Ophold i Udlandet. Ogsaa for flere Forældreløse var han en anden Fader. Lige over for Udenforstaaende viste hans gode Hjerte sig navnlig i en storartet Liberalitet. Ikke blot gav han Venner og Bekjendte i vid Udstrækning Frikort til at rejse med alle Dampskibene Aaret rundt; men ganske fremmede og ukendte Personer behøvede kun at rette en Anmodning til ham i lidt bevægelige Ord, saa tilstod han straks enten Frirejse eller Afslag i Betalingen. — — —

— — — Der er saa meget mere Anledning til at fremhæve hans Hjertelag, som han ofte stødte Folk, der ikke kjendte ham nærmere. Han vidste nemlig ikke Besked om

og brød sig heller ikke om de vedtagne Former; han var saa ligefrem, at det forargede mange. Han var højrøstet i sin Tale og nævnede enhver Ting ved sit rette Navn, ja brugte vel ogsaa ofte vel stærke Udtryk. — — Med denne hans høj-røstede og dristige Tale stod det noget bydende Væsen i Forbindelse, som dels var en Følge af, at Naturen havde født ham til Hersker, og dels af de store Forhold, hvori han var sat. Til det mindre fordelagtige Indtryk, som han gjorde paa mange, bidrog ogsaa det, om jeg saa maa sige, „vulkanske“ i hans Natur. Man kunde ligne ham med Vesuv, som han selv har besteg. Ilden er til enhver Tid vaagen i Bjergets Indre; det syder og bruser, og engang imellem kommer der et Udbrud, for hvilket alle flygte forfærdede bort; men naar det er forbi, vende Beboerne tillidsfuldt tilbage, og opad Bjergets Sider ligger der blomstrende Stæder og frugtbare Haver; Undervarmen driver Plantevæksten frem med usædvanlig Yppighed. Netop saadan var Prior. Det gjærede altid i ham, og ikke sjældent, især i de yngre Aar, kom der et Udbrud, under hvilket det gik slemt ud over de skyldige, somme Tider vel ogsaa over uskyldige. Men naar det var ovre, og det varede i Reglen ikke længe, da vendte de, der kjendte ham, tillidsfuldt tilbage, og han var selv ivrig for at bringe det skete i Forglemmelse og gjøre alt godt igjen; Nag gjemte han ikke. Til Trods for denne Heftighed er det vist, at hans Undergivne nærede baade Tillid og Hengivenhed for ham. — — —

— — — Med den omtalte „Vulkanicitet“ staar ogsaa den Uro og Utaalmodighed i Forbindelse, som prægede hans Væsen. Som et enkelt Træk deraf skal jeg anføre, at han oftere i de første Aar, han drev Dampskibe, af sin Uro blev dreven fra sin daværende Bolig i Strandgade paa Christianshavn op paa Frelserens Kirketaarn for med sit langt rækkende Blik at spejde ud over Sundet, naar Skibene blev lidt længe borte.

Men ved Siden deraf besad han megen Jovialitet. Smukkest kom denne til Frembrud i hans eget gjæstfri Hus, naar han f. Ex. om Vinteren samlede alle sine Kapitainer og efter

Bordet hentede den Samling af gammeldags Selskabsviser og Fædrelandssange, han selv havde samlet og til eget Brug ladet trykke, og under Skjæmt og Latter og til Skaaler, der paa gammeldags Vis vare uden nærmere Motivering, med sin stærke Stemme faldt ind i de gode gamle Melodier.

I de Dage laa Dampskibene mere stille om Vinteren end nu til Dags; det Otium, han derved fik, anvendte han til Læsning, især af historiske Skrifter, og det var da hans Glæde ivrig at drøfte, hvad han havde læst, i livlig Samtale. — Til Kunsten havde han intet dybere Kjendskab; men han nærrede stor Interesse baade for den og dens Dyrkere, vel nærmest fordi hans ældste Søn var gaet denne Vej. — — —

Alt tilsammen taget, maa det erkjendes, at han var en betydelig Personlighed, som uvilkaarlig gjorde Indtryk. Der var noget storslaaet, ikke blot i de omtalte menneskelige Skrøbeligheder, — og det var dem, mange mest havde Øje for, — men i Sandhed ogsaa i hans Fortrin. Han var i Ordets fuldeste Betydning *en Mand*.

Naar man tænker paa, hvilken betydelig Handelsforbindelse han havde f. Eks. med England, maa man forbavses over, at han klarede sig her med de meget middelmaadige Sprogkundskaber, han efterhaanden havde skaffet sig. Ganske vist førte Stedsønnen Thorvald Malling, som Prior havde ladet uddanne som Skibsbygger i England, i de første Aar Korrespondancen med de engelske Værfter om Skibenes Detaljer, indtil Prior's Søn Johannes Prior var færdig med sin Uddannelse og overtog den, og ganske vist kunde en Del af Korrespondancen, f. Eks. om Kulleverancerne, føres paa Dansk. Men naar det skulde være, klarede Prior sig — i hvert Tilfælde mundtligt — med de Brokker, han kunde, og ved Hjælp af sin hurtige Opfattelse og temperamentsfulde Udtryksmaade. Hans Stedsøn, Theodor Malling, der paa det Tidspunkt arbejdede paa Prior's Kontor, siger saaledes, at han klarede sig fortrinligt

paa sine mange Rejser i England, Tyskland og Belgien, og fortæller følgende lille Anekdote om Prior's Maade at tale Engelsk paa :

Under Forhandlingerne med Regjeringen om Udleje af de engelske Dampskibe under Krigen havde Prior med Autoriteterne engang faaet en for det engelske Dampskib meget fordelagtig Kontrakt og kom med den til den engelske Kaptain. Denne, der var gridsk efter at faa mere, lod som om han ikke kunde bestemme sig, og Prior udbød da ivrigt: „tell on your knaps“ og viste Kaptainen, hvordan han skulde tælle paa Knapperne. Kaptainen forstod Meningen, lo og lod Prior raade.

Administrationen 1859—1864.

Vi vender os nu mod et af de mest katastrofale Punkter i H. P. Prior's Liv.

Den 14. Oktober 1858 Kl. 4½ om Morgenen, faa Dage efter Prior's Hjemkomst fra Skotland, forliste hans prægtige Skib „Cimbria“ totalt ved NO-Kanten af „Disken“ ved Helsingør. Det sank paa 9 Favne Vand efter en Paasejling af det svenske Dampskib „Skåne“, Kaptajn Lyth, idet dette løb Stævnen ind i „Cimbria“s Bagbords Side, saa at denne fik en svær Lækage lige foran Hjul-kassen. Heldigvis gik der intet Menneskeliv tabt ved Forliset, men Tabet af det udmærkede Skib, som havde givet Prior gode Indtægter, var et umaadelig haardt Slag for ham og rystede hans Likviditet i Bund og Grund.

Der er desværre her ikke Plads til nøje at gøre Rede for Forliset og den paafølgende Retssag i Stockholm, om hvilken der foreligger et stort Materiale. Der fandtes ingen speciel Søretsdomstol i Sverige, hvorfor Sagen førtes ved de almindelige Retter helt op til Højesteret. Kaptajn Lyth hævdede, at „Cimbria“s Lanterner ikke havde være til at se, og skønt Retten udtaler, at Lyth havde navigeret galt, da han hørte „Cimbria“s Fløjtesignaler, og skønt det havde været diset Vejr, blev der ingen Erstatning tilkjendt Prior, fordi man mente at have kon-

stateret, at „Cimbria“s Lanterner ikke havde været ordentligt passede i Nattens Løb. Prior og hans Medaktionærer i „Cimbria“ kom derfor til at sidde med hele det Tab, som Assurancen ikke dækkede, og det var desværre stort. Skibet var nemlig utilstrækkeligt assureret, noget Prior var tilbøjelig til ud fra den Betragtning, at et Skib i indenrigsk Fart næppe kunde forlise totalt men kun partielt, hvorfor han kun forsikrede Skibene delvis og regnede med, at han let kunde bære sin Andel af Risikoen, hvis der skulde indtræffe et partielt Forlis. Og i fast Overbevisning om, at han havde Retten helt paa sin Side, og at „Skåne“s Rederi vilde blive idømt fuld Erstatning, lod han Skibet beslaglægge for at have Sikkerhed for Betalingen af Erstatningen. For denne Beslaglæggelse maatte Prior naturligvis betale Erstatning, da Retssagen gik ham imod.

„Cimbria“ blev af de udmeldte Skøns mænd vurderet til 100.000 Rd. ved Forliset. Den opsamlede Reservefond var paa 41.000. Men da Status efter Retssagens Afslutning blev gjort op, var der kun 19.000 Rd. at udbetale til Aktionærerne, og paa en Generalforsamling i Aktieselskabet havde Prior givet Afkald paa sin Andel af Dividenden til Fordel for de andre Aktionærer, saa det var et betydeligt Tab, han kom til at bære.

Der var jo slidt stærkt paa Prior i disse travle Arbejdsaar, og „Cimbria“-Katastrofen tilligemed det Arbejde, han nu i Slutningen af 1858 og Begyndelsen af 1859 præsterede for at holde sin Skude paa ret Køl, tog meget paa ham. Og det gjorde jo ikke Sagen bedre, at baade „Zephyr“ og „Dania“ i November 1858 havde Havarier. Han omtaler selv paa et senere Tidspunkt af sit Liv, at han i denne Periode „var sjælesyg“ — d.v.s., at han var paa Grænsen af et Nervesammenbrud. Han saa hele sit møjsommeligt opbyggede Værk væltet omkuld, og Konkurrenterne fiske i rørt Vande. Han fortæller, hvorledes Brødrene Petersen i Randers efter „Cimbria“s Forlis havde sagt, at nu skulde de plukke Prior saaledes, at han ikke skulde beholde en Knap tilbage i sine Bukser. Intet Under, at han senere ikke saa paa Brødrene med Velvilje.

Hans indgaaede Forpligtelser — især Vekslerne til Betaling af de to ny Skibe — trængte paa, medens Indtægterne dalede

stærkt ved, at „Cimbria“ ikke indsejlede de jugerede Beløb. Han kæmpede og arbejdede som en rasende, men til sidst knækkede han sammen under Situationens Tryk, og for at finde lidt Hvile og Ro rejste han bort en kort Tid, medens hans Tillidsmænd søgte at finde en Ordning med Kreditorerne. Det lykkedes at skaffe ham et — saavidt man kan se — ubegrænset Moratorium, imod at han overlod Forretningens Førelse til en af Kreditorerne valgt Administration. Denne kom til at bestaa af Højesteretsadvokat Gustav Brock og Landsoverretsprokurator J. L. Simonsen, som i det daglige Arbejde skulde bistaas af Priors mangeaarige Medarbejdere Thorsen og Fürst. I en Erklæring, udstedt d. 17. Aug. 1859, lægger H. P. Prior hele sin „Dispositionsmyndighed“ i Hænderne paa de to Administratore, giver Thorsen og Fürst Fuldmagt for den daglige Drift og forbeholder sig kun en aarlig Sum af 2000 Rd. til at leve af.

Denne Administration vedvarede indtil December 1864, hvor Prior's faste Gæld var nedbragt til et Minimum, og hele Forretningen igen bragt i solid og rolig Gænge.

Desværre foreligger der ikke nogen Status fra denne Periode, men den kan ikke have været helt ringe. Det kan kun have været Likviditeten, der svigtede. Af fast Gæld var der:

Nationalbanken i København	Rd.	93.050
H. Puggaard & Co., København	„	40.000
Schmidt & le Maire, København	„	21.850
Kammerraad Malling, Steensbymølle .	„	30.000
Lawaetz & Koch, Altona	„	16.000
C. I. Hambro & Son, London	„	36.000
		ialt Rd. 236.900

og disse Kreditorer havde alle — muligt dog med Undtagelse af Hambro — fuld Sikkerhed i Skøder paa de forskellige Skibe og i Prior's Livsforsikring. Naar man tager foran omtalte Vurdering af Skibenes Værdi i Betragtning, synes Status at maatte have stillet sig ganske tilfredsstillende.

Den vanskeligste Kreditor at faa en rimelig Ordning med

synes at have været Caird & Co., som i Foraaret 1859 havde afleveret de to bestilte Skibe til Prior, uden at vide hvilken Kamp han førte for at klare sine Forpligtelser. Da Vekslen paa 1000 £ pr. 15. Juni forfaldt, blev den ikke indløst — de tidligere forfaldne 6.000 £ var indløst rettidigt — men blev liggende i Banken med Protest, og to Dage før Administrationen blev etableret, d. 15. August, forfaldt der en ny paa 1.500 £. Til Sikkerhed for Betalingen af det manglende Beløb — 4.500 £ — havde Caird & Co. Skødet paa de to Skibe. Administrationen fik ordnet Forholdet saaledes, at Caird for de betalte 6000 £ udleverede Skødet paa „Aalborg“, medens Værftet til Udligning af de resterende 4.500 £ tog „Freia“ tilbage, et Arrangement Caird kom til at staa sig meget godt ved, idet Værftet hurtigt efter fik solgt dette Skib til en god Overpris.

En af Følgerne af, at Prior kom under Administration, var, at han afgik som Medlem af Borgerrepræsentationen. Men at han dog vedblev at være en Mand af Betydning, ses af, at Kong Frederik VII egenhændigt dekorerede ham med Ridderkorset under en Sejlstur, Kongen og Grevinde Danner foretog med „Zephyr“ paa Limfjorden d. 13. Juli 1861.

Under Administratorernes Opsigt glider Forretningen — sund som den var — nu ind i en solid og rolig Gænge. Der købes ikke ny Skibe før „Fylla“ anskaffes i 1863, men med Prior som den virkelige Leder, kontrolleret af Brock og Simonsen, udnyttes de Skibe, man havde, paa bedst mulig Maade. „Ceres“ og „Liimfjorden“ bortsolgtes, saa den disponible Flaade i disse Aar var:

„Aalborg“ — „Dania“ — „Flora“ — „Fylla“ (fra 1863) — „Waldemar“ — „Zampa“ — „Zephyr“.

Med Prior's iltre Sind gik Administrationen dog ikke af uden Bryderier. Da han saa, at der tjentes godt, fandt han ogsaa, at hans Forbrug kunde øges ud over de ved Administrationen aftalte 2.000 Rd. aarligt, og hertil gik Administratorerne med indenfor rimelige Grænser, men det kneb for dem at holde Prior indenfor disse. Sønnernes Uddannelse faldt

i disse Aar og kostede meget, saa Prior overskred den aftalte Sum. Resultatet blev en høflig men indtrængende Henstilling til ham om, med Henblik paa Hensynet til de endnu resterende Kreditorer, at holde Forbruget indenfor de givne Rammer.

Med Administratorerne forløb dog Samarbejdet i det Store og Hele paa tilfredsstillende Maade. Værre var det med de to Medarbejdere, Thorsen og Fürst. Det har ikke været let for Prior i det daglige Arbejde at se sine to Underordnede give det Udseende af, at de var Herrer og han Tjeneren, at se dem optræde som Ledere af den Virksomhed, han havde skabt, medens han selv gik omkring uden lovformelig Ret til at træffe de Dispositioner, han før traf ganske diktatorisk. Det krænkede ham f. Eks. meget, at de skiftede Kulleverandør uden at konferere med ham og overlod Leverancerne til en god Ven af dem, som Prior ikke satte Pris paa. Han fortæller om, hvorledes han foreløbig stak saadanne Fornærmelser i Lommen. Men da efterhaanden Forretningen kom ind i den rolige Gænge, og Administratorerne mer og mer helt overlod ham Ledelsen igen, fandt han sig ikke længer i at blive sat til Side af de to Prokurister, og det fik sin Udløsning under en Middag, han i 1863 gav i sit Hjem i Anledning af „Fylla“s Stabelafløbning i Januar paa Baumgarten & Burmeister's Værft. Her er den omtalte Kulleverandør kommet med, og ved Bordet tager han Ordet for at udbringe en Skaal for de to Prokurister med den Motivering, at uden saa dygtige Medarbejdere vilde Prior ikke have klaret sig saa godt, som han har gjort. Prior tager ham Ordet ud af Munden og drejer Skaalen hen til at gælde alle sine Medarbejdere, idet han bemærker, at det var langt lettere for ham at faa en dygtig Fuldmægtig paa sit Kontor end at faa en dygtig Kaptajn, Styrmand eller Maskinmester paa sine Skibe. Disse Udtalelser reagerede Thorsen og Fürst kraftigt overfor, og Sagen fremkaldte i nogen Tid stærk Mistemning paa Kontoret, men da Prior truede Fürst med Afsked, maatte denne afgive en skriftlig Undskyldning for at forblive i sin Silling, og Freden blev genoprettet.

Der foreligger desværre ikke Oplysninger om, hvorledes Regnskaberne var i Aarene før Administrationen, men at For-

retningen var sund nok, ses af de Regnskabsoversigter, Prior meddeler sine Sønner i de paafølgende Aar:

Oversigt over Dampskibs Regnskaberne 1860—1863

	1860			1861			1862			1863		
<i>Overskud ved:</i>	Rd.			Rd.			Rd.			Rd.		
Dania, $\frac{3}{4}$ Andel	24.499	3	4	29.045	2	4	13.589	1	0	19.172	5	9
Zampa	15.504	3	7	16.314	1	12	18.321	2	5	16.632	2	3
Zephyr	2.240	5	14	2.673	2	8	6.929	4	14	7.420	0	7
Flora	3.771	4	7	3.822	2	13	4.493	2	2	7.088	5	8
Aalborg	8.449	0	7	9.958	5	3	6.718	5	5	3.820	0	4
Waldemar	3.412	2	0							3.426	2	2
Fylla										6.491	1	6
Provision, Kul og Diverse	14.220	1	10	9.418	1	7	9.343	3	7	12.871	4	7
	72.098	3	1	71.232	3	15	59.396	1	1	76.923	3	14
<i>Afskrivning og Tab:</i>												
Inventar Conti ..	10.110	2	1	8.382	3	6	9.575	0	3	10.242	0	13
Handels Om- kostn. Conti ...	6.324	0	5	7.314	4	11	9.371	4	2	9.327	0	7
Privat og Hus- holdn. Cti	3.063	3	10	4.518	2	8	7.146	4	2	8.698	0	10
Porto Conto	273	1	2	288	0	1	408	0	4	476	3	0
Dampskibs-Om- kostn. Cti	745	4	4	537	0	8	822	3	9	626	2	7
Diverse andre Conti	791	2	15	157	1	13	84	2	3	11.055	0	14 ¹
Waldemars Un- derskud				917	4	9	904	1	6			
	21.308	2	5	22.115	5	8	28.312	3	13	40.425	2	3
Til Capital Conto	50.790	0	12	49.116	4	7	31.083	3	4	36.498	1	11
	72.098	3	1	71.232	3	15	59.396	1	1	76.923	3	14

¹ i dette Beløb indgaar Afskrivning af et Tilgodchavende hos det i 1862 opløste Aktieselskab „Waldemar“ paa 10.000 Rd., idet H. P. Prior ved Aktieselskabets Ophævelse overtog Skibet for egen Regning.

Som Supplement til ovenstaaende Regnskab kan der gives følgende Oplysninger om Prior's Forretning, taget fra hans lille Selvbiografi: „En kort Optegnelse af mit Livs vigtigste Begivenheder“, som han i 1862 udarbejdede til Ordenskapitulet og lod trykke. Han beskæftiger 105 ugifte Personer samt 80 gifte Mænd, og naar disses Koner og Børn medregnes, bliver Antallet af Mennesker, der lever af hans Forretning, ialt 415 Personer. Af Ekspeditører i Provinshavnene beskæftiger han ca. 60.

Af væsentlige Udgifter nævner han, at han for de 6 Skibe, han ejer paa dette Tidspunkt, „udtæller“ følgende Beløb:

Til Lønninger og Gager	ca. Rd.	80.000
„ Kul, ca. 60.000 Tdr.	„	90.000
„ Reparationer, ny Kedler etc.	„	30.000
„ Assurancepræmier	„	14.000
„ Havne-, Læste-, Lods- og Prikkepenge ...	„	12.000
„ Arbejdspenge ved Lossen og Laden	„	10.000
„ Olie, Talg, Twist, Guttapercha o. a. til Maskinpakning	„	6.000
„ Annoncer, Trykning af Manifeste, Lister, Billetter o. l.	„	5.000
	ialt ca. Rd.	250.000

Som foran berørt overtog Prior i 1860 personligt „Walde-mar“, idet det Aktieselskab, der hidtil havde drevet det med Prior som korresponderende Reder, blev ophævet, efter at Skibet var blevet solgt paa Auktion, hvor han købte det, hvorefter han lod det istandsætte. Han ønskede ikke, at det skulde gaa over paa fremmede Hænder og blive sat ind i Konkurrence med ham. Han benyttede det fra nu af som et Reserve-skib til Brug, naar de andre Skibe var til Reparation eller af andre Grunde udgik af Ruterne. Men han beholdt det for længe, saa det blev ham et dyrt Skib, selv om han trøstede sig med, at de Penge, det i Tidens Løb havde kostet ham, var givet godt ud, da det var dette Skib, der havde banet Vejen for „Dania“ og „Cimbria“. Han havde mange Planer om at

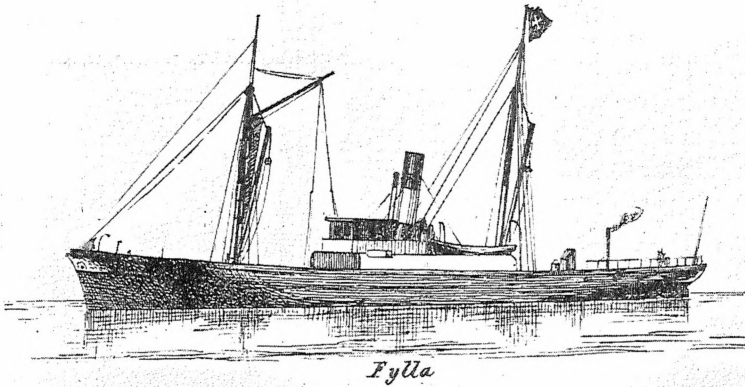
udnytte det. Snart tænkte han paa at benytte det som Eksportskib for Kvægtransporten til England, snart at benytte det paa en Rute via Hjerting—Aalborg til Hamborg, og snart var han inde paa Tanken at ombygge det til Sejlskib, da det var saa kulslugende. Men intet heraf blev realiseret. Da han omsider i 1866 beslutter at sælge det, var det blevet for gammelt og Træskroget for medtaget til at være ret meget værd. Og da han s. A. sælger alle sine Skibe til D. F. D. S., ønsker Selskabet ikke at overtage dette umoderne og daarlige Skib, saa det gaar ikke med ind i Handelen. Han sender det til England i Haab om at kunne afsætte det der, men efter et ret kostbart Ophold i Londons Dokker tager han det hjem igen og faar det omsider solgt til Baumgarten & Burmeister for 10.000 Rd. samt Halvdelen af, hvad det ved Ophugning, Udlejning eller paa anden Maade maatte udbringe ud over de 10.000 Rd.

Af Nyanskaffelser under Administrationstiden er der kun det lille Dampskib „Pan“, som han køber af den kendte Skibsbygger Benzon i Nykøbing F., men som han hurtigt skiller sig af med, da det viser sig ganske ubrugeligt, og Maskinen var slet bygget, samt „Fylla“, Prior's første Skrueskib. Dette bestilles hos Baumgarten og Burmeister i 1862. Det løber af Stabelen d. 14. Januar 1863.

„Fylla“ begyndte sine Ture paa H. P. Prior's 50-Aars Fødselsdag d. 9. Maj 1863. Det var det første Dampskib i Handelsmarinen, der blev forsynet med de endnu saa lidt kendte og prøvede Høj- og Lavtryksmaskiner, som Wain, der da endnu var Direktør paa Orlogsværftet, kæmpede for Indførelsen af, medens mange af Marineofficererne stillede sig meget skeptisk overfor deres paastaaede brændselsbesparende Egenskaber. Prior havde imidlertid Tillid til Wains Indsigt og var Foregangsmand her som i saa meget andet.

Forretnings-Principper.

Forholdet til Konkurrenterne var i denne Periode i det store og hele fredeligt. Man søgte nu ikke ind i hinandens Ruter, men overholdt en vis væbnet Neutralitet og holdt nogenlunde



Skruedamperen „Fylla“. Bygget 1862/63 hos Baumgarten & Burmeister
 efter Bestilling af H. P. Prior. Købesum 50.000 Rdl.
 Fotografi efter Haandtegnning.

ensartede Takster for Passagerer og Gods. Men vaagen maatte man være til enhver Tid, hvis man ikke vilde sejles agterud. Derfor var Prior ogsaa tidligt og silde paa Færde ude paa Kvæsthusbroen ved Skibenes Afgang og Ankomst, naar han ikke var ude paa en af sine hyppige Rejser, snart rundt om i Danmark, snart til Udlandet for personligt at undersøge Forholdene og knytte Forbindelser med betydende Folk de forskellige Steder.

Som en Illustration til, hvorledes han selv betragtede det Arbejde, han havde udført til Gavn for Ruterne og Forretningens Trivsel, hvorledes han havde maattet og stadigt maatte kæmpe med Vanskelighederne for at overvinde dem, og tillige for at vise et Eksempel paa Prior's Brevstil, citeres her nogle Uddrag af et Brev, han i Februar 1863 skriver til sin Søn Johannes, der opholdt sig i Skotland. I dette meget lange Brev gør Prior Rede for en Mængde Problemer indenfor Forretningen og Personalet, og efter at have gennemgaaet Regnskabet for 1862, hvis Resultat, som foranstaaende Regnskabsoversigt viser, var ringere end de to foregaaende Aars, skriver han bl. a. :

Af disse 3 Aars sammenstilte Resultater vil det — som et Hovedpunkt i den hele Forretning — med lidt Opmærksomhed strax sees, at det Hele, *som en Heelhed*, bedst bær sig oppe, og at sidste Aars Resultat har været betydeligt nedadgaaende paa alle jyske Ruter, medens Øerne have vedligeholdt en lille jevn Fremgang. Den slettere Høst i Forbindelse med mere trykkende Forhold i Jylland end paa Øerne, har væsentlig været Aarsag til det slettere Resultat, dog kan hertil ogsaa anføres, at Experimentet med at lade „Waldemar“ holde Frederikshavntouren oppe via Aarhus sidste Aar har kostet eller givet Tab af ca. 5000 Rdl. — —

Om vi ogsaa nu have det her skildrede daarlige Aar og knappe Tider, maa man med Seighed holde ud til de bedre Tider igjen komme, og da tage det i Opløbet, som det hedder. Hvorledes har jeg ikke ofte maattet dette, uden at Nogen anede det, og tidt ladet som jeg fortjente Penge, hvor jeg i Concourence eller paa anden Maade havde Tab, indtil jeg overvandt og kjæmpede mig over Bjerget. Saaledes f. Ex. i Aarene fra 1849 til 1855, hvor jeg havde Concurrenter ned mellem Øerne af Dampskibene „Caroline Amalie“, „Løven“, „Vesper“, „Diana“, „Sylphiden“ — og „Lolland“ ikke at forglemme. Jeg erindrer, da jeg første Gang kom med „Flora“ til Bandholm, hvorledes Kjøbmand Krøyer i Maribo fnysende kom ombord og spurgte mig — paa mit eget Skibs Dæk — hvad jeg vilde der, hvor jeg dog maatte kunne see, at jeg Intet kunde udrette eller nogen-sinde holde mig, da de — han meente de ulykkelige Actionairer i „Lolland“ — ikke vilde taale Nogen paa deres Enemærker og let skulde jage „Flora“ bort, idet de ikke brød sig om Renter eller nogen af deres Penge. Jeg bukkede for disse Næsviigheder og Floskler med Tanken om, at store Ord og fedt Flæsk hænger i Munden eller Halsen, holdt ud, seirede og passede mig selv. — —

Jeg har naturligviis, som kun et Menneske, kunnet tage Feil og gjøre store Feiler, men selv disse have ofte ført til Maalet og maatte efter Forholdene mange Gange fremkomme som noget næsten uundgaaeligt. Bag efter har natur-

ligviis alle kloge Høns kunnet raisonere og kritisere uden forud at kunne hjælpe eller at have hjulpet mig med saa meget som et lille Fingerpeg, der kunde bruges efter de Principper, jeg fulgte og consequent maatte gennemføre. Jeg har naturligviis og ofte selv bagefter seet det, jeg kunde og burde have undgaaet, hvis jeg blot strax kunde have seet og kjendt Alt, der siden tydeligt nok viste sig for mit Blik, men dette er mere, end der kan forlanges af et Menneske, og saaledes og mere, end Nogen kunde eller burde forlange af mig.

Saa meget kan jeg imidlertid sige Eder, at jeg aldrig i mine Hovedbeslutninger, som da jeg brød op fra Stege, eller da jeg gik over fra Kornhandel til Dampskibsfart, nogensinde har fortrudt eller angret, at jeg gjorde dette, selv under de værste Tider, hvor jeg var nær ved at segne under Byrder, jeg selv havde læsset paa mine Skuldre. — —

— — — Dette kan noget vise Eder, hvad Seighed og Udholdenhed, jeg ofte forud og paa langt Sigt har maattet lægge i Tingene, og hvorledes jeg aldrig har ladet mig friste bort fra et stort Maal, som jeg havde sat mig for at forsøge at naae, for øieblikkelig at tage en Fortjeneste, og der ved tabe det Store og Sikre i en kommende Fremtid.

— — — Min bedste Styrke har været, at jeg i Regelen ikke har skyet det store eller meget store Beløb for de smaa og mindre, for at skaffe nye og gode, hensigtsmæssige Dampskibe, som „Zephyr“, „Flora“, „Zampa“, „Cimbria“, „Dania“ og „Aalborg“ alle have været og endnu ere. — —

— — — Min private Conto er sidste Aar stegen — —

H. P. Prior privat.

At Prior's private Forbrug var steget, hvilket ogsaa Administratorerne havde paatalt, skyldtes vel dels et større Forbrug paa Grund af Sønnernes Rejser til Udlandet, men ogsaa hele Livet i den priorske Familie, der næppe var billigt.

I 1859 var Familien flyttet bort fra Bredgade. Da Prior satte Pris paa landlige Omgivelser, flyttede han fra Byen ud



Strandvejen ved „Svanemøllen“ 1865. Oliemaleri af J. F. R. Richardt.
Tilhører Arkitekt Prior.

til „Svanemøllen“, hvor han lejede Lejligheden i Stueetagen hos Oberstløjtnant, Dampmøller Ekman. „Svanemøllen“ var jo den Gang beliggende i fuldstændig landlige Omgivelser, og Turen fra og til Byen var en hel Rejse, der normalt foregik i en aaben Kapervogn, populært kaldet „Blæsenborg“. Men om Vinteren kunde Turen være besværlig nok, naar Sneen laa højt og hindrede Trafikken, saa Prior og Sønerne pr. Kane maatte gøre store Omveje over Nørrebro og Vognmandsmarken for at naa frem. Men trods de vanskelige Trafikforhold udfoldede der sig stor Selskabelighed ude paa „Svanemøllen“, idet der hver Søndag samledes en Mængde af Husets ældre og yngre Omgangsvener til Middag derude. Efter Middagen foreslog man Tiden med alskens Morskab, Klaverspil, Sang, Selskabslege og Dans med H. P. Prior og hans elskelige Hustru som det glade og gæstfri Midtpunkt. Var Vejret for slemt om Aftenen, naar man skulde tage hjem til Byen, husede Familien alle Gæsterne paa bedst mulig Maade.

Prior havde i sit Ægteskab 5 Børn, 4 Sønner og 1 Datter. De to ældste var Tvillingbrødrene Johannes og Lauritz.



H. P. Prior. Maleri af H. Olrik, 1864.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Johannes blev uddannet til Skibsingeniør. Efter at have faaet en rent praktisk Uddannelse, derpaa frekventeret polyteknisk Lærestanstalt og i nogle Aar sejlet som 2den Mester paa „Dania“, rejste han i 1862 til Skotland, hvor han hos Caird & Co., der havde leveret de fleste af Prior's Dampskibe, uddannede sig videre med sit fremtidige Virke i Faderens Tjeneste for Øje. Efter sin Hjemkomst blev han Skibsinspektør for H. P.

Prior's Dampskibe og senere Skibsinspektør for D. F. D. S.'s Skibe.

Lauritz havde faaet Faderens Tilladelse til at uddanne sig til Billedhugger og Løfte om Understøttelse hertil. Efter at have gaaet paa Professor Bissens Atelier kom han paa Akademiet, og efter endt Uddannelse her tog han i 1862 til Rom, hvor han opholdt sig til 1867.

Den tredie Søn, Axel Prior, blev, efter at have gaaet paa Handelsskole i København, ogsaa sendt til England og Skotland, hvor han opholdt sig indtil han i 1867 vendte hjem for at overtage Kassererposten i det nystiftede D. F. D. S.

Datteren og den yngste Søn, Oscar, var paa dette Tidspunkt ganske unge.

Alt dette, Gæstfrihed og Børnenes Uddannelse, kostede naturligvis mange Penge, men en stor Del af det paa Regnskabet figurerende private Forbrug var sikkert Udgifter, som nærmest maatte henregnes til Repræsentationsudgifter. Saaledes f. Eks. naar han i 1862 abonnerer paa en Loge i Det Kgl. Teater til Brug for sine Kaptajner og deres Koner. Han skriver i et af Brevene til Sønnerne, at naar det drejede sig om Udgifter, havde han altid først Skibenes gode Vedligeholdelse og Udstyr, dernæst sine Folks Velfærd og tilsidst sin Families og sin egen Bekvemmelighed for Øje.

I Vinterens Løb, naar Skibene var lagt op, gav han sine to store Kaptajnsmiddage, den ene uden, den anden med Hustruene. I vore Rationeringsdage lyder Beretningen om, hvad man nød ved en saadan Middag, næsten som et Eventyr. Sønnen, Axel Prior, beskriver et saadant Gilde i sin Dagbog for 1862:

Det var saamæn en drøj Tur at gaae hjem idag, det blæste og frøs, og mine Fingre og Næse var som Istappe. De fleste af Gæsterne kom ogsaa spadserende og vare dygtig forfrosne, men jeg troer nok, at de senere bleve opvarmede. Selskabet bestod af: Advokat Brock, Prokurator Simonsen, Grosserer Philipsen, Capitainerne Tofte, Faber, Hunderup, Langhoff, Rützebech, Lassen og Schütt, Maskinmestrene John Orr og Lassen, min Fætter Peter Jørgensen,

Mægler Fürst samt den lille Thorsen. Vi selv vare 7 Personer. Efterat de kedelige Presentationer etc. vare forbi, toge vi Damer og gik tilbords. Jeg havde Plads ved Siden af Capt. Schütt, og vi forstode sandelig at bruge Rødvinsflasken. Retterne presenterede sig for os som følger: 1) Skildpaddesuppe (forloren), 2) kogte Karper, 3) Lax, Hamborgerkjød, Chaussenerødde, russiske Ærter og Sardiner, 4) Rødvinsbudding med Creme, 5) Dyresteg med diverse Syltetøjer og Æblekompot til, og endelig 6) Kransekage og Phisters Kager (fire Specier). Viinen: Rødviin, Portviin, Madeira og Champagne flød i Strømme. — Vi aad! Vi drak! og vare rædsom glade! Fader holdt diverse smaa pæne Taler, og Capt. Faber udbragte et Leve for Fader, som besvaredes med et 3 Gange gjentaget kraftigt Hurra, som ligeledes var Tilfældet, da han udbragte Moders Skaal, og da han meget humoristisk og morsomt udbragte Lauritz's, Danmarks lille Billedhuggers, Skaal, fik han et Hurra. Der herskede megen Munterhed ved Bordet, og alle vare de glade og fornøiede, men allermest den lille tykke Tofte. Efter Bordet gik vi alle ind i Dagligstuen, hvor Cigarerne bleve tændte, og Caffen serveret. Som ved alle slige Lejligheder altid er Tilfældet, maatte jeg paa Opfordring producere mig som Liniedanser paa Claveret. Jeg spillede Faders Yndlingsvals, Kalkun Vals og flere andre, samt spillede nogle Fædrelandssange, hvortil alle Mand stemmede i. Tilsidst kom dog Humlen, og det var Yankee doodle; da jeg begyndte paa den, begyndte John Orr og Faber at danse, og saa blev Dansen almindelig, og Tofte hoppede om imellem de Andre. Vi fik en fin Liquor ovenpaa Caffen. Men saa vare de fire Spilleborde istand, og saa gik det løs med Kortenspillet. Kl. 10 fik vi skaaret Smørrebrød og Arrakpunsch. Jeg saae imidlertid paa de Spillende og tog af og til deres Kort, som havde et lille Ærinde at besørge. Kl. 11½ stoppede alle Mand. Da vi kom ud i Gangen, og de begyndte at tage Tøjet paa, blev der pludselig almindelig Griin. Faber fandt nemlig i sin Baglomme en Proptrækker og adskillige Korkpropper etc., og Capt. Rützebech fandt i sin Frakke et stort

Rødviinsglas, John Orr i sin et stort Stykke Birkebrænde.
 Det var naturligvis Capt. Toftes Spilopstregcr. I Seng Kl.
 11 3/4.

Ja! saadan spiste man og morede man sig i et Herreselskab
 i 1862.

Krigen og Administrationens Afslutning.

Aarene fra 1859 til 1863 gik som sagt roligt og godt med behersket Fremgang for Virksomheden. I de 4 Aar 1860 til 1863 forbedredes Kapitalkontoen med ca. 167.000 Rd. Den faste Gæld var ved Udgangen af 1863 nedbragt fra 236.900 Rd. til 147.954 Rd. Og heri var saa endda Nynanskaffelsen af „Fylla“ medtaget.

Saa i 1864 udbryder Krigen mellem Danmark og Tyskland.

De militære og politiske Problemer optog naturligvis Prior stærkt, og da han nu havde 3 af sine Sønner i Udlandet, saa skrev han under Krigen en uhyre Mængde Breve til dem herom. Man forbavses uvilkaarligt over, at han kunde faa Tid til at skrive alle disse mange og ofte lange — hyppigt op til 16 Kvartsider store — Breve trods sin Travlhed i Forretningen, men han siger, at han skriver dem lige saa hurtigt, som han tænker, hvorfor han beder Sønnerne ikke være for nøjeregnende med Fejl o. l. deri.

Han nærede den almindelige Harme mod General de Meza og Hofkamarillaen, stodele som ivrig Skandinav paa Hjælp fra Sverige og troede længe paa, at England vilde komme Danmark til Hjælp og — om ikke for andet, saa i sin egen Interesse — sætte en Stopper for „Røverstaterne“s Erobringslyster. Da han skuffes over Englands Passivitet, raser han ligesaa stærkt mod „Kræmmerne“ Vest paa som mod „Røverne“ Syd fra.

I mangt og meget forudsiger han i sine Betragtninger Udviklingen op til vore Dage. Han forudser, at Undervandsbaade vil kunne komme til at true Englands Sømagt og Handel. Han polemiserer om den kommende Opgørelse mellem de ekspansionslystne „Røvere“ og de overforsigtige og snævertsynede

„Kræmmere“, der en skønne Dag vil faa de, paa det Tidspunkt sejrige, nordamerikanske Stater til farlige Konkurrenter paa Verdensmarkederne. Han forudsiger en Alliance mellem Rusland og Tyskland med Nedkæmpelsen af England som Maal, noget vi saa gaa i Opfyldelse, da det bolschevikiske og det nationalsocialistiske Rige i 1939 allierede sig som Indledning til den anden Verdenskrig.

Medens alt Forretningsliv ellers stagnerede under Krigen, og Dampskibene derfor ogsaa let kunde have bragt Tab, skete det modsatte. Regeringen skulde nu, ligesom under den forrige Krig, bruge mange Skibe til Transport af Soldater, Saarede og Materiel, hvorfor den lejede, hvad den kunde faa fat i saavel af udenlandske som danske Dampskibe. Prior giver i Februar 1864 følgende Oplysninger om de af Regeringen til Intendanturen paa det Tidspunkt lejede Dampskibe:

Skibets Navn	Maanedlig Leje	Troppeforsendelser for			
		længere Rejser		kortere Rejser	
Ouse	9.000 Rd.	1.200	Mand	2.000	Mand
United Service...	7.000 „	1.000	„	1.500	„
Newski	6.000 „	800	„	1.200	„
Phoenix	7.000 „	1.000	„	1.500	„
<i>Dania</i>	6.000 „	600	„	1.000	„
<i>Waldemar</i>	4.500 „	400	„	700	„
<i>Zampa</i>	4.500 „	300	„	500	„
<i>Zephyr</i>	3.500 „	200	„	300	„
<i>Fylla</i>	3.500 „	200	„	300	„
L. N. Hvidt	4.000 „	500	„	800	„
Arcturus	4.000 „	400	„	700	„
Diana	3.000 „	300	„	500	„
Scandinavien	3.500 „	200	„	300	„
Ophelia	3.500 „	200	„	300	„
Fulton	1.500 „	100	„	200	„
Aurora	3.500 „	300	„	500	„

Som det ses af denne Fortegnelse, tilhørte de 5 af de 16 Skibe H. P. Prior, 4 var udenlandske, 3 tilhørte Koch & Hen-

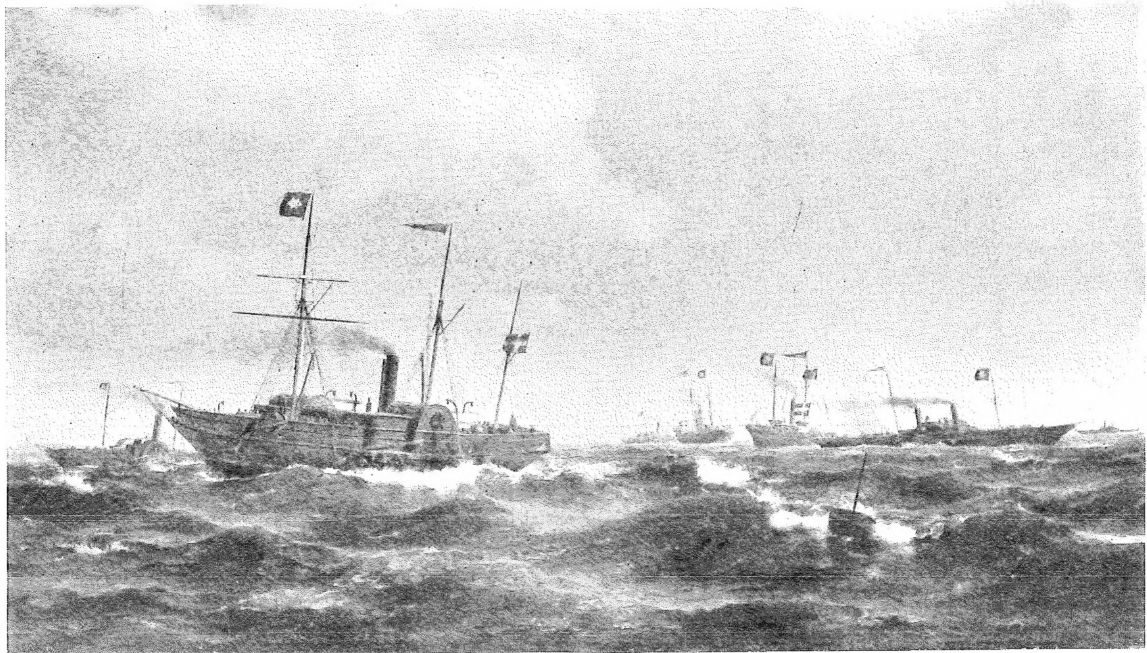
derson, 2 Det Alm. Danske Dampskibsselskab, 1 det helsingørske Selskab og den lille Bugserbaad „Fulton“ var hjemmehørende i Kastrup. Man ser, hvorledes Priors Rederi var det dominerende.

Da Regeringen foruden at betale Lejen ogsaa afholdt Udgifterne til Kul, Smøremidler og deslige, var det jo en ganske god Forretning for Rederne, selv om Beslaglæggelsen voldte dem en Del Bryderier ved Opretholdelse af Trafikken paa de Havne, der ikke var besat af Tyskerne. Affolkningen af de resterende Skibe ved Indkaldelserne til Flaaden gav ogsaa mange Vanskeligheder. Men trods Besværet gav Aaret 1864 et glimrende Resultat.

Medens Kapitalforøgelsen i de foregaaende 4 Aar havde ligget mellem 31.000 og 51.000 Rd., androg den for 1864 ikke mindre end 133.564 Rd. Derved kunde Prior's faste Gæld nedbringes fra de 236.900 Rd., han skyldte ved Administrationens Begyndelse i 1859, til 74.400 Rd., og saa var der endda betalt 35.000 Rd. af paa den ny „Fylla“ og 10.000 Rd. paa Lystyachten „Falken“, som var købt af Frederik VII's Dødsbo og omapteret til Fragtskib.

Følgen af dette var, at Administrationen ophævedes i December 1864, hvilket af Prior følte som en stor Lettelse, selv om han i den sidste Periode havde været meget lidt hæmmet i sine Dispositioner af den.

Samme Aar havde H. P. Prior og hans Hustru en anden stor Glæde, idet de i September kunde fejre deres Sølvbryllup. Dagen indleddedes paa den festligste Maade med en Hilsen fra hans kære Dampskibe, idet „Zampa“, ført af hans gode Ven Kaptajn Tofte, og rigt smykket med Flag, tidligt om Morgenen sejlede tæt ind under „Svanemøllen“ og hilste Sølvbrudeparret med Salutskud. Og blandt de mange store og smukke Gaver, de modtog, kan især nævnes et stort Maleri, som Kaptajnerne forærede dem. Det var malet af C. F. Sørensen og viser hele den priorske Dampskibsflaade ud for „Svanemøllen“. Det har nu sin Plads i Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, hvortil H. P. Prior's Sønesøn, Overretssagfører Otto Prior, har skænket det.



H. P. Priors Flaade 1864. Maleri af C. F. Sørensen. Sølvbryllupsgave fra Priors Kaptajner. Skibene er fra Venstre til Højre: „Flora“, „Dania“, „Zephyr“, „Waldemar“, „Fylla“, „Zampa“ og „Aalborg“.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Omtrent samtidig med Administrationens Ophævelse udløste Prior Stedsønnen, Thorvald Malling, af dennes Andel i „Dania“ og blev saaledes Eneejer af dette Skib og dermed af hele sin Dampskibsflaade.

Nu, da Forretningen igen var hans egen helt og holdent, begyndte Prior at arbejde med Planer om at bevare Rederiet som et samlet Hele efter sin Død, da det, som han udtalte i sit foran citerede Brev, var som en Helhed, ved Vekselvirkningen mellem de forskellige Ruter, at Rederiet blev til en saa stærk og betydningsfuld Faktor i den indenrigske Trafik, som den var blevet. Han tænkte med Ængstelse paa, at Forretningen skulde komme til at lide for meget i Styrke, hvis den ved et Skifte blev delt mellem de 5 Børn og de to Stedsønner. Mærkeligt nok synes han i sine Breve herom ikke at have Tanke for at sikre dette ved Dannelsen af et Aktieselskab. Han planlægger derimod i et Testamente, han paa dette Tidspunkt opretter, et Interessentskab, hvor hver af hans 5 Børn skal eje $\frac{1}{7}$ Del, de to Stedsønner dele $\frac{1}{7}$ Del, medens et Legat, der samtidig skal oprettes, skal eje $\frac{1}{7}$ Del. Af det aarlige Overskud skal Halvdelen henlægges til et Reservefond, indtil der er samlet 50.000 Rd., for derved at oparbejde den tilstrækkelige Driftskapital. Men naar dette Maksimumsbeløb er naaet, skal denne Halvdel og Legatmidlerne anvendes til forskellige vigtige Formaal, saasom Formindskelse af Assurancepræmierne ved Oprettelse af et Assurancefond, Anskaffelse af flere Dampskibe, Erhvervelse af en Byggegrund beliggende ved Søen, helst saaledes at en Havn med Ophalingsbeddinger, Kulplads og en Kedelsmedie kan bygges der, og endelig til Opførelse af Boliger til en moderat Leje, beliggende udenfor Byen paa et sundt, lyst og luftigt Sted, og helst med Smaahaver til. Disse Boliger „skal være til de mange, som tjene i og ved denne omfangsrige Forretning“.

Man ser, hvorledes de Erfaringer, han under sit Virke under Koleratiden i den overordentlige Sundhedskommission havde gjort med Hensyn til daarlige Boligers Indvirken paa Sundhedstilstanden, nu indvirker paa hans Dispositioner. Ligeledes bemærkes, hvorledes Tanken om det Havneanlæg, han senere

skulde prøve paa at realisere, allerede nu ligger planlagt for hans Blik.

Disse testamentariske Dispositioner omstødes dog, da han fra den 1. Januar 1867 overdrager sine Skibe til D. F. D. S., da de jo efter Overdragelsen tabte deres praktiske Betydning.

Omkring Romerrejsen.

Som foran omtalt køber H. P. Prior af Kong Frederik VII's Dødsbo Lystyachten „Falken“, der under Krigen havde været stillet til Regeringens Disposition.

Dette Skib omapterede han til Koffardifart paa Limfjorden, men det viste sig snart uanvendeligt til dette Brug, hvorfor han besluttede at skille sig af med det og planlagde at sælge det i Udlandet. Han tænkte sig at faa det solgt til den unge Kong Georg af Grækenland, men hvis dette skulde mislykkes, vilde han sende det til Constantinopel og andre Byer i Levanten, hvor han regnede sikkert med at faa det solgt til en god Pris. Dertil kom, at hans Læge havde anbefalet ham et Ophold i Syden, hvorfor han tænkte sig at benytte Skibet til Ture langs Italiens Kyst, eventuelt at sejle med det til en af de ioniske Øer og tilbringe en Tid der.

Han lod i den Anledning atter Skibet udstyre med al dets gamle kongelige Elegance som Kongeyacht, og for at forene det nyttige med det behagelige lod han to af sine Sønner og tre af Familiens unge Venner, Overlærer Chr. Nielsen, cand. pharm. Anæus Nielsen og den engelske Læge William Renton, gøre Turen med fra København til Rom, hvor Sønnen, Billedhugger Lauritz Prior levede. H. P. Prior med Hustru og Datter skulde saa tage over Land og mødes med Selskabet i Rom, medens Sønnen Johannes ledede Forretningen hjemmefra.

En ung Marineløjtnant, den senere Admiral Victor Hansen, som gjorde Tjeneste i Prior's Handelsflaade, skulde føre Yachten og fik carte blanche til at sørge for, at de 5 Passagerer fik det mest mulige Udbytte af Rejsen til Rom, der skulde forme sig som et Krydstogt i det vestlige Middelhav, inden Prior med Hustru og Datter hentedes i Genua. Dette Kryds-

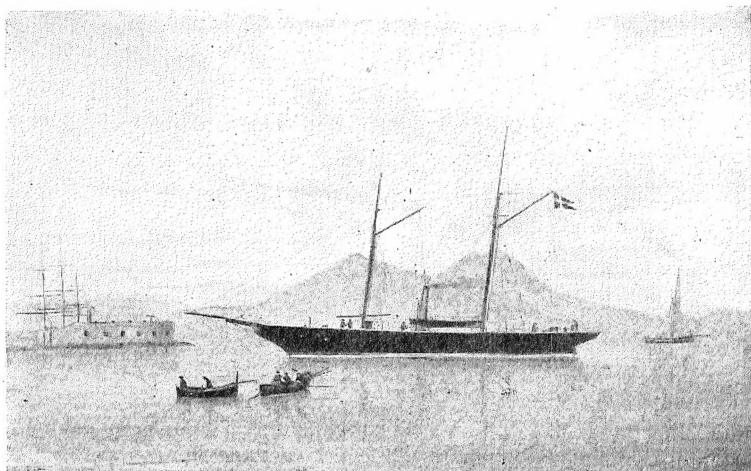
togt blev en uforglemmelig Oplevelse for Deltagerne, for hvem den rundhaandede Reder betalte alle Udgifter paa Turen. En Beskrivelse af Togtet, der gik til Southhampton, Corunna, Lisabon, Setubal, Cadix, Sevilla, Tanger, Malaga, Granada, Cartagena, Alger, Ajaccio, Genua og Civita vecchia vilde fylde for meget her, men interesserede kan henvises til Victor Hansens Livserindringer i Rist & Clausens: Memoirer og Breve.

Her skal blot erindres om, at Prior i Anledning af Togtet ansøgte Marineministeriet om Tilladelse til at lade „Falken“ føre Splitflag med et særligt Mærke, der angav Skibet som „Yacht“. Tilladelsen blev givet ved Kgl. Resolution af 15. August 1865, og ved „Falken“s Afrejse fra København d. 13. August 1865 hejstes for første Gang det nu saa velkendte danske Yachtflag med Splitten. Overalt, hvor „Falken“ kom hen, vakte dette Flag stor Opmærksomhed for Skibet, idet man tog det for et dansk Marinefartøj og derfor „komplimenterede“ det som saadant ved Salutskud.

Kolera rundt om i Sydeuropa med dertil hørende Karantæneophold bevirkede, at Prior ændrede sine Rejseplaner. Den Omstændighed, at saavel Post- som Telegraafforbindelsen mellem Italien og Levanten var frygtelig daarlig, saa der ofte gik 8 à 10 Dage før et Telegram naaede frem, paavirkede ham ogsaa, saa han opgav at tage længere bort og blev i Rom Vinteren over.

Efter at have sat Familien af i Civita vecchia sejlede Løjtnant Hansen videre med „Falken“ til Athen for at søge at faa den solgt til Kongen, der imidlertid ikke var Liebhaber under Paaskud af, at han fandt Prisen for høj, og at han ikke ombord i den kunde faa Plads til de Heste, han var nødt til at medføre paa sine Rejser af Hensyn til de daarlige Trafikforhold i Landets Indre. Den sande Grund var dog vist den, som Hansen telegraferede, nemlig at det paa Grund af „politisk Vrøvl og Mangel paa Penge“ var umuligt at faa Skibet solgt. Prior dirigerede derfor Skibet tilbage til Italien, hvor det lykkedes at faa det solgt i Begyndelsen af 1866 til et Dampskibsselskab i Napoli for 3.600 £ eller ca. 32.400 Rd.

Imedens „Falken“ foretog sin forgæves Rejse til Athen,



Skrue-Lystyachten „Falken“ paa Neapels Rhed 1865. Maleri af ukendt italiensk Maler. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

levede Familien Prior med sine 3 unge Gæster i Rom i Vinteren 1865—66. Da „Falken“ i Januar kom tilbage til Napoli tog Familien en Tur dertil, men ud over denne lille Afstikker blev man i Rom, hvor der var lejet en Lejlighed paa Piazza Barberini 72.

Under dette Romerophold var Prior's Sindstilstand meget omskiftelig. Han havde haabet paa, at Opholdet skulde være gavnligt for hans Gigt, men heri blev han skuffet. Lejligheden var ikke saa lun, som hans københavnske var, og hele dens Indretning, der ikke var saadan som han var vant til, ærgrede ham ligesom det, at Sønnen havde lejet den til ham for hele Vinteren. Medens han, uden at blinke, havde afholdt alle Udgifterne ved de 5 unge Menneskers Krydstogt i Middelhavet og bagefter Underholdning af Familien med dens Gæster og Selskabeligheden i Rom, saa viger han tilbage for at forlade den Lejlighed, som han udtaler saa megen Misfornøjelse med, og flytte hen i en, han selv kunde vælge, og som han mente var bedre. Det vilde jo kun have kostet ham forgæves Leje i ca. 3 Maaneder. I Stedet for blev han boende og gav sin Misfornøjelse og Harme over Forholdene kraftige Udtryk. Men

Grunden til megen af hans temmelig koleriske Vrede over de romerske Forhold kan vist henføres til, at han gik der i Rom og blev mer og mer nervøs over Vanskelighederne ved at faa „Falken“ solgt og over den elendige Telegrafforbindelse. Da først Salget var gaaet i Orden, faldt der mere Ro over ham, og han nød alt det meget smukke og interessante, han saa, i fulde Drag. Med Assistance af sin Gæst, Overlærer Chr. Nielsen, der kendte Rom og dens Historie ud og ind, studerede han alle de kunstneriske og historiske Seværdigheder.

Men ikke blot det gamle Rom fordyber han sig i. Ogsaa det unge Rom, den levende By, har hans Interesse. Han besøger Værfterne for Skibs- og Baadebygning, og han spekulerer paa Forbedringer af Skibsfarten paa Tiberen. Han udvikler i sine Breve hjem til Kontoret og den hjemmeblevne Søn, hvorledes der burde sættes smaa Dampskibe i Gang paa Floden for at føre Roms Befolkning for en billig Penge ud fra den usunde By til de mange smukke Udflugtssteder i Omegnen. Han kritiserer skarpt Præsteskabet og dets Regimente i Byen, fordi der intet gøres for at forbedre Forholdene for Befolkningen, men at man kun søger at udsuge den og holde den for Nar med al Slags religiøs Hokuspokus.

Ogsaa de unge Kunstneres usunde og upraktiske Maade at indrette sig paa under deres Ophold i Rom kritiserer han stærkt i sine Breve. Denne Levemaade har, siger han, kostet mange af dem Sundheden eller Livet.

Han omtaler alt det, hvori Italien endnu stod tilbage den Gang med Hensyn til teknisk Udvikling, og især alt, der vedrørte Skibsfarten og Skibsbygning. Det kribler ligefrem i ham efter at komme til at virke dernede i sin Branche. Ja, saa stærk har denne Trang været, at da han i 1867 har overdraget sine Skibe til D. F. D. S. og ikke føler sig sikker paa at kunne finde sig i Stillingen som Direktør, er han inde paa den Tanke, at Familien skal bryde op fra Danmark og bosætte sig i Italien. Især tænker han her paa Napoli, hvor han har set, at der er store Muligheder for at skabe et Skibsværft med Ophalingsbeddinger, Reparationsværksteder m. m.

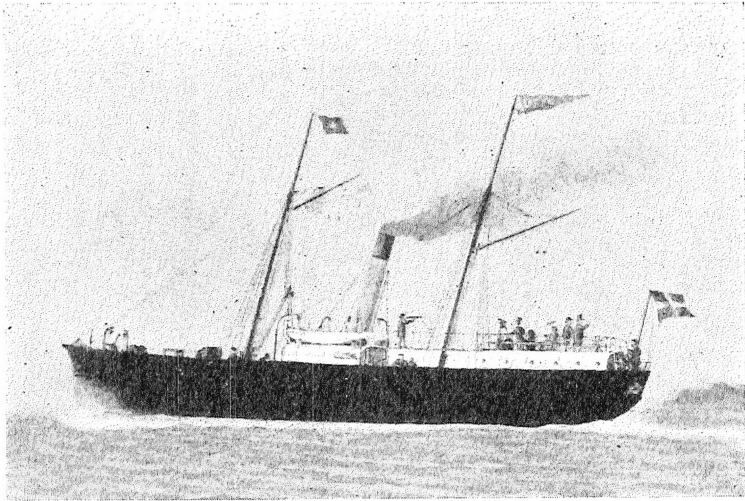
Priors Gæstfrihed fornægtede sig heller ikke i Rom, hvor

han ved sit Middagsbord samlede en stor Kreds af Koloniens Kunstnere, af hvilke kan nævnes Malerne la Cour, L. A. Schou og Siegumfeldt, Billedhuggerne Evens, Hartmann, Holbech og Kjellberg, Musikerne Edv. Grieg, Bohlmann og Ravnkilde, Forfatterne Henrik Ibsen, Molbech og Munck. Og at Familiens Gæstfrihed ogsaa omfattede en omhyggelig Pleje i Hjemmet af de Venner, der blev syge eller trængte til særlig god Pleje, derom vidner L. A. Schous Breve til Hjemmet sammenholdt med Priors Breve herom. Schou var, da Familien kom til Rom, meget langt nede i legemlig Henseende paa Grund af Penge-mangel og daarlig Ernæring. Da han kort efter blev virkelig syg, tog Priors ham hjem til sig og plejede ham omhyggeligt dér. Den gode Ernæring ved deres Maaltider rettede ham op igen, og Prior sikrede ham derefter en nogenlunde sorgfri Tilværelse i Tiden efter deres Hjemrejse, idet han bestilte et stort Maleri (Romerske Bønder) hos ham og lod Lauritz Prior udbetale ham Købesummen a conto forud, efterhaanden som Schou havde Brug for Pengene. Ogsaa Edv. Grieg nævnes i Brevene som omtrent at være reddet fra Døden, dels ved deres engelske Gæst, Dr. Rentons Hjælp, dels ved Familiens solide Middagsbord, hvor han var en kærkommen og hyppig Gæst.

Foruden af L. A. Schou bestilte Prior under Opholdet i Rom Arbejder af la Cour og af den gamle Holbech. Og desuden lod han Sønnen Lauritz sætte sin store Gruppe „Amor og Psyche“ i Arbejde i Marmor. Den har nu sin Plads i Statens Museum for Kunst.

Inden vi forlader Aaret 1865, maa vi se, hvad der ellers skete dette Aar i København, hvor Prior, frigjort fra Administrationen og med mange Penge i Kassen at disponere over, sandelig ikke laa paa den lade Side, men tværtimod gik videre med Udvidelser indenfor sit Rederi.

Til Farten paa Limfjorden, der som Opland for „Dania“ laa ham stærkt paa Sinde, købte han, som Erstatning for „Falken“, hos Carlsson i Motala for 60.000 Rbd. svensk det



Skruedamperen „Uffo“. Bygget 1865 hos Baumgarten & Burmeister efter Bestilling af H. P. Prior. Købesum 67.000 Rdl. Billedet viser Priors Rederiflag: rødt med en hvid Stjerne samt den gule Skorsten, han benyttede de sidste Aar. Fotografi efter et samtidigt Maleri.

lille svenske Skrueskib „Ørnen“ paa 56 NRT, 30 HK og 8 Knobs Fart.

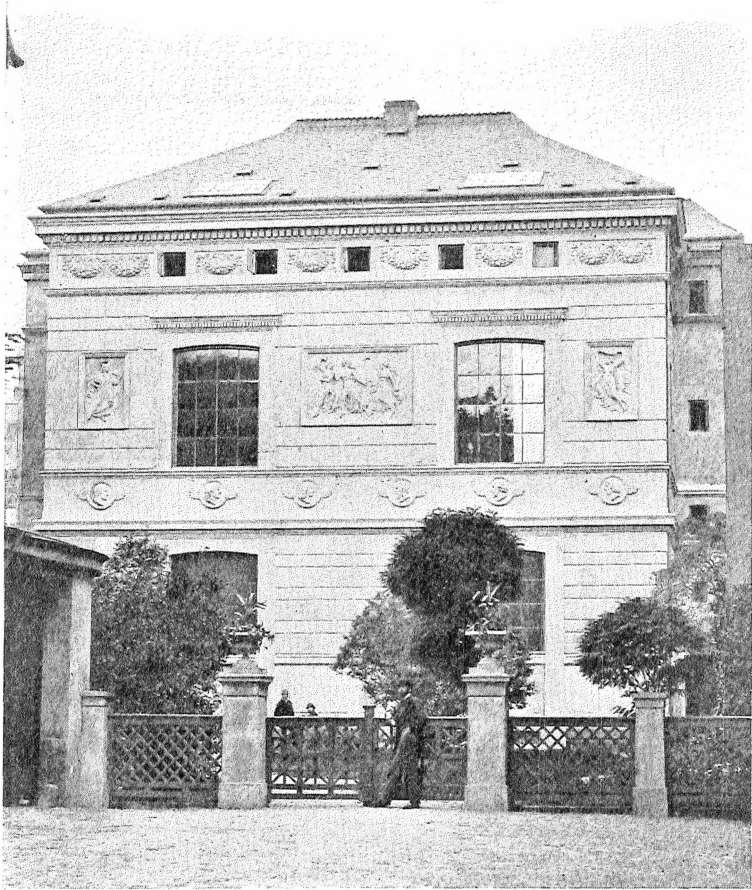
Desuden bestilte han ved Aarets Begyndelse hos Baumgarten & Burmeister Skruedamperen „Uffo“.

„Uffo“ blev afleveret i Begyndelsen af Oktober og foretog sin første Tur d. 24. Oktober 1865, faa Dage efter at Prior var afrejst til Italien. Den blev sat ind paa Ruten København—Aalborg—Frederikshavn.

Og endelig bestilte Prior samme Sted en tilsvarende, men lidt mindre Skruedamper, „Saxo“, til Levering i Foraaret 1866.

Atelierbygningen.

Ved Siden af disse tre Køb af Skibe, gav han sig ogsaa i Lag med et stort Byggeforetagende, der ikke tog Sigte paa at skulle give Fortjeneste, men paa at afhjælpe et kulturelt Savn. Længe havde der været klaget over Mangel paa Kunstneratelier-



Atelierbygningen i Haven til Bredgade 33. Opført 1865—66. Arkitekt: Vilh. Petersen. Reliefs m. m. af Laur. Prior. Fotografi 1866.

rer i København, og skønt H. P. Prior i 1862 havde indrettet et ret godt Atelier inde i Gaarden i Bredgade 33 til sin Søn Billedhuggeren, hvilket under dennes Ophold i Rom havde været udlaant gratis til forskellige unge Kunstnere, følte Prior sig ikke tilfreds dermed, men besluttede at bygge en hel Atelierbygning, i hvis Stueetage Sønnen skulde have sine Atelierer, medens der ovenpaa skulde indrettes Maleratelierer. Og dette Projekt gik han i Gang med i 1865.

Som Arkitekt benyttede han den unge dygtige Vilhelm Petersen, der lige var vendt hjem fra Italien, hvor han havde vundet en smuk Præmie for en Domkirkefaçade i Firenze. En Overgang var det Tanken at lægge Atelieret ude paa Østerbro, og det maa sikkert beklages, at denne Tanke ikke blev realiseret. Nu blev Bygningen lagt inde i Haven eller Gaarden til Bredgade 33.

I Stueetagen blev der indrettet to store Studier med Lerkælder under. Paa første Sal var der to store Maleratelierer, som var beregnet paa at lejes til Maleren Carl Bloch, der opholdt sig i Italien og ikke rigtig kunde løsrive sig derfra, bl. a. fordi han intet ordentligt Atelier kunde faa i København til at udføre sine Kæmpelærreder. Og endelig blev der paa anden Sal indrettet to mindre Atelierer til andre Malere. Heraf fik den unge og fattige, men meget lovende Maler, L. A. Schou, overladt det ene imod at male et Billede en Gang imellem til Prior i Stedet for Betaling, naar det kneb for ham med Pengene.

Dette storslaaede Bygningsværk, hvis Façade Sønnen, Lauritz Prior, smykkede med en Række store Relieffer, blev færdigbygget i 1865—66, og her har i Aarenes Løb en Række af Danmarks største bildende Kunstnere fundet gode Arbejdsforhold. Det staar endnu i Dag i Gaarden i Bredgade som et Minde om Priors Vilje og Evne til at støtte Kunstens Udøvere. Desværre anvendes det nu ikke mere helt efter sin Bestemmelse, men er delvis degraderet til Lagerlokaler, og Omgivelserne er ikke mere saa smukke og tiltalende som i 1866, hvor Bygherren skriver herom: „Alt er nydeligt og frydeligt, og dette maa man jo ogsaa imellem have lidt af til Forfriskning af Aanden og overfor den megen materielle Speculation“.

Saafermt den projekterede Forlængelse af St. Anna Plads ud til Borgergade bliver virkeliggjort, vil den blive ført gennem den priorske Ejendom, Bredgade 33, og derved vil Atelierbygningen blive et Offer for „Saneringen“ af Borger- og Adelgade-Kvarteret, og et smukt Minde om H. P. Prior, som dog alt for faa kender, forsvinde.

Det Forenede Dampskibsselskab stiftes.

Hen imod Slutningen af Aaret 1865 stod H. P. Prior's Dampskibsflaade som en mægtig Faktor i dansk indenrigsk Dampskibsfart.

I 1850, da han købte sin første Damper „Zephyr“, var der i den danske Dampskibsflaade ialt 29 Skibe inklusive Regeringens civile Skibe. I 1858, da han mistede „Cimbria“, fandtes der 56 Skibe, hvoraf de 10, eller ca. 18 %, tilhørte Prior. I 1864, hvor de Skibe, der var hjemmehørende i Hertugdømmerne, var fragaaet, var det samlede Antal gaaet ned til 52, hvoraf de 7, eller ca. 14 %, var hans. Derefter begyndte Antallet, takket være de gode Indtægter, Krigen havde givet Dampskibsfarten, at vokse stærkt. I 1865 steg Antallet med 11 til 63. Heraf ejede Prior følgende:

„Aalborg“, „Dania“, „Falken“, „Flora“, „Fylla“, „Uffo“, „Waldemar“, „Zampa“, „Zephyr“ og „Ørnen“, ialt 10 eller ca. 16 % af det samlede Antal, men Konkurrencen begyndte at blive følelig. Rundt om i Provinserne stiftedes smaa Selskaber, der drev en Damper mellem Byen og København. Ofte manglede de dog Erfaringen paa Dampskibsfartens Omraader, saa Prior følte sig ret sikker i Sadlen og ofte omtalte dem ret ringeagtende. Han stod jo med en stor og vel vedligeholdt Flaade, parat til at møde, hvad der kunde komme, og var heller ikke bange for at give en opdukkende Konkurrent en hjælpende Haand. Saaledes fortælles i et Brev, at da „Aarhus“ d. 30. December 1865 skal afgaa paa sin første Tur fra København til Aarhus, maa Rahr henvende sig til Prior for hos ham at laane Sække, Billetter, Indskrivningsbøger, Blanketter m. m., da man havde glemt at anskaffe disse Ting og først opdagede det kort før Skibet skulde sejle. Og Prior laante dem alt dette til Trods for, at Skibet var sat ind i Konkurrence bl. a. med „Waldemar“.

Prior's Bekendte og Venner følte sig maaske paa hans Vegne lidt ængstelige for, at Anskaffelsen af „Uffo“ og „Saxo“ var for meget af det gode, og at det vilde blive vanskeligt for ham at skaffe lønnende Ruter til dem. Men Prior var rolig og

fortrøstningsfuld, og da han kom hjem fra Italien i Foraaret 1866, satte han „Uffo“ ind paa en Norges-Rute. Den sejlede med god Fragt af Stykgods fra København via Frederikshavn til Kristiania og et Stykke op langs Vestkysten. Og da det kneb med at faa Stykgods med tilbage til Danmark, opkøbte han Tømmer deroppe og lod Skibet tage det med paa Hjemturen. Han solgte det i København ved Auktioner, hvilket gav ham god Dækning for Returfragten.

Farten paa England, der mest var baseret paa Eksport af levende Kvæg og Fisk, havde i nogen Tid været Genstand for Kritik og Misfornøjelse blandt Kvægeksporthøerne. Saavel C. K. Hansen, der drev det engelske Skib „Azir“, som C. P. A. Koch, der ledede Selskaberne „Koch & Henderson“ og „Det almindelige danske Dampskibsselskab“, blev kritiseret stærkt, og Prior fik flere Gange Henvendelser fra Godsejerne (f. Eks. Scavenius og Tesdorph) og fra andre Storeksporthøere (f. Eks. Breinholt) med Opfordring til at købe et Eksportskib og tage Konkurrencen op paa England. Han undslog sig dog foreløbig — tilsyneladende ud fra kollegiale Hensyn — men erklærede sig villig til at være korresponderende Reder for et saadant Skib, hvis Eksportørerne selv vil købe Skibet og løbe Risikoen.

Der var imidlertid noget i Gære. I 1865 sætter C. P. A. Koch ind med et stort anlagt Projekt med Tietgen og Privatbanken bag sig. Vi citerer, hvad Johannes Prior i et Brev til Faderen i Rom skriver herom:

Kochs store Projekt med Dannelsen af et engelsk-dansk Selskab er nu kommet frem i Lyset, idet Times for 8. ds. (December) indeholder følgende:

“A prospectus has been issued of the Anglo-Danish
 “and Baltic Navigation Compagny with a capital of
 “200.000 £ in shares of 10 £ to purchase certain
 “steamers belonging to the Danish Steam Company and
 “others belonging to Messrs Koch & Henderson of
 “Copenhagen for an aggregate sum of 53.000 £ and
 “to carry on the trade in which they are present engaged
 “between England and Denmark and also with various
 “places in the Baltic as well as Iceland”

Dette er jo et stort og smukt Projekt og kan det være meget behageligt for Koch, hvis han kan faa sine gamle Skibe solgt og selv blive Forretningsfører her for det nye Selskab.

Desværre forefindes H. P. Prior's Svar paa dette Brev ikke, men det har tilsyneladende ikke gjort stort Indtryk paa ham, for han kommer ikke ind paa Sagen i et eneste af sine Breve fra Rom, hvori han ellers kommer ind paa alle de Problemer, der rejser sig for Kontoret hjemme.

Projektet fik imidlertid en krank Skæbne. Jul. Schovelin skriver herom i D. F. D. S.s Jubilæumsskrift i 1891, at Selskabet havde købt 4 Skibe hos Lesley i England, men inden de var færdige, kom der en Pengekrise, hvorfor Englænderne trak sig tilbage, og Koch's Projekt „løb paa Grund“. Herved kom Koch & Henderson sikkert i en meget vanskelig Situation og har vel ogsaa trukket deres Bagmænd, Tietgen og Privatbanken, med ind i Forviklingerne. I hvert Fald satte Tietgen alle Sejl til for at redde Æren, Pengene og Koch.

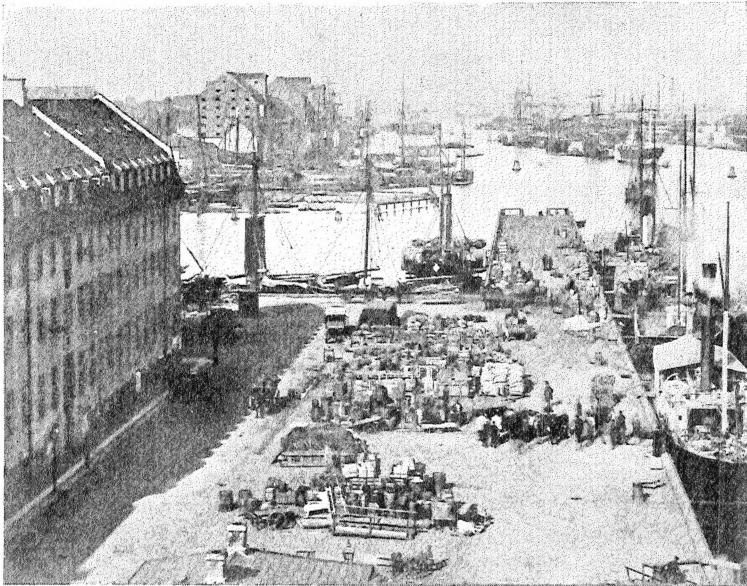
Han fortæller selv i sine Erindringer, at han flere Gange havde søgt at faa Prior til at sælge sine Skibe, men at Prior havde afslaaet det. I Efteraaret 1866 kom imidlertid Prior's Sagfører, Prokurator J. L. Simonsen, til Tietgen og røbede for ham, at Prior var ved at oprette et Testamente. Det har været det tidligere nævnte Testamente om Oprettelse af et Dampskibs-Interessentskab, som Simonsen skulde hjælpe Prior med at sætte Skik paa eller ændre noget i. Tietgen opfordrede da Simonsen til i denne Forbindelse at indlede ny Forhandlinger med Prior om Salg af Skibene og de dertil knyttede Ruter.

Under de Forhandlinger, der derpaa kommer i Gang, spiller Simonsen en besynderlig dobbelt Rolle, idet han, der jo dog er Prior's Tillidsmand, i høj Grad — saavidt det kan ses — arbejder for Tietgens og imod Prior's Interesser. Efterhaanden faar Prior Øjet op for, hvor slet en Tillidsmand han har i Simonsen, der endog prøver paa at intimidere ham til at underskrive paa ganske uantagelige Betingelser. Han afskediger derefter Simonsen som Sagfører for sig og overdrager Højesteretsadvokat Brock at føre Forhandlingerne til Ende.

Den foran paapegede voksende Konkurrence bevirkede, at Prior blev noget betænkelig ved Situationen, da Tietgen lod ham forstaa, at det paatænkte Selskab vilde komme til at beherske ikke alene de 4 af Koch i England indkøbte Skibe, Det almindelige danske Dampskibsselskabs og Koch & Hendersons Flaader, men tillige alle de smaa danske Selskabers Skibe, saavel Brødrene Petersens, Adolphs og Bornholmer Selskabets som de Selskabers, der ejede „Aarhus“, „Niord“, „Falster“ og „St. Knud“. Prior blev ængstelig for at komme til at staa isoleret overfor et Selskab, hvis Kapital under Forhandlingerne blev ansat til $2\frac{1}{2}$ Million Rigsdaler, og som beherskede hele Landets Dampskibsflaade undtagen hans egne Skibe, og han indsaa, hvor meget hans 9—10 Skibe vilde veje til, hvis han tilsluttede sig de andre. At det ogsaa vilde være godt for hans Børn, at Forretningen paa denne Maade blev konsolideret og ved hans Død var let at skifte, vejede til ved hans Overvejelser.

Han gik derfor ind i Forhandlingerne om Stiftelsen af Det Forenede Dampskibs Selskab, hvori der lovedes ham Stillingen som Direktør for den indenlandske Afdeling, ligesom der lovedes Sønnen Johannes Stilling som Leder af en Ophalingsbedding, Kedel- og Reparationsværksteder, som man vilde indrette i Helsingør. Men selv om han saa Faren ved at staa alene, var han dog ikke saa opskræmt af Udsigterne, at han lod sig byde alt, men stod fast ved de Krav, han stillede. Da Tietgen paa et vist Tidspunkt søgte at prutte ham ned i de Priser, han havde sat paa Skibene og deres Ruter, skriver han til Stedsønnen i Hamburg, at han ikke skal beklage, hvis Forhandlingerne skulde bryde, fordi man ikke vil akceptere hans rimelige Krav.

Det vil føre for vidt her at gøre Rede for det Tovtrækkeri, der fandt Sted ved denne Handel. Interesserede henvises til den Dokumentsamling „H. P. Prior og Det Forenede Dampskibs Selskab samt Dania's Forlis i Breve og Dokumenter“, der i Afskrift er leveret til Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg. Men saa meget kan der siges her: Det var sandelig ikke urimelige Krav, Prior stillede, og det var en ussel Gage, der



Kvæsthusbroen 1865. Ved Broen th. „Waldemar“ og „Dania“.
Tv. „Kvæsthuset“ med H. P. Priors Godsekspedition.

blev fastsat i Kontrakten, naar man tager i Betragtning, hvilke Indtægter han havde haft af sine Skibe, mens de var hans Ejendom.

Han ansætter sine Skibe med de tilhørende Ruter, Inventar, Installationer og Bygninger til følgende Beløb :

Aalborg	Rd.	45.000
Dania	„	150.000
Flora	„	45.000
Fylla	„	60.000
Saxo	„	55.000
Uffo	„	72.000
Zampa	„	72.000
Zephyr	„	50.000
Ørnen	„	36.000
Pakhuse m. m.	„	15.000
		ialt Rd. 600.000

„Waldemar“ blev holdt helt udenfor Handelen.

Da han bagefter ser, hvorledes de andre Deltagere meler deres Kage — han fortæller saaledes, at Lesley's Skibe under Købsforhandlingerne stiger i Pris fra 15.500 til 16.800 £ — finder han, at det forlangte Beløb burde have været 50.000 Rd. højere, idet han burde have krævet en good-will for „de dyrekøbte Erfaringer“, han i Tidens Løb havde indhøstet. Han bliver dog staaende ved de 600.000.

Den Plan for Selskabets Start, der ved Forhandlingernes Begyndelse lægges paa Forhandlingsbordet, saa saaledes ud:

	Antal Skibe	Sum Rd.	i Kontanter	i 6 % Obligationer	i alm. Aktier
Lesley	4	650.000	650.000		
H. P. Prior	9	600.000	250.000	150.000	200.000
Det alm. d. Dampskibss.	3	250.000		125.000	125.000
Koch & Henderson	4	200.000	100.000	50.000	50.000
Brdn. Petersen, Randers	4	160.000	100.000	30.000	30.000
„Aarhus“, Aarhus	1	100.000		50.000	50.000
Adolph, Vejle	2	90.000		45.000	45.000
„Niord“, Randers	1	90.000		45.000	45.000
„Scandia“, Bornholm	1	60.000		30.000	30.000
„Falster“, Nykøbing F.	1	55.000		27.500	27.500
„St. Knud“, Odense	1	45.000		22.500	22.500
1 Slip og Værksted		100.000	100.000		
Driftskapital		100.000	100.000		
	31	2.500.000	1.300.000	575.000	625.000
Det kontante Beløb 1.300.000 Rd. ved Udstedelse af				675.000	625.000
				1.250.000	1.250.000

Som man ser, blev der slaet et betydelig større Brød op, end der blev bagt, da det kom til Stykket. Men dette skyldes maaske, som Tietgen udtalte i sin Svartale til Lesley, da denne gav en Frokost ombord i „Dagmar“ og priste Tietgen som For-

retningsmand, der ikke satte Pris paa Humbug, at der „under-tiden skal lidt Humbug til for at faa Folk til at tro paa selv de bedste Ting“.

Efterhaanden trak Forhandlingerne sig i Lave. Tietgen og Prior enedes om en Købesum paa 600.000 Rd., som af Prior forlangt. Deraf skulde de 200.000 udbetales ham efterhaanden, Selskabet skulde frigøre ham for 100.000 Rd.s Gæld til Baumgarten & Burmeister, 100.000 skulde han have i Obligationer og de resterende 200.000 i Aktier. Overtagelsen blev fastsat til 1. Januar 1867.

„Dania“s Forlis.

14 Dage før Overtagelsen skulde finde Sted, indtraf en frygtelig Katastrofe for Prior. Natten mellem d. 17. og 18. December 1866 forliste „Dania“ totalt paa „Svineboderne“ ud for Höganäs.

Grunden hertil var, at den svenske Regering d. 15. havde inddraget et Fyrskib deroppe uden at udsende Meddelelse derom saa betids, at den kunde være Kaptajn Faber, der førte „Dania“, i Hænde før Afgangen fra Aalborg d. 17. Han styrede derfor lige ind paa Grunden i den Tro, at noget Lys, han saa, var Fyret. Heldigvis gik der ved dette Forlis, ligesom ved „Cimbria“s Forlis i 1858, intet Menneskeliv tabt.

Skibet var, ligesom „Cimbria“, for lavt assureret, nemlig til 72.000 Rd., og Prior maatte bære et Tab paa 48.000 Rd., idet Købesummen, da han ikke kunde aflevere Skibet, blev reduceret med de for „Dania“ fastsatte 150.000 Rd., men da Aalborg Ruten og hvad der hørte til den var med i de 150.000, enedes man om at betale Ruten med 30.000 Rd., saaledes at Prior i Stedet for 150.000 fik 102.000 for sit Skib.

Et lille Plaster paa Saaret fik Prior ret uventet. Han havde regnet med, at det Beløb, han skulde overtage Aktier for, skulde regnes efter Pari. Men da Indbyderne, med Tietgen i Spidsen, kun betalte deres Aktier efter Kurs 80, og Prior naturligvis maatte stilles paa lige Fod med dem, vilde han den Dag, han kunde realisere til Pari, tjene ekstra 40.000 paa dem.

Hvorvidt Prior har søgt at faa Erstatning fra Sverige for sit Tab, er ikke helt klart. Der foreligger en Kladde til en Ansøgning til den svenske Regering om at søge gennemført en Erstatning bevilget i Rigsdagen, men det vides ikke, om den er afsendt. Redaktørerne Bille og Lehmann opfordrede Prior til at skrive i Bladene om den skandaløse Inddragelse af Fyrskibet, som det hamburgske Handelskammer ogsaa havde nedlagt Protest imod, men da Lehmann udtaler, at der ikke kan ventes nogen Erstatning for den voldte Skade, bemærker Prior, at „Skriven i Aviser uden at faa noget i Lommen, har jeg kun liden Lyst til“.

Takket være Svenskerne var to af hans allerbedste Skibe nu totalt forlist, og det havde kostet ham en Formue. Men denne Gang var Katastrofen ikke saa ødelæggende for ham som i 1858, selv om den sled godt paa hans Nerver. Nu var han saa konsolideret, at han kunde bære Tabet, og takket være de kontante Penge, han fik fri ved Salget af de øvrige Skibe, blev hans Likviditet ikke rystet. Men en tragisk Afslutning paa hans Virksomhed som selvstændig Reder maatte det siges at være. Saa tæt ved Afleveringen — og saa denne Katastrofe.

Og endnu var Forhandlingerne jo ikke ført til Ende med Selskabet. Der var endnu mange Detailler, der skulde fastlægges. Dels krævede Forliset ny Forhandlinger, og dels skulde baade Købekontrakten og Direktørkontrakten udformes. Og dette gav Anledning til megen Diskussion frem og tilbage.

Selskabet havde konstitueret sig d. 11. December 1866 og valgt Tietgen, Broberg, C. A. Erichsen, Vaterskout Poulsen og Prokurator Simonsen (!) til Bestyrelse. Denne Bestyrelse blev det overdraget at afslutte Kontrakterne med Lesley, Koch & Henderson og Prior om Skibskøbene samt at oprette Direktørkontrakter med Prior og Koch. Gagen blev fastsat til $3\frac{1}{2}$ % af Nettofortjenesten.

I denne Forbindelse kan det nævnes, at Prokurator Simonsen, der skulde udarbejde Kontrakterne, prøvede paa at indflette følgende smagfulde Passus:

„H. P. Prior forpligter sig til med Flid, Troskab og Samvittighedsfuldhed at udføre denne Gerning o.s.v.“.

Det var dog mer, end Prior vilde finde sig i, og han udstreger det i Udkastet, idet han skriver ved Siden af „noget der forstaaer sig af sig selv og kun kan opstilles overfor underordnet Tjenestetyende“.

Det var langtfra altid, at Tietgen og hans Redskab fik deres Vilje med Prior. Tietgen skriver ogsaa om Forhandlingerne i sine Erindringer, der forøvrigt lider af en Del Erindringsforskydninger, at det var ingen let Sag at forhandle med Prior. Man har let ved at forestille sig den kolde, haarde og selvbevidste Tietgen sidde ligeoverfor den ligesaa selvbevidste men letbevægelige, impulsive og højkrøstede Prior. Forhandlingerne er næppe gaaet stille af.

Den 1. Januar 1867 overtog Selskabet Skibene og Risikoen, og efter Katastrofen med „Dania“ var det en stor Lettelse for Prior.

Slet saa stort, som oprindeligt projekteret, blev Selskabet jo ikke. Det kom ikke til at bestaa af 31 Skibe men kun af 19 samt 1 Rute (Dania's), nemlig:

Lesley's „Anglo-Dane“, „Dagmar“, „Thyra“ og „Valdemar“.

Prior's („Dania“), „Aalborg“, „Flora“, „Fylla“, „Saxo“, „Uffo“, „Zampa“, „Zephyr“ og „Ørnen“.

Koch & Henderson's „Arcturus“, „Vesta“, „Diana“ og „Aurora“.

Det alm. danske Dampskibsselskabs „Phoenix“, „Odin“ og „L. N. Hvidt“.

De andre Selskaber skulde der først forhandles med, og de afslog alle foreløbig at sælge. Det lykkedes kun at faa „Falster“ med, og det skete ved en Overrumpling paa den Generalforsamling, hvor der skulde tages Stilling til Spørgsmaalet om Overdragelsen. Man havde underhaanden opkøbt Majoriteten af Aktierne, bl. a. en stor Post, som Det Clasenske Fideikommis laa med, og med denne Aktiepost stillede Prior paa Generalforsamlingen og gennemtvang Salget. De andre Smaaselskaber kom først senere lidt efter lidt med ind under Selskabet. Kun Bornholmer-Skibene kom aldrig med;

derovre var Lokalpatriotismen for stor til, at man vilde give Afkald paa Selvstændigheden.

Aktiekapitalen, der oprindeligt var planlagt til 1.250.000 Rd., blev kun paa 840.000 Rd., og heraf var ca. en Fjerdedel — 200.000 — overtaget af Prior. Denne store Aktiepost samlet paa en Haand ængstede Tietgen noget, og han prøvede paa at faa indsat en Bestemmelse i Direktørkontrakterne om, at Direktørerne ikke skulde have Stemmeret af deres Aktier, hvilket efter Prior's Forklaring skulde skyldes, at Koch som Direktør i Det alm. danske Dampskibsselskab skulde have misbrugt sin Stemmeret i dette Selskab. Men dette Ønske vilde Prior ikke bøje sig for, ligesom han heller ikke vilde gaa med til, at man vilde hindre ham i at sælge af sine Aktier samtidigt med, at Tietgen og de andre Indbydere solgte deres. Han forlangte — og opnaaede — at han kom til at staa paa lige Fod med de andre. Derimod blev han — skønt Hovedaktionær — ikke Medlem af Bestyrelsen.

Den øvrige Aktiekapital blev stykket ud i mindre Portioner. Tietgen, C. P. A. Koch og 10 af Indbyderne overtog hver 40.000 Rd., medens de resterende 8 Indbydere hver overtog 20.000 Rd., saa at der ingen offentlig Aktietegning fandt Sted.

Prior og Koch blev ansat som administrerende Direktører henholdsvis for den indenrigske og den udenrigske Afdeling. Dercs Gage blev sat til $3\frac{1}{2}$ % af Nettooverskuddet, uden at der blev fastsat noget Minimumsbeløb, og androg for 1867 1963 Rd. til hver. Dette ubetydelige Beløb blev dog det følgende Aar suppleret op med 2838 Rd. til 4.800 Rd., hvilket Beløb herefter blev sat som Direktørernes Minimumsgage, og dette Beløb oppebar de saa i Aarene 1867, 1868 og 1869. I 1870, hvor Selskabets Indtægter, formentligt paa Grund af den fransk-tyske Krig, steg stærkt, steg Gagen til 7.426 Rd., hvortil saa kom, at Dividenden dette Aar steg til 20 %, samtidigt med at Kursen steg saa meget, at det blev fordelagtigt for Indbyderne at realisere.

De fleste af Prior's og Koch's Personale gik over i det ny Selskab. Johannes Prior blev Skibsinspektør i Selskabet, men blev sat saadan ned i Gage, at H. P. Prior maatte supplere

hans Indtægt af sin egen Lomme, men han udnyttede ogsaa hans Arbejdskraft stærkt i den kommende Tid, da han begyndte at bygge Havnen paa Ny Vartou-Terrainet. Sønnen Axel, der lige var vendt hjem fra sit Englandsophold, blev ansat som Kasserer, men han forlod Selskabets Tjeneste allerede det følgende Aar for sammen med H. P. Prior's mangeaarige Medarbejder W. Thorsen, der ogsaa havde faaet en lavt lønnet Stilling i D.F.D.S., at starte Firmaet Prior & Thorsen, der blev førende i Bygningsbranchen. Det har sikkert været de minimale Gager, som Selskabet ydede, der bevirkede, at de udvandrede. I et Brev til Stedsønnen kritiserer H. P. Prior ogsaa den Smaalighed, Tietgen udviste med Hensyn til Gagering af de gamle veltjente Folk.

Det Forenede Dampskibs Selskab var imidlertid nu en fuldbyrdet Kendsgerning, og Prior's Virke som selvstændig Dampskibsreder afsluttet.

Selskabets Kontorer samledes i Prior's Ejendom i Bredgade 33, der ombyggedes med Udvidelse af Pladsen for Øje. Godsekspeditionen vedblev dog at være i Kvæsthusgade.

Prior kom til at administrere „Diana“, „Vesta“ og „Falster“ foruden de 8, han havde tilført Selskabet. Dertil kom den gamle „Waldemar“, som blev udlejet til Selskabet, indtil den ny „Dania“, der blev bestilt hos Baumgarten & Burmeister, blev leveret. I Løbet af de følgende Aar kom desuden „Aarhus“, „Brage“, „Kjøbenhavn“, „Randers“, „St. Knud“, „Thy“, „Vidar“ og „Ydun“ til, saa at han i 1871 ledede Farterne for 20 Dampskibe.

Prior's Havn bygges.

Det har næppe været tilfredsstillende for Prior at arbejde som en af en Bestyrelse afhængig Direktør, Despot som han af Naturen sikkert var. Det er paa dette Tidspunkt, at han skriver om sine Planer om at rejse med Familien til Italien og virke dernede. Hans Stedsøn i Hamburg advarer ham imod, i den Stilling, han nu indtager, at lade sin Hidsighed løbe af med sig, da Tietgen, der aldrig blev Prior's Ven, nok vilde

benytte enhver Lejlighed, der bød sig, til at blive ham kvit. Man faar Indtryk af, at Tietgen, der jo gerne hjalp sine Tilbedere og Beundrere, saa med mindre venlige Øjne paa den selvstændige Direktør, der følte sig uafhængig af ham, takket være den Kapital, han havde i Ryggen, og at han i det stille søgte at modarbejde ham og de Havneplaner, der nu dukkede op, og som Prior led sit store Skibbrud paa. Men Prior havde endnu den bedste Tro paa, at det nok gik. Han kunde godt være „Diplomat“, naar det skulde være, mener han. Og han havde et godt Kort paa Haanden, idet det Beløb, han havde faaet i Obligationer, forfaldt til øjeblikkelig Udbetaling, hvis han forlod Direktørstillingen. Men der er ingen Tvivl om, at han i det daglige Arbejde ofte er kogt over, og at det ikke har passet Tietgen, der var vant til at staa over for lydige og afhængige Personers Ja og Amen, at møde en saa vulkansk Natur som Prior's.

Det daglige Arbejde i Selskabets Tjeneste har sandsynligvis ikke lagt saa stort Beslag paa Prior's Tid og Arbejdskraft, at han ikke har følt Trang til at tumle med andre Ting, og Indtægten i Selskabet var jo saa lille, at han nok kunde faa Lyst til at prøve at forøge den ved at arbejde med den ved Salget frigjorte Kapital i Stedet for roligt at klippe Kuponer.

En lille Strid — og af dem er der unægtelig mange i Prior's Liv — som opstod mellem ham og hans Vært paa „Svanemøllen“, Dampmøller Ekman, bevirkede, at han besluttede at flytte bort derfra, og da han jo nød landlige Omgivelser og Roen udenfor Byen, købte han længere ude ad Strandvejen en Ejendom, der blev solgt ved en Dødsboauktion. Det var det nuværende „Tuborg Fabrikkers“ Terrain, som den Gang kaldtes „Ny Vartou“. Denne store Ejendom købte han i 1867, og efter at have ombygget Stuehuset og foretaget forskellige forskønnende Ændringer flyttede han derud i November samme Aar.

Der var ialt en 25 Tdr. Land, hvoraf han vilde indrette de 10 Tdr. til en Lystejendom med Have, Enge, Fiskedamme o. s. v., medens han tænkte sig at udparcellere de resterende 15 Tdr. Land. „Disse 15 Tdr. Land“, skriver han, „mener jeg ville have god Værdie som Byggepladser og til andet Brug,

især da der er en saa stor Façade til Søen, hvor der gjerne kunde anlægges en Havn med dybt Vand for Ophalingsbeddinger etc. etc.“.

Man ser, at Planen om et Havneanlæg straks efter Købet er fremme hos ham i hans Overvejelser om Udnyttelsen af Ejendommen. Skibsværft, Ophalingsbeddinger, Maskinværksted, Kedelsmedie og Dokanlæg havde stedse ligget og gæret i hans Tanker. Vi saa, hvorledes han under Forhandlingerne med Tietgen om Stiftelsen af D.F.D.S. i Kapitalopstillingen havde afsat 100.000 Rd. til en Bedding og et Værksted. Men Selskabet realiserede ikke denne Plan, da det kom til Stykket. Gang paa Gang udtaler han i sine Breve sin Ærgrelse over, at man er nødt til at sende Skibene til Malmö eller Göteborg for at faa dem repareret, i Stedet for at man skulde kunne klare det herhjemme. Ligeledes ærgrede han sig ofte over Baumgarten & Burmeisters Regninger paa Kedelarbejde og lignende og er hyppigt inde paa Tanken om at anlægge et Kedelværksted samt et mindre mekanisk Værksted til Smaareparationer.

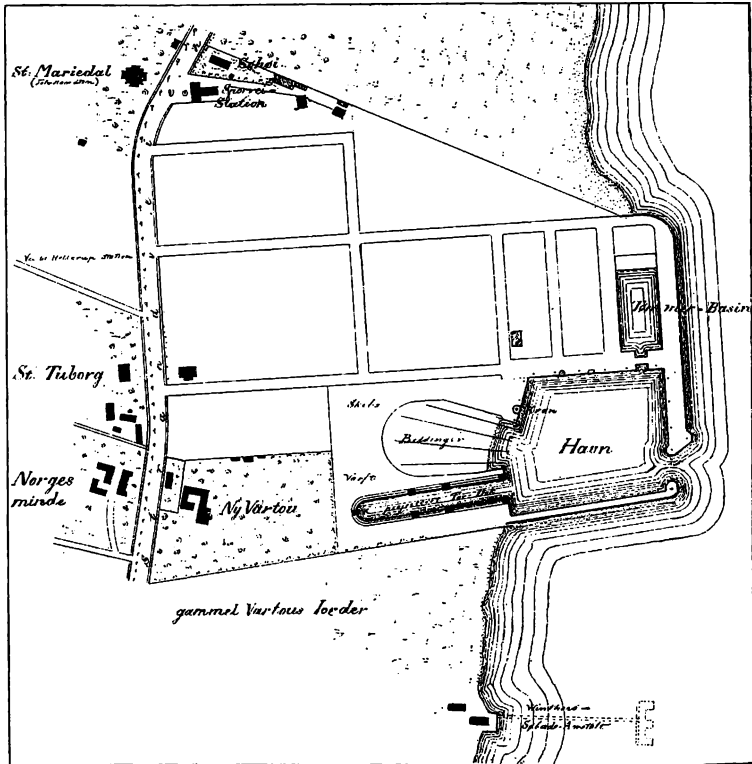
Den første Tid efter Købet af „Ny Vartou“ optog Ombygningen og Ændringerne ham meget, og da han i 1867 ogsaa havde købt den lille Ejendom „Kildevæld“ ligeoverfor „Svanemøllen“ af sin Ven Kaptajn Tofte, tumlede han en Tid med Planer om her at indrette en Fabrik for Kakkellovne af en speciel Konstruktion og udvendig beklædte med Marmorplader. I denne Virksomhed var det hans Tanke, at den Søn, der var Billedhugger, kunde finde en lønnende Virksomhed som kunstnerisk Konsulent. Men denne Plan blev dog skrinlagt, og derefter koncentrerede han sig om Havneplanerne paa „Ny Vartou“, hvis Areal han afrundede ved Tilkøb af to tilstødende Parceller.

En fyldig Redegørelse for Udviklingen af Havnebyggeriet vil Interesserede kunne finde i en Artikel „Tuborg Havns Oprindelse. Ved Dr. Karl Berger“, der er offentliggjort i Aargangen for 1941 af „Meddelelser fra Historisk-Topografisk Selskab for Gjentofte Kommune“.

Pricr's første Plan var at holde sig indenfor beskedne

Rammer og kun at anlægge en Fiskerihavn, men efter at have opgivet denne som værende uden større Betydning, gik han i Gang med at anlægge en dybere Havn med Beddinger m. m. Hans Søn Johannes Prior, der i Skotland havde medarbejdet ved Bygningen af ny Beddinger og Værksteder hos Caird & Co. i Greenock og derved havde erhvervet sig fornødent Kendskab hertil, var Faderens Bygmester ved det store Arbejde, som for Prior's Vedkommende strakte sig over Aarene fra 1868 til 1872. I Juli 1869 paabegyndte man Støbningen af Havnens Kajmure, og Arbejdet, hvorved der beskæftigedes ca. 100 Mand, skred fremad Aar efter Aar. Men medens saaledes Havnen var en Kendsgerning, var man mærkeligt nok kun paa Overvejelsernes Stadium med Hensyn til dens rette og rentable Anvendelse. Disse Overvejelser sigtede nærmest paa et Samarbejde med Burmeister & Wain, som led føleligt under Pladsmangel paa Christianshavn og derfor overvejede en Flytning af deres Skibsbyggeri bort herfra. Prior saa, hvorledes den stadig stigende Dampskibstrafik gennem Sundet vilde stille større og større Krav til Ophalingsbeddinger og til en Tørdok, hvilket Assurandørerne ogsaa i stedse stigende Grad stillede Krav om til Brug for Skibsfarten i Østersøen. Johannes Prior konstruerede da ogsaa en saadan Tørdok og udstillede paa Industriudstillingen i 1872 Tegningerne og en stor Model af den, som den tænktes bygget i „Prior's Havn“. Den opbevares nu i Den Tekniske Højskoles Modelsamling.

Prior kom da ogsaa i Forhandlinger med Burmeister & Wain om at flytte Skibsværftet ud til „Ny Vartou“, og man drøftede Mulighederne for Oprettelse af et Interessentskab mellem de to Parter eller et Aktieselskab, hvor det var Meningen, at de to Virksomheder skulde slttes sammen med lige store Indskud, paa den ene Side bestaaende af Burmeister & Wain's Skibsbyggeri og paa den anden Side af Prior's Havn anlæg med tilhørende Grunde. Disse Planer saa Burmeister & Wain tilsyneladende velvilligt paa og var interesserede i — i hvert Fald Wain, hvis retsindige og ærlige Karakter Prior satte stor Pris paa, og med hvem han gerne forhandlede, da han vidste, at han kunde stole paa ham. Men



Ny Vartou med Havneanlægget „Priors Havn“. Planen viser bl. a. en projekteret Tørdok og Beddinge m. m. Efter Johannes Priors Tegninger. 1872.

Firmaet var ikke uafhængigt, Tietgen stod bag ved dem med hele sin store Indflydelse og Magt.

Om Efteraaret 1871 blev Vandet lukket ind i Havnebasinet, efter at dette havde været forevist for Publikum og Pressen.

Havnen var anlagt for Skibe af 15 Fods Dybgaaende. Basinet var 39.000 Kv. Alen stort og skulde udvides til 42.000 Kv. Alen. Kajmurene var støbt i det den Gang ret uprøvede Materiale Beton med Granitbeklædning til Vandlinien og med Dæksten foroven. I det sydvestlige Hjørne var der gjort Plads

til Tørdokken, der skulde være paa 450 Fod, samt til Beddingerne, hvorpaa der paa een Gang skulde kunne bygges 4 Skibe à 1600 Tons. 200.000 Kv. Alen af Grunden skulde reserveres til Havnens Bygninger, Oplagspladser, et Tømmerbassin samt en Baadehavn.

Forhandlingerne med Burmeister & Wain var som sagt paa et vist Tidspunkt i god Gang, men saa begyndte de at gaa mere trent. Det var umuligt for Prior at faa endelige og bindende Svar, og det var tydeligt, at denne henholdende Taktik maatte henføres til Tietgen, der selvfølgelig havde saa meget at sige angaaende Burmeister & Wain's Dispositioner, at de ikke turde entrere med Prior uden hans Samtykke. Og med Hensyn til Flytningen af deres Skibsbygningsvirksomhed havde Tietgen andre Ønsker og Planer, idet han for at hjælpe sin gode Ven Havnekaptajn Garde, der havde store Interesser i den af ham opfyldte Refshaleø, arbejdede hen imod at faa Burmeister & Wain's Virksomhed flyttet hertil, uagtet Udvidelsesmulighederne ud i Fremtiden var yderst begrænsede, ligesom Opførelse af Arbejderboliger i Virksomhedens Nærhed var udelukket.

H. P. Prior havde efterhaanden bundet over 200.000 Rd. i Havneanlægget, men foruden i dette havde han i Løbet af disse Aar bundet store Kapitaler i to andre Forretninger. Den ene var Sønnens Firma, Prior & Thorsen, der vel havde udmærket Fremgang og god Fortjeneste paa Salget af Bygningsmaterialer, men skulde bruge mange Penge til Forretningens stadige Udvidelser. Og disse Penge fik Firmaet hos H. P. Prior. Den anden Forretning var en Dampmølle med Bageri, som han var gaaet i Gang med at bygge i St. Kongensgade. Mod paa at bygge havde han altid haft, men Evne til at begrænse sig savnede han vel nok i nogen Grad.

Begyndelsen til Byggeriet i St. Kongensgade stammede egentlig fra en Dampskorsten i et Bageri i St. Kongensgade 40, lige bag Prior's Ejendom Bredgade 33. Denne Skorstens Røg havde i mange Aar plaget ham og de omkringboende. Klager til Sundhedsautoriteterne havde ikke hjulpet nævneværdigt. I Marts 1871 blev Ejendommen imidlertid solgt ved Auktion, og

for nu at faa fjernet Røgplagen, købte Prior Ejendom med Bageri og det Hele. Men i Stedet for blot at lade Skorstenen bygge om og derved faa fjernet Gênen fra den, begynder han paa en større Ombygning og Udvidelse, idet han lægger en Del af Grunden fra Bredgade 33 til Grunden i St. Kongensgade 40, og paa det saaledes udvidede Terrain byggede han et fuldt moderne Dampbageri og en Dampmøllevirksomhed, til Ledere af hvilke han satte sin Hustrus Nevø, Rud. Schmith, og sin yngste Søn, Oscar Prior. Han stiftede et Familie-Interessentskab bestaaende af sine 5 Børn og Rud. Schmith, og dette financierede han. I Løbet af et Aars Tid var Virksomheden i Gang og arbejdede sig hurtigt godt frem, men hele denne store Historie bandt mange af hans Penge og nødvendiggjorde, at han trak stærkt paa den Vekselkredit, som Privatbanken beredvilligt ydede ham. Hans Likviditet var paa dette Tidspunkt atter spændt til Bristepunktet.

Saa længe han endnu havde Grund til at tro paa, at Forhandlingerne med Burmeister & Wain skulde resultere i en Ordning, følte han sig ret rolig ved Situationen. Han havde saa ofte været paa Grænsen mellem det mulige og umulige, og det var hidtil altid lykkedes ham at føre sine Planer frelst igennem. Men nu mødte han en Modstander, der var ham overlegen, der ikke veg og ikke gav Pardon. Tietgen væltede hans Spil over Ende. Uden at H. P. Prior blev underrettet, men tvertimod holdt hen med ny Forhandlinger om en eller anden Ordning med Burmeister & Wain, der bl. a. udkastede den Plan, at Prior skulde overtage Skibsværftet med Sønnen Johannes som teknisk Leder, dannede Tietgen Aktieselskabet Burmeister & Wain, tildels med Støtte af de samme Mænd, der havde været med til at stifte D.F.D.S., hvilket resulterede i et intimt Samarbejde mellem de to Selskaber, ja saa intimt, at Burmeister & Wain fik overdraget Bygningen af Dampskibsselskabets ny Skibe, uden Hensyn til Udlandets billigere Priser og præcisere Afleveringstid.

Da Prior erfarede Aktieselskabets Dannelses, prøvede han, om det ikke skulde være muligt — om end med stort pekuniært Offer — i sidste Øjeblik at hindre, at Skibsværftet blev flyttet

ud paa Refshaleøen. Han henvendte sig til Tietgen og tilbød ham at sælge hele sit Havneanlæg til det nystiftede Selskab for 158.000 Rd. Tietgen udbad sig og modtog dette Tilbud skriftligt, men foretog sig ikke andet end at opnotere sig Summen til Brug ved given Lejlighed. Han værdigede end ikke Prior et Svar, og Tilbudet blev ikke forelagt for Burmeister & Wain's Bestyrelse eller Direktion, da der skulde træffes Bestemmelse om, hvorhen Virksomheden skulde flyttes for at skaffe den fornødne Plads. Bestyrelsen vedtog derfor blindt at følge Tietgens Ønske i saa Henseende og besluttede at flytte til Refshaleøen. Da Prior efter dette Møde traf Wain og underrettede ham om det Tilbud, han havde afgivet til Tietgen, blev Wain yderst forbavset og pikeret over, at Tietgen havde forholdt Bestyrelsen Oplysning herom. Men Beslutningen var taget. Refshaleøen blev valgt uden Modkandidat.

Et virksomt Livs Afslutning.

Ved den trufne Bestyrelsesbeslutning var det — ganske vist spinkle — Grundlag, som Prior havde tænkt sig for Havneanlæggets Udnyttelse, borte. Og han vilde, hvis han nu, efter at Tietgen havde trumfet sin Vilje igennem, søgte at gennemføre et Værft derude for egen Regning eller ved Hjælp af dansk Kapital, komme til at staa som Konkurrent til den almægtige Børsmatador, der som Formand i D.F.D.S. jo var Prior's Foresatte, og af hvem han ikke mer var saa uafhængig som tidligere, takket være den spændte Likviditet. Hvis Prior havde staaet i sin fulde Kraft, havde han dog maaske taget Kampen op, selv om den maatte synes haabløs. Lagt Hænderne i Skødet havde han næppe gjort. Men han evnede ikke at kæmpe mere som tidligere.

Det store Arbejde, han i disse Arbejdsaar havde budt sin Konstitution, havde slidt stærkt paa ham og taget hans Kræfter. Kun sjældent havde han undt sig en Ferie eller Hvil. Selv under en Ferie som den i Italien i 1865—66 slappede han ikke af, men fulgte med i alt, hvad der skete hjemme, igennem daglige lange og udførlige Breve fra og til Kontoret. Ja, han var

med til at tage Bestemmelse om alt af blot nogen Betydning. Om det saa var Omlægning af Skibenes Ruter, saa sad han i Rom og ændrede paa de af Kontoret udarbejdede Planers Detailler. Allerede i et Par Aar havde han flere Gange slaet paa, at han „var en gammel Mand“, skønt han jo kun var omkring de 60 Aar, men i de Tider følte Folk sig gamle længe før nu



Regine Prior. Maleri af H. Olrik. 1865.
Tilhører Arkitekt Prior.

om Dage. En saa intens Arbejdstrang som hans skal dog nok slide sin Mand op, især naar han rammes af saa mange haarde Slag, som Prior havde været udsat for: Korn-Krakket i 1847—48, „Cimbria“s Forlis i 1858 med paafølgende Moratorium og Administration i 1859, „Dania“s Forlis og det dermed følgende store pekuniære Tab i 1866 og nu endelig Kuldkastelsen af Havneplanerne sammen med den meget haardt spændte Likviditet. Dertil kom nu yderligere et Stød, som i Forhold til de andre kun var lille, men følte stærkt af ham i den trykkede

Stemning, hvori han var kommet. D.F.D.S. købte Søkvæsthuset for at flytte sine Kontorer derhen og opsgav Lejemaalet hos Prior i Bredgade.

En medvirkende Aarsag til, at han nu mistede Balancen, var maaske ogsaa, at han i 1869 havde mistet sin Hustru, der med sit blide, elskelige og stilfærdige Væsen havde været ham en trofast og god Støtte i Godt som i Ondt og forstaaet at lægge en Dæmper paa hans heftige Gemyt, ligesom hun havde været en af alle afholdt og beundret Husmoder i det gæstfri Hjem. Som en lille Illustration til, hvor afholdt og beundret hun f. Eks. var af hans Skibskaptajner, berettes følgende lille Hændelse: Paa hendes Fødselsdag var alle Dampskibene altid flagsmykkede fra Hæk til Flagknap, og da en Udlænding en saadan Dag spurgte en af Kaptajnerne om, hvorfor alle Skibene i Havnen var flagsmykkede, fik han det Svar: „Det er, fordi det i Dag er vor Dronnings Fødselsdag“.

Savnet af hende blev meget føleligt for Hjemmet, men især for H. P. Prior, der i hende havde mistet en Sikkerhedsventil, som hidtil havde formaaet at regulere hans Højspænding noget.

Det var derfor intet Under, at han knækkede sammen. De Stød, han nu havde faaet, kunde han ikke tage imod med den samme Fortrøstning som tidligere. Han henfaldt i Depression og Selvbebrejdelser, fordi han mente, at han havde forødt sine Børns Arv ved sine fejlagtige Spekulationer, hvilket var saa langt fra Tilfældet, da han ved sin Død, trods de store Tab han led ved Havnens Salg, efterlod sig en ret betydelig Formue. Men han kunde ikke mere overse Tingene, han blev paa-holdende og menneskesky og var ikke i Stand til at varetage Arbejdet paa tilfredsstillende Maade. Efter sine Lægers Raad tog han Ophold paa et Par Nerveklinikker for at skaffe sig den Ro i Sindet, der var saa nødvendig for ham nu, hvis han skulde faa noget godt ud af Havneanlægget.

Han vendte imidlertid tilbage fra Kuropholdene uden at have opnaaet den tiltrængte Bedring. Han var blevet fuldstændig ubeslutsom og kunde ikke holde sammen paa Problemerne, hvorfor hans Sønner maatte træffe Beslutning for ham i mange Ting, og i Slutningen af 1872 stod det klart for alle,

at han maatte forlade Stillingen i D.F.D.S. Gennem Prokurator Simonsen lod Tietgen ham vide, at hvis han selv vilde søge sin Afsked pr. 31. December, vilde Bestyrelsen indstille til Generalforsamlingen, at man ydede ham en Pension i 5 Aar paa 1600 Rd. aarligt. Søgte han derimod ikke selv sin Afsked, vilde Selskabet opsiges ham med 1 Aars Varsel ifl. Kontraktens Bestemmelser, og han vilde ikke faa tilstaaet nogen Pension.

Nu var den saaledes tilbudte Pension, hvis han oplevede at hæve den i de 5 Aar, den blev bevilget ham, altsaa ialt 8.000 Rd., jo ikke meget større end den Gage, han kunde paaregne at oppebære i det kommende Driftsaar, hvis han lod sig opsiges med et Aars Varsel, men det stred mod hans Æresfølelse og vilde blive følt som en stor Skam for ham at faa sin Afsked af Selskabet. Man besluttede derfor, at han skulde indsende sin Anmodning om af Helbredshensyn at blive løst fra Stillingen, og den 12. November 1872 bevilgede man hans Fratræden og tilsagde ham, som et Tegn paa „Selskabets og Bestyrelsens Velvillie“, den nævnte Pension paa 1600 Rd. i 5 Aar under Forudsætning af, at Generalforsamlingen godkendte den. — Ikke et takkende Ord til ham, hvis Arbejde havde skabt Grundlaget for Selskabets Flaade og betydet saa meget for dansk Dampskibsfart i dens Opvækst.

Men efter at der saaledes var skaffet Klarhed og Ro i Forholdet til Selskabet, skulde der findes en Ordning med Hensyn til Havneanlægget, og her blev det naturligvis Sønnen Johannes Prior, der med sit indgaaende Kendskab til Forholdene blev primus motor i Forhandlingerne, støttet deri af Stedsønnen, Theodor Malling, i Hamburg, der som Associé i Handelshuset H. Pontoppidan & Co. havde gode Forbindelser rundt om i Udlandet. Thi nu gjaldt det om at finde en Interessent udenfor Danmark. Her hjemme var der ingen, der, efter at Tietgen havde vist Prior og hans Havn fra sig, havde Mod til at arbejde videre med hans Værftsplaner. Man prøvede derfor baade i England og Tyskland at finde Pengemænd, der vilde skyde den fornødne, temmelig store Kapital til, saa at Havnen, Dokken og Beddingerne kunde færdigbygges og drives. Men dels synes den Omstændighed, at Tietgen, der ellers

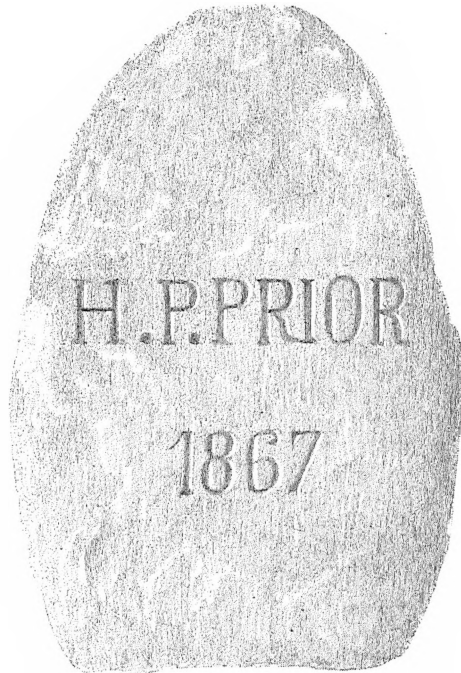
altid var med i alt, der klæbede Penge ved, ikke var med her, at have virket skræmmende paa Pengemændene i Udlandet, dels havde de Folk, man fik Forbindelse med, ikke tilstrækkeligt Kendskab til Forholdene indenfor dansk Dampskibsfart og Skibsbyggeri, hvorfor de ikke kunde sætte sig ind i de Tanker, der laa til Grund for Idéen om at bygge en privat drevet Tørdok her i København, en Plan der først skulde blive realiseret i 1894. Man vilde nok være med, men kun med ret begrænsede Beløb, og kun hvis Hovedmassen af Kapitalen fremskaffedes herhjemme i Danmark. Og det var jo netop det, der var umuligt uden Tietgen's Bevaagenhed.

Der blev da ogsaa gjort Forsøg paa at finde Interessenter til Udnyttelse af Havnen og Arealerne til andet Formaal end et Værft. Man undersøgte Mulighederne for Oprettelse af en Fabrik for Landbrugsredskaber og Landbrugsmaskiner. Man tumlede med Planer om at lave Havnen til en Petroleumshavn, hvortil Beliggenheden udenfor Byen gjorde den velegnet. Ogsaa denne Tanke skulde det være en langt senere Tid forbeholdt at realisere. Ogsaa Muligheden for at lave en Bjergnings-Entreprise i Konkurrence med Svitzers blev undersøgt, men stadig savnedes den Mand, der havde Penge, Vovemod og Arbejdsvilje nok til at tage Arbejdet op uafhængigt af Tietgen. Man fik paa et vist Tidspunkt Forbindelse med Etatsraad Juel, som havde Koncession paa en Dampfærgeforbindelse mellem København og Landscrona, og som havde nær Tilknytning til Glückstadt og Landmandsbanken, der var Tietgens stærkeste Modstander. „Prior's Havn“ skulde være Udgangspunktet for denne Færgeforbindelse, men Planerne blev krydset af stærke Magter bag Kulisserne, og Projektet blev ikke realiseret.

Efterhaanden var H. P. Prior og Sønerne saa trætte og kede af de uendelige Forhandlinger, at de næsten var villige til at sælge det hele à tout prix blot for at skaffe Prior's Sind Ro og Fred, og dette meddelte Prior omtrent rent ud Ph. W. Heyman en Dag paa Børsen, som han trods sin Sindstilstand stadig besøgte. Og saa varede det ikke længe, før der kom

Gang i Tingene. Nu var Øjeblikket kommet for Tietgen til at tage Stikket hjem.

Dr. Berger siger herom i den tidligere nævnte Artikel om Tuborg Havn:



Grundstenen fra „Priors Havn“. Efter Tegning af Dr. Karl Berger.

Nu var Øjeblikket kommet for Tietgen, hvis Vidtskuenhed heller ikke havde svigtet her. — — — Som den følgende Tids Udvikling indlysende har vist, var Priors Idé med et Havneanlæg paa dette Sted absolut rigtig og heldig. Forsaa-vidt havde Grundlæggerens vide Syn været glimrende. Men hans Tankegang var ikke ført til de sidste praktiske Konsekvenser. — — — Tietgen, som nu indordnede Priors sidste Aars vidtskuende Arbejde under sine store Planer, havde en sikker Sans for det mulige og nødvendige. Han var haard, klar, ubønhørlig, logisk og maalbevidst. Han støttede sig

mere end een Gang paa andres Forarbejde i samme Retning. — — —

Den 18. Januar 1873 henvendte Ph. W. Heyman sig til Sønerne under Henviſning til H. P. Prior's Udtalelser til ham paa Børsen og udbad sig paa et af Tietgen støttet Konsortiums Vegne den billigste Pris paa Ejendommen med Havneanlæg m. m. Og efter Konference med Højesteretsadvokat Brock tilbød Sønerne Ejendommen til 150.000 Rd., men da H. P. Prior paa Børsen til Heyman havde nævnt Summen 100.000 Rd., tilbød denne dette Beløb, og for at faa en Ende paa Sagen slog man til og solgte „Ny Vartou“ for dette Beløb, hvorved man slog en Streg over de ca. 100.000 Rd., som Anlægget stod Prior i ud over Salgssummen. Den 1. Maj 1873 overtog Konsortiet Ejendommen, hvor en blomstrende Virksomhed, „Tuborgs Fabrikker“, snart voksede frem. Og fra nu af hed Havnen ikke mere „Prior's Havn“, men „Tuborg Havn“.

Endnu for faa Aar siden mindede en Bygning, som Prior havde opført derude, og som under et Ur bar et af hans Fyndord „Tid er Penge“, om hans Virke derude. Nu erindres man kun derom gennem den store Sten, han i 1867 nedlagde som Grundsten i Stensætningen paa den yderste Mole. Efter at „Tuborg Linie“ er blevet anlagt, er Stenen flyttet ud paa denne.

Prior levede endnu et Par Aar, syg og forpint, indtil Døden d. 28. Juni 1875 gjorde en Ende paa hans — især for Dampskibsfarten i Danmark — saa betydningsfulde Løbebane.

Nogle Aar efter hans Død hædrede D.F.D.S. hans Minde ved at opkalde det Dampskib efter ham, som Selskabet lod bygge som Erstatning for det i 1877 forliste „Dania III“. Det sejlede, ført af Prior's trofaste Ven, Kaptajn Tofte, paa Aalborg Ruten som et Minde om, hvad Prior havde betydet for denne Fart, som han med saa megen Dygtighed og Energi havde oparbejdet til en af de bedste indenlandske Ruter. Efter at Skibet i 1914 var bortsolgt af Selskabet, var det sidste Minde overfor Offentligheden udslettet af Selskabet om den Mand, hvis Skibe havde dannet Grundstammen i Selskabets Flaade ved

Starten. Men i dansk Dampskibsfarts Historie vil hans Navn vedblive at staa som en af Milepælene.

K I L D E R

Foruden mange Tusinde Breve og Dokumenter i det priorske Familiearkiv, som dels endnu er i Familiens Eje, dels er overgivet til Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, samt Breve og Erindringer af Etatsraad Wm. Theodor Malling, som velvilligst er udlaant af hans Datter, Frøken Thora Malling, er følgende Kilder benyttet:

Dagspressen.

Dr. *Karl Berger*: Tuborg Havns Oprindelse. Meddelelser fra Historisk Topografisk Selskab i Gjentofte Kommune. 1942.

Det Forenede Dampskibsselskabs Jubilæumsskrift ved 25 Aars Jubilæet i 1892.

Kontreadmiral *Victor Hansens* Minder (Memoirer og Breve, udg. af Clausen og Rist).

Knud Klem: Hjuldampere „Iris“ og Limfjordsfarten. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg. Aarsberetning 1938/39.

Chr. Nielsen: H. P. Prior. Et Mindeblad for Slægt og Venner.

H. P. Prior: En kort Optegnelse af mit Livs vigtigste Begivenheder.

— Noticer om Ventilation og andre Forbedringer i sanitair Henseende i Dampskibe.

Thomas Prior: H. P. Prior og D. F. D. S. og „Dania“s Forlis (maskinskrevet Eksemplar findes i Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg).

— Danske Dampskibe fra 1819 til 1871 (maskinskrevet Eksemplar findes paa Kronborg og i Det kgl. Bibliotek).

C. F. Tietgen: Erindringer udg. ved Molbech.

I. C. Weber: Fra Hjulskibenes Dage.

REBÆKRORET

Af

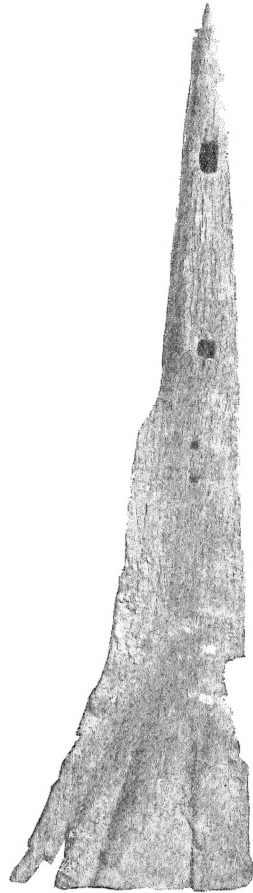
CARL V. SØLVER

I Fjor Sommer opfiskedes i Kolding Fjord udfor Fiskerlejet Rebæk forskellige Vragdele, bl. a. et meget bemærkelsesværdigt Sideror fra et Skib. Oprindeligt mente man, at Roret og Skibsdelene hørte sammen, men efter en nøjere Undersøgelse, foretaget af Dykker Månsson fra Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise i Overværelse af Dr. Poul Nørlund, Ingeniør Knud E. Hansen og Forfatteren af nærværende Artikel, blev det med nogen Sikkerhed konstateret, at det omtale Vrag hører til det 13.—14. Aarhundrede, medens Roret utvivlsomt er betydelig ældre. Sideroret er nu præpareret og udstillet paa Koldinghus Museet, hvorimod Vraget endnu henligger paa Bunden af Fjorden og antageligt ikke vil blive hævet, førend roligere Tilstande igen indtræder her i Landet. Kunde man finde det Skib, hvortil Roret hører, vilde det uden Tvivl være et Fund af overordentlig stor Betydning for archæologisk Forskning. Lad os haabe, at yderligere Undersøgelser i Nærheden af Findestedet maa føre til et gunstigt Resultat. Koldinghus Museum har i de senere Aar udvist et meget stærkt Initiativ med Hensyn til Undersøgelse af de forskellige Skibsfund fra Fjorden og Omegnens Mosedrag; en stor Del Materiale ligger allerede opmagasineret i Slottets Kældre, og det er ikke usandsynligt, at man ad Aare her kan faa en samlet Udstilling af Skibsfund fra den tidlige Middelalder at se. Af Mangel paa passende Plads er foreløbig kun det omtalte Sideror tilgængeligt for Offentligheden — men dette er ogsaa en stor Attraktion, idet det er det eneste i sin Art her i Landet. Der findes ganske vist Sideror paa det i Sønderjylland fundne Nydamsskib fra ca. 400

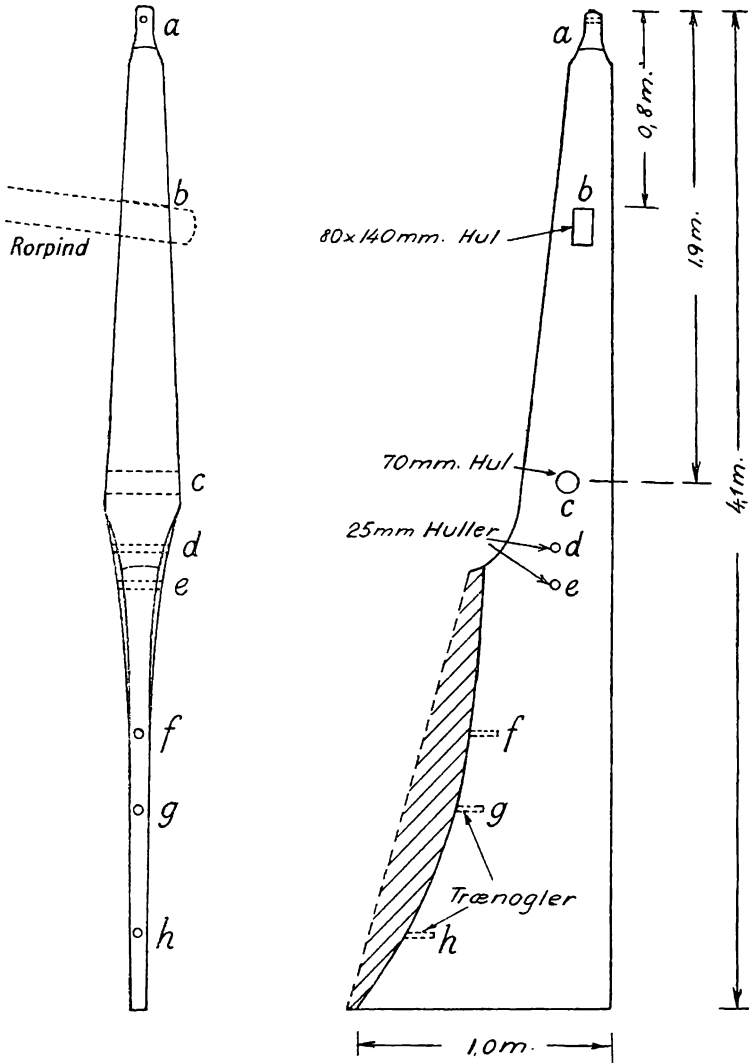
e. C., men som bekendt blev dette vidunderlige Skib udleveret som Krigsbytte efter 1864, og det findes nu i Kiels Museum. Desuden findes der Sideror paa Gokstadskibet fra ca. 800 e. C., og paa Osebergskibet fra ca. 1000 e. C., som begge opbevares paa Bygdø museet i Oslo, men medens begge disse Ror hører til de saakaldte Langskibe (langskipu), er Rebækroret sandsynligvis fra et Handelsskib fra Vikingetiden eller den nærmest følgende Periode, fra en saakaldt Knar (knórr) eller Byrding (byrdingr). Disse Skibstyper kendes ellers kun fra Litteraturen, idet intet fra dem er opbevaret til Nutiden; man ved kun fra enkelte Ytringer i Sagaerne, hvorledes de har set ud. I Udførelse og Virkemaade ligner Rebækroret meget de Ror, vi kender fra Gokstadskibet og Osebergskibet, men der er dog flere Afvigelser fra disse, bl. a. at det er langt større, som gør, at det er enestaaende i sin Art.

Tidligere har man været stærkt i Tvivl om Siderorets Nytte under Sejlads i daarligt Vejr, men læser man Kaptajn Magnus Andersens Udtalelser om dette Emne i den Bog, han skrev om den berømmelige Rejse i 1893 med en tro Kopi af Gokstadskibet fra Norge til Chicago, bliver man ganske overbevist om Siderorets Vidunderlighed. Han skriver saaledes i „Vikingefærden“, Kristiania 1895, Pag. 192:

„Jeg har tænkt meget paa dette (Sideroret) og er kommen til det Resultat, at dette Ror maa betragtes som et af de



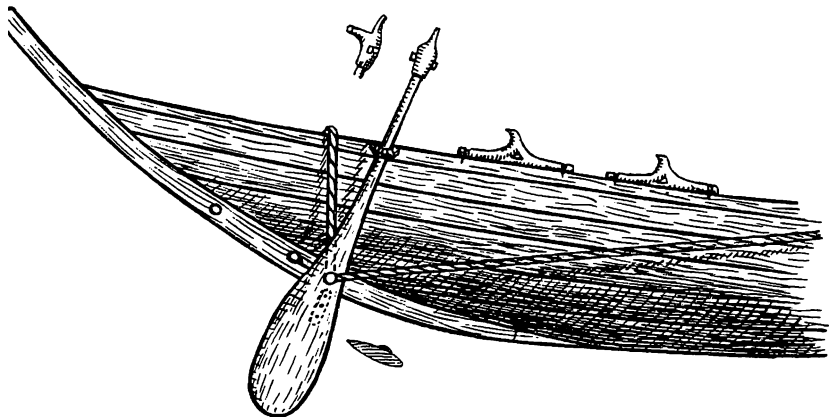
Rebækroret fundet i Kolding Fjord.
Koldinghus Museum.
Fot. Boilsen, Kolding.



Opmaalingstegning af Rebækroret foretaget af Skibsbygmester Carl Nissen, Skærbæk.

a. Tilspidsning m. Hul for Rorprydelsen. b. Tværgaaende, firkantet Hul til Rorprydelsen. c. Tværgaaende, rundt Hul til Drejetovet. d. Hul til Bæretov. e. Hul til Hjælpetov. f. g. h. Pløkhuller til Forøgelsen af Rorbladet.

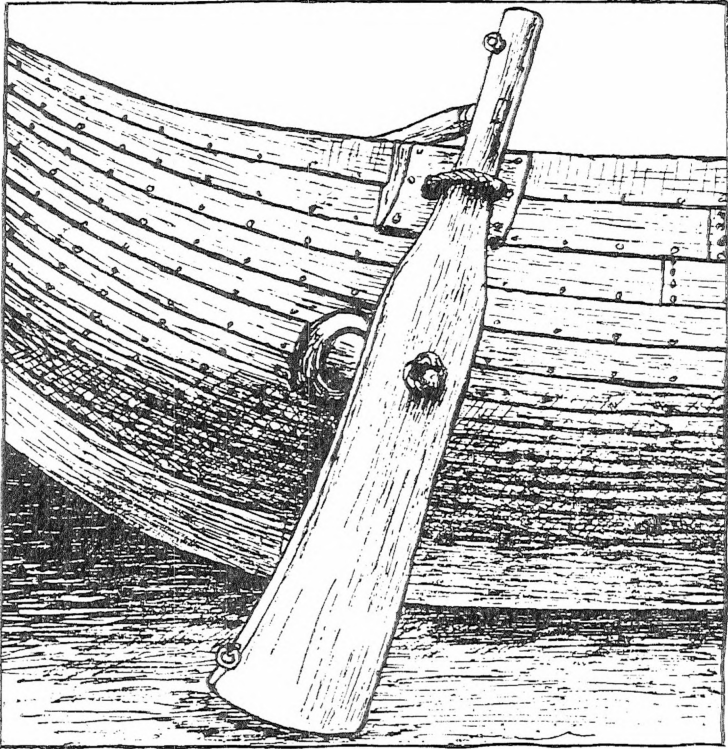
mere utvetydige Beviser paa vore Forfædres store Indsigt og Erfaring i Skibsbygning og Sjømandsskab. Sideroret er nemlig genialt, og efter den Erfaring, jeg nu har, finder jeg det for et saadant Skib meget at foretrække for et Ror paa Stævnen. Den Omstændighed, at Roret drejer om Midten, saa at det kommer til at indtage en Slags dobbelt virkende Stilling, kan have sin Betydning. Det er mig en Fornøjelse at kunne bevidne,



Skitse af Nydamsskibets Ror efter Acta Archæologica (1930) med indtegnet Rekonstruktion af Rortovene forefter, til Essingen og til Stævnholtet.

at det i alle Maader virkede tilfredsstillende og har desuden den Fordel aldrig at slaa, som et Ror paa Stævnen ubetinget vilde have gjort. Uden mindste Gene har een Mand staaet og styret i al Slags Vejr og i den haardeste Sejlads og blot haft en liden Stjert til Hjælp.“

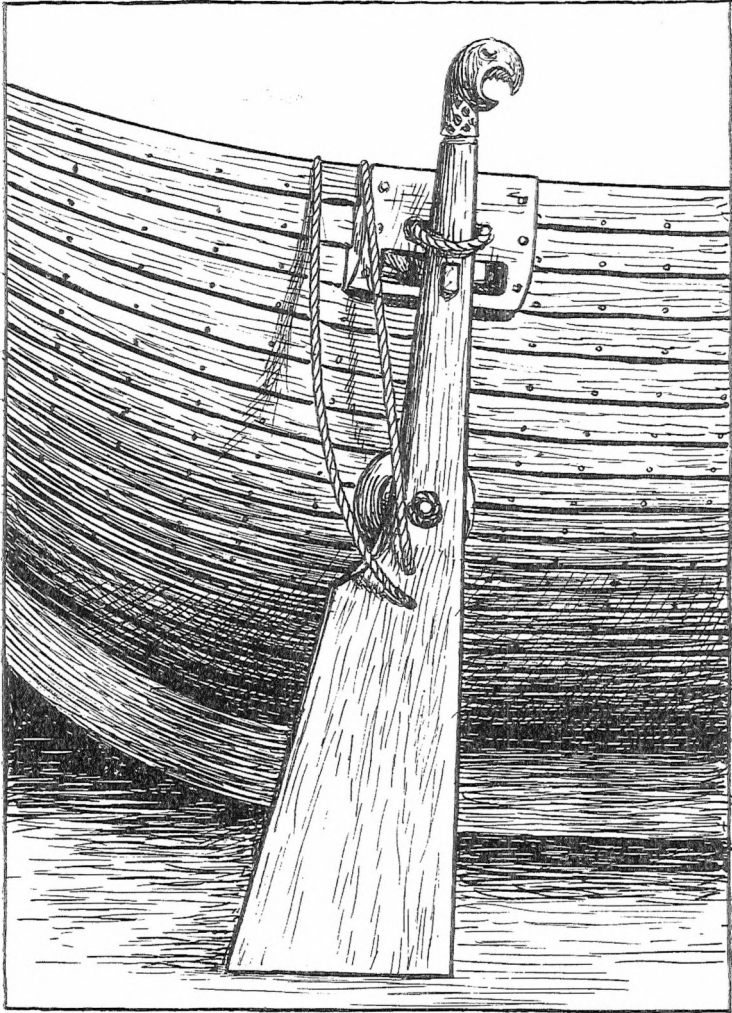
Rebækroret er, ligesom Gokstadskibets Ror, et Ballanceror, hvilket vil sige, at det ikke drejer langs Forkanten af Rorbladet, men at Rorstammens Akse ligger et Stykke inde paa Bladet, hvorved Roret bliver betydeligt lettere at dreje under Fart. Det er imidlertid meget større end Gokstadroret, ca. 1 m længere, men ikke nær saa elegant i Tegningen og ret klodset, og disse to Ting er min Begrundelse for, at Rebækroret ikke hører til en Vikingesnække, men til et Handelsskib fra Vikingetiden eller den tidlige Middelalder. Desværre kan dette Ror ikke med nogen Sikkerhed tidsfæstes, idet der ikke samtidig blev fundet



Gokstadskibets Sideror efter Kaptain Magnus Andersens Kopi.
„Vikingefærden“, Kristiania. 1895.

andre Genstande, men da de første Afbildninger af Skibe med Ror paa Agterstævnen stammer fra ca. 1200 (Side 115), maa det antages, at det hører til en noget tidligere Periode.

Rebækroret, S. 110, er hugget af en meget svær Egestok; det har oprindelig været i to Stykker, idet der paa Agterkant af Rorbladet findes tre ganske ens Huller (f, g, h), der afgjort har været til at bære en Forøgelse af Rorbladet. Roret (styri, stjórnr) er over fire Meter lang, ca. 1 m paa det bredeste og ca. 0,3 m paa det tykkeste; gennem Rorstammen er hugget et firkantet skraat Hul (b) (hjalmmunvolrhold) til Rorpinden (stjórnhol, hjalmvølr), der gaar tværskibs ind over Skibet og altsaa viser skraat opæfter. Længere nede er boret et meget stort



Rekonstruktion af Rebækrorets Anbringelse paa Skibssiden.

Hul (c), hvorigennem Befæstelsen af Roret til Skibssiden er gaaet; under dette findes to mindre Huller (d og e), hvor Sikkerhedstove for Roret antagelig har været befæstet. Hvorledes Roret har været anbragt paa Skibssiden fremgaar af ovenstaaende Rekonstruktionstegning. Roret sidder agterude paa Styr-

bordssiden (stjórnborði), der har faaet Navn derefter; den modsatte Side, Bagbordssiden (bakborði), har rimeligvis faaet dette Navn, fordi Rorsmanden i tidligere Tiders Skibe, der havde Styreaare, stod med Ryggen til denne Side, naar han styrede. Roret var paa to Steder befæstet til Skibssiden, øverst ved Rorhalsen (styrisknakki), hvor en løs Ende (styrihamla) holdt denne ind mod en udskaaren Klods paa Essingen, og nederst gennem et Hul i en svær Vorte af Træ, udbygget fra Skibssiden. Gennem Hullet i Roret (c) og Hullet i Vorten er ført et Tov (stjórnvið), der altsaa holder Roret ind mod Skibssiden. Denne Befæstelse, hvorom Roret drejer, er naturligvis udsat for meget Slid; i Osebergskibet bestaar den af en bøjelig Vidiestamme med Rodenden udenfor Hullet, men i større Skibe har det antagelig været et Tov af Hvalroshud (svarðreip) eller lignende.

Der er den Mærkværdighed ved dette Ror fremfor de to norske Ror, at den øverste Ende (a) er tilspidset og forsynet med et langskibgaaende Hul, hvilket tyder paa, at der har siddet en eller anden Prydelse af Træ, f. Eks. en udskaaren Knop eller et Hoved, fastholdt af en Pløk gennem Hullet. Ingen saadan Prydelse findes paa noget kendt Billede af Skibe fra den Tidsalder, ligesom den heller ikke kendes fra de norske Ror. Ej heller er der fundet noget udskaaret Stykke Træ, der kunde passe til at være til det Brug, men baade Hjalmar Falk (Altnordisches Seewesen) og Valtyr Guðmundsson (Nordboernes Skibe i Vikinge- og Sagatiden) nævner denne Forsiring, dog uden nogen Begrundelse eller Kildeangivelse. Efter dette Fund at dømme synes begge disse udmærkede Kendere af Vikingetidens Skibe at være kommen til en fuldstændig rigtig Slutning.

Et Sideror som dette er det ypperste i sin Art, og det er Resultatet af en meget lang Udvikling; det afløses direkte af Roret paa Agterstævnen, som bruges endnu i Dag. Her i Danmark kender vi en forudgaaende Type af Sideror, nemlig i det tidligere omtalte Nydamsskib fra ca. 400 f. C., der er et Overgangsled fra Styreaare til det fuldt udviklede Sideror. Nydamsskibet er indgaaende beskrevet senest af Bergenserens Haakon



Skibsbillede fra Døbefonden i Winchester Cathedral fra c. 1200 e. C.
Ældste Fremstilling af Ror paa Agterstævnen.

Shetelig i *Acta Archæologica*, København 1930, men Forfatteren har øjensynlig misforstaaet Rorets Befæstelse til Skibssiden. Paa Tegningen fører han kun eet Tov fra Hullet i Rorbladet agterefters, hvoraf Følgen vil blive, at Roret, der ogsaa er fastgjort ved Hamlebaandet til Essingen, skærer helt ud af Vandet, naar Skibet sejler fremad (se Tegningen S. 111). Da Hullet i Rorbladet sidder ret dybt nede og er anbragt paa Forkant, vil jeg foreslaa, at der ogsaa er ført et Tov herfra meget langt for- efter,¹ samt at der fra samme Sted paa Rorbladet er ført et Tov gennem det underste Hul i Agterstævnen og op paa Bagbords Essing. Kun paa en saadan Maade, mener jeg, kan dette Ror virke efter sin Hensigt; lægges f. Eks. Roret Bagbord, hindrer Tovet til Agterstævnen Rorbladet i at skære ud til Styrbord, og ved Styrbords Ror smækker Roret ind mod selve Agterstævnen

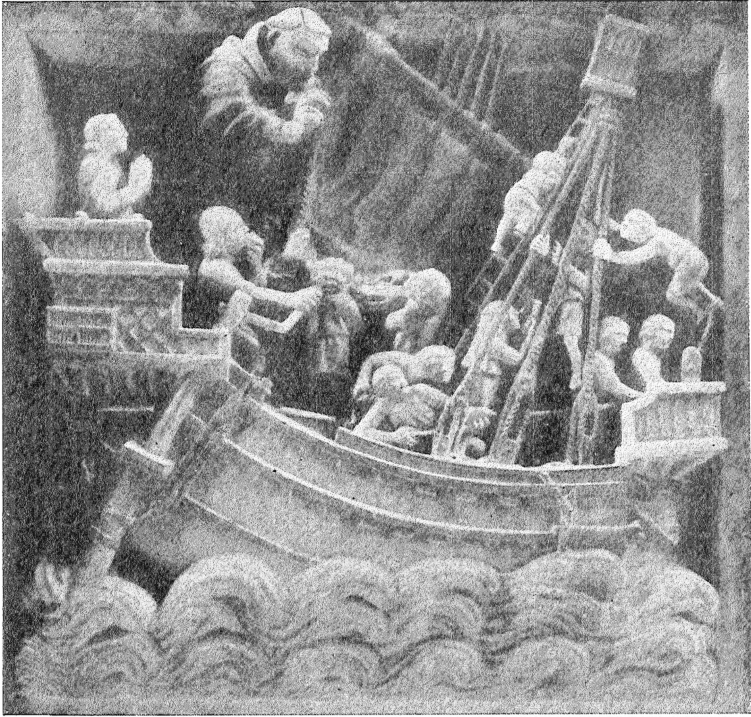
¹ Et saadant forefter gaaende Rortov kendes fra kinesiske søgaaende Skibe, hvor Roret føres meget langt ned under Kølen; her gaar Rortovet fra den underste Forkant af Rorbladet under Skibsbunden og gøres fast helt forude ved Stævnen.

og holdes i Stilling af denne. For at hindre Slid i denne Stilling er der netop paa denne Side af Rorbladet anbragt en Slidklampe, der herved faar sin naturlige Forklaring. Paa den øverste Ende af Rorstammen er der en Tilspidsning med et gennemgaaende Hul, omtrent Magen til den paa Rebækroret, men den er firkantet og til et helt andet Brug. Paa dette Sted sidder nemlig „Rorpinden“, et udhulet Stykke groet Træ med en Gren visende vandret ud og en anden ret i Vejret. I Træstykket² er der en Fordybning, der passer i Rorstammen, og det holdes fast ved en Træpløk.

Mellem Nydamsskibet og Rebækroret ligger rimeligvis et Tidsrum paa ca. 6—700 Aar eller mere, men hvorledes Udviklingen er foregaaet, ved man foreløbig ikke noget om. Imidlertid er der i 1939 i Sutton Hoo i Suffolk paa Østkysten af England bleven gjort et overordentlig interessant og rigt Fund af et Skib af „Nydam“-Typen, som maaske kan kaste Lys over Spørgsmaalet. Ved det store Fund af Smykker og Vaaben kan Skibet med ret stor Nøjagtighed tidsfæstes til ca. 700 e. C., men desværre giver den foreløbige Meddelelse om Fundet gennem Pressen kun den intetsigende Udtalelse om Roret, at det er „en Styreaare“, placeret agterude ved en Forstærkning af Spanterne. Muligvis faar vi efter Krigen Meddelelse om et „missing link“ i denne Udvikling.

Selv om der er meget stor Forskel paa Skibsbygning paa Middelhavet og i Skandinavien i Oldtiden, ikke mindst med Hensyn til Skrogets Konstruktion, er der dog Anledning til at overveje, om ikke forskellige Dele i Vikingetidens Skibe, f. Eks. Ankret, Masten, Sejlet o.s.v. skulde være frembragt ved Paa-virkning sydfra; dette gælder først og fremmest Sideroret. Utvivlsomt har Roret gennemgaaet en speciel skandinavisk Udvikling, men jeg mener, at denne Udvikling til forskellige Tider kan have været mere eller mindre paavirket sydfra, navnlig ved den senere Udformning af Sideroret. Ser vi paa Billeder af Skibe fra den ægyptiske Oldtid, finder vi Sideroret paa Skibe fra ca. 1500 f. C., omend i en noget afvigende Udførelse, men dog

² Dette udhulede Træestykke har nogen Lighed med en Hjelm, men det er urigtigt, at det engelske Udtryk „helm“ for Roret stammer derfra.



Relief fra San Eustorgio Kirken i Milano fra c. 1340.
Skib med Sideror.

fuldt saa effektivt (Ballanceror) som paa Vikingskibene, ja, end ikke det udskarne Hoved, som antagelig ogsaa har prydet Rebækroret, savnes. Dette Sideror har fulgt Skibsbygningen gennem Fønikernes, Grækernes, Romernes og andre Middelhavsfolks Skibe og ses saa sent som paa et udskåret Relief fra San Eustorgio Kirken i Milano (c. 1340) (S. 117). Hvor-naar de skandinaviske Skibe begyndte at bruge det helt udviklede Sideror vides ikke, men det er sikkert, at dette Ror først er opfundet og udformet i Ægypten og paa Middelhavet, samt at det for en længere Periode har været benyttet samtidig paa Middelhavet og i Skandinavien. Bemærkelsesværdigt er det, at medens Sideroret rimeligvis afløses af Roret paa Agterstævnen

omkr. 1200 i nordeuropæiske Skibe, synes Sideroret at have været i Brug paa Middelhavet et helt Aarhundrede længere, ja for mindre Skibes Vedkommende endog til hen mod Midten af det 15de Aarhundrede. I den Serie af Billeder, som Utrecht-Maleren Reuwich i 1483 tegnede paa Rejsen til det hellige Land sammen med Breydenbach, findes mange Slags Skibe øjensynlig gjort med alle Detailler. Kun eet af disse Skibe har Sideror, hvilket synes at vise, at Sideror paa den Tid var ved at gaa ud af Brug.

Andre Steder har Sideroret holdt Stillingen betydeligt længere; — saaledes saa jeg i 1904 i Singapore Havn et søgaaende Sejskib fra Macassar paa Celebes med to Sideror, et paa hver Side og Rorpindene forbundne med en Stang paa den fra Ægypten og Middelhavet kendte Maade, saaledes at Rorsmanden samtidig kunde bevæge begge Sideror.

Foreløbig maa man lykønske Koldinghus Museum til dette enestaaende Fund og haabe, at den nærmeste Fremtid vil begunstige de højst interessante Planer om en samlet Udstilling af de fundne Skibsdele til Gavn og Glæde for søhistorisk Forskning.

L I T E R A T U R

Haakon Shetelig: Das Nydamschiff. Acta Archaeologica. Vol. I. Fasc. I. København 1930.

Magnus Andersen: Vikingefærden. Kristiania 1895.

Hjalmar Falk: Altnordisches Seewesen. Wörter und Sachen, Kulturhistorische Zeitschrift für Sprache und Sachforschung. Heidelberg 1912.

Valtyr Guðmundsson: Nordboernes Skibe i Vikinge- og Sagatiden. Kbh. 1900.

C. Lefèbvre des Noëttes: La Revolution du Gouvernail. Paris. 1935.

KOLDING SKIBET

FORELØBIG MEDDELELSE OM FUND AF MIDDELALDERSKIB

Af

KNUD E. HANSEN

I Juni Maaned 1943 blev af Fiskere ilandbragt et godt 4 m langt Sideror af svære Dimensioner, fundet i den inderste Del af Kolding Fjord.

Roret stammer utvivlsomt fra et Skib af nordisk Type, formentlig en Knar.

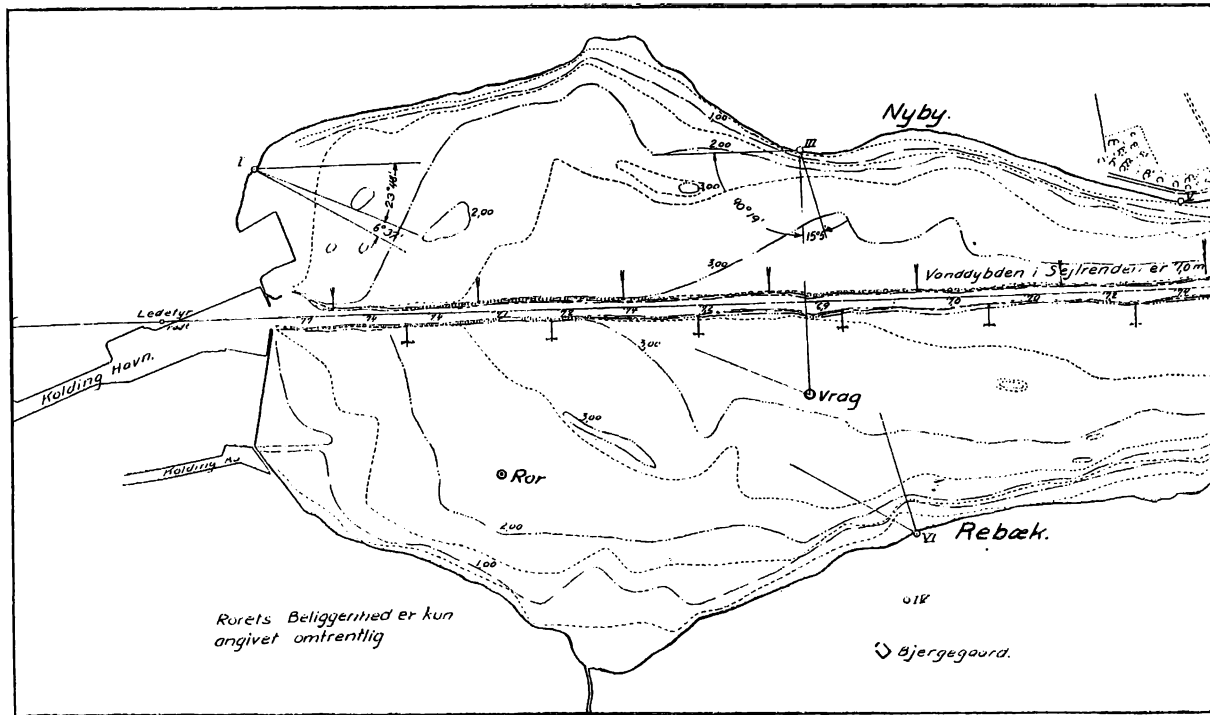
Museet for Koldinghus Len foretog med Bistand af Kolding Havnevæsen en Eftersøgning for om muligt at finde Skibet, hvorfra Roret hidrørte. Til dette Formaal engageredes en Stenfisker med Dykkerudrustning. I Nærheden af Rorets Findested, hvis Position er angivet paa Kortet S. 120, fandtes Rester af en efter Dykkerens Udsagn stor udhulet Bøgestamme. Denne laa dybt i Mudderet og blev ikke løftet. Derimod fandtes efter Anvisning af lokale Fiskere et tilsyneladende meget gammelt Vrag af et temmelig stort Fartøj, der i Størrelse kunde svare til det fundne Ror. Vragets Plads laa ganske vist ca. 1 km fra Rorets Findested, men en Mulighed for, at Roret stammede fra Vraget kunde ikke helt afvises.

Fra dette Vrag, som ligger paa $3\frac{1}{2}$ —4 m Vanddybde, optoges af Stenfiskeren og ved Hjælp af Spidsstage forskellige Dele af stor Interesse.

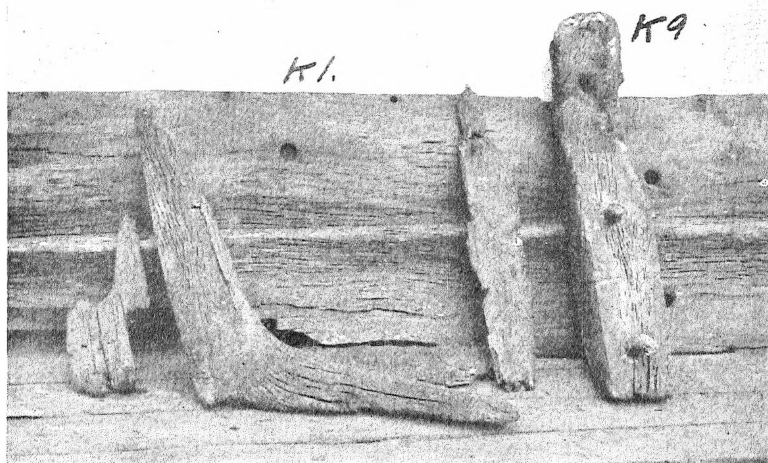
Nogen systematisk Undersøgelse blev paa Grund af Vejrforholdene og andre Aarsager ikke foretaget.

For at opnaa Klarhed med Hensyn til det fundne Skibs Art tilkaldtes Sagkyndige fra Nationalmuseet og Kronborgmuseet.

Af de optagne Dele, der alle tydede paa at stamme fra et svært bygget Fartøj, var af særlig Interesse bl. a. en Sideplanke



Kort over Kolding Fjord visende Positionen af det fundne Ror og af Middelalderskibet. Afstanden mellem de to Findesteder er ca. 1 km. Efter Opmaaling af Stadsingeniør Lassen, Kolding.

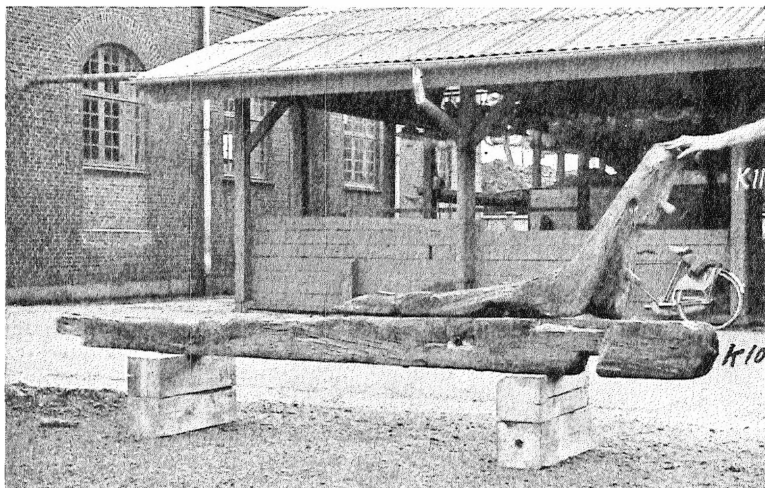


Sideplanke (K 1) af ca. 65 cm's Bredde profileret saaledes, at den giver samme Udseende som to klinkbyggede Planker. Træneglerne i den bevarede Del af Oplængerens (K 9) passer i Plankens Huller.

Fot. Stadsingeniør C. A. Lassen, Kolding.

(K. 1 ovenst. Fig.) af ca. 0,65 m's Bredde og ca. 7,1 m's Længde af Eg, hidrørende fra et klinkbygget Skib. Planken har Klinkhuller for ca. 10 mm Klinker i begge Kanter, anbragte i ca. 35 cm's Afstand og er forsynet med Huller for Trænegler i gennemsnitlig ca. 1 m's Afstand, svarende til den for Vikingeskibene normale Spantefastholdelse. Plankens Tykkelse er ved Landene (Overlæggene) ca. 40 mm. Tværsnittet er udformet saaledes, at det udefra har givet Indtryk af to Bord lagt paa Klink. Tildannelsen er meget omhyggelig. Et enkelt Sted fandtes en Skøre tættest med Mos (*Sphagnum cuspidatum*).

Af stor Interesse er en Dæksbjælke af Eg (K. 10 S. 122) med Stød i Skibets Midterlinie. Største Tværsnit 24×28 cm, Længde 2,9 m. Bjælkehovedet har stukket ud gennem Skibetsiden, som kendt f. Eks. fra Kalmarfundet og fra middelalderlige Afbildninger. Der findes Spunding for Klædningen og forskellige Nedhagninger og Taphuller. Ovenpaa Bjælken fandtes med Trænegler befæstet et svært Knæ med Udhugning svarende til den klinkbyggede Klædning.



Bjælke (K 10) med udragende Bjælkehoved og Spunding for Klædningen samt Knæ (K 11) med Udhugning for den klinkbyggede Klædning fastholdt med Trænegler. Fot. C. A. Lassen.

I Forbindelse med denne Bjælkekonstruktion har den ovennævnte Plankekonstruktion været særlig hensigtsmæssig, idet Hul for Bjælkehovedet har været udskåret i Plankens nederste Halvdel med det falske Land hvilende paa Bjælkens Overside.

Endelig fandtes af Interesse et Stykke Essing eller andet Stræktømmer af Eg med Middeltværsnit ca. 13×15 cm og af ca. 5 m's Længde (K. 2 S. 123). Det fundne Stykke har utvivlsomt været ført ud til en af Stævnene og giver tilnærmelsesvis Skibssiden Form ved denne. Meget tyder paa, at den fundne Dæksbjælke har været placeret ved den brudte Ende af Stræktømmeret paa ca. $\frac{1}{3}$ af Skibets Længde fra Stævnen, idet Trækkets Bredde paa dette Sted passer med Længden af Dæksbjælken.

Det maatte saaledes antages, at man stod over for et af de i Gotlandsloven omtalte Købmandsskibe med 3 Bjælker. Fund af ovennævnte Bjælke, diverse Brudstykker af Oplængere m. v. lod formode, at Skibet var nogenlunde velbevaret og dækket



Langsgaaende Væger. Den underste Ende har formentlig været placeret ved Skibets Stævn.

af beskyttende Mudder, skønt de optagne Dele bar Spor af meget stærke Pæleormsangreb. En grundig Dykkerundersøgelse syntes saaledes lønnende.

Takket være stor Interesse og Velvilje fra A/S Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, stillede denne en af sine mest erfarne Dykkere og en Lineholder til Raadighed, udrustede med al moderne Dykkerudstyr, derunder Undervandstelefon-



Spuns ved Agterstævnens Hæl, fotograferet i dens omtrentlige Stilling paa Stævnen. Aftryk af Beslag for Agterstævnsror er tydeligt.

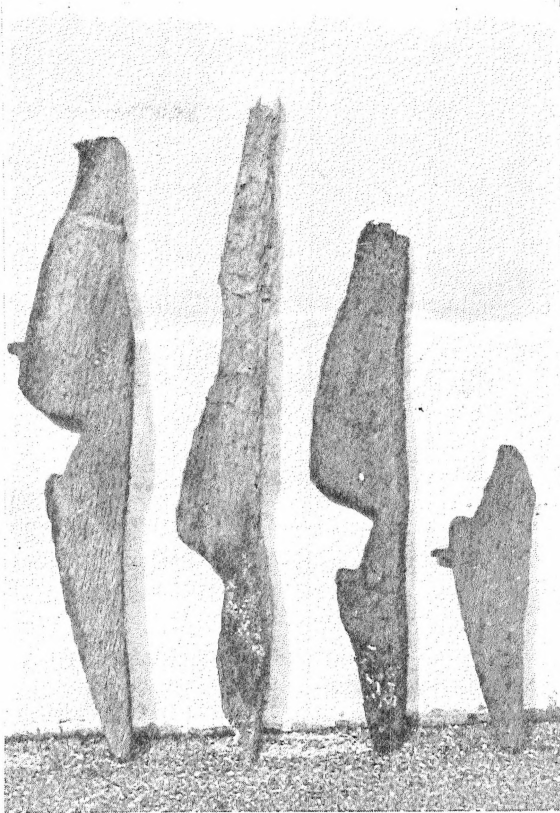
Fot. C. A. Lassen.

anlæg og en motordreven Sprøjtepumpe til Bortspuling af Mudderet over Vraget.

Kolding Havnevæsen, der hele Tiden havde fulgt Fundene med stor Interesse, stillede en velegnet Dykkerpram til Disposition. Begunstiget af Efteraarets klarere Vand foretoges en saa grundig Undersøgelse af Vraget, som Hensynet til yderligere Pælcormsangreb gjorde forsvarligt, idet mindst muligt af Skibet blottedes.

Undersøgelsen lededes af Dr. Nørlund, Nationalmuseet, og Ingeniør Knud E. Hansen, Kronborgmuseet, med Bistand fra Museet for Koldinghus Len. Begge Stævne samt en smal Stribe tværs over Vraget omtrent paa Skibets halve Længde, blev spulet fri for Mudder. Det viste sig herunder, at kun ca. 1 m af Stævnene fandtes bevaret og de tilsvarende Dele af Bunden, der var dækket af det skærmende Mudder.

Agterstævnen viste sig at have været forsynet med Rorbeslag. En Spuns i Agterstævnen sad løs og blev bragt op. Af ovenst. Fig., der viser Spunsen, fremgaar tydeligt Aftrykkene fra Rorbe-

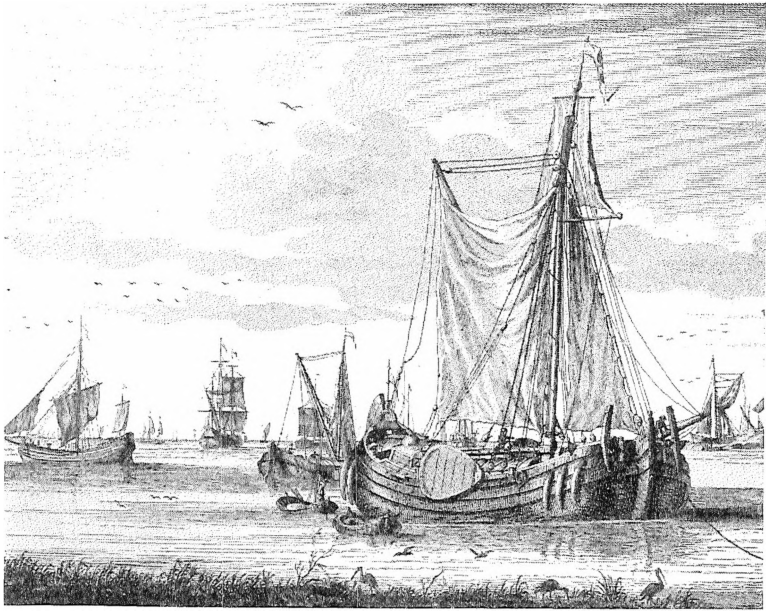


Oplængere med Udhugning for en langsgaaende Væger. Underenden har været lasket til Bundstokkene med den for forhistoriske Baadfund karakteristisk „ud og ind“ Lask. Top af Bundstokkene har stødt mod Vægeren.

Fot. C. A. Lassen.

slagene, der iøvrigt markeredes tydeligt af Rust. Det var dermed fastslaaet, at man stod over for et yngre Fund.

Ved Blotlæggelse af Skibet tværs over konstateredes, at Skibets Bund var kravelbygget, medens Skibssiden iøvrigt er klinkbygget. Dette maa betragtes som et meget interessant Træk i Skibsbygningens Udvikling, idet det her ikke drejer sig om en fladbundet Type, som dem man kender fra Flandern og Nedre Elben, hvor Fartøjer med en flad kravelbygget Bund og med



Hollandske Smaaskibstyper. De viste Rigningstyper omfatter den gammel-
dags Raasejlsrig, den mere tidssvarende Sprydrig og den dengang moderne
Gaffelrig. Fartøjet længst til venstre har Agtermast med Raasejl.

Stik af P. Schenk † ca. 1680. I Forfatterens Eje.

klinkbyggede Sider, der mødes med Bunden i omtrent ret Vinkel, kan paavises meget langt tilbage.

Bundstokke fandtes anbragt med den halve Spantedistance, d.v.s. i ca. $\frac{1}{2}$ m's Afstand. Af Spantekonstruktionen er foruden de ved de udragende Bjælker karakteristiske Knæ, kendt fra Kalmarfundet, fundne en Række Oplængere (S. 125) med Udhugning for en langsgaaende Væger, hvoraf der, som tidligere omtalt, er fundet et ca. 5 m langt Stykke ved Stævnen.

Skibets Hoveddimensioner kunde med Tilnærmelse bestemmes til Længde mellem Stævnene ca. 18 m, Bredde ca. 6 m. Ret forligt i Fartøjet, nemlig ca. 7 m fra Forstævnen, fandtes et velbevaret kraftigt bygget Mastespor, støttet sideværts med svære Knæ. Mastesporets kraftige Konstruktion maa betragtes som et Levn fra Vikingetiden, hvor den korte Afstand mellem

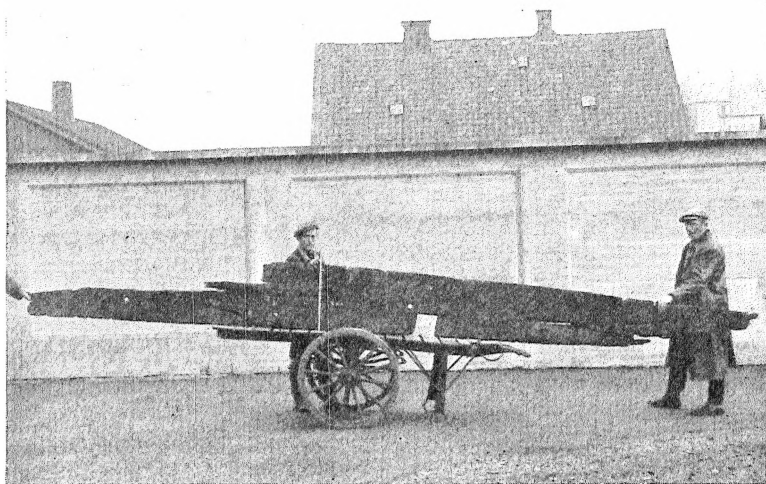


Uddrag af Rantzaus Kort over Kolding fra 1580. Det viste Fartøj synes at være af samme Type som Koldingskibet, dog har dette muligvis ført Raasejl paa Agtermasten, der i saa Fald har været placeret mere forligt.

Fisk og Spor nødvendiggjorde den meget kraftige Konstruktion, navnlig dersom Masten, hvad der er sandsynligt, ikke har været forsynet med tværskibs Afstøtning.

Mastens forlige Placering gør det overvejende sandsynligt, at Skibet har været rigget med to Master. Agtermasten har da, som kendt fra Afbildninger, kun været støttet i Dækkene. Hvorvidt denne Agtermast har været rigget med et Raasejl eller med det senere fra Middelhavet stammende trekantede Mesansejl under en skraatstillet Raa er det paa nuværende Tidspunkt umuligt med Sikkerhed at afgøre. Figuren S. 126 fremstiller de ca. 1680 i Holland brugte Typer af mindre Fartøjer og viser bl. a. en Rig, der endnu har Raasejl paa Agtermasten, medens ovenstaaende Figur er et Udsnit af Rantzaus Kort over Kolding fra ca. 1580, som viser et Fartøj af samme Størrelse som det fundne forsynet med Latiner Mesansejl.

Et Stykke ude fra Skibets Bagbordside fandtes en Sideplanke, der, saa vidt det kan skønnes, hidrører fra Opbyg-



Sideplanke fra en Opbygning (sandsynligvis fra Agterenden), med Udkapning for udragende Bjælkehoved.

ningen agter. Den ovenfor gengivne Planke er af samme Bredde som den tidligere omtalte Sideplanke og profileret paa samme Maade. I Planken findes velbevaret Udhugning for et Bjælkehoved af mindre Dimension end den fundne Hoveddæksbjælke, tydelig nok en Opbygningsbjælke formentlig fra Opbygningen agter.

I Skibets Forende laa en Del Potteskaar, hidrørende bl. a. fra en temmelig stor sort Kuglepote og en Stentøjskrukke, den sidste muligvis af flamsk Oprindelse. Desuden fandtes en stor Klump Ler samt forskellige delvis forkullede Træstykker og nogle flækkede Bøgegrene, der formentlig maa være bestemt for Brændsel. Meget tyder saaledes paa, at man staar over for en primitiv Kabys.

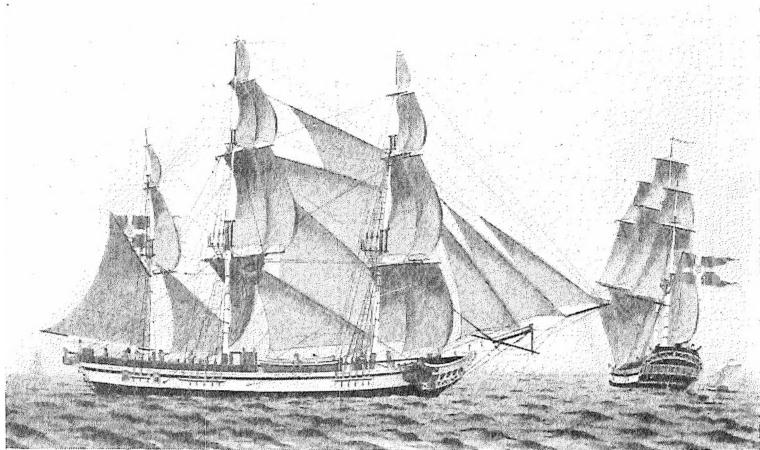
I Skibets Agterende fandtes bl. a. et Stavbrædt, i den ene Ende skraat tilhugget og skærpet, tydende paa, at det hidrører fra et Skodt staaende ned mod den skraa Skibsside imod Lastrummet. Flere Steder i Skibet, men navnlig foran for Masten, laa en Del Tovværk, fremstillet af vegetabilsk Materiale af bastagtig Karakter.

Paa Grundlag af den foreløbige Undersøgelse danner der sig, paa Trods af de vidtgaende Hensyn der maatte tages til Fundets Bevaring, Billedet af et mindre Middelalderskib. Dette svarer, ganske interessant, i Hovedsagen til Afbildningen paa Henrik Rantzaus smukke Kort over Kolding, selv om meget tyder paa, at det fundne Skib er adskilligt ældre end Afbildningen. Det kraftigt og over Vandet klinkbyggede Fartøj har agterude været forsynet med en Opbygning. De udragende Bjælkehoveder er ikke vist paa Rantzaus Skib, idet denne Konstruktion paa dette Tidspunkt, i hvert Fald for Hoveddæksbjælkernes Vedkommende, har været forladt. Riggen har haft den samme svære Stormast med Raasejl, et Bovspryd, hvortil Buglinerne, der har erstattet Vinkingetidens Sprydstage (beita às), er førte og en Agtermast, der formentlig i Stedet for Rantzaus Latinersejl har ført et Raasejl.

Skibets yderligere Skæbne er foreløbig uvis. Forholdene tillader desværre ikke Konservering af det omfattende Tømmermateriale, ligesom andre Forhold ikke opfordrer til en Hævning eller Optagning i tør Grube af det i historisk og skibsbygningsmæssig Henseende saa interessante og enestaaende Fund, men man maa haabe, at der inden længe kommer Tider for vort Land, hvor ogsaa Skibsfundene fra Kolding Fjord kan blive opstillet samlet. De omfatter Skibsristninger fra Bronzealderen, primitive udhulede Eger og andre Baadfund fra Middelalderens Begyndelse, det her omtalte Middelalderskib, Skibe tættede med Hvalbarde, vidnende om Fortidens Hvalfangster i Ishavet og mange andre Fund op til vor egen Tid. Alle disse Fund fortæller om, at dette Land og dette Hav var frit, var vort fra Arilds Tid.

L I T E R A T U R

- 1) *Harald Akerlund*: Ett medeltida fartygsfund i Kalmar. Sveriges Sjöfartsmuseums Årsbok 1940.
- 2) *P. Humbla & Lennart von Post*: Galtabäcksbåten och tidigt Båtbyggeri i Norden. Göteborg 1935.



Fregatten „Constantia Maria“ af København. Kaptajn P. N. Holbech.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

OM NOGLE OSTINDISKE PORTRÆTTER

Handels- og Søfartsmuseet har i en Aarrække ejet en gammel farvelagt Tegning, der forestillede Fregatten „Constantia Maria“ af København, Kaptajn P. N. Holbech. Billedet gav en interessant Fremstilling af den gamle Fregat, men var fugtpletet og snavset, idet det i en Aarrække, forinden det kom i Museets Besiddelse, havde været anbragt uden Glas og Ramme paa et Loft. Museet havde derfor magasineret Billedet. For nogle Maaneder siden fik Museet fra en Privatmand tilbudt to malede Portrætter af et Par Kinafarere, Kaptajn Niels Holbech og hans Søn Kaptajn Peter Nielsen Holbech. Under Salgsforhandlingerne dukkede det magasinerede, men nærmest glemte Billede frem i Erindringen, og det viste sig da, at Personen, der var fremstillet paa det sidstnævnte Portræt, var identisk med den P. N. Holbech, som var Fører for „Constantia Maria“. Billederne blev da indkøbt til Museet, hvor de tilsammen giver en udmærket Illustration til den gamle danske Fart paa Kina og Ostindien. Af Hensyn til Skibsbilledets daarlige Tilstand, som ikke lod sig forbedre gennem Konservering, var det dog nødvendigt at lade Billedet kopiere. Den minutiøst udførte Kopi, der er lavet af Kunstmaler Th. Kjølner, Hillerød, gengiver dog Originalens Enkeltheder med stor Nøjagtighed.

Museets Arkiv indeholder nogle Oplysninger om de to Kaptajner Holbech, ligesom der i Baronesse Ursula Dahlerups Erindringer „Fra gammel Tid“ er givet et livfuldt Billede af Peter Nielsen Holbech, der var Baronessens Farfar.

Hvem der har malet det ældste af Malerierne, vides ikke. Den por-

trætterede er klædt i en blaagrøn Klædesfrakke uden Krave, sort Vest og Benklæder, hvidt Halstørklæde og tungede hvide Silkemanchetter; paa Hovedet bærer han en sort, trekantet Hat. Han har et temmelig fyldigt Ansigt med en stor kødfuld Næse og Dobbeltbage. Den lyse Paryk har store Bukler i Siden. I venstre Haand holder han et oprullet Søkort, i højre Haand en oplukket Passer, hvis Ben hviler paa et paa et lille Bord anbragt udfoldet Søkort over de asiatiske Farvande, hvorved hans Virksomhed som Skipper og Kinafarer antydes.

Det andet Maleri, forestillende Kaptajn P. N. Holbech, er udført af den portrætteredes Søn, den bekendte Portrætmaler Niels Peter Holbech. Kunstneren har ikke tilstræbt at markere Faderens Erhverv. Kaptajnen er klædt i sin Tids almindelige Dragt: en mørk, guldknappet Klædesfrakke, brune Benklæder, hvid Vest, hvid Skjorte, Flip og Halstørklæde bundet i Sløjfe.

Kaptajn Peter Nielsen Holbech var født i 1777. Styrmandseksamen tog han i 1786 og nogle Aar senere finder vi ham som anden Styrmand paa Faderens Skib, Koffardifregatten „Janus“ paa Vestindietogt i 1790—91. Han avancerede til første Styrmand paa „Janus“, da denne, ligeledes med Niels Holbech som Fører, i Sept. 1791 gik til Riga. Han gik dernæst over i Ostindiefarten, var anden Styrmand paa „Johanne“ paa dens Ostindierejse 1795—96, og igen 1796—98 paa Ostindietogt som anden Styrmand paa „Hvide Ørn“. Den 29. Sept. 1801 tog han Borgerskab som Skipper i København og førte i de følgende Aar Fregatten „Constantia Maria“, der maalte 89 Kommercelæster og var bygget i Flensborg 1800. I Oktober 1801 gik Rejsen til Porsgrund i Norge med Købmændene Neergaard og Jørgensen som Redere. I 1803 til 1805 og igen i 1806 gik „Constantia Maria“ til Ostindien, denne Gang med Ryberg & Co. som Reder. Dog nævnes ogsaa Iver Wibroe og Interessenter, og Holbech selv maa utvivlsomt ogsaa have været Deltager, i hvert Fald som Ejer af Ladningen. Paa Hjemrejsen blev Skibet, efter at Krigen med England var brudt ud, prisdømt af Englænderne, og Kaptajnen, hans Besætning og hans Familie, der var med, blev interneret i England, hvor de maatte opholde sig i to Aar som Krigsfanger.

Niels Peter Holbechs Hustru Maria var en Datter af den flensborgske Storkøbmand Thaysen. Hun var ikke nogen helt almindelig Kvinde. Baronesse Dahlerup fortæller i sine Erindringer om sin Bedstemor, at da Holbech friede til hende, forlangte hun en Betænkningstid paa et Aar. Som det senere viste sig, var det for at benytte Mellemtiden til at lære Sømandskab hos sin Onkel, og da Parret i Aaret 1800 blev gift, var hun helbefaren. Hun fulgte med sin Mand paa hans Rejser og fødte hans Børn om Bord paa „Constantia Maria“, Maleren Niels Peter H. saaledes, da Skibet paa Hjemrejsen fra Calcutta laa udfor Isle de France i den bengalske Bugt. Hun førte Fregatten under mængden en Storm og bandede og skraaede paa Sømandsvis, skønt hun paa Landjorden optraadte som



Maleri af ukb.: Portræt af Kinafareren, Kaptajn Niels Holbech.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

en fin Dame. Engang, da der var Mytteri paa Skibet, sprang hun over Bord og svømmede i Land med Skibspapirerne i Munden for at skaffe Politi til Veje.

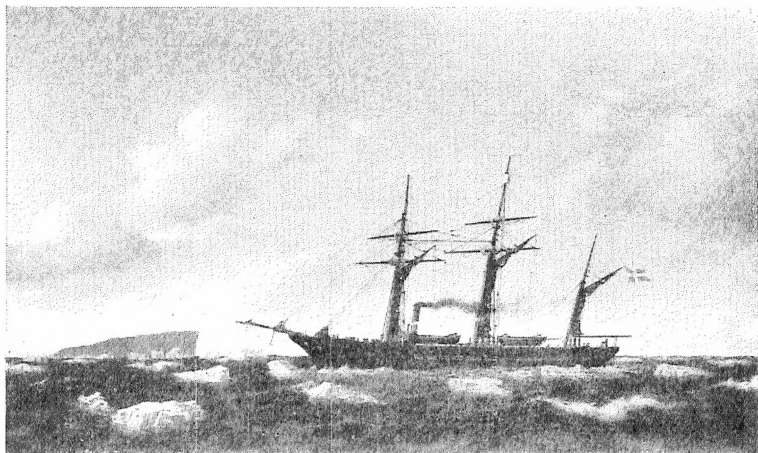
Efter Familiens Hjemkomst fra England lagde Kaptajnen op. Han købte den store smukke Ejendom Kronprinsessegade 32, og her boede han Resten af sin Tid som en særdeles velhavende Mand.

Sønnen Niels Peter Holbech havde Lyst til Kunsten og blev som 15



Maleri af N. P. Holbech : Portræt af Kaptajn Peter Nielsen Holbech.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

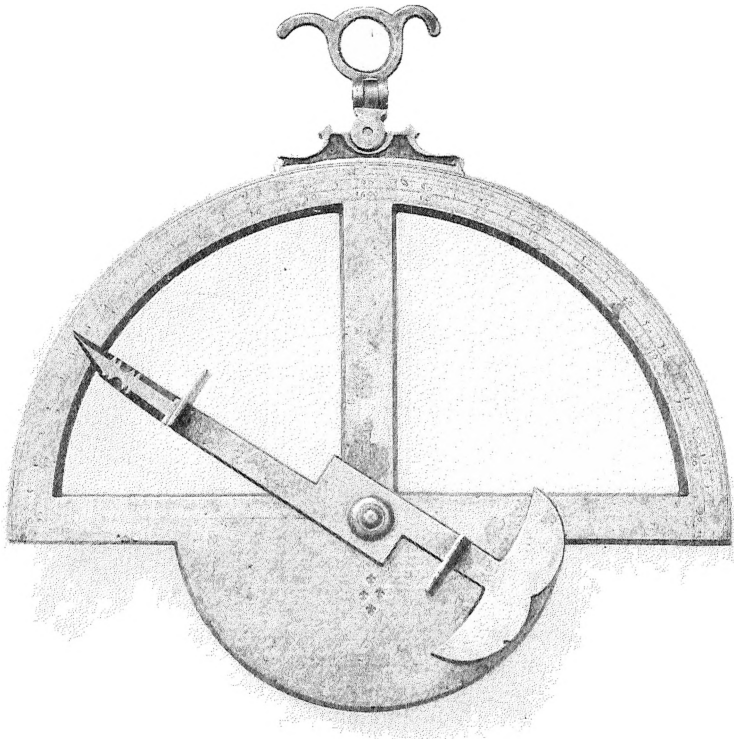
aarig optaget paa Akademiet, hvor han i Januar 1824 blev Elev paa Modelskolen. Han fik baade C. A. Lorentzen og Eckersberg til Lærere, men blev ogsaa uddannet praktisk som Malersvend, idet den praktisk indstillede Fader ønskede, at han skulde nedsætte sig som Malermester. Paa Initiativ af Thorvaldsen, der interesserede sig for ham, kom han til Rom, hvor han i en Aarrække boede i Thorvaldsens Hjem. Han fik en ret betydelig Løbane som Portrætmaler.



Maleri af Carl Baagøe : S/S „Fox“, Kaptajn T. Sødring, 1860.
Handels- og Søfartsmuscet paa Kronborg.

S/S „F O X“

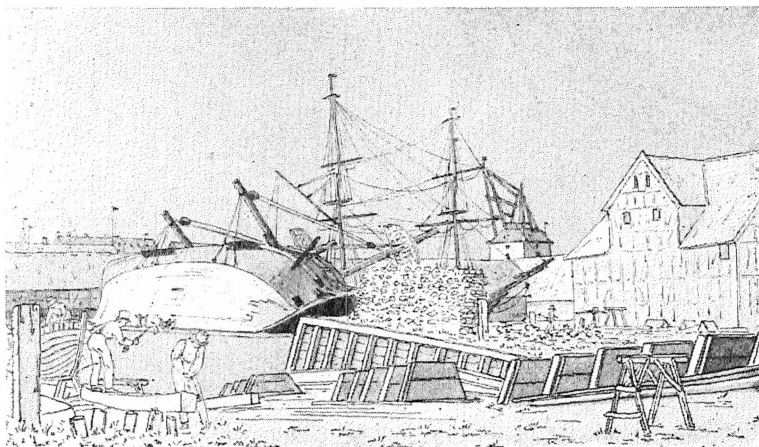
blev bygget i Aberdeen i 1855 af Alex. Hall & Co. til Sir Ricard Sutton, Nottinghampton. „Fox“ var bygget af Teak og Eg. Det var paa 70 danske Kommercelæster, havde en Længde af 120,5 feet, en Brede af 24,3 feet og en Dybde af 11,5 feet og var forsynet med en tocyldret Dampmaskine paa 30 HK. Skibsinspektør R. Tving skriver i sin Bog om Grønlandsfarten, at Skibet var bygget som Lystyacht, men da dets Ejer døde allerede efter den første Rejse, solgtes „Fox“ for 2000 Pund Sterling til Lady Franklin, som lod det fortømre og forstærke paa forskellig Maade, idet Ejeren ønskede at benytte Skibet til Eftersøgning af Sir John Franklins forsvundne Ekspedition. Paa dette Togt fortes det af Mac Clintock, til hvem Lady Franklin skænkede Skibet efter Hjemkomsten. Efter at have været paa flere Hænder i England solgtes det i 1860 til Indchaveren af Firmaet J. P. Suhr & Søn i København, der havde Interesser i Kryolit-, Mine- og Handelsselskabet. Skibet anvendtes nu i Besejlingen af Ivigtut og blev i denne Periode ombygget i 1886 af Burmeister & Wain. Da „Fox II“ blev anskaffet, anvendtes det ældre Skib især som Bugserbaad for de store Sejlskibe under Besejlingen af Arsukfjorden. Under den vanskelige Sejlads i de grønlandske Farvande hændte det ikke sjældent, at „Fox“ løb paa underjordiske Skær, men paa Grund af Yderklædningens diagonalbyggede Konstruktion klarede det alle Vanskeligheder. I 1905 blev „Fox“ overtaget af Grønlandske Handel, der satte det i Kystfart paa Vestgrønland indtil det endelig ved en Grundstødning ved Godthaab mødte sin Skæbne. Resterne af Vraget saas endnu i den seneste Tid.



Astrolabus.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

ASTROLABUS

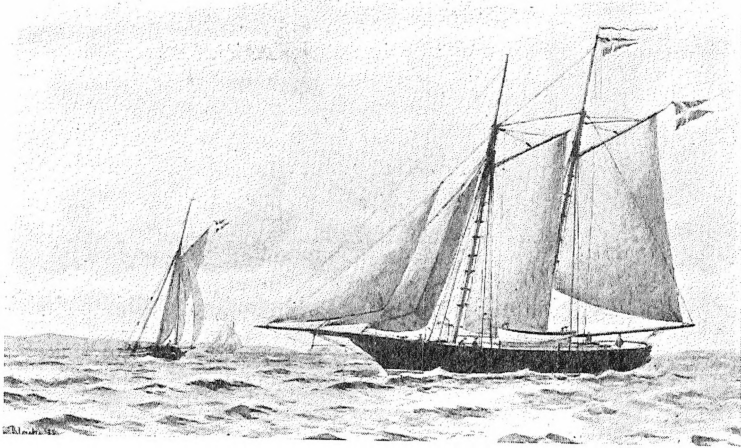
Astrolaben er et af de ældste nautiske Instrumenter, som kendes. Det er oprindelig et astronomisk Instrument til Bestemmelse af Stjernernes Længde og Bredde. Det bestod af en gradinddelt Cirkelbue af Metal, op-hængt i en Ring foroven. Omkring Cirkelbuens Centrum bevægede sig et Diopter med to tværgaaende Opstandere, gennem hvis Sigtehuller, der sig-tedes mod det Himmellegeme, hvortil Observationen skulde tages. Astrolaber til Brug paa Søen var simplere end de astronomiske. Ogsaa disse bestod som Regel af en Cirkelring, men omfattede undertiden, som ved det oven-for gengivne Eksemplar, kun en halv Cirkelbue. Denne er her dobbelt ind-delt i to Gange 90° med Udgangspunkter saavel foroven som ved Siderne. Astrolaben benyttedes især af Araberne, der som bekendt var fremragende Søfarere.



Tegning i Tusch og Sepia af M. Rørbye: Bodenhoffs Plads 1826.
Handes- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

BODENHOFFS PLADS

Blandt de driftige Handelsmænd, der søgte at udnytte Christianshavns udstrakte Arealer, der ved deres Beliggenhed var saa vel egnet til Foretagender indenfor Handel og Skibsart, var ogsaa Andreas Bodenhoff. Hans Far var Skipper, og selv tog han som ung Mand til Søs. I 1749 fik han Skipperborgerskab i København, og i Kraft af sin Dygtighed og ved Hjælp af lykkelige Konjunkturer blev han snart en velhavende Mand med Skibe i Søen, Ejendomme paa Landjorden og en god Konto i Banken. Han drev en udstrakt Tømmerhandel, havde mange Skibe i Fragtfart, var Storleverandør til den danske Marine i en længere Aarrække og blev i 1767 udnævnt til kgl. Agent. I 1766 opnaaede han Kongens Tilladelse til at overtage et Vandareal paa Christianshavn tæt Sydøst for Wilders Plads. Dette Areal blev derefter opfyldt og forsynet med Bolværker, Beddinger og Magasinbygninger. Paa denne Plads dreves fra Aaret 1771 et vidtstrakt Skibsbyggeri. Under den straalende Handelsperiodes Højkonjunktur byggede han i Aarene 1776—82 et større Antal Skibe til Marinen, efter Henrik Gerners Konstruktion, og tillige ogsaa for Handelsmarinen. Bodenhoffs Plads havde ud mod Christianshavns Kanal to indskaarne Bassiner. Det er den nordligste af disse, som ses paa Rørbyes Tegning. Et Træskib ligger kølhalet, og til Venstre ses en mindre Baad under Bygning. I højre Mellemgrund en høj Bindingsværksbygning med Gavlkvist, kendt fra C. A. Lorentzens berømte Maleri af Slaget paa Reden. I Baggrunden ses til Højre den indre forlængst nedrevne Mastekran, til Venstre Taget af Grønlandske Pakhus.



Farvelagt Tegning af Chr. Blache: Krydstoldskonnerten „Argus“, bygget 1854 af E. C. Benzon, Nykøbing F.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

KRYDSTOLDSKONNERTEN „ARGUS“

Med den skarpe Toldlovgivning, der raadede herhjemme i Merkantilismens Periode i det 17. og 18. Aarh. fulgte et livligt Smugleri. Foruden at modarbejde dette ved et Opsyn paa Landjorden stræbte man at holde det nede mest muligt ved at udruste Skibe, der havde til Opgave at afkontrollere Kysterne og passe Smuglerne op. Selv efter at nyere handelspolitiske Synspunkter havde mildnet de skrappe Toldforanstaltninger var det nødvendigt at opretholde Bevogtningen, og da Toldopsynet paa Vestkysten blev skærpet og Smuglerierne derfor trak østover, oprettedes i 1824 et Krydstoldvæsen, hvis hurtigsejlende Toldkuttere kunde sejle Smuglerne op. I 1840 omfattede det 11 Skibe og 7 Baade, i 1899 mere end 30 Krydsfartøjer samt en Inspektionsskonnert. Denne Skonnert var „Argus“, der blev bygget i 1854 af den bekendte Skibskonstruktør Mester E. C. Benzon i Nykøbing F. Den havde rund Hæk og meget skarp Klipperstævn. Oprindeligt havde den kun Stang paa Stortoppen og førte kun et Forsejl, nemlig en Fok med Bom samt iøvrigt et Skonnertsejl og et Storsejl med Topsejl. Efter at Skonnerten senere blev forlænget 6 Fod fik den Klyverbom og Stang paa Fokkemasten. I Dampskibenes Tidsalder kunde Toldkrydserne ikke magte deres Opgave, hvorfor Krydstoldvæsenet blev reduceret og til sidst i 1903 helt ophævet.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1943—44

Selskabets anden ordinære Generalforsamling afholdtes i Erik af Pommerns Kapel paa Kronborg Slot Fredag den 30. Juli 1943 Kl. 10,15. Formanden for Helsingør Turistforening, Driftsbestyrer Friis, valgtes til Dirigent.

Formanden, Skibsreder Willie C. K. Hansen aflagde Beretning og udtalte bl. a. følgende:

„I Handels- og Søfartsmuseets Aarbog, 1943, der er udsendt til alle Selskabets Medlemmer, vil De finde et Referat af Selskabets første ordinære Generalforsamling den 30. Juli 1942, og desuden et Par kortfattede Bemærkninger vedrørende Arbejdet i indeværende Regnskabsaar, — begge Dele supplerer den udførlige trykte Beretning i Museets Aarbog 1942, den første Aarbog, der paa Initiativ af „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ og i Samarbejde med Museets Komité blev udsendt i Juli 1942. Til disse Beretninger vil jeg gerne knytte nogle Bemærkninger.

Førend jeg gør dette, vil De maaske tillade, at jeg med faa Ord mindes en af Handels- og Søfartsmuseets mest trofaste Venner. Jeg tænker her paa min gamle Fader, Generalkonsul Johan Hansen, der den 27. Juni afgik ved en stille og rolig Død i sit 82ende Aar, efter et langt og virksomt Liv, helliget baade Skibsfarten og Kunstens Tarv. Det tilkommer ikke mig paa dette Sted at riste hans Minderuner, men saa meget kan og maa jeg sige, at netop indenfor Museets Arbejde fandt han i mange Aar Udløsning for sin Trang til at forene praktisk Arbejde med kunstneriske Maal. — Han var med i Arbejdet her paa Kronborg fra Museets Start i 1914, sad i alle de Aar i skiftende

Komiteer og var en af de første, der tegnede sig som livsvarigt Medlem af vort Selskab.

Maa jeg som Formand for Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ og i sønlig Ærbødighed, Kærlighed og Agtelse for hans Arbejde bede Dem mindes hans Virke her et stille Øjeblik“.

Forsamlingen sluttede sig til disse Udtalelser ved at rejse sig, hvorefter Formanden fortsatte :

„Jeg vil nu gerne supplere den trykte Beretning i Aarbogen 1943, som De sikkert alle har gennemset, med nogle orienterende Oplysninger.

Først en Tak til alle de mange, der slutter op om Selskabet, dets Bestyrelse og Museet. Medlemstallet er ved Regnskabsaarets Slutning 762 aarsbetalende og 77 livsvarige. Særligt blandt Borgerne i Helsingør findes en lang Række Medlemmer, og jeg værdsætter den Indsats, der fra Byen Helsingørs Side og fra dens Befolkning gøres for at staa samlet om Museets kulturelle Arbejde. Glædeligt og forbavsende er det ligeledes at se, hvorledes Medlemmer indenfor de mest forskellige Erhverv slutter sig til vort Selskab : Lønarbejdere og Funktionærer, Videnskabsmænd, Forretningsfolk og Søens Folk er blot enkelte Eksempler, men Selskabet trænger til yderligere Tilgang. Skal de Opgaver løses, som Bestyrelsen har sat sig, maa vi foruden den smukke Tilgang af Medlemmer fra Helsingør og København have hele Landet med, og det er med dette Maal for Øje, at det aarlige Medlemsbidrag er sat saa lavt som Min. 5 Kr. for Enkeltpersoner og Min. 50 Kr. for Institutioner eller Firmaer.

Da Museet — som De vil vide — er en selvstændig Institution, støtter man ved Medlemskab af vort Selskab for en ringe Sum en værdifuld national Institution, skærmer Minderne om dansk Handel og Søfart og fremmer Kendskabet til dansk Foretagsomhed. Handel og Søfart har jo fra Arilds Tid været betydende Erhverv i Danmark. I en for vort Land saa vanskelig Tid maa vi alle gaa ind i et frugtbart, positivt Samarbejde for Opretholdelsen af vort Samfundsliv og vor Kultur. Museets Virksomhed er et værdifuldt og nødvendigt Led i dansk nationalt og kulturelt Arbejde. Medlemskabet af „Handels- og Sø-

fartsmuseets Venner“ giver Adgang til disse danske kulturelle Værdier dels ved en Aarbog, der særligt udsendes til alle Medlemmer, dels ved Medlemmernes Ret til gratis Besøg paa Museet.

Og her er saa sandelig meget at se og beundre paa dette historiske, smukke, gamle Slot. De vil kunne overbevise Dem derom ved den Rundgang i Museets Lokaler, vi om lidt foretager. Her vajer Dannebrog fra Kronborgs gamle Bastioner. Her faar De et Pust af Førkrigstidens frie Handel og Skibsfart. Her indenfor Kronborg Slots aarhundredgamle Rammer ser De Resultatet af Fortidens Flid og Dygtighed, af dansk Vove-mod, af dansk Initiativ og af dansk Fremsyn. Alt dette bør vi have i Erindring og tage Lære af med Fremtiden for Øje.

At ikke alene Menigmand slutter op om vort Selskab og Museet viser Resultaterne af Henvendelser til de forskellige større Fonds og Institutioner, der paa forskellig Vis yder Støtte til Løsning af kulturelle og andre Opgaver. Det er med Taknemlighed, at jeg fra dette Sted retter vor Tak bl. a. til Tuborgfondet, Lauritz Andersens Fond, D.D.P.A.-Fondet og A/S Dansk Shell, der har givet smukke Beløb til forskellige Opgaver indenfor Museet. Selskabet har paa forskellig Maade assisteret Museets Komité for at opnaa disse betydelige Tilskud, der praktisk talt er en Livsbetingelse for Museets Eksistens under de nuværende vanskelige Forhold, hvor Besøget — i Sammenligning med Førkrigstiden — har svigtet i stor Udstrækning. Det er ikke tilstrækkeligt, at Staten rundhaandet staar til Disposition med Tilskud, private Enkeltpersoner og Institutioner maa hjælpe med, og jeg gentager min Tak for al økonomisk Støtte, der er tilflydt Handels- og Søfartsmuseet og vort Selskab“.

Formanden fortsatte med nogle Bemærkninger om Selskabets Ønske om at arbejde for Agitationen for et forøget Besøg paa Museet og en Forøgelse af Medlemstilgangen til Selskabet. Bestyrelsen havde blandt andet under Overvejelse at udgive en Plakat, hvortil Udkast var givet af Bestyrelsens kyndige Medlem, Fyrdirektør Sinding, der paa denne Maade havde skænket Selskabet et værdifuldt Hjælpemiddel i denne Virksomhed. Det

foreløbige Maal maatte være 1000 Medlemmer. Paa denne Maade kunde man gøre sig Haab om ikke alene at se et forøget Besøg paa Museet, men ligeledes at skabe den økonomiske Baggrund for Selskabets væsentlige Formaal: at være til Støtte for Handels- og Søfartsmuseet og virke for Forøgelsen og Forbedringen af dets Samlinger.

Efter en Tak til Pressen for dens venlige Holdning og den Støtte, den havde ydet Selskabet, sluttede Formanden med følgende Bemærkninger:

„Saavel Aarvog 1942 som Aarvog 1943 er blevet overordentlig vel modtaget og omtalt overalt i Danmark; selv de mindste Aviser i de fjerneste Egne af Danmark har interesseret sig for Museets og vort Selskabs Arbejde. Den udenlandske Dag- som Fagpresse følger ligeledes Arbejdet indenfor Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg. Dette er ikke unaturligt, naar man ser, med hvilken Interesse vore Nabolandes brede Befolkning slutter op om de der eksisterende maritime og kommercielle Museer, vel vidende Nødvendigheden af disses Trivsel som Kulturbærere for de skandinaviske Lande.

Lad os da hver især agitere for Tilslutning til dette kun 2-aarige Selskab med de store Maal. Lad enhver af os gaa ud og sikre nye Medlemmer indenfor vor Kreds. Er den økonomiske Baggrund for vort Selskab helt i Orden, vil Bestyrelsen kunne hjælpe Museet i de store og mangeartede Opgaver, vi med Museets Komité er ansvarlige for“.

Formandens Beretning godkendtes.

Derefter forelagde Kassereren, Museumsdirektør Klem, det reviderede Regnskab 1942/43, der balancerede med en Sum af Kr. 11144,40. Regnskabet findes offentliggjort i nærværende Aarvog 1943 pag. 112—13. Efter Besvarelse af nogle Forespørgsler fra Generalforsamlingen gav denne Decharge for Regnskabet.

Af Bestyrelsen afgik efter Lodtrækning Overretssagfører Falbe-Hansen, Fyrdirektør Sinding og Direktør C. A. Møller. De genvalgtes alle. Ligeledes genvalgtes de to Revisorer, Stadsingeniør A. T. Jørgensen, Helsingør, og Kontorchef Ejnar Qvist, Handelsministeriet.

Generalforsamlingen hævdes Kl. ca. 11, hvorefter Medlemmerne foretog en Rundgang i Museets Lokaler under Ledelse af Museumsdirektør Klem.

Spørgsmaalet om et Arbejde for Forøgelse af Selskabets Medlemstal har siden været drøftet af Bestyrelsen. Reklamechef P. Ibsen, D.D.P.A., har af Interesse for Sagen velvilligst fremsat et detailleret Forslag til en Agitation for Medlemstilgang, som Bestyrelsen har modtaget med stor Velvilje. Under Hensyntagen til Krigsforholdene og de pludselige Ændringer i vore Samfærdselsforhold, som disse kan medføre, har Bestyrelsen dog ment, at man burde udskyde Forslagets Gennemførelse til bedre Tider, hvorfor man foreløbig har lagt Spørgsmaalet til Side med en Tak til Reklamechefen for hans Interesse for Sagen.

Iøvrigt er Medlemstallet i jævn Stigning. Der har været 15 Udmeldelser og 7 Medlemmer er afgaaet ved Døden, men 43 Nyindmeldelser har fundet Sted i Løbet af Regnskabsaaret, saaledes at dette slutter med et Medlemstal af 81 livsvarige Medlemmer og 773 Aarsmedlemmer, ialt 854, og Medlemstilgangen fortsættes stadig.

Ogsaa Aarbogen for 1943 har faaet en god Modtagelse i Pressen og andetsteds. Den maa nu siges at være vel indarbejdet som et værdigt Forum for Studiet af dansk Handels og Søfarts Historie. I Forstaaelsen af Værdien af denne Publikation har et Antal af større Firmaer og Selskaber fortjenstfuldt stillet Midler til Raadighed for Udgivelsen af nærværende Aarbog. Bestyrelsen udtaler overfor disse Selskaber sin oprigtige Tak for denne gode Støtte. Selskabernes Navne er anført andetsteds i Aarbogen.

Ogsaa i indeværende Aar har Selskabets Bestyrelse udfoldet Anstrengelser for at øge den almindelige Støtte til Museet fra forskellige Fonds og andetsteds fra, og den kan med Tilfredshed konstatere en stadig voksende Interesse for Selskabets og Museets Virksomhed. Resultatet af disse Anstrengelser for inde-

værende Regnskabsaars Vedkommende vil blive forelagt paa Selskabets 3die ordinære Generalforsamling, der er berammet til Søndag den 30. Juli Kl. 16,30 i Erik af Pommerens Kapel paa Kronborg Slot. Nogle Medlemmer har udtalt Ønsket om, at Selskabets kommende Generalforsamling afholdes paa en Søndag, og Bestyrelsen har fulgt denne Opfordring for derved at give flest muligt af de mange Medlemmer Lejlighed til at komme til Stede.

Som sædvanlig vil der blive Rundgang i Museet efter Generalforsamlingen, og der vil her blive Lejlighed til at iagttage nogle Nyopstillinger, der er udført som Led i den paa Side 17 omtalte store Nyopstillingsplan, som Museet haaber i de kommende Aar at erhverve Midler til at gennemføre. Det er Bestyrelsens Opfattelse, at denne Nyopstilling vil give en mere anskuelig Fremstilling af Museets Materiale til Belysning af den danske Handels og Søfarts Historie, og den kan derfor ogsaa af denne Grund paa det varmeste anbefale en økonomisk Støtte til den bedst mulige og hurtigste Gennemførelse af disse for Museets Arbejde saa vigtige Planer for dets fremtidige Virksomhed.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB 1943—44

Udgifter:

Tilskud til Handels- og Sø- fartsmuseet paa Kronborg med Udgivelse af Aarbogen	4284,25 Kr.	
÷ Indtægt ved Salg af Aar- bogen og Annoncering i denne	2513,95 „	
		1770,30 Kr.
Kontorhold, Porto og div. Ud- gifter	1098,91 Kr.	
÷ Refunderet Porto	244,10 „	
		854,81 „
Overskud	7901,71 Kr.	
hvoraf Indtægt ved livsvarige Medlemmers Kontingent ...	600,00 „	
og ved Tilskud	725,00 „	
ialt	1325,00 Kr.	
som i Henhold til § 9 i Ved- tægterne henlægges til Re- servefonden, medens Resten overføres	6576,21 „	
		7901,71 „
		10526,82 Kr.

Indtægter:

Kontingent:		
773 aarsbetalende	8567,00 Kr.	
6 livsvarige	600,00 „	
		9167,00 Kr.
Tilskud	725,00 „	
Renter	634,82 „	
		10526,82 Kr.

STATUS PR. 31. MARTS 1944

Aktiver:

Kasse-, Bank- og Girobeholdninger	23176,58 Kr.
	<u>23176,58 Kr.</u>

Passiver:

Reservefond:

Overført fra 1942/43	10570,00 Kr.	
Henlagt for 1943/44, jfr.		
Driftsregnskabet	1325,00 „	
	<u>11895,00 Kr.</u>	
Overførsel fra 1942/43	4704,87 Kr.	
„ ifl. Driftsregnska-		
bet	6576,71 „	
	<u>11281,58 Kr.</u>	
	<u>23176,58 Kr.</u>	

Helsingør, Maj 1944.

WILLIE C. K. HANSEN V. FALBE-HANSEN P. CHRISTENSEN
 F. W. KRAFT C. A. MØLLER SINDING
 KNUD KLEM

Ovenstaaende Regnskab er i Overensstemmelse med Selskabs Bøger, som vi har revideret.

Helsingør, d. 6. Juni 1944

København, d. 24. Juni 1944

A. T. JØRGENSEN

E. QVIST

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

BESTYRELSE

Skibsreder WILLIE C. K. HANSEN, R. af Dbg., Formand.
Overretssagfører V. FALBE-HANSEN, R. af Dbg., Næstformand.
Borgmester P. CHRISTENSEN.
Direktør F. W. KRAFT, R. af Dbg. p.p.
Direktør, Civilingeniør C. A. MØLLER, R. af Dbg. p.p.
Kommandør, Fyrdirektør P. E. B. SINDING, K. af Dbg. p.p.
Museumsdirektør KNUD KLEM, Kasserer og Sekretær.

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Direktør N. Andersen, Odense	Kaptajn Hans Ejler Peter Frandsen, Charlottenlund
Direktør Adam B. Bendix, Hellerup	Direktør, Civilingeniør Sigurd Gjersøe, Hellerup
Fabriker, Dr. sc. Bøje Benzon, R. af Dbg., D.M., Stokkerup	Grosserer Peter Goddik, Vedbæk
Direktør H. H. Blache, R. af Dbg., D.M. p.p., Charlottenlund	Dr. med. H. C. Hagedorn, R. af Dbg. p.p., Gentofte
Redaktør Axel Bærentzen, Kbhvn.	Arkitekt Henning Hansen, Valby
Skibsreder T. C. Christensen, R. af Dbg. p.p., Kbhvn.	Skibsreder Knud Hansen, Kbhvn.
Direktør M. C. Dahl, Kbhvn.	Skibsreder Willie C. K. Hansen, R. af Dbg., Kbhvn.
Departementschef Johannes Dalhoff, K. af Dbg., D.M., F.M. p.p., Kbhvn.	Fru Skibsreder Willie C. K. Hansen, Kbhvn.
Proprietær O. Dinesen, Præstø	Skibsreder Chr. Harhoff, R. af Dbg., D.M., Kbhvn.
Direktør, Ingeniør G. Dithmer, R. af Dbg. p.p., Kbhvn.	Godsejer, Dr. med. K. A. Hassel- balch, Snekkersten
Læge V. Eilschou-Holm, Kbhvn.	Professor, Dr. phil. Gudmund Hatt, R. af Dbg. p.p., Kbhvn.
Fabrikant M. Engelbrecht, Kbhvn.	Fabrikant Peter Heering, Kbhvn.
Overretssagfører V. Falbe-Hansen, R. af Dbg. p.p., Kbhvn.	Højesteretssagfører C. B. Henriques, K. af Dbg., D.M., Kbhvn.
Kreditforeningsdirektør Aage Fin- sen, R. af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.	Civilingeniør J. H. Hoffmann, Charlottenlund

- Generalkonsul Chr. Holm, K. af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.
- Grosserer Kaj Horn-Lassen, Kbhvn. Direktør, Civilingeniør A. Houmøller, R. af Dbg., Hellerup
- Dispachør L. N. Hvidt, R. af Dbg., D.M., Kbhvn.
- Civilingeniør Knud Højgaard, K. af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.
- Bankdirektør Poul Ingholt, R. af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.
- Bankdirektør Georg Jacobsen, K. af Dbg., D.M., Odense
- Grosserer Henry L. W. Jensen, Kbhvn.
- Godsekspeditor P. J. Jensen, Kbhvn.
- Direktør Frits Johansen, Kbhvn.
- Grosserer Ove Juel-Christensen, R. af Dbg., Hellerup
- Overretssagfører Frithiof Kemp, R. af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.
- Højesteretssagfører Th. Knudtzon, R. af Dbg., Gentofte
- Direktør F. W. Kraft, R. af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.
- Skibsreder E. B. Kromann, Ærø Havnedirektør, Kommandørkaptajn F. V. H. Laub, R. af Dbg., D.M. p.p., Hellerup
- statenut. Skibsmægler T. H. Lauenborg Christensen, Vejle
- Skibsreder, Konsul Knud Lauritzen, R. af Dbg. p.p., Kbhvn.
- Direktør Peter Leth, Kbhvn.
- Grosserer W. Linge, Kbhvn.
- Civilingeniør Poul Lorentzen, Kbhvn.
- Tandlæge Carl C. Lund, Hellerup
- Chefredaktør Sv. Aa. Lund, R. af Dbg., Charlottenlund
- Fabrikjer H. Lundbeck, Kbhvn.
- Grosserer Ernst Meyer, K. af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.
- Grosserer Bruno Millech, Kbhvn.
- Direktør, Civilingeniør C. A. Møller, R. af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.
- Ingeniør E. S. Møller, Vedbæk
- Civilingeniør S. Scherffenberg Møller, Hellerup
- Ingeniør A. C. L. Nielsen, Hellerup
- Professor, Dr. phil. Niels Nielsen, R. af Dbg. p.p., Kbhvn.
- Bankdirektør Oluf Nielsen, K. af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.
- Grosserer H. H. Nissen, Kbhvn.
- Dr. Vincent Næser, Gentofte
- Grosserer Edv. Olsen, Helsingør
- Generalkonsul J. Olsen, R. af Dbg. p.p., Nivaa
- Direktør, Ingeniør H. W. Pade, R. af Dbg., Klampenborg
- Grosserer Emil Penter, Kbhvn.
- Murermester Harald Petersen, R. af Dbg., Snekkersten
- Grosserer Viggo Petersen, R. af Dbg., Kbhvn.
- Arkitekt Alexis J. Prior, Kbhvn.
- Godsejer A. Reimann, R. af Dbg., Stemved
- Kontorchef Fr. Rothe, Kbhvn.
- Højesteretssagfører G. Shaw, R. af Dbg., Kbhvn.
- Grosserer L. Simon, Charlottenlund
- Grosserer Kai Stallknecht, Kbhvn.
- Grosserer Victor B. Strand, Kbhvn.
- Grosserer Hans Svarrer, Odense
- Skibsreder Hans Svenningsen, Kbhvn.
- Direktør Hans Tobiesen, Kbhvn.
- Fabrikjer Bernhard Tomdrup, R. af Dbg., Hellerup
- Skibsreder K. H. Tuxen, R. af Dbg. p.p., Kbhvn.
- Børssekretær Jens Vestberg, Kbhvn.
- Frk. Fanny Willumsen, Kbhvn.
- Fabrikant Wiggo Winsløw, Kbhvn.

A A R S M E D L E M M E R

- Aalborg Værft, Aalborg
 Aarhus Havneudvalg, Aarhus
 Konsul A. Abel, R. af Dbg. p.p.,
 Aalborg
 Kunstmaler Knud Agger, Helsingør
 Snedker A. Albrechtsen, Helsingør
 Museumsassistent, cand. mag. Erling
 Albrechtsen, Odense
 Vinhandler Otto Allerup, Kbhvn.
 adm. Direktør, Orlogskaptajn R. L.
 Albertsen, Kbhvn.
 Kontorleder Alfred Andersen,
 Helsingør
 Købmand Allan E. Andersen,
 Helsingør
 Konsul Arvid S. Andersen
 Helsingør
 Skibskonstruktør Børge Bjørn An-
 dersen, Helsingør
 Sparekassedirektør C. Andersen, R.
 af Dbg. p.p., Hillerød
 Apoteker C. Dannesboe Andersen,
 Hellerup
 Smed E. V. Andersen, Helsingør
 Lærer Jørgen Andersen, Charlott-
 tenlund
 Bogtrykker Harry Andersen,
 Helsingør
 Driftsbestyrer O. J. E. Andersen,
 Helsingør
 Sekretær P. Andersen, Kbhvn.
 Restauratør P. E. T. Andersen,
 Helsingør
 Lods P. H. Andersen, Helsingør
 Grosserer Rasmus Andersen, Kbhvn.
 Repræsentant Ulf Rørdam Ander-
 sen, Valby
 Bogtrykker Volmer Andersen,
 Helsingør
 Skibsreder Chr. Andersen, Kbhvn.
 Overofficiant K. C. M. Andersen,
 Helsingør
 Tømrer A. P. Andresen, Helsingør
 Museumsdirektør, mag. art. Otto
 Andrup, R. af Dbg., D.M.,
 Hillerød
 Pakmester H. J. Ankjærgaard,
 Helsingør
 Kok P. E. Antonsen, Helsingør
 Skrædermester Antvorskov-Petersen,
 Helsingør
 Arbejdernes Fællesorganisation,
 Helsingør
 Fyrmester A. V. Arildsø, Helsingør
 Lærerinde Sigrid Arkild, Helsingør
 Grosserer Alfred Asmussen, Kbhvn.
 Skibstømrer A. V. Aspmann,
 Helsingør
 Skibstømrer H. L. V. Aspmann,
 Helsingør
 Grosserer Frode Axen, Charlotten-
 lund
 Kommunalæge Wilh. F. Baastrup,
 Kbhvn.
 Styrmand H. J. Bager, Helsingør
 Ingeniør Axel Bagh, Valby
 Koncertsangerinde, Frk. Margaret
 Bahnson-Mallinson, Helsingør
 Grosserer Ulf Bang, Kbhvn.
 Arkitekt Knud V. Barfoed, R. af
 Dbg., Kbhvn.
 Grosserer R. Baungaard, Kbhvn.
 Prokurist Sv. Aa. Behrend, Kbhvn.
 Redaktør Carl Behrens, Gilleleje
 Grosserer Erik Berg, Kbhvn.
 Bygningsnedker Henry Berg,
 Kbhvn.
 Forfatter R. Berg, Præstø
 Forretningsfører Vald. Berthelsen,
 Helsingør
 Civilingeniør C. K. Beyer, Kbhvn.
 Kontorchef Lorentz Bie,
 Snekkersten
 Grosserer Alfred Bilstein, Kbhvn.
 Borgmester Alfred Bindeslev, R. af
 Dbg., Kbhvn.

- Købmand C. Birkholm, Helsingør
 Skibsmægler H. B. Blehr, Oslo
 Fru Ellen Blehr, Oslo
 Boghandler Ole Bloch, Kbhvn.
 Ingeniør L. M. Blok, Helsingør
 Stukkatørmester Albert Blønd,
 Helsingør
 Læge Jørgen Boas, Hellerup
 Kredslæge A. M. H. Boertmann,
 Helsingør
 Forfatter Chr. Bogø, Kbhvn.
 Toldforvalter C. V. Bohn,
 Ærøskøbing
 Professor, Dr. phil. Niels Bohr, R.
 af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.
 Fru Fanny Bojesen, Kbhvn.
 fhv. Hovmester Carl Boldt, Kbhvn.
 fhv. Hovmester Oscar Boldt, Kbhvn.
 Grosserer Christian Borg, Kbhvn.
 Kontorchef S. Aa. Borup-Nielsen,
 Helsingør
 Kunstmaler C. Bøsevang og Frue,
 Hellebæk
 Pastor Eduard Brabrand, Kbhvn.
 Boghandler Kai Brammer, Helsingør
 Faginspektør Willy Bracher,
 Kastrup
 Læge Harry Birkedahl Brandt,
 Kbhvn.
 Overbibliotekar E. Bremerstent,
 Helsingør
 pens. Lods K. Brems-Pedersen,
 Helsingør
 Skoleinspektør Axel Broch,
 Helsingør
 Kommuelærerinde, Frk. Agnes
 Bruun, Lemvig
 Museumsdirektør E. H. Brünniche,
 Kbhvn.
 Ingeniør Helge Buch, Gentofte
 Dr. med. Fritz Buchthal, Skodsborg
 Landinspektør Otto Budtz, R. af
 Dbg., Kbhvn.
 Billedskærer Otto Bülow, Helsingør
- A/S Burmeister & Wain, Kbhvn.
 Lærerinde Ellen Bünner, Helsingør
 Landsretssagfører H. Bærentsen,
 Kbhvn.
 Murermester B. E. Børgesen,
 Helsingør
 Tømrermester Georg Børgesen,
 Helsingør
 Civilingeniør H. Børsen, Kbhvn.
- Skibsreder Hans P. Carl, Kbhvn.
 Carlsberg Bryggerierne, Kbhvn.
 fhv. Skibstømrer Steffen Carlsen,
 Helsingør
 Barbermester J. Carlsson, Helsingør
 Civilingeniør Harald Carstensen,
 Lyngby
 Gartner C. Christensen, Espergærde
 Befragter Carl G. Christensen,
 Sæby
 Togfører C. D. Christensen,
 Helsingør
 Sparekassedirektør C. F. Christen-
 sen, Nykøbing F.
 Købmand Ejvind Christensen,
 Kbhvn.
 Ingeniør Kaare K. Christensen,
 Helsingør
 Forvalter Kr. Christensen, Kbhvn.
 fhv. Minister, Folketingsmand
 Ludvig Christensen, Kbhvn.
 Murermester Marius Christensen,
 Kongens Lyngby
 Fru Mygind Christensen, Helsingør
 stud. jur. N. O. Christensen,
 Kbhvn.
 Borgmester Peder Christensen,
 Helsingør
 Repræsentant Poul Christensen,
 Kbhvn.
 Farvehandler Roger Christensen,
 Helsingør
 Prokurist Jørgen Christensen,
 Kbhvn.

- Kedelsmed Svend Olaf Christensen, Helsingør
- Direktør Robert A. Christensen, Kbhvn.
- Overborgmester Viggo Christensen, Kbhvn.
- Alfred Christensen & Co., Kbhvn.
- Maskinmester Alfred Christiansen, Helsingør
- Kranfører Chr. Christiansen, Helsingør
- Driftsleder A. H. Christiansen, Aarhus
- Skibsbygmester Chr. Christiansen, Rønne
- Detailhandler C. P. Christiansen, Helsingør
- Forretningsfører H. J. Christiansen, R. af Dbg., Kbhvn.
- Gartner J. W. Christiansen, Helsingør
- Depotbestyrer M. Christiansen, Helsingør
- Frk. E. Christophersen, Hellerup
- Snedkermester A. Clausen, Helsingør
- Grosserer E. Th. Clausen, Kbhvn.
- Bestyrer H. Clausen, Helsingør
- Restauratør H. A. M. Clausen, Helsingør
- Ingeniør Erik Bang Cruse, R. af Dbg., Kbhvn.
- Sygeplejerske Frk. Paula Dahl, Helsingør
- Klejnsmed Henry Dahlstrøm-Nielsen, Helsingør
- Boghandler A. Dalgaard, Helsingør
- Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“, Kbhvn.
- Dampskibs-Selskab Alfred Christensen, Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Dannebrog“, Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Heimdal“, Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Progress“, Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Torm“ A/S, Kbhvn.
- Direktør Otto Danielsen, Kbhvn.
- Dansk Skibstømmerforbund, Kbhvn.
- Kommuneingeniør L. Davidsen, Espergærde
- Den danske Landmandsbank, Kbhvn.
- Den polytekniske Læreranstalt, Kbhvn.
- Det danske Kulkompagni A/S, Kbhvn.
- Det danske Petroleums Aktieselskab, Kbhvn.
- Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kbhvn.
- Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kbhvn.
- Grosserer C. J. Dideriksen, Ordrup
- Snedkermester Christian Corlin Didriksen, Kbhvn.
- Landsretssagfører E. Dietrichson, Kbhvn. K.
- Driftsbestyrer H. Dorph, Helsingør
- Arkitekt Thorvald Dreyer, Kbhvn.
- Arkitekt Volmer Drosted og Frue, Helsingør
- Fru Elsebet Druckér, Gentofte
- Kontorchef Carl Dænckermortensen, Kbhvn.
- Ingeniør Chr. Ebbenhøj, Odense
- Barbermester J. A. Ebsen, Helsingør
- Kustode H. E. Eckhaussen, Helsingør
- Ingeniør Th. Eilertsen, Kbhvn.
- Sømandspræst Fr. Vilh. Eilschou-Holm, Kbhvn.
- Viceinspektør G. V. Elkjær, Helsingør

- Fru Astrid Elsnab, Aalborg
Sproglærerinde Frk. Ingeborg
Elving, Helsingør
Bankassistent Frk. Else Enevoldsen,
Helsingør
Papirhandler Karl Engelsen, R. af
Dbg., Kbhvn.
Godsekspeditor L. Engelstoft, R. af
Dbg. p.p., Køge
Hans Eriksen, Helsingør
cand. mag. Max Ernst, Helsingør
Tømrermester Aksel Erting,
Helsingør
Lærerinde, Frk. V. Evert,
Helsingør
Professor ved Universitetet, Dr. phil.
Knud Fabricius, R. af Dbg.,
D.M., Kbhvn.
Typograf E. Falcke, Helsingør
Fiskenetfabriken „Danmark“,
Helsingør
Adjunkt Aa. Fjalland, Helsingør
Pastor Harald Flensmark, Kbhvn.
Pastor F. M. Flynn, Helsingør
Driftsbestyrer N. O. Foged og
Hustru, Helsingør
Foreningen til Søfartens Fremme,
Kbhvn.
Arbejdsmand A. Lind Forsmark,
Direktør, Civilingeniør Erik
Frandsen, Kbhvn.
Maskinmester Georg Frandsen,
Kbhvn.
Malermester Jul. Frandsen,
Helsingør
Vagtmester I. M. Frederiksen,
Helsingør
Frederikshavns Værft & Flydedok,
Frederikshavn
Overretssagfører P. A. Freilev,
Kbhvn.
Tandlæge H. Frender, Kbhvn.
Fuldmægtig E. Friis, Kbhvn.
Slagtermester E. Friis, Helsingør
- Fru Driftsbestyrer Jørgen Friis,
Helsingør
Driftsbestyrer Jørgen Friis,
Helsingør
Bagermester S. Friis, Helsingør
Købmand S. M. Friis, Helsingør
Tandlæge Sv. Friis-Hansen, Kbhvn.
Kommunelærer P. Friis-Jensen,
Helsingør
Købmand C. Friis-Holst, Valby
Overingeniør Carl Fritzboøger,
Hellerup
Museumsleder Jens Frost, Aabenraa
Ingeniør Dan Frørup, Kbhvn.
Biskop H. Fuglsang-Damgaard,
Kbhvn.
Inspektør C. Funch-Rasmussen,
Kbhvn.
Fyrdirektoratet, Kbhvn.
Fællesrepræsentationen for dansk
Haandværk og Industri, Kbhvn.
- Stemmer Jens Chr. P. Gaardbo,
Helsingør
Kommunelærer Chr. Gaardø,
Helsingør
Læge Otto Garnum, Kbhvn.
Grosserer Aage Geisler, Kbhvn.
Grosserer Ernst Genkel, Kbhvn.
Arkitekt Gjerløv-Knudsen, Kbhvn.
Ingeniør S. Egede Glahn,
Charlottenlund
Læge Alfred Gleerup, Kbhvn.
Grosserer H. Glunk, Kbhvn.
Grosserer F. Gløde, Kbhvn.
Repræsentant G. A. Godtfredsen,
Kbhvn.
Højesteretssagfører N. J. Gorrissen,
Kbhvn.
cand. jur. Gotschalck, Esbønderup
Maskinmester William Gottschalck,
Helsingør
Modelbygger Ole Gottliebsen,
Klampenborg

- Toldassistent, Byrådsmedlem
J. Grau, Helsingør
- Grosserer I. H. Groth-Andersen,
Hellerup
- Bibliotekar, Frk. Tove Grue,
Rødovre
- Barbermester H. Grünicke,
Helsingør
- M. J. Grönbeck & Sønner,
Kbhvn.
- Grønlands Styrelse, Kbhvn.
- Murermester E. E. N. Grønnemose,
Helsingør
- Navigationdirektør H. A. Guld-
hammer, R. af Dbg., Kbhvn.
- Vognmand S. A. Güllich,
Helsingør
- Haandværkerforeningen i Kjøben-
havn, Kbhvn.
- Tandlæge A. Haastrup, Valby
- Haderslev Havneudvalg, Haderslev
- Skrædermester F. Hagelund,
Helsingør
- Skibsreder Eigil Hahn-Petersen,
Kbhvn.
- Grosserer Viggo Hamann, Kbhvn.
- Frk. Agda Hansen, Helsingør
- Skibsreder Bennet C. K. Hansen,
Kbhvn.
- Fru Skibsreder Bennet C. K. Han-
sen, Kbhvn.
- Viceskoleinspektør Chr. Hansen,
Helsingør
- Vognmand Chr. Hansen, Helsingør
- Købmand Ditlev Hansen,
Helsingør
- Baadebygmester Eduard Hansen,
Klampenborg
- Arkitekt Einar Hansen, Kbhvn.
- Grosserer Erik Hansen, Kbhvn.
- Kemigraf Erik Hansen, Kbhvn.
- Snedkermester G. Haastrup Han-
sen, Kbhvn.
- Stadsdyrlæge H. Hansen, Helsingør
- Maskinmester Hj. Hansen, Kbhvn.
- Skibsreder H. A. Hansen, R. af
Dbg., Kbhvn.
- Grosserer H. A. Hansen, Kbhvn.
- Dommerfuldmægtig Kjeld E. Han-
sen, Kbhvn.
- Malermester H. C. Hansen,
Helsingør
- Frk. Karen Hansen, Helsingør
- Civilingeniør Knud E. Hansen,
Kbhvn.
- Bestyrer af Redningsvæsenet Niels
Hansen, R. af Dbg., Brønshøj
- Landsretssagfører Niels Fr. Hansen,
Helsingør
- Bagermester N. P. Hansen,
Helsingør
- Lodsmedhjælper O. F. Hansen,
Helsingør
- Skibsbygger Otto Hansen,
Stubbekøbing
- Bødkermester Richard A. Hansen,
Glostrup
- Tandlæge S. Gram Hansen,
Charlottenlund
- Maler Simon Chr. Hansen,
Helsingør
- Stadssekretær Ulrik Hansen,
Helsingør
- Sadelmagermester Hartmann Peter-
sen, Helsingør
- Redaktør Niels Hasager,
Charlottenlund
- Lærer T. Hasselberg, Helsingør
- Havneudvalget i Kolding, Kolding
- Havneudvalget i Skive, Skive
- Ingeniør C. W. Haxthausen,
Virum pr. Lyngby
- Landsretssagfører Poul Hede,
Kbhvn.
- Kæmner E. Hedin, Helsingør
- Grosserer V. Heimann, Kbhvn.
- Helsingør Brændsels- og Trælast-
handel, Helsingør

- Helsingør Byraad, Helsingør
Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane, Helsingør
Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør
Helsingør Tømmerlaug, Helsingør
Finn, Helsted, Charlottenlund
Lektor Sv. Aa. Henningsen, Helsingør
Isenkræmmer O. Heinrichy, Helsingør
Købmand H. H. Henriksen, Helsingør
Civilingeniør, Direktør P. Kock Henriksen, Odense
Højesteretssagfører C. B. Henriques, R. af Dbg., D.M., Kbhvn.
Ingeniør Ernst Hill-Madsen, Kbhvn.
Ingeniør Alfred Hoff, Vanløse
Skibsreder Erik Hoffmeyer, Kbhvn.
Holbæk Byraad, Holbæk
Skibsingeniør C. J. Holck, Helsingør
Amtmand P. Holck, R. af Dbg., D.M. p.p., Randers
Former, Byrådsmedlem C. K. Holm, Helsingør
Stationsleder N. R. C. Holm, Helsingør
Direktør Peter Holm, R. af Dbg., D.M., Aarhus
Fabrikant Sven Holm, Snekkersten
Murermester Valdemar Holm, Dragør
Grosserer Einar Holmark, Kbhvn.
Befragter F. Holm-Petersen, Svendborg
Forstander, Ingeniør H. Hornby, Helsingør
Frk. Unni Hornsrud, Oslo
Fru Kirsten Møller Hou, Helsingør
Distriktsingeniør A. L. Hvalkof, R. af Dbg., Helsingør
Grosserer Børge Hülsen, Kbhvn.
Lærerinde, Frk. Karla Hüsigg, Helsingør
Smedemester T. F. V. Hüsigg, Helsingør
Sekretær Anker Høiberg, Kbhvn.
Bankkasserer V. Hørup, Helsingør
Arkitekt Tyge Hvass, R. af Dbg., Hellerup,
Ingeniør-Sammenslutningen, Kbhvn.
Antikvitetshandler Henry Ingversen, Helsingør
Repræsentant E. W. Irgens, Søborg
Kommandør Baron Niels Iuel-Brockdorff, R. af Dbg., D.M., Kbhvn.
Ingeniør G. Jacobsen, Kbhvn.
Købmand P. H. Jacobsen, Helsingør
Raadhusforvalter V. C. F. Jacobsen, Helsingør
Grosserer Ove L. Jans, Kbhvn.
Baadebygmester Wm. H. Jansen, Snekkersten
Frugtmand Aage Jensen, Helsingør
Havnefoged A. Jensen, Helsingør
Stud. mag. Vera Jensen, Kbhvn.
Bagermester A. A. Jensen, Helsingør
Forstanderinde Frk. A. C. D. Jensen, Helsingør
Statsaut. Skibsmægler Axel Jensen, Aarhus
Lærer Ejnar Jensen, Helsingør
Bagermester E. V. A. Jensen, Helsingør
Skibsmægler H. E. Jensen, Helsingør
Grosserer H. V. Jensen, Kbhvn.
Boliginspektør I. C. Jensen, Helsingør

- Kommunelærerinde Frk. Ingeborg Jensen, Helsingør
- Fru Gartner J. Jensen, Helsingør
- Gartner J. Jensen, Helsingør
- Kok K. Willy F. Jensen, Helsingør
- Fotograf Louise Jensen, Helsingør
- Lods M. F. Jensen, Helsingør
- Bagermester N. Jensen, Helsingør
- Købmand P. Jensen, Kbhvn.
- Lods P. S. Jensen, Helsingør
- Civilingeniør S. A. Jensen, Gentofte
- Lokomotivfører V. H. Jensen, Helsingør
- Fru Rektor Vilh. A. C. Jensen, Helsingør
- Rektor Vilh. A. C. Jensen, R. af Dbg., Helsingør
- Repræsentant Knud Jespersen, Charlottenlund
- Tæpserermester Holger Johannesen, R. af Dbg., Kbhvn.
- Snedker J. N. M. Johannessen, Helsingør
- Havemand Arnold P. Johansen, Helsingør
- Maskinarbejder Henning Johansen, Kbhvn.
- Frk. Olga Johansen, Kbhvn.
- Styrmænd Chr. Johansen, Kbhvn.
- Læge Borre Johannesen, Kbhvn.
- Styrmænd P. Johannesen, Helsingør
- Lærerinde Frk. Else Jonassen, Helsingør
- Grosserer Jens Jonassen, Helsingør
- Fiskehandler G. Juel-Andersen, Helsingør
- Overbibliotekar E. Juel-Hansen, Kastrup
- Direktør Thorkild Juncker, R. af Dbg., DM. p.p., Aarhus
- Vinhandler Svend Juul, Kbhvn.
- Smedemester W. Juul, Kbhvn.
- Borgmester, Overretssagfører Aage E. Jørgensen, R. af Dbg., Kbhvn.
- Højesteretssagfører Alb. V. Jørgensen, R. af Dbg., Kbhvn.
- Stadsingeniør A. Th. Jørgensen, Helsingør
- fhv. Sejlmager J. Jørgensen, Helsingør
- Grosserer Jul. E. Jørgensen, Hellerup
- Indenrigsminister Jørgen Jørgensen, Lejre
- Frk. Hertha Jørgensen, Helsingør
- Repræsentant H. Bille Jørgensen, Kbhvn.
- Kontorchef Holger Jørgensen, Kbhvn.
- Læge Kaj R. O. Jørgensen, Bagsværd
- Ingénieur Lauritz Jørgensen, Charlottenlund
- Depotbestyrer Max Jørgensen, Helsingør
- Frisør N. Jørgensen, Helsingør
- Fotograf Rudolph Jørgensen, Helsingør
- Urmager Thv. Jørgensen, Helsingør
- Underdirektør Vald. Jørgensen, R. af Dbg., Helsingør
- Viceinspektrice Frk. Elisabeth Kaarsen, Helsingør
- Doktor F. Kalko, Græsted
- Skibsreder Axel Kampen, Hellerup
- Savværksejer N. J. Karlskov, Helsingør
- Preben Karsten, Kbhvn.
- Skibsbygmester M. Karstensen, Skagen
- Malermester A. Kattrup, Helsingør
- Pastor F. W. Kelly, Helsingør
- Skibskonstruktør A. E. Kisby, Helsingør
- Enkepastorinde E. T. Kiörboe, Helsingør

- Arkitekt Fr. Kiørboe, Holte
 F. H. Kjersgaard, Espergærde
 Vinhandel Kjær & Sommerfeldt,
 Kbhvn.
- Husmoder i K. F. U. M. Sofie
 Kjersgaard, Helsingør
 Kunstnær Th. Kjölnær, Hillerød
 Lærer K. Klangel, Helsingør
 Civilingeniør Aage E. Klem,
 Kbhvn.
- Frk. Helen Lise Klem, Helsingør
 Museumsdirektør Knud Klem,
 Helsingør
 Frk. Lone Klem, Helsingør
 Fru Oline Klem, Kbhvn.
 Fru Museumsdirektør Ollis Klem,
 Helsingør
 Fabrikant W. Knorr, Valby
 Ingeniør Ejnar Knudsen, Kbhvn.
 Købmand Axel Knudsen,
 Hjertespring
 Civilingeniør Helge Ursin Knud-
 sen, Helsingør
 V. Meldgaard Knudsen, Glostrup
 Tapetsermester O. F. S. Knuts-
 son, Helsingør
 Civilingeniør Jørgen Koch, R. af
 Dbg., Kbhvn.
- Underdirektør T. Kongsted,
 Helsingør
 Ingeniør P. Korsgaard, Nyborg
 Korsør Byråds Havneudvalg,
 Korsør
 Fru Direktør W. Kramer,
 Helsingør
 Direktør W. Kramer, Helsingør
 Læge Hans F. Kristensen, Søborg
 fhv. Indenrigsminister Knud
 Kristensen, Kbhvn.
- Grosserer L. Kristensen, Kbhvn.
 Antikvar Aksel Kristoffersen,
 Helsingør
 Apoteker M. S. Krog, Helsingør
- Afdelingsingeniør J. H. Krohn,
 Kbhvn.
 Civilingeniør Sc. Aa. Krüger,
 Kbhvn.
- Grosserer Aage Kunst, R. af Dbg.,
 D.M., Kbhvn.
- Læge Helge Kylling, Glostrup
 Københavns Amtsraad, Kbhvn.
 A/S Københavns Handelsbank,
 Kbhvn.
- Københavns Kommune, Kbhvn.
 Københavns Skipperforening,
 Kbhvn.
- adm. Direktør J. A. Kørbing, K. af
 Dbg., D.M. p.p., Hellerup
- Landbrugsraadet, Kbhvn.
 Tandlæge C. H. Langebæk, Kbhvn.
 Sten Langebæk, Humlebæk
 Landsretssagfører Hermod Lan-
 nung, Kbhvn.
- Afdelingschef Sven Lannung,
 Kbhvn.
- Vekselerer, cand. polit. Gunnar L.
 Lannung, Kbhvn.
- Fotograf C. Larsen, Helsingør
 Bryggeriarbejder Carl Chr. Larsen,
 Helsingør
 Pedel Carl Otto Larsen, Helsingør
 Rangerformand H. Larsen,
 Helsingør
 Snedkermester H. Larsen,
 Helsingør
 Overportør Jacob Larsen, Helsingør
 Landsretssagfører Jens Larsen,
 Helsingør
 Konsul Martin Larsen, Helsingør
 Fru Tømremester N. V. Larsen,
 Helsingør
 Tømremester N. V. Larsen,
 Helsingør
 Kontorchef Ove Larsen, R. af Dbg.,
 Kbhvn.
- Direktør O. Larsen-Jensen,
 Helsingør

- Skibsreder Ivar Lauritzen, Kbhvn.
Overretssagfører F. Lauterbach,
Kbhvn.
Bogholder, Raadmand B. J. Lerche,
Helsingør
Ingeniør R. Leisner,
Kongens Lyngby
Direktør Hans Jacob Lemche,
Kbhvn.
Købmand Hakon Lilbæk, Kbhvn.
Frank Liljeborg, Kastrup
Skibsbygmester Christian Lind,
Rønne
Lektor Aage Lindhard, Birkerød
Museumsassistent Steffen Linvald,
Kbhvn.
Læderhandler P. Loch, Helsingør
Direktør Ellis Lohse, Kbhvn.
Lærerinde Frk. M. E. Lotz,
Helsingør
Bagermester E. Lund, Helsingør
Prokurist E. Lund, Kbhvn.
Grosserer Hans Lund, Helsingør
Lærerinde, Frk. Inger Lund,
Helsingør
Kantor O. Lund, Helsingør
Konsul V. E. A. Lund, Helsingør
Ingeniør V. E. Lundsfryd, Kbhvn.
Direktør Theodor Lyhne, Kbhvn.
Ingeniør Jan M. Lyngby, Kbhvn.
Grosserer Jørgen Svitzer Lyngbye,
Gentofte
Slotsarbejder K. Lynggaard,
Helsingør
Ingeniør, cand. polyt. A. Lønberg-
Holm, Kbhvn.
Snedkermester C. Löwald, Kbhvn.
fhv. Museumsdirektør, Dr. phil. M.
Mackeprang, R. af Dbg., DM.
p.p., Charlottenlund
Grosserer Adam Madsen, Kbhvn.
Tricotagehandlerske Fru Ellen
Madsen, Helsingør
Plejemoder Frk. Ellen M. Madsen,
Helsingør
Direktør E. N. Madsen, Helsingør
Kaptajn Thomas Madsen,
Flensborg
Røgeriejer Fru Jens Madsen,
Helsingør
Røgeriejer Jens Madsen, Helsingør
Sekretær J. Madsen, Kbhvn.
Direktør cand. jur. E. Maegaard,
R. af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.
Sekretær cand. jur. Jens Malling,
Kbhvn.
Arkitekt J. P. Malmberg, Kbhvn.
Læge A. Malver, Kbhvn.
Fru Anna Sophie Mallinson,
Helsingør
Højskoleforstander Peter L. R.
Manniche, Helsingør
Direktør, Maskiningeniør H. H.
Mansa, R. af Dbg., D.M.,
Charlottenlund
Marineforeningen, Kbhvn.
Civilingeniør Vilhelm Marstrand,
R. af Dbg., Kbhvn.
Kontorassistent Frk. Inger v. Meh-
ren, Helsingør
Grosserer Aage Mellentin, Gentofte
Overportør C. P. Merved,
Helsingør
Læge Benny Meyer, Kbhvn.
Civilingeniør Ove Meyer, R. af
Dbg., Hellerup
Telefondirektør C. R. Michelsen, K.
af Dbg., D.M. p.p., Hellerup
Slagtermester Oluf Michelsen,
Kbhvn.
Muremester Aage Mikkelsen,
Helsingør
Bogbinder Michael Mikkelsen,
Helsingør
Lotterikollektor P. F. Mikkelsen,
Helsingør

- Civilingeniør A. F. Mogensen,
Dragør
- Bager Th. H. A. Mogensen,
Helsingør
- Grosserer Georg Moldow, Kbhvn.
cand. mag. Erik Moltke, Kbhvn.
- Sekretær O. Moltke, Snekkersten
Kunstmaler, Greve Harald Moltke,
R. af Dbg., D.M., Kbhvn.
- Forpagter J. Mogensen, Helsingør
- Civilingeniør Niels Munch,
Klampenborg
- Ingeniør Ove Munck, K. af Dbg.,
D.M. p.p., Kbhvn.
- Bankdirektør E. Munk-Petersen,
Næstved
- Urmager Munk-Petersen, Skagen
- Læge Poul Müller, Valby
- Ingeniør E. S. Møller, Vedbæk
- Conditor F. Møller, Helsingør
- Grosserer Holger Møller, Kbhvn.
- Enkefru Louise Møller, Helsingør
- Direktør Stig Møller, Kbhvn.
- Landsretssagfører A. Møller-
Andersen, Kbhvn.
- Grosserer Josef Nachemsohn,
Kbhvn.
- Nakskov Skibsværft, Nakskov
- Fuldmægtig Ino Nathansen, Kbhvn.
- Søfartschef C. H. Neergaard, R. af
Dbg., Kbhvn.
- Stiftamtmand Svend Neumann, K.
af Dbg., D.M. p.p., Odense
- Grosserer F. Nexøe-Larsen, Kbhvn.
- Papirhandler E. Nichum, Helsingør
- Isenkræmmer Nielsen, Helsingør
- Prokurist Frk. A. M. C. Nielsen,
Helsingør
- Kustode August Nielsen, Helsingør
- Lokomotivfyrbøder B. K. P. R.
Nielsen, Helsingør
- pens. Depotarbejder C. Nielsen,
Helsingør
- Model- og Baadebygger Christian
Nielsen, Fejø
- Tømrermester Ejnar J. Nielsen,
Helsingør
- Fru Mejeriejer Gunnar Vilholm
Nielsen, Helsingør
- Mejeriejer Gunnar Vilholm Niel-
sen, Helsingør
- Fru Glarmester H. Nielsen,
Helsingør
- Glarmester H. Nielsen, Helsingør
- Smedemester H. A. Nielsen,
Helsingør
- Hans Nielsen, Helsingør
- Skibstegner Harry Nielsen,
Odense
- Depotbestyrer Henry Nielsen,
Helsingør
- Fabrikant H. M. Nielsen, R. af
Dbg., D.M., Kbhvn.
- Murermester Jørgen Nielsen,
Helsingør
- Stationsforstander J. C. M. Nielsen,
R. af Dbg., Helsingør
- Vognmand Jens Nielsen, Helsingør
- Snedkermester Joh. M. Nielsen,
Kbhvn.
- Ingeniør Jørgen Nielsen, Hellerup
stud. polyt. Knud Nielsen,
Kalundborg
- Fyrbøder N. Nielsen, Helsingør
- Ingeniør N. J. Nielsen, Kbhvn.
- Kontorchef i Handelsministeriet
Ove Nielsen, R. af Dbg. p.p.,
Hellerup
- Arkitekt S. A. W. Nielsen,
Helsingør
- Maskinist J. H. Nielsen, Kbhvn.
- Fabrikant Sv. Aa. Nielsen,
Helsingør
- Grosserer Alfred V. Nielsen,
Kbhvn.
- Skibsreder Marius Nielsen, K. af
Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.

- Førstelærer Verner Nielsen, Søborg
 Bankdirektør E. Nielsen-Houmark,
 Odense
 Maskinmester Olaf Nissen, Kbhvn.
 Statsgeolog V. Nordmann, R. af
 Dbg., Kbhvn.
 Forretningsfører A. C. Normann,
 Odense
 Direktør L. O. Normann, R. af
 Dbg., D.M., Kbhvn.
 Overlæge Frans Norsk, Hellerup
 Læge Vincent Næser, Gentofte
 Museumsdirektør, Dr. phil. Poul
 Nørlund, Kbhvn.
 Kunstmaler Erwin Nøbbe,
 Flensborg
 Organist Frk. Gerda Nørregaard,
 Helsingør
 Læge Frk. Inger Marie Nørregaard,
 Helsingør
 Kunstmaler J. C. F. Nørretranders,
 Helsingør
 Odense Kanal- og Havneudvalg,
 Odense
 Dommer Elias Olrik, R. af Dbg.,
 Helsingør
 pns. Lokomotivfører A. K. V.
 Olsen, Helsingør
 Prof., Dr. phil. Albert Olsen,
 Kbhvn.
 Grosserer Chr. A. Olsen, Kbhvn.
 Tømrermester C. Meinert Olsen,
 Kbhvn.
 Civilingeniør Fr. Olsen, Kbhvn.
 Fru Konsul G. E. Olsen,
 Helsingør
 Konsul G. E. Olsen, Helsingør
 Sparekassedirektør H. F. V. Olsen,
 Helsingør
 Smedemester Herman Olsen,
 Brønshøj
 Maskinarbejder H. Th. Aug. Olsen,
 Helsingør
 Ivan Munk Olsen, Kbhvn.
 Vinhandler K. E. Olsen, Kbhvn.
 Ingeniør Knud Olsen,
 Charlottenlund
 Ingeniør Niels Olsen, R. af Dbg.,
 Kbhvn.
 Kontorist Oluf Olsen, Helsingør
 Tjener Oluf Olsen, Helsingør
 Slagtermester Poul Olsen, Hellerup
 cand. pharm. Poul A. Olsen,
 Helsingør
 Bogbinder Lindorf Olsen, Kbhvn.
 Fabrikant Sophus Olsen, Kbhvn.
 Apoteker R. Olufsen, R. af Dbg.,
 NykøbingMors
 Fabrikant Lauritz Osgaard,
 Charlottenlund
 fhv. Gaardejer Ostenborg Jørgensen,
 Helsingør
 Kontorchef Urban Ortmann,
 Kbhvn.
 Direktør Chr. Overgaard, K. af
 Dbg., D.M. p.p., Charlottenlund
 Repræsentant K. Palling, Helsingør
 Toldassistent A. C. Paludan,
 Helsingør
 Arkitekt A. Paul-Petersen, R. af
 Dbg., Hellerup
 Læge Aage Pedersen, Hellerup
 Grosserer Alexander Pedersen,
 Kbhvn.
 Maskinmester C. O. Pedersen,
 Helsingør
 Fru Dagmar Pedersen, Helsingør
 Forvalter Evald Pedersen, Helsingør
 Landinspektør Frands Pedersen,
 Taarbæk
 Grosserer Ingvar Pedersen, Kbhvn.
 Bogtrykker Vald. Pedersen, Kbhvn.
 Civilingeniør M. P. Pedersen,
 Kbhvn.
 Slagtermester N. E. Pedersen,
 Vanløse
 fhv. Overmontør P. H. Pedersen,
 Helsingør

- Lokomotivfyrbøder S. A. L.
Pedersen, Helsingør
- Havneassistent T. Pedersen, D.M.,
Helsingør
- Repræsentant H. Peschardt, Kbhvn.
- Skibsreder A. H. Petersen,
Svendborg
- Grosserer Andr. Rudolf Petersen,
Kbhvn.
- Fru Oliemøller C. Petersen,
Helsingør
- Fabrikant Carl Petersen, R. af Dbg.,
Kbhvn.
- Grosserer Carl Petersen, R. af Dbg.,
Kbhvn.
- Brolæggermester Chr. Petersen,
Helsingør
- Tømremester Cl. W. Petersen,
Kbhvn.
- Grosserer Dines Petersen, Kbhvn.
- Grosserer Eiler Petersen, Roskilde
- Opsynsmand Einer Petersen,
Helsingør
- Erik Petersen, Gentofte
- Postkontorist Gudrun Stein
Petersen, Helsingør
- Vognmand Hans Petersen, Helsingør
- Radiotelegrafist H. Ekeroth
Petersen, Skagen
- Maskinarbejder Helge Petersen,
Helsingør
- Bogtrykker I. C. Petersen, Nexø
- Maskinmester J. Chr. Petersen,
Helsingør
- Murermester Johs. Petersen,
Helsingør
- Grosserer Laurids Petersen, Kbhvn.
- Grosserer Louis Petersen, Kbhvn.
- Kontorchef Martin Petersen,
Kbhvn.
- Statsaut. Skibsmægler Rask-Peter-
sen, Odense.
- Fabrikant N. E. Petersen, Helsingør
- Nitter Ole Petersen, Helsingør
- Grosserer P. Carl, Petersen, K. af
Dbg., D.M., Charlottenlund
- Proprietær P. V. Petersen, Græsted
- Sejlmagermester Valdemar Petersen,
Frederikshavn
- Grosserer N. Philip, Kbhvn.
- Kaptajn, Kammerjunker Axel Pon-
toppidan, R. af Dbg., D.M. p.p.,
Klampenborg
- Ingeniør Arnold Poulsen,
Charlottenlund
- Tømremester H. Poulsen, Helsingør
- Smedemester J. P. Poulsen,
Helsingør
- Bogtrykker Thomas Prior,
Charlottenlund
- Arkitekt J. Prip-Møller, Gentofte
- A/S Privatbanken, Kbhvn.
- Civilingeniør Paul M. Proschowsky,
Hellerup
- Overingeniør H. Qvist, R. af Dbg.,
Kbhvn.
- Svend Aage Qvist, Valby
- Folketingsmand, Civilingeniør E.
Rager, Kbhvn.
- Civilingeniør Knud Rahbek, Kbhvn.
- Enkefru Ellen Ramsdorf, Helsingør
- Direktør Aagè Rasmussen, R. af
Dbg., Kbhvn.
- Prokurist Hans Rasmussen, Kbhvn.
- Snedkermester C. J. Rasmussen,
Helsingør
- Ingeniør C. O. Rasmussen, Kbhvn.
- Vinhandler Folmer Rasmussen,
Kbhvn.
- Konsul G. Rasmussen, Helsingør
- Maskinmester K. A. Rasmussen, R.
af Dbg., D.M., Kbhvn.
- Automobilfabrikant N. V. P.
Rasmussen, Helsingør
- Kommunelærer R. F. Rasmussen,
Helsingør

- Dykker Knud Robert Rasmussen,
Kbhvn.
- Matros R. P. Rasmussen, Helsingør
Ingeniør V. S. Rasmussen, Kbhvn.
fhv. Togfører P. M. A. Rasmussen-
Vædelund, Helsingør
Ingeniør Eigil Rathje, Kbhvn.
Værkfører K. Ravn, Helsingør
Kommunalrevisor A. Reib,
Helsingør
Rederiet „Anholt“ A/S, Kbhvn.
Smedemester G. Reich, Kbhvn.
Apoteker G. Rink, Helsingør
Arkitekt Sven Risom, Kbhvn.
Læge A. H. Riise, Hillerød
Bogholder A. Rosendahl, Kolding
Skibsreder R. A. Robbert, R. af
Dbg., Kbhvn.
Boghandler V. Rosenkilde, Kbhvn.
Arkitekt Einar Rosenstand,
Klampenborg
Bogtrykker J. P. T. Rotheisen,
Helsingør
Rønne Havneudvalg, Rønne
Enkefru Johs. Rønne, Helsingør
Redaktør Børge Rønne, Helsingør
Ejendomsmægler Tage Rønne,
Helsingør
Landsretssagfører Karmark Rønsted,
Kbhvn.
- Frk. Tekla Saarne-Larsen,
Helsingør
Speditør I. Samson, Kbhvn.
Ingeniør Jørgen Saxild, R. af Dbg.,
D.M. p.p., Gentofte
Grosserer Gudmund Schack, R. af
Dbg., Kbhvn.
Ingeniør P. Schaumann, Kbhvn.
Driftsbestyrer H. Schaumann,
Odense
Ingeniør G. Scheffenberg, Hellerup
Fyrskibsfører Fr. Schjørring,
Helsingør
- Skorstensfejermester Helmer
Schmaltz, Helsingør
Fru Skorstensfejermester Helmer
Schmaltz, Helsingør
Overmontør A. V. B. Schmidt,
Helsingør
Smedemester C. H. Schmiegelow,
Helsingør
Skibsreder A. Schmiegelow, Kbhvn.
Professor, Dr. med. E. Schmiegelow,
K. af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.
Prokurist, Civilingeniør C. S.
Schneller, Klampenborg
pens. Lokomotivmester J. P. Schol-
lert, Helsingør
Journalist Elisabeth Schou,
Snekkersten
Fru Gerda Just Schou, Kbhvn.
Grosserer Just Schou, junr., Kbhvn.
Konstruktørelev Sigurd Schousbo,
Helsingør
Grosserer Alfred C. Schrøder,
Kbhvn.
Ingeniør Harry Schrøder, R. af
Dbg., Klampenborg
Installatør Aage Schultz, Helsingør
Kunstmaler L. Schwensen, Kbhvn.
Folketingsmand Sigurd R. Schytz,
Helsingør
Underdirektør John Segerskog,
Helsingør
Grosserer Aage Seibæk, Hellerup
Brygmester A. Semler-Jørgensen,
Helsingør
Fyrdirektør, Kommandør P. E. B.
Sinding, Kbhvn.
Direktør G. Skjerne, R. af Dbg.,
D.M., Kbhvn.
Havnemester E. Skotte, Helsingør
Kgl. Dispachør Kay Skovgaard-
Petersen, Kbhvn.
Dispachør Kjeld Skovgaard-
Petersen, Kbhvn.

- A/S F. L. Smith & Co., Kbhvn.
 Læge Eigil Snorrason, Kbhvn.
 Sparekassen i Nykøbing paa Falster,
 Nykøbing F.
 Læge K. E. Spodsborg, Vanløse
 Værkfører K. Sprenger, Helsingør
 Afdelingsingeniør Hans Staarup,
 Aarhus
 Billedskærermester B. Starch-
 Petersen, Helsingør
 Maskinist P. Steensgaard, Kbhvn.
 Boghandler Hother Steffensen,
 Helsingør
 Civilingeniør J. Steffensen, Hellerup
 Redaktør Hendrik Stein, K. af Dbg.,
 D.M. p.p., Kbhvn.
 Civilingeniør O. Storch,
 Charlottenlund
 Arkitekt Aage Strandgaard, Kbhvn.
 Redaktør Sten Strube,
 Helsingør
 fhv. Amtslæge A. C. Struckmann,
 Helsingør
 Færgemand O. J. Struve, Helsingør
 Professor, Dr. phil. Elis Strømgren,
 R. af Dbg., D.M. p.p., Kbhvn.
 Dyr læge Axel Stub-Nielsen,
 Helsingør
 A/S C. Stürup & Co., Helsingør
 Direktør Harald Stæhr, Kbhvn.
 Arkitekt Palle Suenson, Kbhvn.
 Højesteretssagfører Oskar Bondo
 Svane, Kbhvn.
 admin. Direktør Th. Adler Svan-
 holm, R. af Dbg., D.M. p.p.,
 Kbhvn.
 Bibliotekar, Frk. Margrethe
 Sveistrup, Helsingør
 A/S Svendborg Bank, Svendborg
 Svendborg Havneudvalg, Svendborg
 Redaktør Paul W. E. Svendsen,
 Ringsted
 A/S Svendsen & Christensen, Damp-
 skibsselskabet „Vendila“, Kbhvn.
- Enkefru Søegaard, Helsingør
 cand. pharm. C. Søegaard, Helsingør
 Museumsinspektør, Dr. phil. Helge
 Søgaard, Aarhus
 Kaptajn Carl V. Sølvér, Skodsborg
 Stud. mag. Hans Sølvhøj, Helsingør
 Slotsbetjent Aage Sørensen,
 Helsingør
 Ingeniør Axel Sørensen, Hellerup
 Redaktør H. H. Sørensen, Helsingør
 fhv. Direktør, Civilingeniør Poul
 Sørensen, Skodsborg
 Skotøjshandler Sigvard Sørensen,
 Helsingør
 fhv. Kontorchef Sophus Sørensen,
 Helsingør
 Overlærer Valdemar Sørensen,
 Helsingør
 Civilingeniør V. P. B. Tegner,
 Kbhvn.
 Teknisk Landsforbund, Kbhvn.
 Professor Thalbitzer, Kbhvn.
 Amtsforvalter V. Thalbitzer, R. af
 Dbg., Kbhvn.
 Kontorist Einar Thengel, Helsingør
 Snedkermester Louis G. Thiersen,
 Hellerup
 Hotelejer A. M. Thomsen, Helsingør
 Fiskeridirektør C. A. H. Trolle
 Thomsen, R. af Dbg., D.M. p.p.,
 Kbhvn.
 Grosserer Carl Thorup, Kbhvn.
 Grosserer Anton Thunbo, Kbhvn.
 Tikøb Kommune, Tikøb
 Butikschef Folmer Torp,
 Charlottenlund
 Skibsfører, Redaktør M. Trondal,
 Nyborg
 Læge G. Tryde, R. af Dbg.,
 Helsingør
 Tuborg Fabriker, Hellerup
 Turistforeningen for Helsingør,
 Helsingør

- Civilingeniør Henry Tuxen, R. af
Dbg., Charlottenlund
- Frk. Alfrida Tvede, Helsingør
- Enkefru Elisabeth Tvede, Helsingør
- Frk. Kitty Tvede, Helsingør
- Grosserer Sven Tvermoes, Kbhvn.
- Overingeniør Kai Ulrich, Kbhvn.
- Amtmand Kay Ulrich, K. af Dbg.,
D.M. p.p., Hillerød
- Grosserer K. Valentin-Hjorth,
Kbhvn.
- Arkitekt O. Vennike, Hellerup
- Snedker Jens Villerslev, Valby
- Grosserer Knud Vohlert, Kbhvn.
- Fabrikant Holger Volf, Hellerup
- Mejerist C. Voss, Helsingør
- Grosserer H. T. Waagepetersen,
Kbhvn.
- Grosserer Chr. Wahl, Kbhvn.
- Fuldmægtig John Walløe-Meyer,
Kbhvn.
- fhv. Viceskoleinspektør K.
Wamberg, Helsingør
- Maskinkonstruktør L. Weber,
Helsingør
- Skrædermester Ole West, Helsingør
- Biskop S. M. Westergaard, H. af
Dbg., Ribe
- Speditør Oscar Wieth, Kbhvn.
- A/S C. Wiibroes Bryggerier,
Helsingør
- Fru A. Willumsen, Helsingør
- Fabrikmester G. J. Willumsen,
Helsingør
- Politimester K. Wineken, R. af
Dbg., Helsingør
- Grosserer Halfdan Wolf, Kbhvn.
- Grosserer Louis Wolf, Kbhvn.
- Grosserer C. A. Worm, Kbhvn.
- Ingeniør H. V. Wright, Kbhvn.
- Direktør Jens Yde, Kbhvn.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Museets Komité	5
Departementschef Johs. Dalhoff: Generalkonsul Johan Hansen	7
Handels- og Søfartsmuseets Beretning for Regnskabsaaret 1943—44	9
Handels- og Søfartsmuseets Driftsregnskab 1943—44	18
Bogtrykker Thomas Prior: H. P. Prior, Blade af dansk Dampskibsfarts Historie	21
Kaptajn Carl V. Sølvér: Rebækroret	108
Ingeniør, cand. polyt. Knud E. Hansen: Kolding Skibet. Foreløbig Meddelelse om Fund af Middelalderskib	119
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet, med tilhørende Tekster	130
Beretning for Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“	138
Selskabets Driftsregnskab 1943—44	144
Selskabets Bestyrelse og Medlemsliste	146

*Denne Aarbog udgives for Midler, som er
stillet til Raadighed af følgende Firmaer:*

Aalborg Værft

Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri

Frederikshavns Værft og Flydedok

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

Frederikshavns Jernstøberi og Maskinfabrik

Holeby Dieselmotorfabrik

Det Østasiatiske Kompagni

Det Forenede Dampskibsselskab

C. K. Hansen

A. P. Møller

Marius Nielsen & Søn

De private Assurandører

Assurance-Compagniet Baltica

Den københavnske Sø-Assurance-Forening

Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia