



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

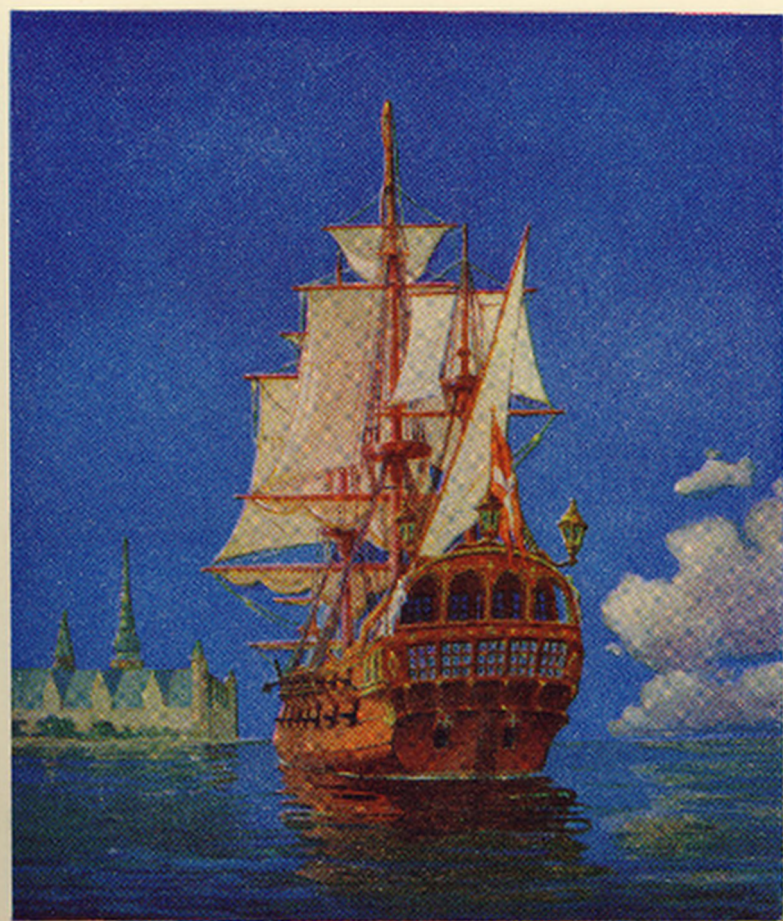
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

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

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

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
PÅ KRONBORG



AARBOG 1945

AARBOG 1945

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
PAA KRONBORG

A A R B O G 1945

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

HELSINGØR 1945

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 Bygningvæsen 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.

Personale:

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

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

Videnskabelig Medarbejder: Mag. art. PAUL-E. HANSEN.

Sekretær: Fru OLLIS KLEM.

Kontorassistent: Frk. RITA SVENDSEN.

Kustoder: AUG. NIELSEN og H. ECKHAUSSEN.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PAA KRONBORG

BERETNING

for

REGNSKABSAARET 1944—45

I indeværende Regnskabsaar er Arbejdet med Opmaaling af gamle danske Sejlskibstyper, som med Støtte af Tuborgfondet har været gennemført i nogle Aar, blevet fortsat. Der har været foretaget Opmaalinger af en 18 Fods Kertemindjolle, bygget 1875, en 16 Fods Tosmakke Jolle, bygget ca. 1890 af Mads Illum og en Lohalsbaad paa 32 Fod bygget 1918 til Sildegarns- og Skovlvaadsfiskeri. Modelbygning er sat i Gang, men Forholdene har ikke tilladt at færdiggøre nogen af disse Modeller. Gennem disse Opmaalingsarbejder er nu efterhaanden sikret Erindringen om en lang Række ældre Skibstyper. Til Sikring af det Opmaalingsmateriale, som endnu kan fremskaffes her i Landet, vil det være meget ønskeligt, om Arbejdet i Aarene efter Krigen vil kunne fortsættes efter mere rationelle Linier end det har været muligt at følge hidtil.

Til Samlingen af Sejlskibstyper er fra Hr. Axel Gudmann Christiani, Odense, desuden skænket en ældre Model af en kraelbygget Dæksbaad fra Fornæs Strand, som antagelig stammer fra Tiden omkring 1880.

Til denne Samling er endvidere som Gave fra Skibskonstruktør Otto Benzon, København, modtaget en Samling Konstruktionstegninger, en Samling Protokoller, Regnskabsbøger etc. fra Barkskibet „Bertha“ og Dampskibene „N. G. Petersen“, „N. F. Høffding“ og „Alfred Hage“, alle ført af Kaptajn J. O. J. Ellekilde, samt Kaptajn N. P. Mogensens Regnskaber fra S/S „Em. Z. Svitzer“ og S/S „Kattegat“ er skænkede af Kaptajn Ellekildes Søn, Kabelingeniør Oluf Ellekilde, Gentofte. Ingeniør Aage Utzon, Helsingør, har skænket Konstruk-

tionstegninger til Aalborgjollen. Tilsynsbøger fra Jagten „De fire Brødre“ af Marstal (senere „Anna“ af Vejle) samt nogle Fotografier af denne Jagt er skænkede af Civilingeniør Knud E. Hansen. Som bekendt hørte denne Jagt til vore ældste Sejlskibe, idet den var bygget i 1794 i Marstal. Kun Jagten „Trelholm“ var ældre; den blev bygget i Troense i 1776, men den havde i sin Tid faaet installeret Motor. Af Hensyn til Jagten „Anna“s høje Alder var der for nogle Aar siden Tale om, at Handels- og Søfartsmuseet skulde købe Jagten for at bevare den som Repræsentant for den karakteristiske danske Jagttype. Sagen kunde desværre ikke dengang løses, og nu har Skæbnen siden ramt den gamle Jagt, idet den er forlist og sunket under Krigen. Fotografier af ældre Sejlskibe og Sejlsportstyper er skænkede af Speditør F. Holm Petersen, Svendborg, og Fabrikejer, Dr. scient. Bøje Benzons, Tokkerup. Fra Det kgl. Bibliotek er modtaget nogle Litografier af Serien „Skibets Historie i Billeder“, og fra nu afdøde Guldsmedemester Holger Kyster i Kolding er sendt et Fotografi og en Opmaalningstegning af det i Kolding Fjord udførte Rebæk fundne Skibsrør, som behandlede i en Afhandling af Carl V. Sølvér i Museets Aarbog 1944. Endelig er indkøbt en sepiatonet Tuschtegning af C. W. Eckersberg med Fremstilling af en Travailleslup, benyttet til Transport af Passagerer.

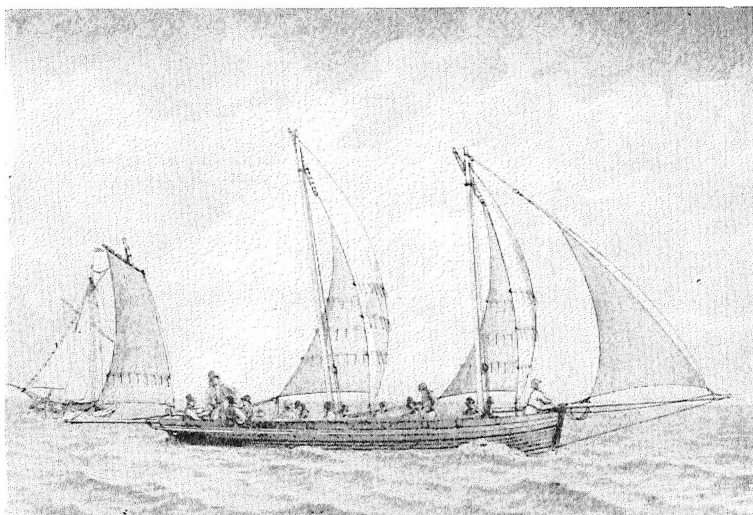
Den værdifuldeste af de Dampskibsfremstillinger, som er erhvervet i Aarets Løb er en meget smuk Helmodel af Hjuldamperen „Hermod“, der som Byggenummer 1 udgik fra Baumgarten og Burmeisters Værft i 1854, leveret til Postvæsenet. Skibet var bygget af Træ, maalte 164 Netto Register Tons og havde en oscillerende Lavtryksmaskine paa 120 HK. Det indsattes i Ruten København—Kiel, men benyttedes senere i Storebæltsoverfarten. I 1864 udgik det af Postvæsenets Flaade, idet Skroget solgtes til Burmeister & Wain, mens Maskinen overførtes til en ny „Hermod“, der blev bygget af B. & W. i 1863. Modellen, der er en smuk Gengivelse af denne gamle interessante Dampskibstype, er en Gave fra A/S Burmeister & Wain. Paa Museets Ønskeliste staar anført endnu en Række af de ældre Dampskibe, som spillede en Rolle i Datidens Skibs-

fart. En anden værdifuld Erhvervelse er et Maleri af Hjuldampere „Frederik VI“, der som det første i Danmark fremstillede Dampskib byggedes i 1830 paa Jacob Holms Værft paa Christianshavn, leveret til den bekendte Finansmand og Pioner paa Dampskibsfartens Omraade, Politikeren L. N. Hvidt, der ogsaa var Reder for Danmarks første Dampskib „Caledonia“, der i 1819 indsattes i Ruten København—Kiel, hvor det i 1830 erstattedes af „Frederik VI“. Som Følge af „Frederik VI“'s historiske Betydning har Museet længe søgt en Fremstilling af dette Skib. Desværre er Museets Erhvervelse kun en Kopi, omend vel udført, ved Th. Kjølnær. Originalen skyldes den bekendte Skibstegner Jacob Petersen. Det er ligeledes lykkedes at erhverve et Maleri af D.D.P.A.s gamle Tankskib S/S „Christine“ fra 1893. Ved Køb er ligeledes erhvervet en Samling Malerier og Fotografier af ældre og nyere Skibe, tilhørende Ø. K.: S/S „Malaya“, S/S „Cathay“, S/S „Siam“, S/S „Hakatu Maru“, M/S „Falstria“ og M/S „Jutlandia“.

En meget værdifuld Samling H. P. Prior-Minder tjener ligeledes til Illustration af ældre dansk Dampskibsfart. Fra Landsretssagfører Eugen Olsen har Museet som Gave modtaget en Skrivepult, som har tilhørt H. P. Prior. Samtidig er af Priors Sønsøn, Arkitekt Alexis J. Prior, skænket en Række Genstande, der ligeledes har været i H. P. Priors Eje: Skibsrederens Portræt, malet af Henrik Olrik, en Portrætbuste udført af Sønnen, Billedhugger Lauritz Prior, H. P. Priors Porcellænsskrivetøj, der nu igen har faaet sin Plads paa den gamle Skrivepult, to Porcellænsvaser, der af Priors Kontorpersonale skænkedes Prior og hans Hustru, Fru Regine Prior, ved deres Sølvbryllup i September 1864, og som bærer Fremstillinger af Priors Fødeby Nakskov og hans Hustrus Ungdomshjem Landsledgaard paa Møen, en farvelagt Tegning med Prospekt af Møllegade i Stege, hvorpaa ses Priors Købmandsgaard og Bolig samt det af ham opførte store Kornmagasin, en Grundplan over disse og omliggende Ejendomme, et Maleri af Hjuldampere „Cimbria“, der ved sit Forlis i 1858 voldte Prior saa store økonomiske Vanskeligheder, samt en Række Fotografier fra København. Det meste af dette Materiale, af hvilket en

Del er afbildet i Bogtrykker Thomas Priors store H. P. Prior-Biografi i Museets Aarbog 1944, anvendtes sammen med Museets øvrige H. P. Prior-Minder til en ny Opstilling, der udførtes i Juni 1944, og som tilsigtede at belyse H. P. Priors store Betydning for dansk Skibsfart. Samtidig foranstaltedes en mindre Udstilling af andre Prior-Minder, bl. a. et smukt Portræt af H. P. Prior, malet af Monies, som hertil var udlaant af Bogtrykker Prior.

Af de øvrige Nyerhvervelser skal nævnes en større Samling Billeder og andre Arkivalier vedrørende Grønland og Vestindien, der er tilgaaet som testamentarisk Gave fra Apoteker A. C. Jørgensen, en Samling ældre og nyere Laksegl, hidrørende fra Institutioner og Firmaer indenfor dansk Handel og Skibsfart er skænket af Arkitekt J. C. Møgelvang Nielsen, Helsingør. Fra Grosserer N. E. Kopp, Firmaet Marstrands Efterfølger i Helsingør, er modtaget en rød Matrostrøje, en sort Skindhue („den helsingørske Hue“) samt forskelligt andet Materiale. Af Skibstømmerredskaber har Skibstømmer H. L. V. Aspmann, Helsingør, skænket en Benøkse, et Borsving af ældre Konstruktion er skænket af Fru Dagmar Thomsen, Snekkersten, nogle Søkort (Møen, Lolland og Falster 1776, Christiania 1805, Bornholm 1805 og Færøerne) er givet af Snedkermester Julius Bagge, Helsingør, nogle Fotografier er skænket af Frøkerne Lose, København, Kaptajn Th. Madsen, Kunsthandler Erik Lange, København, Kustode H. P. Holm, Bornholms Museum, Postkontrollør H. Hjort-Nielsen, København, Frk. Johanne Schlawitz, Ebeltoft, samt Firmaet Winkel & Magnussen, Strandingsforordningen af 28. December 1836 er fremsendt af Firmaet Schiøtt & Hochbrandt, nogle Eksemplarer af det bekendte hamborgske Skibsfarts Organ „Børsen-Halle“ fra August 1838 af Det kgl. Bibliotek. Fra Museumsdirektør Klem er modtaget en Samling Tryksager: Signalkort, offentlige Bekendtgørelser etc. vedrørende Skibsfartsforhold og af Civilingeniør Henry Tuxen, Charlottenlund, er skænket en interessant „Instruction for Capitainerne paa China, med Førings Reglement 1789“. To meget smukke og værdifulde Malerier er tilgaaet som testamentariske Gaver: et Portræt af Marine-



Tuschtegning af C. W. Eckersberg: Travaillslup anvendt til Transport af Passagerer. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

maleren C. Fr. Sørensen, 1897, malet af H. Bully, fra Fru L. L. Volkertsen, Helsingør, og et stemningsfuldt Maleri af Carl Bille: En Maaneskinsaften i Sundet nord for Kronborg fra Kontorchef Sophus Sørensen og Hustru, Helsingør. Endelig er ved Køb udover de tidligere nævnte Genstande erhvervet N. C. Møllers „Beskrivelse over de Nichobarske eller Friedrichs-Øerne i Ostindien“ fra 1797, Peder Horrebows Værk: „Danske Skattekammer, bestaaende udi Grunden til Geometrien og Navigationen“, 1745. en af de ældste trykte danske Navigationslærebøger, en haandskreven Lærebog i Navigation fra 1762, et Kobberstik med Emne fra Københavns Brand i 1795: „Udbredelsen af Ildsvaaden ved Admiralitetet“, nogle til Museets Opstillinger udførte Væggkort, som nedenfor skal omtales samt endelig en større Samling Tryksager fra Slutningen af det 18. Aarh. vedrørende forskellige Problemer i Tiden: Struensee-Perioden, Forholdet til England, Neutralitetsforbundene, Kampene i 1801 og 1807—14, Norges Tab, Indlæg i Diskussionen om forskellige Reformere i Danmark i den store Reformperiode omfattende Finanserne, Møntvæsen, Toldvæsen, Bonderefor-

merne og Landbrugets Forhold, Konventioner og Oktrojer for de privilegerede Handelskompagnier, Lavsvæsen etc. Samlingen, der ialt omfatter 30 Numre, vil ved den paabegyndte Nyopstilling være særdeles nyttige i de Afdelinger, der rummer Skildringen af denne Periodes Begivenheder. Til Slut skal blandt Købene nævnes en guldknappet Stok, der har tilhørt Admiral Olfert Fischer, og som skænkedes til denne af Kronprins Frederik til Minde om Slaget paa Reden den 2. April 1801. Ialt omfatter Aarets Tilvækst 416 Museumsnumre. Samtidig har Museets Bibliotek ved Køb eller Gave modtaget en Tilvækst paa 276 Numre. Det bemærkes, at Museet ved Hjælp af sin Aarvog er traadt i Bytteforbindelse med en Række danske og udenlandske Museer, amtshistoriske Samfund etc.

Udover de nævnte Genstande har Museet haft den Glæde fra forskellig Side at modtage en Række kontante Bidrag til Museets Drift eller til visse afgrænsede Opgaver, ialt til et Beløb af Kr. 21163,74. Bidragyderne, hvis Navne og Bidrag staar anført andetsteds i denne Aarvog under Museets Regnskab, bedes herved modtage Museets oprigtige Tak for den gode Støtte, de paa denne Maade har ydet Museets Virksomhed. Museet har ligeledes gennem Handelsministeriet modtaget et Statstilskud paa Kr. 18000 til Museets almindelige Drift samt et Tilskud paa Kr. 2500 til Dækning af Udgifter til Vedligeholdelse og Opvarmning af Lokalerne. Endvidere er gennem Arbejdsministeriet modtaget et Beløb af Kr. 6030,04 til ekstraordinært Katalogiserings- og Arkivarbejde m. m., for hvilke Beløb Museet herved udtaler sin erkendtlige Tak. For det sidstnævnte Beløb er ved forskellige Kontorister udført Renskrift af Museets Protokoller, ligesom mag. art. Paul-Erik Hansen har udført Katalogiserings-, Arkiverings- og andre Museumsarbejder af den faglige og videnskabelige Karakter, som paahviler en Museumsinspektør. Ingeniør, cand. polyt. Knud E. Hansen har virket som skibsteknisk Konsulent og har bl. a. været raadspurgt om Opmaalingen af ældre Sejlskibstyper og Museets Opstillinger, ligesom han har bistaaet ved forskellige andre Arbejder af skibsteknisk Karakter, saasom Tilsyn med Modelarbejde. Ligeledes har Redaktør C. A. Freeman, Dag-

bladet „Børsen“, velvilligst overtaget Hvervet som Museets Pressesekretær. Da Pressemeddelelser er af saa stor Betydning for Museets Arbejde, er der Grund til at udtale Tilfredshed med denne Ordning, hvorved Museet kan drage Nytte af Redaktørens velkendte Interesse for dets Virksomhed saavel som af hans journalistiske Erfaring.

Museet har i Lighed med tidligere Aar staaet i kollegial Forbindelse med tilsvarende Institutioner her i Landet og i de nordiske Lande. Forholdene har naturligvis i nogen Grad hæmmet denne Forbindelse saavel som de specielle Studiebesøg, der finder Sted i Museet. I Størstedelen af Aaret har der gennem Folkebibliotekerne eller direkte til Museet bekendte Laanere været udlaant Litteratur fra Museets Bibliotek.

Museets Komité har afholdt Møde den 21. Juni 1944 og 22. Februar 1945. Et af Komiteen nedsat Udvalg til Overvejelse af det i sidste Aarsberetning omtalte Forslag til en ændret Opstilling af Museets Materiale har ligeledes afholdt forskellige Møder til Drøftelse af Enkeltheder i Forslaget. En Prøve paa Nyopstillingen har været foretaget i Værelse No. 2, omfattende Vikingetiden og den ældre Middelalder. Der er til denne Prøveopstilling fremstillet en ny Montre samt udført nogle oplysende Kortfremstillinger: „Vikingetogene“, „Danmark i ældre Middelalder“ og „Dansk Ekspansion i Middelalderen“. Det førstnævnte Kort giver en Fremstilling af Vikingetogenes Hovedlinier samt de forskellige nordiske Landes „Kolonier“ og Interesseomraader i Vikingetiden, det sidstnævnte belyser Knud den Stores nordiske Imperium og Valdemar 2's Landvindinger i Nordtyskland. Til samme Værelse er ligeledes ved Kopier af Kunstmaler Nørretranders udført 4 forskellige Situationer af Bayeux-Tapetets Fremstillinger, der gengiver Hovedbegivenhederne indenfor disse Fremstillinger, og som tillige indeholder gode Gengivelser af de normanniske Skibe: Hertug Vilhelm beordrer Skibsbygning, Skibenes Bygning, Hertugens Overfart over Kanalen til Englands Erobring samt Flaadens Udskibning. Et større Vægkort til Belysning af Oldtidens og Middelalderens Handel og Skibsfart er ligeledes under Udarbejdelse. Udgifterne til Indretning af det oven-

nævnte Værelse for Vikingetiden og den ældre Middelalder er stillet til Raadighed af Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, overfor hvilket Museet udtaler sin bedste Tak for denne udmærkede Hjælp ved Paabegyndelsen af den nye Opstilling.

I Foraaret 1945 er nedsat en Komité med Repræsentanter for Handels- og Søfartsmuseet samt forskellige andre Institutioner, hvoriblandt Marineforeningen og Nationalmuseet, med det Formaal at foranstalte en Undersøgelse af de danske Kirkeskibsmodeller, belyst som Kirkeinventar og som marinearkæologisk Kildemateriale saavel som folkloristisk. idet man gerne ønsker Ophængningsskikken og de dertil knyttede Ceremonier belyst. Et Spørgeskema er nu udsendt, og Komiteen haaber paa et heldigt Resultat. Materialet, der kommer ud af Undersøgelsen, vil faa Plads paa Museet.

Museumsbesøget har i Aarets Løb omfattet 20930 betalende og 2189 gratis besøgende, ialt 23119. Det er en Nedgang i Forhold til tidligere Aar, men Museet har desværre ogsaa maattet lukke sine Døre inden Regnskabsaarets Udgang. Fra og med den 13. Februar 1945 blev Adgangen til Kronborg Slot ved Foranstaltning af den tyske Værnemagt spærret for Civilpersoner. Forholdene har medført, at Museets værdifuldeste Genstande har maattet evakueres til fjerntliggende, bedre beskyttede Steder. Museet har i denne vanskelige Situation med Taknemlighed modtaget beredvillig Støtte fra mange Sider. Den daglige Arbejdsvirksomhed har maattet flytte bort fra Museet; dettes Kontor er nu paa Søndre Strandvej 34. En meget væsentlig Del af Arbejdet kan dog stadig foregaa, saasom Udførelsen af Sag- og Navneregistret, visse Katalogiseringsarbejder og Forarbejder til den nye Opstilling, men al anden Virksomhed, først og fremmest Samlingernes Forevisning for Publikum og Udlaanet fra Haandbiblioteket har maattet standses. Museet nærer det Haab, at det inden længe paany kan flytte ind i et uskadt Kronborg, men da alle Museets Genstande er fjernet fra deres Pladser, forestaar der under alle Omstændigheder et stort og tidtagende Arbejde med Museets Genopstilling.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS DRIFTSREGNSKAB 1944—45

UDGIFT

Administration og Drift:

Lønninger m. m.	Kr. 35608.71
Rengøring af Lokalerne	" 957.64
Opvarmning af Lokalerne	" 1530.00
Vedligeholdelse af Lokalerne ...	" 1000.00
Diverse Udgifter og Kontorhold ..	" 2028.64
	Kr. 41124.99

Museets Samlinger:

Indkøb af Museumsgenstande ...	Kr. 10146.24
Modtagne Gaver	" 6345.00
	" 16491.24
Transport og Arbejdspenge m. m.	" 536.70
Tyveri- og Ulykkesforsikring	" 314.57
Overskud	" 2137.00
	Kr. 60604.50

INDTÆGT

Indtægt ved Forevisning	Kr. 6290.90
Statens Tilskud: Handelsministe-	
riet	Kr. 20500.00
" " Arbejdsministe-	
riet	" 6030.04
	" 26530.04
Private Bidrag: Kontanter	Kr. 21163.74
" " Gaver	" 6345.00
	" 27508.74
Renter	" 274.82
	Kr. 60604.50

De ovennævnte kontante Bidrag fordeler sig saaledes:

Dansk Dampskibsrederiforening	Kr.	1000.00
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	„	1000.00
Grønlands Styrelse	„	300.00
Det Østasiatiske Kompagni	„	400.00
Tuborgfondet	„	2000.00
Otto Mønstedts Fond	„	5000.00
Thomas B. Thriges Fond	„	2000.00
Dansk Arbejdsgiverforening	„	5000.00
A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri	„	1500.00
Mærket „S“	„	200.00
Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“	„	2763.74
		<hr/>
	Kr.	21163.74

STATUS PR. 31. MARTS 1945

<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>
Bankkonto	Kr. 9173.39	Vindings- og
Kassebeholdning „	42.36	Tabskonto:
		Overført fra
		1943—44
		Kr. 7078.75
		Overskud for
		1943—44
		„ 2137.00
	<hr/>	<hr/>
	Kr. 9215.75	Kr. 9215.75

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, den 12. April 1945.

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. Bank- og Kassebeholdningens Rigtighed er konstateret.

København, den 30. April 1945.

HERLUF JACOBSEN,
Fm.

SKAANEMARKEDET

Af

PAUL-ERIK HANSEN

I Foraaret eller Sommeren 1945 vil Besøgende paa Handels- og Søfartsmuseet i det nyindrettede Værelse: Yngre Middelalder og 16. Aarhundrede finde to Kort, der skal tjene til at belyse Forholdene paa Skaanemarkedet. Kortene er udarbejdet af Forfatteren til denne Artikel, og efter Ønske fra Museets Ledelse skal det paa dette Sted forsøges at give en populær Oversigt over Skaanemarkedets Historie og Udvikling.

Motiveringen for Ophængningen af de to Kort, der vil sluge en god Del af Museets kostbare Vægplads, er den, at man vil give de Besøgende en Forestilling om, hvorledes Forholdene var paa det saakaldte Skaanemarked, „der for næsten tre aarhundreder blev det store centrale omsætningssted mellem øst og vest i Nordeuropa“ (Erik Arup). Et Faktum er nemlig, at en af de faa Verdenshandelspladser i den Periode, som det nævnte Værelse skal belyse, kom til at ligge paa et Omraade, der med ganske korte Afbrydelser var under den danske Konges Herredømme. Skaanemarkedet fik sin Plads paa den Halvø, hvor nu Skanör og Falsterbo ligger, af flere forskellige Aarsager. Dels skyldtes det, at man her kunde fremskaffe en Vare, der var efterspurgt i hele Europa, — Silden — i saa store Mængder, at der blev Tale om Masseproduktion og Masseeksport, og dels skyldtes det Halvøens gunstige Beliggenhed ved Sundet, et af de vigtigste Forbindelsesled mellem Nordsøomraadet og Østersøomraadet.

Kilderne til Skaanemarkedets Historie kan deles i to Grupper. Først de *arkæologiske Fund*. Det svenske Nationalmuseum

har ved forskellige Lejligheder ladet foretage Udgravninger i Egnen omkring Skanör og Falsterbo, men Udbyttet har været yderst ringe. Selve Jordbunden er saa ugunstig som vel mulig, idet Sandet har ladet Resterne af Træbygninger, Udgravninger og lignende fra Datiden forsvinde. Kun Slottene, Kirkerne, et Kloster og enkelte Stenhuse lader sig paavise med Sikkerhed eller dog nogen Sandsynlighed. Foruden Fundamenter til de nævnte Bygninger af Sten er der fundet Levninger af Husplanker, Husgeraad, Redskaber, Tønder og andre Vidnesbyrd om Dagliglivet paa Markedets Omraade. De arkæologiske Undersøgelser paagik særlig ivrigt i Aarene omkring 1900. Leder af Udgravningerne var den svenske Professor *Sven Söderberg*, der assisteredes af den kendte tyske Historiker Professor *Dietrich Schäfer*.

Med Navnet Dietrich Schäfer kommer man ind paa den anden Gruppe af Kilder til Skaanemarkedets Historie, de *arkivalske*. Rundt omkring i Handelsbyernes rige Arkiver laa Dokumenter opbevaret, som alle kunde tjene til at belyse den ene eller den anden Side af de Problemer, der er knyttet til Skaanemarkedet. Som Brikker i et Puslespil maatte man samle de spredte Oplysninger for at danne et helt og rigtigt Billede af Forholdene. Schäfer paatog sig denne Opgave og kunde i 1887 fremlægge sine Resultater i en Afhandling, der viste ham som en af de fineste Kendere af Handelsforholdene i det middelalderlige Nordeuropa. Som selvskreven Raadgiver deltog Schäfer i Söderbergs Udgravninger og kunde med Tilfredshed notere, at Udgravningerne — paa ganske faa Undtagelser nær — bekræftede hans egne Resultater. De Stridspunkter, der fremkom, blev senere Genstand for en frugtbar, saglig Diskussion mellem de to Lærde; men Diskussionen afbrødes til Skade for Problemernes Opklaring ved Söderbergs pludselige Død.

De store Linier var saaledes udredet af Schäfer, og kun en enkelt Forsker vovede sig i Lag med Emnet Skaanemarked i den næst følgende Tid. Det var Tyskeren *Otto Blümcke*, der allerede samtidig med Schäfers Afhandling havde udgivet et Arbejde om Stettins Handel og Forbindelse med Skaane og Sildefiskeriet der. I 1907 offentliggjorde Blümcke en Afhand-

ling om Stettins Plads paa Skaanemarkedet ved Falsterbo. Han publicerede her et Kort over de stettinske Huses Placering med indføjede Ejernavne, der, skønt det stammer fra 1579, ved sin officielle Karakter synes at give et paalideligt Billede, der kan anvendes ved Tilbageslutning til en ældre Tid.

Det blev en Svensker, der først skulde komme til at rokke ved Schäfers hidtil uanfægtede Resultater. I 1932 udgav *Curt Weibull* sin Studie: Lübeck och Skånemarknaden, hvor han — med Anvendelse af de ny Principper for økonomisk Historieforskning — gav helt ny Tal for Omsætningen paa Skaanemarkedet samt belyste Danskes og Tyskeres Deltagelse i Fiskeri og Handel og endelig søgte at bestemme Arten af de Skibe, der gik i Fart paa Skaane. Længere fremme i Artiklen vil der blive Lejlighed til at referere Forskernes Resultater i Enkeltheder.

Ikke blot Dokumenterne i Arkiverne — Toldregnskaber, Kvitteringer, Fogedbøger, Dombøger og lignende — taler til os om Skaanemarkedet. Forfattere fra Middelalderen og det 16. Aarhundrede har været imponeret af det Liv og den Rigdom, der udfoldede sig paa Skaanemarkedet, og har nedskrevet deres Indtryk. Enhver Dansker kender fra Historieundervisningen i Skolen Saxos Beretning fra Begyndelsen af det 13. Aarhundrede om Skibene, der undertiden bliver stikkende fast i Sildestimerne i Sundet og næppe kan drives frem ved Aarer. Ved saadanne Lejligheder anvendes der ikke Fiskeredskaber; men Fisken øses op fra Vandet med de bare Hænder. Saxo beretter videre, at Fiskerne hvert Aar gør indbringende Fangster her i Sundet mellem Sjællands Østkyst og Skaanes Vestkyst. Saxos Samtidige Svend Aggesen beretter ligeledes om Skaanemarkedet. Foruden fra disse to danske Historieskrivere har vi en Beretning fra den lybske Historieskriver Arnold, der var Abbed i et af Lübecks Klostre omkring Aar 1200. Arnold beretter, at Danskerne, der i tidligere Tid gik klædt som Søfolk, fordi de stadig som Kystboere havde med Skibe at gøre, nu efterligner Tyskernes Skikke og Sæder, som de har lært at

kende gennem langvarigt Naboskab. De gaar nu i samme Klæder og med de samme Vaaben som andre Mennesker, og desuden klæder de sig ikke blot i Skarlagen, i broget Pelsværk og Graaværk, men ogsaa i Purpur og Linned. Aarsagen dertil er, ifølge Arnold af Lübeck, at Danskerne har Overflod af al Slags Rigdom som Følge af det Fiskeri, der aarlig finder Sted ved Skaane, og til hvilket Købmænd fra alle omkringboende Folk samles, medens de medbringer Guld, Sølv og andre Kostbarheder. For Silden, dette lille Dyr, som Danskerne har gratis og af Guds Gavmildhed, giver Købmændene det dyrebareste, de ejer, undertiden ved Skibbrud endogsaa Livet. Foruden de her nævnte Steder omtales Skaanemarkedet og dets Betydning med al ønskelig Præcision i saa vigtig en Kilde som Lundekirkens Gavebog og i Abbed Vilhelms Helgenlevned.

Spørgsmaalet rejser sig nu, om hvor gammelt dette mægtige Fiskeri ved Skaanes Vestkyst har været. De nævnte Historieskriveres Arbejder ligger omkring Aar 1200, og der er Grunde, der taler for, at det helt store Fiskeri ikke er meget ældre. En af de vigtigste Grunde er, at Magister Adam af Bremen, der skriver ved Aar 1075, ikke omtaler Fiskeriet ved Skaane med deraf flydende Rigdomme, og det skønt hans Hjemmelsmand er ingen ringere end selve den danske Konge Svend 2. Kilder, der er ældre end de i det foregaaende omtalte, f. Eks. Biskop Helmold (hvis Arbejde Arnold fortsatte), omtaler Fiskeriet ved Rügen som særlig betydningsfuldt, og maaske har der i Tiden op til Slutningen af 12. Aarhundrede været Muligheder for lige saa god Fangst andre Steder som ved den skaanske Vestkyst. Sikkert er blot, at vi omkring 1200 finder et Kæmpeskiferi i Gang i Efteraarsmaanederne her med stærk Deltagelse af Udlændinge — i første Række Tyskere fra Lübeck og Østersøbyerne.

Dermed har den ene Aarsag til Skaanemarkedets Opstaaen været omtalt — Sildefangsten har været en af de Ting, der lokkede Folk fra alle Kanter til; men Sild fangedes mange Steder! Der var andre Aarsager til, at netop Omraadet omkring Skanör og Falsterbo blev en Verdenshandelsplads. Det er nødvendigt at give en *Oversigt over Handelsvejenes Ud-*

vikling mellem Nordsø- og Østersøomraadet for at forstaa Udviklingen og Tilstrømningen af Udlændinge til Skaanemarkedet.

Fra Oldtiden havde Danmark haft Varer, som man i andre Lande fandt Behag i. Det gælder Flinten, der som Redskabsmateriale fik en stor Udbredelse, og det gælder Ravet fra en noget senere Periode. Desuden var der Efterspørgsel efter Pelsværk, Voks, Honning og andre Produkter, af de sidstnævnte Varer blev Størsteparten hentet i Norden og eksporteret fra en gunstig beliggende Samleplads som f. Eks. Bornholm. Købmændene fra Romerriget havde to Veje at vælge imellem, naar de skulde frem til de danske Sælgere af Ravet. Fra Adriaterhavet fulgte man Adige til Tyrol, forcerede derefter Brennerpasset og benyttede derefter Donau, Saale eller Moldau og endelig Elben, hvis Munding var Maalet. Her opnaaede man Kontakt med Sælgerne i Danmark, der lod keltiske Skippere besøge Farten fra Fundstederne paa den jyske Vestkyst til Elbmundingen. En anden Vej frem til Ravet var at følge Weichsel, ad hvilken man naaede frem til Østersøkysten og til Samlepladsen Bornholm. Som man ser, er der her nævnt to Veje fra Danmark til Mellem- og Sydeuropa og Forbindelse med den skandinaviske Halvø samt Forbindelse vestpaa med Kelterne. Naar dertil kommer Forbindelser med Preussen, vil man kunne se, at Danmark allerede paa denne Tid er Midtpunktet for en Del af den europæiske Vareudveksling.

I den følgende Periode overtager Friserne, en Stamme af Germanerne, der boede paa Nordsøkysten mellem Vlie og Laubach, Keltersnes Rolle som Formidlere af Vareudvekslingen. I Kraft af dygtigt Sømandsskab og Handelstalent tilrev Friserne sig saaledes f. Eks. Handelen med nordfranske Uldstoffer, der paa Farter op ad Rhinen blev afsat i Bytte for Elsasser- vin og andre Varer. Friserne havde Øjnene aabne for de Gevinster, der var at hente i Handelen med Østersøomraadets Produkter, og snart laa deres Rute til Østersøen fast. De sejlede langs den tyske Nordsøkyst, hvor de havde let Forbindelse

med de opblomstrende Handelspladser Bremen og Hamburg ved en Afstikker op ad Weser og Elbe. Længere nordpaa fandt Friserne en bekvem Vej over den jyske Halvø ved at følge Ruten Ejder—Treene og Sli. Var man naaet saa langt, laa Østersøen frit for Sejladsen, og Friserne søgte nu de gunstigste Handelspladser i Østersøomraadet og valgte Visby paa Gotland samt Birca i Mälaren. De dristigste Skippere fortsatte Farten til den finske Bugt og til det nordligste Sverige, medens andre havde valgt en Rute til Nordnorge via Limfjorden til den svenske og norske Kyst. Som man ser, blev Nord- og Østersøomraadet i sin Helhed befaret af irisiske Skippere — en Hovedlinie tegner sig Vest—Øst og Øst—Vest ved Handelspladserne: Dorstat—Bremen—Hamburg—Slesvig—Visby og Endepunktet: den finske Bugt. Paa alle disse Pladser handledes Østersøomraadets Varer: Rav, Pelsværk, Voks, Huder, Korn, Talg, saltet Fisk samt Hør og Hamp mod Varer som Tøjer, Vin og Metalgenstande. Friserne søgte til den finske Bugt for at knytte Forbindelse med Samtidens berømteste Handelsfolk, Araberne. Disse søgte paa deres Side Kontakt med det nordlige Østeuropa for at hente det hos dem saa værdsatte Pelsværk og en anden Handelsvare — Trælle. Ad de store russiske Flodveje Dnjepr og Volga, Lovat og Usta naaede man frem til Ilmensøen og Nowgorod og havde snart via Wolchow, Ladoga og Newa Forbindelse med den finske Bugt og Handelspladserne der. Snart optraadte de kostbare orientalske Varer i Omsætningen paa de allerede omtalte frisiske Handelspladser.

Længe lykkedes det ikke Friserne at beherske Handelen. Borgerskabet i Byer som Köln, Dortmund og Soest lærte dem hurtig Kunsten af og paaførte dem en følelig Konkurrence. Før denne omtales, maa man paapege det Knæk, som den fredelige frisiske Handel led under Vikingetiden. Alligevel opretholdtes Kontakten med de østeuropæiske Raastofkilder og Handelen med Araberne gennem de Riger, som svenske Viker grundlagde i Rusland, men Handel og Skibsfart aftog i denne urolige Periode. Ved Vikingetidens Afslutning har vi det dansk-norske Forsøg med Svend Tveskæg og Knud den Store paa at grunde et Imperium omkring Nordsøen. Følgen heraf

blev, at de nordiske Rigers Interesser skiltes — Danmark-Norge blev orienteret mod Vest, medens Sverige havde sine Hovedinteresser i Øst. Handelsforbindelserne blev ikke upaa-virket deraf, men Kræfter, der var langt stærkere end danske og svenske Høvdinges Magtbegær og Vilje til at beherske Handelsveje, greb snart ind og gennemdrev en hel Omlægning af Handelsvejene. Dette kommer frem, hvis man betragter for Eksempel de danske Mønter. De bærer Præg af engelsk og arabisk Paavirkning, men stærkere og stærkere spores en tysk Indflydelse. I de store Omraader syd for Østersøen var der noget i Gære, og dermed er vi igen naaet til Omtalen af Kampen mellem Friserne og deres Arvtagere.

Frisernes store Svaghed var den, at de udelukkende levede af en Mellemandhandleravance; ingen Raastofkilder stod til deres Disposition i det Øjeblik, en Konkurrent meldte sig med Overbud, naar den Vare, som tidligere alene var tilbudt dem, igen kom til Udbud paa Markedet. Frisernes Handel er sikkert blevet betragtet med højst ublide Øjne af Borgerne i de Byer, hvor de slog sig ned, som f. Eks. Köln og Mainz. Man ventede sikkert kun paa et gunstigt Øjeblik for at slaa Friserne med deres egne Vaaben, men Manglen paa likvid Kapital standsede Forsøgene i denne Retning.

Helt anderledes blev Forholdet, da de tyske Bjergværker i Harzen toges i Brug i større Omfang i Begyndelsen af 10. Aarhundrede. I Harzen udvandt Sølv, der gik til Udmøntning og dermed skaffede Handel og Næringsliv det saa dybt savnede Omsætningsmiddel. Samtidig udvandt i Harzen betydelige Mængder Kobber, der førtes til Bronzeindustribyerne i Vest, f. Eks. Dinant og Huy, hvor det blandedes med engelsk Tin. Goslar blev Centrum for denne Bjergværksindustri, og Metallets Hovedvej blev herfra over Soest og Dortmund til Rhinen og videre til Dinant og Huy. Resultatet af Pengerigeligheden blev en Ekspansionstrang uden Lige. Borgerne i Köln og i westfalske Byer som Dortmund og Soest begyndte at gøre Friserne Rangen stridig og konkurrerede dem i den følgende Tid fuldstændig ud. Resultatet for Danmark var i første Omgang en stigende Tilvandring af tyske Købmænd og dernæst

en Trusel mod Slesvig som Handelsby, idet de tyske Købmænd antagelig maatte vælge en kortere Vej frem til Østersøen end den hidtil benyttede.

Det økonomiske Opsving var maaske det, der kraftigst bar den tyske Bestræbelse for at vinde nyt Livsrum. Siden Afslutningen af den germanske Folkevandring stod der en Grænse mellem tysk og slavisk Omraade ved Floderne Elbe og Saale. Tyske Fyrster havde længe søgt at overskride denne Grænse, og nu stod hele Befolkningen bag Fyrsterne i Ønsket om at sætte sig i Besiddelse af de store Omraader øst for de nævnte Floder. Gejstligheden ønskede at kristne Hedningerne og at gøre dem til gode Tiendeydere, Borgerne ønskede Vejene aabnet for Handel og Samfærdsel og at sikre sig Herredømmet over Raastofkilder og endelig de tyske Bønder havde bragt deres Landbrugsteknik saa vidt frem, at dette i Forbindelse med det stigende Folketal gjorde en kraftig Udvidelse af Landbrugsarealet nødvendig. Resultatet af disse Faktorer blev en kæmpemæssig tysk Kolonisationsbevægelse, og over for de Kræfter og Kraftreserver, som her blev sat ind, havde de slaviske Bønder, der levede af Agerbrug og Kvægavl, ingen Mulighed for at hævde deres Omraade. Fra Midten af det 12. Aarhundrede rykkede Tyskerne ubarmhjertigt østpaa. Ekspansionen vises bedst ved at nævne Navnene paa de Byer, eller nogle af dem, som Tyskerne grundlagde ved Østersøkysten. Begyndelsen blev her gjort med Lübeck, der blev grundlagt 1143. Efter dette Aar grundlagdes Byerne Rostock, Wismar, Stralsund, Greifswald, Stettin, Anklam, Stargard, Kolberg og en Række mindre Byer — alle disse inden Midten af det 13. Aarhundrede. Ogsaa videre østpaa sikrede man sig Herredømmet. Her bekæmpede gejstlige Ridderordner Hedningerne. Kulm, Thorn og Elbing opstod som tyske Byer her i 1230'erne, 1255 grundlagdes den tyske By Königsberg og 1308 kom Danzig i den tyske Ordens Besiddelse. I alle disse Byer dominerede Tyskerne og trak stadig Forstærkninger til fra Moderlandet. Ude paa Landet bosatte de tyske Bønder sig, en broget Skare fra Westfalen, Rhinegnene, Holland, Geldern, Flandern og Brabant.

Det siger sig selv, at den hastig voksende Bybefolkning i Østersøbyerne behøvede Tilførsler af Levnedsmidler ud over det, som det nærmeste Opland kunde give. De gamle Søhandelsveje og Landruter havde Linjen Soest—Visby som Rygrad, og ingen havde tidligere tænkt paa de Forsyningsvanskeligheder, der kunde opstaa. Eet var klart, og det var, at man med det gode eller med det onde maatte skaffe sig Forsyninger fra Nabolandene, og der kunde daarlig blive Tale om andet end Danmark. Det traf sig saa heldigt, at det danske Landbrug var i Stand til at mætte Størstedelen af Behovet for udenlandsk Korn i Østersøbyerne, og med den billige Fragt for Søtransport opnaaede de danske Landbrugere en smuk Pris for deres Eksportartikler. Østersøbyerne blev nu de største Aftagere af danske Landbrugsprodukter, især gjaldt dette Lübeck. Denne By kom hurtigt i en rivende Udvikling ved sin gunstige Beliggenhed, idet Trafikken mellem Nordsø- og Østersøomraadet valgte den lettere og kortere Vej over Hamburg og Lübeck frem for Sørejsen rundt om den jyske Halvø, der nu havde afløst den forældede Rute over Slesvig. Dertil kom, at Lübeckerne kontrollerede de rige Saltkilder i Oplandet og beherskede Handelen med denne livsvigtige Vare, samt at Lübeckerne var i Stand til at købe Sølvet i det nærliggende Goslar til Produktionspriser for derefter selv at foretage en Udmøntning deraf. Med stadig nye Forsyninger af Sølv i Ryggen kunde Lübeckerne begynde Kampen for at beherske Handelen mellem Nord- og Østersøomraadet. Snart færdedes de overalt i Østersøomraadet, hvor de opkøbte Naturalier, der derefter blev ført til Lübeck og videre via Hamburg til Brügge, hvor man i Stedet fik Klædestoffer, Tøjer og andre Varer, der var sjældne i Østersøomraadet, med tilbage. „Saaledes svingede Linjen Soest—Visby i 13. Aarh. om Lübeck som Centrum og foldede sig ud til Linjen Brügge—Novgorod“ (Erik Arup).

Man vil forstaa, at denne Opstaaen af en Række Handelsbyer ved Østersøkysten med en stadig stigende Befolkning, der var Aftager af danske Landbrugsvarer, maatte blive et *Vendepunkt i Danmarks økonomiske Historie*. Den øgede Efterspørgsel gav stigende Priser, og Varer, der tidligere havde

været af ingen eller ringe Værdi, fik nu forøget Betydning og kom maaske frem i første Række blandt Eksportartiklerne. Dette gjaldt Silden, der nu fik en hidtil uanet Betydning for Danmark. Først nu kom den Kapital til, der skulde til for at muliggøre Fangst, Tilberedning og Eksport af Silden i Kvaliteter og Kvantiteter, der kunde tilfredsstille det katolske Europa, hvor Befolkningen i Fastedagene savnede en virkelig Delikatesse paa Bordet.

Det blev en Hovedopgave for Tyskerne i Østersøbyerne at tilrive sig Kontrol med Sildefiskeriet i Øresund, og heldigt var det, at Lübeck beherskede Saltkilderne i Lüneburg, der var Hovedleverandør af denne Vare, medens andre af Byerne, f. Eks. Kolberg, kontrollerede mindre Saliner. Tyskerne kunde nu møde frem med Kapital, Erfaring, Kunder og det til Nedsaltningen nødvendige Materiale. Det gjaldt nu om at finde et Sted, hvor man i Ro og Fred kunde drage det størst mulige Udbytte af Sildefiskeriet. Hovedpladsen blev den Halvø, hvor nu Skanör og Falsterbo ligger, det saakaldte „Skaaneøre“. Paa denne centralt beliggende, sandede Landtunge havde Danskerne allerede i lang Tid samlet sig for i Efteraarsmaanederne at udnytte Silderigdommen i Sundet — Navnet Falsterbo vidner endnu om Falstringernes Deltagelse i Fiskeriet.

Inden Skildringen af Fiskeriet vil det være nødvendigt at give en Oversigt over *de topografiske Forhold paa „Skaaneøre“*. Halvøen er formet omtrent som en Trekant. Dens ene Spids danner Forbindelsen til Skaane, og den modstaaende — bredeste — Side vender ud mod Sundet og tjener sammen med Øerne Saltholm og Amager samt Stevns Klint til at indramme den sydlige Del af Sundet. Hele Halvøen er sandet Hedecareal, hvor først de sidste Aartiers Teknik har faaet Bugt med Flyvesandstruslen. Vegetationen var gennem Aarhundreder yderst sparsom, Træ af alle Slags og til alle Formaal maatte skaffes udefra. Kom man fra Skaane, maatte man først passere den øde Hedestrækning, der danner Overgangen til Halvøen. Gamle Veje gennem dette Omraade synes endnu at

kunne paavises. Tværs over denne Hedestrækning løb en Aa ved Navn „Amme“ — dette Navn er bevaret i et hanseatisk Dokument fra 1364. Valgte man at følge en Vej langs Kysten mod Nord, havde man paa sin højre Haand en stor Bugt, den saakaldte Fodevig, Hovedankerpladsen for de Skibe, der havde Ærinde til Halvøens nordlige Del. Rejste man videre til Nordspidsen, maatte man passere endnu et Vandløb, den saakaldte „Ettébæk“, der kom fra et Sted syd for Skanör og løb syd og øst om Byen mod Øst for at ende i Fodevigen. Ogsaa Navnet Ettébæk er bevaret i en, maaske to, middelalderlige Kilder. Fra Nordspidsen af Halvøen kunde man følge Kysten sydpaa og vilde snart faa Øje paa en stor og mange mindre Ør foran Kysten. Navnet paa den store Ø kendes fra det danske Toldregister fra 1494, den hed „Hoben“. Vandet mellem Skaaneøret og Hoben har i Middelalderen været saa dybt, at selv Skibe af en ret antagelig Størrelse kunde navigere der. Det middelalderlige Navn „Dybet“ synes at maatte henføres til dette Farvand. Langs den sydlige Halvdel af denne Kyststrækning har man maaske ved Fralandsvind kunnet skimte den Revle, der nu ligger over Vandoverfladen. Dietrich Schäfer mente, at denne Revle eksisterede i Middelalderen og placerede danske Fiskerbopladsen paa den. Professor Söderberg foretog Gravninger paa Revlen med Prøveboringer og mente fuldstændig at kunne afvise Schäfers Formodning, idet der intetsteds paa Revlen fandtes Spor af Kulturlag. De to Forskere enedes saa nogenlunde om i Stedet at flytte Fiskelejerne over paa Skaaneørets Strandbred. Söderberg paaviste videre, at store Dele af den Odde, hvor nu Fyrtaarnet staar (i middelalderlige Kilder kaldet „Ugle“-Odden), er dannet af Strømmens Aflejringer, og at Kystranden er gaaet lige vester om den Bakke, der kaldes „Kolbacken“ og maaske har været Pladsen for det Sømærke, der omtales i Aaret 1201. Falsterbo-Rev var kendt og frygtet allerede i Middelalderen, og de Søfarende krævede Afmærkning. Ved en fortsat Rejse langs Kysten tilbage mod Skaane var der intet særligt at bemærke, dog vilde de opmærksomme Iagttagere bemærke den større Vanddybde ved Kysten her i Forhold til Kysten ved Fodevig.

Inden for denne Ramme var det nu, at *Skaanemarkedet* udviklede sig. *Folk fra alle danske Egne*, Sjællændere, Fynboer, Jyder, Folk fra „Sydhavsørerne“ og Skaaninger stævnedes i Efteraarssmaanederne hertil for at faa Andel i de rige Sildefangster. Med deres lette Fiskerbaade slog de sig ned paa Bopladser langs Kysten, mod Øst især, og skabte en Række Lejer, paa hvis Omraade de vandt et vist Hævd. Vi har Efterretninger om Lejer for Fiskere fra for Eksempel: Svendborg, Stege, Næstved, Skelskør, Jungshoved, Køge, København, Kalundborg, Helsingborg, Stubbekøbing og Nykøbing F. samt Aarhus. Fiskerlejernes Beliggenhed fremgaar af Museets Kort, der viser Tilstanden omkring ca. 1500, hvor faste Grænser var afstukne, fordi hver Kvadratmeter gunstig beliggende Jord var blevet beslaglagt i de foregaaende Aarhundreder. Østkysten og Dele af Sydkysten var blevet søgt beslaglagt af de danske Fiskere — som allerede nævnt — og det siger sig selv, at der maatte blive Kamp og Strid om Pladsen, naar Tyskerne kom til. Omraadet omkring Skanör og Falsterbo omfatter ca. 16 Kvadratkilometer, Strækningen fra Nordspids til Sydspids er ca. 7 km, og Afstanden mellem Skanör og Falsterbo er ca. 2,5 km; paa dette lille Areal skulde Danskere og Tyskere leve Side om Side. Danskerne kunde faa Brug for Statsmagtens Indgriben imod disse Fremmede.

I den altovervejende Del af den Periode, hvor Skaanemarkedet eksisterede, var Skaaneøret underlagt den danske Konge. Kun i en kort Periode i det 14. Aarhundrede kom Sverige til Magten her, og en kort Episode var det hanseatiske Styre gennem Pantsættelsen af de skaanske Slotte til Hansestæderne. Det blev derfor den danske Regering, der skulde regulere Forholdet mellem Danske og Tyskere.

Hvornaar *Tyskerne* er begyndt at søge til Skaaneøret er ikke let at sige præcist, Kilderne flyder sparsomt for dette Emnes Vedkommende i 12. og 13. Aarhundrede. Sikkert er imidlertid, at Lübeckerne var blandt de første, maaske de allerførste. Vi ved, at Valdemar (Sejr) i 1201 lod de lybske Borgere, der deltog i Fiskeriet fra Skaaneøret, arrestere og lod deres Skibe og Gods beslaglægge. Tabet har været saa føleligt



Bodpladser ved Falsterbo.

Fot. Nationalmuseet

for Hansestaden, at den valgte frivilligt at give sig ind under dansk Herredømme mod at faa Borgere, Skibe og Gods tilbageleveret. Alt dette er tydeligt Bevis for en yderst livlig Forbindelse mellem Lübeck og Skaanemarkedet allerede 50 Aar efter Byens Grundlæggelse. I den følgende Tid følger Købmænd fra hele det romerske Rige efter Lübeckerne, først og fremmest Borgere fra Byer som for Eksempel Hamburg, Stade, Bremen, Köln, Braunschweig, Medebach, Soest, Rostock, Wismar, Stralsund, Greifswald, Danzig, Demmin, Anklam og Kiel. Det lykkes flere af disse Byer at erhverve egne Arealer paa Skaanøret. Det gælder saaledes Bremen, Rostock og Wismar, hvis Arealer laa ved Skanör, medens Lübeck, Danzig, Stettin, Kolberg og Warnemünde havde Omraader omkring Falsterbo, hvor ogsaa Rostockerne siden 1494 fandt Plads.

Disse Arealer kaldtes „Fed“, tysk: vitten, til Forskel fra de danske Fiskerlejer. Paa Feddene koncentreredes Tilberedningen, Indpakningen og Handelen med Sild, medens Fiskerlejernes Opgave blev Fangsten. Enkelte Byer kombinerede Handelsplads og Fiskerleje, det gælder for Eksempel Svendborg og Stege. De danske Fiskere saa sikkert med megen Ængstelse paa denne Invasion af kapitalstærke Fremmede, men det lyk-

kedes at finde en Løsning, der kunde tilfredsstillte. Danskerne havde i Forvejen, som nævnt, valgt deres Pladser ved Østkysten og Dele af Sydkysten paa Halvøen. I Mangel af egnet Havn trak man Baadene paa Land og skaffede sig selv (og maaske Baaden) Ly under en nødtørfdig indrettet Hyttes Tag. Tyskerne deltog selvfølgelig ogsaa i selve Fiskeriet, men den store Tilgang af Arbejdskraft er sikkert kommet fra Danmark. Dansk var Hovedparten af Fiskerne og danske var de mange Karle og Piger, der i Efteraarsmaanederne var beskæftiget i de tyske Købmænds Tjeneste med Rensning, Saltning og Nedlægning af Sild.

Tyskerne financierede Foretagendet og valgte Pladser længere inde paa Halvøen og koncentrerede sig iøvrigt i Nærheden af Fodevigen, der ydede en ret sikker Havn for Skibe og Fiske-skuder. Der var her den Géne, at Vanddybden var meget ringe, saaledes at Varerne, der skulde føres til og fra Skibene, maatte køres med Hest og Vogn $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ km ud i Vandet for der at blive læsset om i Lægtene og Pramme, der saa bragte Varerne ud til Skibene eller omvendt. Denne Lastemetode er kendt fra middelalderlige Beretninger og fra den svenske Forsker Linnés Beskrivelse af en Rejse gennem Skaane (1749).

Selve *Fiskeriet* laa Størstedelen af Skaanemarkedets Tid i Hænderne paa Danskerne, dog til Tider med en mægtig Indblanding fra tysk Side. Tidspunktet for Fiskeriet var Maanederne September og Oktober, hvor Skaanesildens Kvalitet var bedst. Hvad der blev saltet af Sild før 24. August blev anset for værende af ringere Kvalitet. Alligevel var der Fiskere, der arbejdede baade før og efter de to nævnte Maaneder, tilfredse med den lavere Pris. Fangsten foregik som Netfiskeri fra Baade med gennemsnitlig 6 Mands Besætning. Lysten til at drive Rovdrift i Fiskeriet var som altid til Stede, men strenge Straffe og et effektivt Søpoliti hjalp til at holde denne Tendens nede.

Saa snart Fangsten var bragt i Land, maatte Fiskerne afsætte den til Købmændene, idet Retsreglerne forbød det enkelte Baadslag at salte mere end 6 Tønder Sild til eget Forbrug. Handelen med Silden synes i Skaanemarkedets ældste Tid at have haft sit Hovedsæde i Skanör, medens Falsterbo kun spil-

ler en ubetydelig Rolle, og endnu i 1370'erne staar Falsterbo langt tilbage for Skanör. I Løbet af det 15. Aarhundrede skifter Billedet fuldstændig, Falsterbo har da slaaet Skanör fuldstændig ud, medens andre skaanske og sjællandske Byer og Fiskerlejer søger at udkonkurrere de to Handelscentre paa Skaaneøret.

Man spørger uvilkaarlig efter tørre Tal for Omsætningen af Sild, men det er uhyre vanskeligt at regne saadanne ud. Man savner Opgørelser for Eksporten fra Skaanemarkedet og andet statistisk Materiale, og Dietrich Schäfer havde kun angivet Totalsummer ved løselig Beregning og Skøn med al mulig Forbehold. Det er Svenskeren Curt Weibulls Fortjeneste at have fremdraget *Tallene for Lübecks Handel paa Skaanemarkedet*, og det lykkedes endda kun for to korte Perioder, nemlig Aarene 1368—1369 og 1398—1400. Weibulls Kildemateriale var de i Lübeck opbevarede Pundtoldbøger og Pundtoldkvitteringer. Ved Pundtold forstod man en hanseatisk Forbundstold til Dækning af Rustninger etc. at erlægge af ethvert udgaaende Skib og for udførte Varer f. Eks. med 4 engelske Penninge for hvert Pund grots Værdi. Skipperen modtog Kvittering for den erlagte Told og kunde saa mod Aflevering af Kvitteringen frit indføre sin Last i en anden By. Paa denne Maade opstod Samlingerne af Pundtoldkvitteringer. Pundtoldbøgerne opstod derved, at det blev nødvendigt for de enkelte Deltagere i Hanseforbundet at føre Bøger over oppebaaren Pundtold og Lister over udstedte Pundtoldkvitteringer, fordi man paa Hansaforbundets Fællesmøder skulde aflægge Regnskab for de indgaaede Beløb. Ud fra visse Kendsgerninger, som man ikke hidtil havde haft Rede paa, gik Weibull i Gang med Bearbejdelsen af de i Lübeck bevarede Regnskaber. Han konstaterede nemlig, at den Masse af Pundtoldkvitteringer, der fandtes i Lübeck, ikke var Kvitteringer afleveret af Skippere i forskellige Hansebyer og derfra senere ført til Lübeck, men at Kvitteringerne udelukkende hørte til de Laster af Sild, som var fortoldet af de vendiske Byers Embedsmænd paa Skaanemarkedet og senere indførte til Lübeck. Pundtoldkvitteringerne kan saaledes tjene til at bestemme Omfanget af Sildeimporten

til Lübeck. Helt nøjagtige blev Tallene for Sildeimportens Omfang ikke, førend man til Oplysningerne fra de nævnte Kvitteringer føjede Oplysninger fra Kvitteringer udstedt af Embedsmænd fra andre hanseatiske Byer samt Oplysninger om visse Mængder af Sild, der — uvist af hvilken Grund — først blev fortoldet i Lübeck, og som findes fortegnet i Pundtold-



Lübecks store Stadsegl.
Efter Adolf Holm : Lübeck, 1900.

bøgerne. Ifølge C. Weibulls Udregninger omfattede Importen til Lübeck af Sild fra Skaanemarkedet i 1368 ca. 38,440 Tønder og i 1369 ca. 34,375 Tønder. Signaturerne paa Pundtoldkvitteringerne viser, at den til Lübeck indførte Sild hovedsagelig er blevet saltet ned paa Lübecks eget Fed.

Man savner det righoldige Materiale, der fandtes for Beregning af Lübecks Sildehandel, naar man ønsker at bestemme Omfanget af de øvrige Hansebyers Sildehandel. Med de Resultater for Øje, som blev vundet for Lübecks Sildehandels Vedkommende, kan man ud fra Opgørelser over den af hanseatiske Embedsmænd paa Feddene i Skaane oppebaarne Pundtold til en vis Grad nøjagtig beregne Størrelsen af andre Byers Sildeimport fra Skaanemarkedet. Ifølge Weibull indkasserede de hanseatiske Fogder 1368—1369 følgende Beløb:

	Foraar - Okt.	Okt. - Marts	Marts - Okt.
	1368	1369	1369
	Mk.	Mk.	Mk.
Lübeck	180	70	280
Rostock	70		70
Wismar	160		
Stralsund	157		157
Greifswald	46 $\frac{3}{4}$		—
Stettin	51		51
Kolberg	13 $\frac{1}{4}$		20
Preussiske Byer	25 $\frac{1}{2}$		37 $\frac{1}{2}$
Kampen	240	—	—
Zieriksee	—	—	36 $\frac{3}{8}$
Harderwijk	29 $\frac{1}{2}$	—	—
Zütfen	24	—	—
Elborg	18	—	—
Amsterdam	11	—	8 $\frac{3}{8}$
Briel	—	—	18
Englændere	}	}	140
Flamlændere			
Brabranter			

Lübeck ligger klart i Spidsen, selv om Tallene synes at vise, at Kampen har haft større Omsætning. Forholdet er nemlig det, at Kampens Optræder har oppebaaret Told fra andre Byer, der har staaet i nærmere eller løsere Forbindelse med Kampen. Naar man kender Gennemsnitsprisen paa en Tønde Sild, kan man hurtigt regne Lübecks Importtal ud. Der er betalt 530 Mk. i Told i Perioden Foraar 1368 til Oktober 1369, og med den gældende Toldsats svarer de 530 Mk. til en aarlig Import af gennemsnitlig 36.400 Tønder Sild. Og det er altsaa til Byen Lübeck alene! Østersøbyerne Rostock, Wismar, Stralsund, Greifswald, Stettin, Kolberg samt 6 preussiske Byer har

erlagt ca. 900 Mk. i samme Periode, og Importen til disse Byer andrager ca. 62.000 Tønder Sild. For Østersøbyerne in pleno kan man saaledes regne med en Import paa ca. 100.000 Tønder Sild! Dertil maa lægges Tallet for Eksport af Sild fra Skaanemarkedet til Nordsøbyerne, og der synes ogsaa her at være Tale om meget store Tal, men Kilderne mangler til nøjere og i Enkeltheder at bestemme Omfanget af Eksporten til hver enkelt By i denne Periode. Sikkert er det, at der har været en enorm Omsætning paa Skaanemarkedet i Perioden 1368—69, ganske uagtet, at der var Krig mellem Danmark og Hansestæderne. Det europæiske Marked krævede Forsyning, og de nordtyske Købmænd med Lübeckerne i Spidsen lod ikke Chancen for den sædvanlige Gevinst — eller om muligt en større — gaa fra sig. Krigen mod Danmark maatte kunne udspilles paa andre Kamppladser, og man tillod 1368 med en large Gestus Danskerne at rejse til de hanseatiske Omraader paa Skaanemarkedet med frit Lejde, naar blot de var ubevæbnede. Selv mødte de de tyske Købmænd og deres Folk i fuld Rustning for at imødegaa enhver Eventualitet. Samtidig udstedtes der en Forordning om, at Nedsaltningen af Sild kun maatte foregaa paa de hanseatiske Fed ved Skanör og Falsterbo. Set paa denne Baggrund af Krise-Restriktioner maa Tallene for Sildehandelens Omfang tage sig endnu mere imponerende ud.

Gaar man over til at betragte Resultaterne af Weibulls Undersøgelse for Aarene 1398—1400, bliver Tallene lige saa imponerende. I April 1398 besluttede Hanseaterne at lade opkræve en Pundtold til Dækning af Udgifterne ved Kampen mod det grasserende Sørøveri. Denne Gang skulde der betales 4 lybske Penninge for hvert Pund grot eller 6 lybske Mark for Lastens Værdi, medens Skipperne slap med det halve for selve Skibets Vedkommende. Udregnet efter Tidens Møntsystem skulde der paa denne Maade i Told betales $\frac{1}{288}$ af Varenes Værdi. Tolden skulde erlægges ved Afsejling fra hanseatisk Havn akkurat som 1368 og 1369, men kunde dog ogsaa betales ved Ankomst dertil; for Udlændinge, der handlede paa

Skaanemarkedet og hanseatisk Omraade, blev Pundtolden saaledes en Indførselstold.

De lybske Pundtoldbøger for Aarene 1398—1400 giver et langt klarere Billede af Handelsforholdene end de tidligere omtalte for Perioden 1368—1369. De giver en Specifikation over Udførsel og Indførsel til og fra forskellige Handelspladser paa Skaanemarkedet og udsondrer visse Varegrupper — vigtigst er i denne Forbindelse Tallene for Sildehandelen. Lübecks Import af Sild omfatter følgende Mængder:

Fra	1398:	1399:	1400:
Falsterbo	19.576 Tønder	20.130 Tønder	22.437 Tønder
Skanör	1.485 „	1.475 $\frac{1}{2}$ „	2.831 „
Trelleborg	702 „	1.380 „	— „
Ystad	3.354 $\frac{1}{2}$ „	9.258 $\frac{1}{4}$ „	3.072 „
Bornholm	1.307 $\frac{1}{2}$ „	— „	— „
Malmö	32.636 $\frac{1}{4}$ „	27.789 $\frac{3}{4}$ „	29.142 „
Dragør	7.496 $\frac{1}{2}$ „	11.009 $\frac{1}{4}$ „	9.394 $\frac{3}{4}$ „

Ialt indførtes saaledes til Lübeck

1398:	66.557 $\frac{3}{4}$ Tønder
1399:	71.042 $\frac{3}{4}$ „
1400:	66.876 $\frac{3}{4}$ „

Selv Sildehandelen alene har saaledes givet en efter Dattidens Forhold fabelagtig Omsætning. De nævnte Tal er alene Lübecks Import. Man maa betænke, at foruden Lübeck handlede saa godt som alle Østersøbyer paa Skaanemarkedet, og et meget betydeligt Antal Nordsøbyer foretog ligeledes deres Sildeindkøb her. Vi savner ogsaa for denne Periode Tal, der kan belyse Omfanget af disse Byers Sildeindkøb. De maa have været meget betydelige, det fremgaar indirekte af visse Beretninger om Livet og Forholdene paa Skaanemarkedet. Weibull har fremdraget nogle glimrende Eksempler herpaa. Et Brev fra 1404 omtaler, at i dette Aar kom ca. 150 større Skibe samt Skuder fra Danzig alene til Skaanemarkedet, og 1409 kan Rostocks Udsendinge til et Fællesmøde ikke afgive nogen forplig-

tende Udtalelser, idet Byens Borgere, hvis Mening de skulde give tilkende paa Fællesmødet, ved deres Afrejse „endnu ikke var kommet hjem fra Skaane“.

Pundtoldbøgerne angiver ikke blot Mængden af den til Lübeck importerede Sild, men ogsaa Værdien deraf, samt Værdien af andre fra eller via Skaanemarkedet importerede Varer. En Sammenligning af Værdien af henholdsvis Sild og andre Varer vil vise, at Sildeimporten var af altovervejende Betydning for Lübeck. Tallene ser saaledes ud:

Værdi af importeret Sild:	Værdi af andre Importvarer:
1398: 99.836 Mk.	7.383 Mk.
1399: 106.563 Mk.	5.985 Mk.
1400: 66.876 Mk.	8.411 Mk.

Studerer man Oversigten over de Kvanta Sild, der i Perioden 1398—1400 tilførtes Lübeck, og ser, hvorfra disse Kvanta kommer, vil en Kendsgerning straks springe i Øjnene. Det er Malmös Betydning som Udskibningshavn for Sild til Lübeck i denne Periode. Den historiske Tradition fra Samtid og Eftertid vilde vide, at Skanör og Falsterbo gennem hele Skaanemarkedets Levetid havde været de førende Handelspladser inden for Skaanemarkedets Omraade. Det er Curt Weibulls store Fortjeneste dels at have givet os de tørre og præcise Tal for Lübecks Import og Eksport til Skaanemarkedet og dels at have paavist, at der jævnsides med og over Handelen i Skanör og Falsterbo udviklede sig en *Handel paa andre Pladser i Skaane*, først og fremmest i Malmö. Endnu i Tiden omkring 1370 stod Malmö handelsmæssigt set tilbage for de to gamle Handelscentre, men i Kraft af endnu kendte Faktorer tager den malmöske Handel, der ogsaa i høj Grad dyrkede Forbindelser med Nordsøbyerne, et ganske uanet Opsving. I Perioden 1398—1400 indtager Byen en dominerende Stilling paa Skaanemarkedet. Nogle Tal vil belyse dette, ved Sammenligningen anføres her kun Tal for Malmö, Skanör og Falsterbo. Vi gentager først Tallene for Sildeimporten til Lübeck 1398—1400:

Fra Malmö	ialt i de 3 Aar:	89.568	Tønder
„ Skanör	„ „	: 5.791½	„
„ Falsterbo	„ „	: 62.143	„

Tallene for den *lybske Eksport til de skaanske Byer* er lige saa belysende, de fremgaar ogsaa af Pundtoldbøgerne. Værdien af Eksporten var gennemsnitlig i hvert af de tre nævnte Aar:

Til Malmö:	15.744 Mk.,	fordelt paa	527	Befragtere.
„ Skanör:	7.026 Mk.,	„ „	80	„
„ Falsterbo:	11.176 Mk.,	„ „	243	„

Ogsaa *Skibstallene* taler som Bevis paa Malmö's dominerende Stilling:

Gennemsnitlig gik hvert af de tre Aar:

Til Malmö	134	Skibe
„ Skanör	32	„
„ Falsterbo	55	„

og gennemsnitlig gik hvert af de tre Aar:

Fra Malmö	220	Skibe
„ Skanör	29	„
„ Falsterbo	91	„

alle bestemt for Lübeck.

Tallene beviser med al ønskelig Tydelighed, at *Malmö* omkring 1400 langt har overfløjet Falsterbo og Skanör. I Byen havde de tyske Købmænd en fast Sammenslutning, en „society“, som det hed, og Privilegier, der udstedes til disse organiserede Købmænd, er Milepæle paa den Vej, der bragte Malmö frem i første Række og endelig til den førende Stilling blandt Skaanemarkedets Byer. Malmö bliver den store Eksporthavn for Sild i denne Periode, Fangsterne dirigeres i største Udstrækning dertil, og Størstedelen af de lybske Skibe sejler paa

denne Havn medbringende Salt og tomme Tønder, de to uundværlige og paa Fangststederne ufremskaffelige Varer. Hvad de mindre Kontingenter af Skibe hentede, der gik i Fart paa Skanör (og Falsterbo), skal vi komme ind paa i en anden Forbindelse. Der skal her blot endnu engang erindres om, at Listerne over Skibsfarten til Lübeck med Sild viser, at der overalt paa Kysterne af det sydlige Sund laa Byer og Fiskerlejer, hvis Befolkning saa deres Fordel i Fangst og Eksport til Lübeck; dette gælder først og fremmest Malmö, dernæst Falsterbo, Skanör, Dragør og endelig f. Eks. Trelleborg, Ystad og de bornholmske Fiskerlejer.

Inden man gaar over til at tale om Skaanemarkedets videre Skæbne, der staar i nøje Sammenhæng med Fiskeriets Udvikling i den følgende Tid, vil det maaske være af Interesse at fremsætte et Par Bemærkninger om selve de *Skibe*, der besørgede Fragtfarten fra og til Skaanemarkedet, og om deres Befragtere.

Toldregnskaberne deler Skibene i to Hovedgrupper med flere Underafdelinger efter Størrelse. Den ene Hovedgruppe er kaldt: „naves“. Dette Navn dækker forskellige Størrelser af Handelsfartøjer, beregnet til Varetransport. Den anden Hovedgruppe er betegnet: „schutae“ og omfatter de større og mindre Fiskerbaade, beregnet til Fangst. Grænsen mellem de to Grupper er ikke let at præcisere, de mindre Fartøjer af navisklassen gaar jævnt over i de større Baade af schuta-Typen.

Man kunde gøre det Forsøg at udregne Skibets Værdi ud fra den Sum, der betaales i Told af Skibets Værdi, idet man kender Toldsatsen. Curt Weibull forkaster denne Udregningsmetode, idet man ikke kender de særlige Hensyn, der ved Vurdering blev taget til Skibens Alder og Sødygtighed. I Stedet gik Weibull over til at foretage Beregninger af Lastens Omfang og Værdi i de Skibe, der i Toldregnskaberne var opført som udelukkende medbringende Last af Sild i Tønder. Det var ifølge Weibulls Opfattelse muligt at udregne Gennemsnitsstørrelsen af disse Skibe, og det lykkedes ham da ogsaa at korrigere de Tal, der indtil da var slaaet fast af den berømte tyske Marinehistoriker W. Vogel.

Værdien af de Laster, som Skibe ca. 1400 førte til Skaanemarkedet fra Lübeck, varierede ifølge Weibull fra nogle faa Mark til over 2000 Mk. Gennemsnitsværdien pr. Last blev paa denne Tid ca. 200 Mk., medens Gennemsnitsværdien for Lasten fra Skaanemarkedet var ca. 208 Mk.

Gennemsnitsstørrelsen af Lasten i Fisketransportskibene omkring Aar 1400 var for 103 Skibes Vedkommende 180—300 Tønder Sild svarende til 15—25 Læster, for 49 Skibes Vedkommende laa Lasten under 15 Læster og for 19 Skibe over 25 Læster. Gennemsnitlig har Skibene Aar 1400 hver ført 216 Tønder Sild eller ca. 18 Læster til Lübeck. Disse store Transportskibe og de største „schutæ“ besørgede Transporten til og fra Skaanemarkedet, medens Deltagelse i Sildefiskeriet overlodes til Besætningerne paa de smaa „Skuder“, hvis Hovedstationer ifølge Toldregnskaberne har været Dragør, Malmö og Skanör. Det er vanskeligt at sige ud fra Toldregnskaberne, hvor mange Skibe, der om Aaret sejlede mellem Lübeck og Skaanemarkedet. Der skal tages Hensyn til, om samme Skipper har ført samme Skib i hele Markedsperioden, og om Skibet har gjort en eller flere Rejser i samme Sæson. Weibull mener for Aaret 1400 at kunne gøre Facit saaledes, at det absolutte Antal Skibe fra Lübeck til Skaanemarkedet udgjorde ca. 401 (105 naves og 296 schutæ). I omvendt Retning gik ca. 397 Skibe (heraf 192 naves og 205 schutæ). Ialt har ca. 638 Skibe (227 naves og 411 schutæ) trafikeret Ruten mellem Lübeck og Skaanemarkedet.

Hvad *Befragterne* angaar, kan der ogsaa ud fra Weibulls Kilder vindes vigtige Oplysninger om dette omstridte Emne i middelalderlig økonomisk Historie. Det har været stærkt debatteret, om der hovedsagelig var Tale om En-gros-Handel eller Detailhandel. For Skaanemarkedets Vedkommende ligger Sagen saaledes, at Importen af Sild til Lübeck har ligget i Hænderne paa Købmænd af begge Kategorier. Med Centrum for Opkøb i Malmö og Falsterbo har Grossister kontrolleret en stor Del af Sildeimporten til Lübeck, medens mindre Købmænd har handlet om mindre Partier med deres Forbindelser i de øvrige Byer og Flækker paa Skaanemarkedet. Curt Weibull

opstiller følgende Skema over de forskellige lybske Sildeimportører fra Aaret 1400:

Tønder Sild pr. Importør	Antal Sildeimportører	Samlet Import
Over 500	13	13.491 Tønder
451—500	5	2.403 „
401—450	2	842 „
351—400	11	4.068½ „
301—350	17	5.477½ „
251—300	14	3.762½ „
201—250	20	4.463½ „
151—200	44	7.598 „
101—150	61	7.407½ „
51—100	116	8.635½ „
1—50	385	8.727¾ „
	688	66.876¾ „

Det kan være af Interesse samtidig her at anføre Tallene for Værdien af Import og Eksport fra og til Skaanemarkedet for Lübecks Vedkommende sammen med Antallet af Eksportører. For Aaret 1400 angives i Pundtoldbøgerne 1.079 Befragtere for denne Eksports Vedkommende og 1.888 for Importens Vedkommende. Mange af disse er dog „Gengangere“. Tallene anføres — efter Weibull — saaledes:

Eksport fra Lübeck Aar 1400.

Til	Antal Eksportører	Eksportens Værdi	Værdi pr. Importør
Falsterbo	200	10.264¾ Mk.	ca. 51⅓ Mk.
Skanör	67	7.413¾ „	„ 110½ „
Ystad	48	2.022 „	„ 42 „
Malmö	254	15.961¼ „	„ 62¾ „
Dragør	147	4.804 „	„ 32⅔ „

Sammenlagt giver Tallene for Eksportens Værdi en Sum af 40.465¾ Mk.

Tallene for Værdien af Importen fra Skaanemarkedet til Lübeck Aar 1400 tager sig saaledes ud:

Fra	Antal Importører	Importens Værdi	Værdi pr. Importør
Falsterbo	222	24.085 Mk.	ca. 108½ Mk.
Skånör	71	3.834½ ”	” 54 ”
Ystad	47	3.471 ”	” 74 ”
Malmö	281	32.168 ”	” 114½ ”
Dragør	279	11.730 ”	” 42 ”

Sammenlagt giver Tallene for Importens Værdi en Sum af 75.288½ Mk.

Man vil erindre, at Silden udgjorde langt den største Del af Importen til Lübeck. Den var det, der lokkede Købmændene til Skaanemarkedet fra hele Østersøomraadet foruden Købmænd fra et stort Antal Nordsøbyer. De sidste kom dog ogsaa paa Handelens Vegne, og som det skal udredes her lidt senere, fandt der ogsaa en betydelig Vareudveksling Sted paa de skaanske Handelspladser. Dietrich Schäfer udledede Skaanemarkedets Tilbagegang i det 15. Aarhundrede fra en begyndende direkte Sejlads mellem Nord- og Østersøhavnene uden nogen Vareudveksling paa Skaanemarkedet og gjorde sig altsaa til Talsmand for den Teori, at Handelen havde været det vigtigste, medens Sildefiskeriets Betydning ikke havde været afgørende. Med de nylig udregnede, sikre Tal i Haanden kunde Curt Weibull slaa fast, at Skaanemarkedets Nedgang, der begyndte i 15. Aarhundrede, maatte skyldes en katastrofal Nedgang i det skaanske Sildefiskeri. Kilderne beretter da ogsaa fra Tid til anden lejlighedsvis om en saadan Nedgang i visse Perioder af dette Aarhundrede. Weibull konstaterede Nedgangen i Sildeimporten til Lübeck fra Skaanemarkedet ved at sammenligne Tallene fra omkring 1400 med Tallene fra 1492—1495. Tallene fra 1398—1400 omfatter kun Importen fra selve Skaanemarkedet (med de bornholmske Fangster og Fangster fra Dragør), medens Tallene fra 1492—1495 — vel at mærke — omfatter Importen fra hele Danmark (incl. Skaane) og Slesvig-Holsten. Betragter man følgende Opstilling, vil Nedgangen i det skaanske Fiskeri være synlig for enhver.

1398	importeredes	til	Lübeck	66.557 $\frac{3}{4}$	Tønder	Sild
1399	”	”	”	71.042 $\frac{3}{4}$	”	”
1400	”	”	”	66.876 $\frac{3}{4}$	”	”
derimod						
1492	”	”	”	13.794 $\frac{3}{4}$	”	”
1493	”	”	”	16.171 $\frac{3}{4}$	”	”
1494	”	”	”	20.364 $\frac{1}{2}$	”	”
og						
1495	”	”	”	7.164 $\frac{1}{2}$	”	”

Det er klart, at *Skaanemarkedets Eksistens afhæng af Sildefiskeriet*; udeblev Silden Aar efter Aar, maatte Købmændene, der skulde leve af Sildehandelen, søge sig andre Handelspladser. Den direkte Fart mellem Nordsøhavnene og Østersøhavnene kan have bidraget til en Nedgang i Omsætningen paa Handelspladserne, men kan ikke have medført nogen Ruin, fordi Skaanemarkedet allerede i Slutningen af 14. Aarhundrede — som Weibull udtrykker det — i aldeles overvejende Grad var et Sildemarked. Rent galt blev det, da det hollandske Fiskeri i Nordsøen tog sit store Opsving. Den hollandske Sild vandt Indpas paa Skaanesildens tidligere Enemærker i Løbet af det 15. Aarhundrede og fortrængte den, uden at det nogensinde lykkedes Skaanesilden at vinde Terræn igen. Dermed er en af de vigtigste Hovedlinier i Skaanemarkedets Historie trukket op — Aarsagen til Markedets Opstaaen — Kulmination og Nedgang er skitseret. En Skildring af selve „Dødskampens“ Forløb vil egne sig bedst som Slutning paa denne lille Oversigt.

Sildefangsten var — som sagt — det primære, men ogsaa Handelen har spillet en stor Rolle for Skaanemarkedet, saa stor, at Dietrich Schäfer vilde tillægge den den største Betydning for Skaanemarkedets Udviklingshistorie. Vi maa her knytte den Traad igen, som vi slap ved Omtalen af Handelsvejenes Forandringer ved den tyske Ekspansion i Østersøområdet. Vi husker i denne Forbindelse Udtalelsen om Linjen Soest—Visby, der i 13. Aarhundrede svingede om Lübeck som Centrum og foldede sig ud til Linjen Brügge—Nowgorod. Læseren vil videre erindre, at der i samme Afsnit fortæltes om

Handelen mellem Nordsøomraadet og Østersøomraadet, der valgte Vejen over Land mellem Hamburg og Lübeck, dels fordi Vejen ad Ejder—Treene og Sli via Slesvig var forældet, og dels fordi Sejladsen rundt om Skagen endnu paa denne Tid betragtedes som særlig risikabel. Lübeck blev paa denne Maade „det naturlige Centrum for Nord—Østersøhandelen“ (Erik Arup), og denne Handel var en Handel med Massevarer som for Eksempel Østersølandenes Korn, Fisk, Huder, Tømmer, Pelsværk, Hør, Hamp, der byttedes med Vin, Tøjer og Metalarbejder for at nævne nogle af de vigtigste Varer, der ad Ruten over Lübeck gik fra Vest til Øst. Lübeck kæmpede for alene at erhverve Herredømmet over denne Rute og havde sin vigtigste Konkurrent i Visby paa Gotland, men Kampen afgjordes efterhaanden til Lübecks Fordel, og Valdemar 4. Atterdags Angreb paa Visby knækkede denne stolte Bys Magt. I Perioden 1300—1500 ca. behersker Lübeck i Samarbejde med de „vendiske“ Byer Rostock, Wismar og Stralsund store Dele af Østersøhandelen og specielt Handelen paa de nordiske Riger. Det vigtigste Markedsomraade i de tre nordiske Riger var Skaanemarkedet. Silden herfra overfløj i Værdi ganske Importen fra Norge og Sverige til Lübeck. Weibull giver interessante Tal i denne Forbindelse, og det bedste Eksempel er maaske, at Lübecks Handel paa Malmö alene omfatter lige saa store Summer som den hele lybske Handel paa Sverige og Norge tilsammen.

Lübecks Eksport til Skaanemarkedet omfattede Salt og Tønder, og man kan maaske sige Penge i Sølvmønt. Saltet stammede for Størstedelens Vedkommende fra Lüneburg og spredtes med Lübeck som Udførselshavn over hele Østersøomraadet, hvor det herskede næsten ubestridt, indtil Hollænderne i Begyndelsen af det 14. Aarhundrede begyndte at bringe det grovere, men billigere, Salt fra Baie de Bourgneuf ved den franske Kyst, „Baiesaltet“, til Nordeuropa. Dette billige Salt slog an og blev snart hentet af Østersøbyernes Borgere og bragt hjem til Østersølandene i store Saltflaader, men i mange Aartier var Lüneburgsaltet dog som sagt næsten eneherkende.

Weibull giver Eksempler paa Størrelsen af Lübecks Salt-

eksport til Skaanemarkedet, der var den største Afsætningsplads. Værdien af hele Lübecks Salteksport i Aarene 1368 og 1369 var henholdsvis 55.268 Mk. og 69.001½ Mk., heraf gik 1368 for 19.820¾ Mk. til Skaanemarkedet og i 1369 for 36.398 Mk. Til Sammenligning tjener, at Lübecks Udførsel af Salt til hele Sverige 1368 kun havde en Værdi af 7.288½ Mark og i 1369 6.137½ Mk. Saltet noteres i Pundtoldbøgerne til 10 Mark pr. Læst, og Weibull regner derudfra med en eksporteret Saltmængde i 1368 paa 23.784 Tønder — Salt nok til Nedlægning af mellem 95.000 og 119.000 Tønder Sild. 1368 importeredes til Lübeck dog kun ca. 38.440 Tønder Sild, og der har dette Aar saaledes været Tale om et betydeligt Salg af det eksporterede Salt paa Skaanemarkedet. I Perioden 1398—1400 svarer den eksporterede Saltmængde ret godt til den importerede Sildemængde i Forhold, dette kan skyldes Konkurrencen fra Baiesaltet, men Weibull hælder snarere til den Teori, at store Kvantaa Salt er gemt i Toldlisternes Poster for uspecificerede Varer.

En anden Vare, der var stærkt efterspurgt paa Skaanemarkedet var Tønder. I denne træfattige Egn var intet Materiale ved Haanden til Forfærdigelse af denne uomgængeligt nødvendige Vare. Desværre skjuler Tøndernes Antal sig ofte ligesom visse Saltpartier blandt uspecificerede Poster i Toldbøgerne. I Perioden 1398—1400 gives specificerede Oplysninger om henholdsvis 11.220, 16.096 og 20.148 tomme Tønder, der er udført til Skaanemarkedet. Disse Tønder slog ikke nær til til Sildeimporten til Lübeck; i de tre Aar overskredes de nævnte Tal med henholdsvis 55.337, 54.946 og 46.728 Tønder. Denne besynderlige Forskel kan delvis forklares ved, at Salttønderne er gaaet retur fyldt med Sild. Der maa dog ogsaa have fundet Tøndebinderi Sted paa selve Skaanemarkedet ved Hjælp af Træ, tilført fra mere skovrige Naboombraader, trods hanseatiske Forbud mod al saadan Virksomhed. De tyske Købmænd maatte — med sure Miner sikkert — se Danske og andre fremmede tage Profitten ved Tøndebinderi; man udstedte fra tysk Side ganske vist Forbud mod, at andre end

hanseatiske Borgere og deres Folk lavede Tønder i Skaane, men dette Forbud har øjensynlig haft ringe Virkning.

Blandt de Varer, som Lübeck importerede fra Skaanemarkedet ud over Sild, stod i første Række Klæde og Tøjer. Toldbøgerne nævner desuden en Række andre Varer, som for Eksempel Heste, Voks, Mel, Humle og Fedt, men kun i ganske smaa Mængder. De importerede Stoffer var Resultatet af en *Vareudveksling med de Købmænd paa Skaanemarkedet, der kom fra de tøjproducerende Egne i Vest som Flandern og Vesttyskland*. Ogsaa fra disse Egne stævnede man nu til Skaanemarkedet. Dermed være ikke sagt, at den tyske Købmand ikke magtede den Opgave at hente Varerne paa Produktionsstederne i Vesteuropa. Ligesom han bragte den paa Skaanemarkedet indkøbte Sild til Kunderne i hele Mellemuropa lige til Alperne og til Kunderne i de østeuropæiske Omraader i Polen og Rusland paa Rejser gennem Preussen og Livland, besøgte han Kunder i Vesteuropa, f. Eks. i Rhinegnene, Nederlandene, England og Frankrig. Naar Sildelasten var udlosset, var der rigelig Plads i den hanseatiske Kogge til Varer fra Vesteuropa. Vesteuropæerne blev dog hurtigt klare over, at det kunde betale sig selv at sejle paa Skaanemarkedet og at tage en Last Sild med tilbage, naar de medbragte Varer var afsat. De første Vidnesbyrd, vi har om Vesteuropæernes Handel paa Skaanemarkedet, vedrører de saakaldte „*Omlandsfarere*“ og stammer fra Aaret 1251, hvor Kong Abel udsteder et Privilegium for dem. Af dette Dokument og et senere Privilegium, udstedt af Erik Menved den 29. Juni 1316, fremgaar det med al ønskelig Tydelighed, hvem „*Omlandsfarerne*“ egentlig er. Ved Omlandsfarten forstod man Farten tilbage fra Skaanemarkedet til Hjemstedet i Vesteuropa rundt om Jyllands Nordspids. Kong Abels Privilegium fastsætter en bestemt Skibstold paa 32 s. engelsk Mønt for hver Kogge, der fra Skaanemarkedet vender hjem til Vesteuropa ad den nævnte Rute, medens der skulde betales en Lastetold paa 2 s. skaansk Mønt af hver Læst, naar Skipperen under Ed erklærede at have en Østersøhavn som Maal. Denne Adskillelse mellem en Skibstold for Skibe i Nordsøfart og en Lastetold for Skibe i Østersøfart bibe-

holdes i senere Privilegier og Overenskomster, saaledes for Eksempel ved Fredsslutningen i Stralsund, der beseglede Valdemar 4. Atterdags Nederlag over for de tyske Købmænd, der havde organiseret sig inden for den saakaldte Kølner-Konføderation.

Ved Omlandsfarere forstod man 1251 nærmest Borgere fra Zuidersøbyerne og Undersaatter iøvrigt fra Grevskabet Geldern og Stiftet Utrecht. Byer som Kampen, Utrecht, Harderwijk, Zütfen og Stavoren drev Handel og Fragtfart af saa stort Omfang paa Skaanemarkedet i Midten af det 13. Aarhundrede, at den danske Regering blev nødsaget til at tage Hensyn til disse Byers Ønsker. Dermed var der skabt Præcedens, der aabnede Muligheder for, at andre Nordsøbyer kunde opnaa lignende Begunstigelser som dem, der var blevet Zuidersøbyerne til Del, og faktisk udvides Antallet af begunstigede Byer i de følgende Aartier saa stærkt, at Betegnelsen „Omlandsfarere“ fra at dække over Beboerne fra ganske bestemte vesteuropæiske Omraader gaar over til at blive en Fællesbetegnelse for alle de Købmænd, der handlede ad Ruten fra Skaanemarkedet rundt om Skagen til forskellige vesteuropæiske Havne. Snart nyder samtlige hanseatiske Købmænd godt af de lave Toldsatser, og endogsaa Friserne (Vestfrisere, Seelændere og Hollændere), hvis Handelstalent havde vakt Anstød i tidligere Perioder, fik Del i Privilegierne som Anerkendelse for deres Støtte til Hanseaterne i Kampen mod den danske Konge Valdemar 4. Atterdag. Som man vil se, er det de Folk, der paa et eller andet Punkt kan drage Fordel af Handelsvejen Øst—Vest—Øst, der kæmper som rasende for at opnaa Herredømmet paa denne Vej. Midt i 14. Aarhundrede staar Hanseaterne som Magthaverne, men Hollænderne, der som sagt havde bidraget til Kampen mod Danmark, skulde i Løbet af Aartier blive Hanseaternes farligste Konkurrenter og til sidst deres Besejrede.

Foruden disse hanseatiske og frisiske Kunder og Leverandører kom der til Skaanemarkedet *Gæster* fra mange Egne i Vesteuropa. Paa Skaanemarkedet saas Købmænd fra Normandiet og fra Skotland, desuden Englændere, Flamlændere og Walloner. Dertil kom et betydeligt Kontingent af Nordmænd. Enhver af de paa Skaanemarkedet tilstedeværende Købmænd

bragte sit Hjemlands Produkter eller rede Penge med for enten at erhverve den skaanske Sild eller andre, fremmede Varer i Bytte. Foruden Silden kom der saaledes ogsaa en betydelig Omsætning i Stand for andre Varers Vedkommende. Kilderne nævner en betydelig Handel med f. Eks. Klæde, kostbare Stoffer af forskellig Art, Lærred, Linned, Garn og Traad, Handsker, Sadler, Lys, Sæbe, Krydderier, Ris, Olivenolie, Nødder, Korn, Mel, Humle, Kød, Huder, Talg, Spæk, Smør, Kød, Voks, Honning, Øl, Vin, Salt, Heste, Trækul, Jern, Staal, Kobber og Tin.

Det blev uomgængelig nødvendigt for Borgerne fra Nordsømraadet at *erhverve egne Omraader paa Skaanemarkedets Areal*. Besad man ikke et saadant Omraade, nøjagtigt opmaalt og afmærket med Grænsekors i alle Hjørner, og udstyret med Privilegier fra Landsherren, havde man kun ringe Chancer for at faa det fulde Udbytte af et Ophold paa Skaanemarkedet i Sæsonens Maaneder. Jo flere Byer, der besøgte dette Marked, og jo flere, der erhvervede egne Omraader, desto knappere blev det med Pladsen. Østersøbyerne havde lagt Beslag paa de mest centralt beliggende Omraader, men havde dog maattet lade Fiskerne beholde Kyststrækningen paa Skaanørets Vest- og Sydøst.

Nordsøbyerne valgte ud fra de givne Forhold at slaa sig ned paa den Landtunge, der skød ud i Havet nord for Skanör, og havde fra denne let og bekvem Forbindelse med Fodevigen, der — som nævnt — var Hovedankerpladsen. Nord for Skanör erhvervede følgende Nordsøbyer Fed: Amsterdam, Zieriksec, Briel, Dordrecht, Herzogenbusch, Elborg, Harderwijk, Stavoren, Zütfen, Hindelopen, Kampen, Bremen og Hamburg. Andre Nordsøbyer opnaaede ikke at faa et eget, privat Fed, dette gælder for Eksempel Deventer. Fra denne By kender vi „Skaanefarere“, Købmænd, der regelmæssig Aar efter Aar i Sæsonen besøgte Skaanemarkedet. Borgerne fra Byer, som ikke naaede at erhverve Fed, maatte ved Besøg leve som Gæster hos de Købmænd, med hvilke de stod i Handelsforbindelse, eller søge Husly hos Borgere fra en mod deres egen Fødeby venligsindet By. Som Eksempel herpaa kan nævnes Borgerne fra Doesborg

og Nymwegen, der kunde søge Husly og Bistand hos deres egne Landsmænd fra Grevskabet Geldern, Borgerne fra Zütten og Harderwijk. Senere er der noget i Kilderne, der gør det mest sandsynligt, at ogsaa de omtalte to gelderske Byer, Doesborg og Nymwegen, har opnaaet egne Fed.

Danskerne har hidtil kun været nævnt i Forbindelse med Fiskeriet. Det ligger dog i Sagens Natur, at Danskerne ogsaa maatte strømme til Skaanemarkedet for at handle og gøre Indkøb paa dette Sted, hvor i Efteraarsmaanederne Flertallet af Østersø- og Nordsøomraadets Varer blev udbudt til Salg. Uden store Rejsesværligheder og uden nævneværdig Risiko kunde man ved et Besøg paa Skaanemarkedet tilfredsstille sit Behov for de Ting, der krydrede Tilværelsen rent materielt. Hvor almindeligt det var for danske Undersaatter at gøre Indkøb paa dette Marked, belyses fyldestgørende ved et enkelt Eksempel. Ærkebiskoppen i Lund er vort Vidne i denne Sag, idet han i Begyndelsen af det 13. Aarhundrede i sin Udgave af Skaaneloven siger, at det er en almindelig Retsregel, at Fæstebonden skal have erlagt sin Landgilde inden 15. August, netop for at Husbonden kan anvende Indtægten deraf til sine Indkøb paa Skaanemarkedet.

For at forstaa, hvorledes det kunde gaa til, at en virkelig Verdenshandelsplads kunde opstaa paa Skaaneøret, maa vi vende tilbage til det i det foregaaende omtalte Privilegium, der blev udstedt af Kong Abel i 1251 til Gunst for Omlandsfarerne, det vilde dengang sige Borgerne fra de vigtigste Byer omkring Zuidersøen. Kong Abels Privilegium viser for det første, hvor tidlig Nordsøbyerne har anstrenget sig for at vinde Fodfæste paa Skaanemarkedet, men for det andet viser det et bestemt Skel mellem Østersøfarten og Nordsøfarten. Der bestemmes saaledes forskellige Toldsatser for de to forskellige Ruter. Bestemmelserne gaar — som nævnt — igen i senere Privilegier og tyder paa, at der i de søfarende Nationers Bevidsthed langt op i Tiden har været et betydeligt Skel mellem Farten paa Østersøen og Farten paa Nordsøen. Alene Risikomomentet paa de to Omraader var højst forskelligt, Nordsøen stillede større Krav end Østersøen til Skibenes Sødygtighed og Skipperens

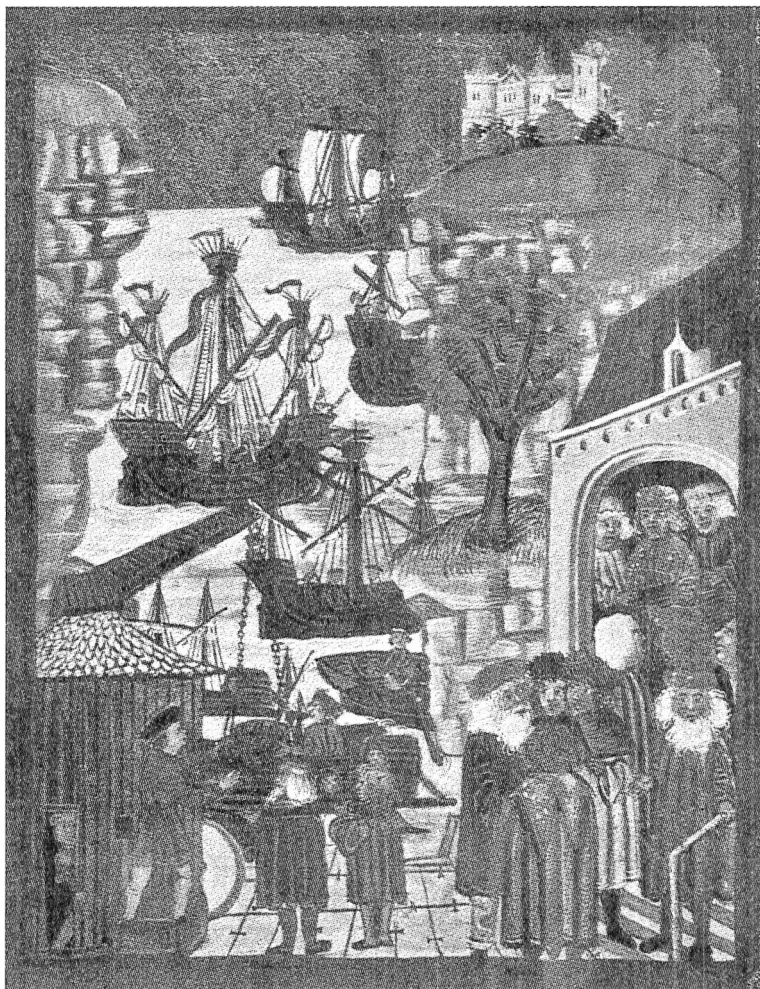
Kundskaber om Vind-, Strøm- og Kystforhold, der skulde udligne Mangelen paa virkelig paalidelige nautiske Instrumenter.

Det er paa denne Baggrund, at *Skaanemarkedets Handel* maa ses. Selve *Skaaneøret laa lige paa Grænsen mellem Østersøomraadet og Nordsøomraadet*. Sildefiskeriet trak Købmænd til fra begge Omraaderne, og hvad var da mere naturligt, end at Købmænd, der maaske slet ikke eller kun i ringe Grad var interesseret i Sildehandelen, valgte at mødes samme Sted. Rejsen kunde foretages i Selskab med Venner og Kolleger fra Byen, og naar man naaede Handelspladserne paa Skaanemarkedet, var man gennem Privilegier, udstedt af Statsmagten netop for disse Handelspladser, bedre sikret mod en vilkaarlig Behandling i Henseende til kropslig Overlast, Udpresning af ulovlige Afgifter etc. her end de fleste andre Steder i Nord- og Østersøomraadet. Den Eksterritorialret, som de Fremmede til en vis Grad kunde nyde paa Skaanemarkedet, skal vi senere komme ind paa. Sikkert er det, at saalænge Skipperne paa Grund af Manglen paa tekniske Hjælpemidler under Navigationen helst veg tilbage for at sejle hele den lange Vej fra Østersølandene til Vesteuropa og omvendt, forblev Skaaneøret og Skaanemarkedet en Mellemstation for Handelen paa denne Rute, men afgjort ogsaa kun saalænge. Kong Abels Privilegium af 1251 fortæller os, at allerede midt i det 13. Aarh. søgte Købmændene fra Vesteuropa et Afsætningssted for deres Varer paa Skaaneøret; andre Kilder viser, at Importen til Skaanemarkedet af Varer fra Østersøomraadet med Salg til Vesteuropa for Øje og omvendt var af største Betydning endnu i Slutningen af det 14. Aarhundrede. Fra dette Tidspunkt af bevirker to Faktorer eller tre, der er kendte, ved Siden af mange ubekendte, at de Søfarende optager *den direkte Sejlads frem og tilbage mellem Nordsøhavnene og Østersøhavnene*. Den ene Faktor har været en Forbedring af Skibstyperne og en Forbedring af de tekniske Hjælpemidler under Navigationen, den anden Faktor har været Købmændenes brændende Ønske om at kunne undgaa Mellemanderavancen og de øgede Transportudgifter, der løb paa, saa snart man betroede en fremmed Skipper den videre Transport af et Parti Varer til dets endelige Bestemmel-

sessted. Bedre var det for Eksempel for en Skipper fra Flandern at sejle et Parti Klæde direkte til Danzig selv; dels var det Parti Klæde han bragte til den fremmede By ikke saa udsat for Konkurrence dér som paa Skaanemarkedet, hvor Klædesorter fra hele Vesteuropa kappedes om Køberens Gunst, og opnaaede Skipperen fra Flandern i Danzig endelig ikke en forholdsvis højere Pris end den, han kunde have opnaaet paa Skaanemarkedet, hvad der var ret og endog ganske usandsynligt, saa havde han i hvert Fald den Fordel, at han i Danzig stod over for et overvældende Udbud af de fleste af Østersøomraadets Produkter. Mængden af de oplagrede — ofte temmelig letfordærvelige Varer — vilde bevirke et Tryk nedad i Prisen til Gunst for ham, samtidig med at han havde Frihed til at vælge den og de Kvaliteter og Specialiteter, der i hans Hjemstavn var mest efterspurgt og derfor vilde give ham den største Gevinst. Alt, hvad der hed Fragttillæg, gik ogsaa i Skipperens Lomme.

Den tredie Faktor, der bevirkede, at man gik over til direkte Rutefart mellem Østersø- og Nordsøhavnene, var det Forsøg, som Hanseaterne, og af disse igen især Lübeck, Rostock, Stralsund og Wismar, i deres Stortid i Slutningen af 14. Aarhundrede gjorde paa at faa de forhadte Konkurrenter fra de vesteuropæiske Lande spærret ude fra Skaanemarkedet og fra Sildefiskerierne i det sydlige Øresund. Dette Forsøg skal vi vende tilbage til senere. Foreløbig er det vist, at Handelen mellem Østersø- og Nordsøomraadet havde valgt Skaanemarkedet som Mellemstation, hvor Varerne omsattes og omladedes til Køberens Skib. Selve Varigheden af Rejsen og Transporten af Varen kunde paa denne Maade bringes ned til Halvdelen og derunder. Denne Fremgangsmaade var og blev den almindeligste i det 13. og 14. Aarhundrede; Undtagelsen fra Reglen var de Skippere, der trodsede Risikoen og foretog den direkte Sejlads med deres Varer fra Fødebyen, og de Skippere, der ernærede sig alene ved Transport af andre Menneskers Ejendom.

Indtægten ved *Fragtfart* har for Skipperne sikkert været særdeles tillokkende. Det har i 13. og 14. Aarhundrede slet ikke

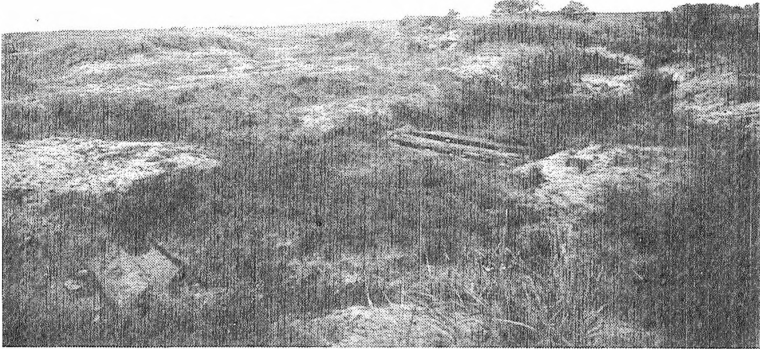


Handelsskibe. Efter D. Schäfer: Die Hanse.

været ualmindeligt, at en Skipper transporterede Varer i Fragt-fart mellem Øst og Vest, Nord og Syd og var borte fra sit Hjemsted i mere end et Aar ad Gangen. Den hamburgske Søret anfører det som ganske naturligt, at et Skib, der har hentet Fisk paa Skaanemarkedet eller tørret Fisk i Norge, derfra sejler til Flandern og England eller endnu længere væk mod

Vest og Syd gennem Kanalen. Retsregler fra Byen Kampen giver bestemte Forskrifter for en Skippers Afregningsterminer i Tilfælde af, at Skipperen, der har faaet Fragt paa Skaanemarkedet om Efteraaret (eller i Sensommeren), derefter sejler til et af Yderpunkterne paa Ruten Øst—Vest og derfor ikke er tilbage igen paa Hjemstedet før i Pinsen det følgende Aar. Hanseatiske Skipperne deltog med Liv og Sjæl i denne Fragtfart, dels for Gevinstens Skyld og dels fordi de ikke godvilligt overlod nogen Fortjenstmulighed til de forhadte Konkurrenter fra Vesteuropa, hvis Tonnagemængde steg foruroligende Aar for Aar. Som de havde organiseret Sildefiskeri og Silde- samt anden Handel, søgte Hanseaterne nu at beherske Fragtmarkedet. Skaanefarerne organiseredes i Kollegieform, Medlemmerne forpligtede sig til at overholde fælles Fragttakster og underkastede sig Bystyrets Forskrifter. Snart fandt Hansebyerne hinanden i Aftaler om fælles Tariffer, 1434 træffer Lübeckere, Danzigere og Preussere Aftale om en saadan. Ordningen for de lybske Skaanefarere af 1504 bestemmer, at enhver lybsk Skipper, der har Lastrum ledig til Fragtfart fra Skaanemarkedet, først skal tilbyde dette til sine Medborgere og til Repræsentanten for Lübecks Øvrighed paa Stedet, førend han tager Fragt for Fremmedes Regning. Den samme Bestemmelse findes samtidig for Stralsunds Vedkommende og har maaske været fælles for de fleste Hansebyer, der besøgte Skaanemarkedet. Handelen paa Skaane og de dermed i Forbindelse staaende Fortjenstmuligheder i Fragtfart anser Dietrich Schäfer med Rette som Aarsagen til, at Skaanefarerne blev den fornemste Korporation i Lübecks Erhvervsliv. Men det maa ud fra de af Weibull vundne Resultater atter og atter betones, at blandt alle Handelsvarer, der stod i Forbindelse med Skaanemarkedet, var og blev Silden langt den vigtigste — uden Silden intet Skaanemarked.

Sildehandelen, Handelen med Nordsø- og Østersøegnernes Produkter og endelig Udsigten til Fortjenesten i Fragtfarten mellem de to foreløbig ret afgrænsede Handelsomraader lokkede i Tusindvis af Skibe til Farvandene omkring Skaaneøret i Markedstiden. Selve Markedet aabnedes officielt den 15. Au-



Fot. Nationalmuseet

Falsterbo Slotsruin med Rester af middelalderlig Pram.

gust hvert Aar, paa denne Dag begyndte den danske Konges Ret til at opkræve Told af de Varer, der omsattes paa Markedet. Dette kongelige Privilegium udløb hvert Aar den 9. Oktober, der saaledes blev sidste officielle Markedsdag. Som man vil kunne se, faldt *Markedstiden* ret nøje sammen med Tiden for Sildesaltningen, der officielt varede fra 11. August til 9. November. Sammenhængen er klar; Sildefangst og Sildehandel var det afgørende Moment; for at opnaa Fortjeneste maatte Købmænd, der handlede med andre Varer, indfinde sig, medens deres Kolleger var samlede paa et ret snævert Omraade og lette af træffe. Det vises nemlig af Kilderne, at i hvert Fald den lybske Købmand kun har haft en bestemt Handelsplads, hvor han selv opholdt sig eller var repræsenteret paa Skaanemarkedet — ganske uanset at Handelspladsernes korte Afstand indbyrdes kunde friste til at drive Handel flere Steder paa een Gang.

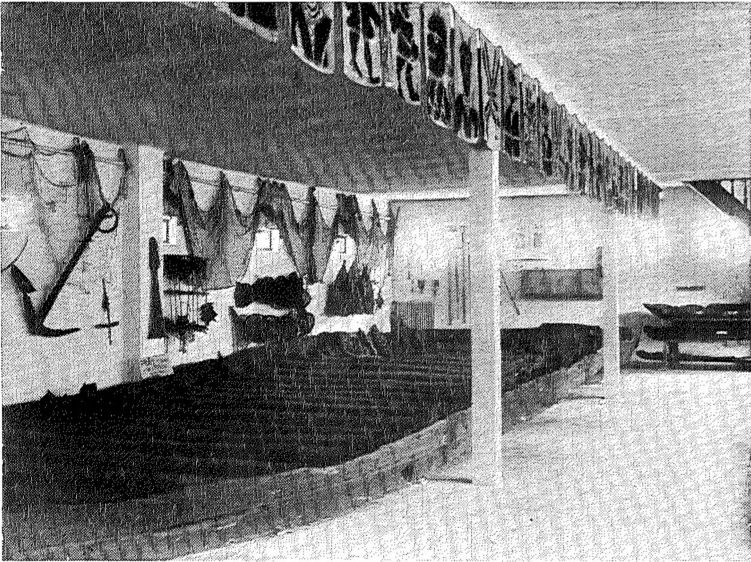
Ligesom Købmænd og Fiskere havde forsøgt at udvide det Tidsrum, hvor Handelen med Sild var tilladt, ved at begynde Fiskeriet før og ved at blive paa Markedsomraadet over Tiden, forsøgte andre Købmænd ogsaa at forlænge Markedstiden.

Dette kunde kun opnaas ved kongelig Begunstigelse, og vi har Vidnesbyrd om, at det saa sent som i 1524 lykkedes Købmændene at opnaa Fr. I.s Tilladelse til at drive Handel paa deres Fed lige til 11. November.

Pladsen for Markedets Afholdelse var indtil Begyndelsen af det 14. Aarhundrede Skanör, men fra dette Tidspunkt baade Skanör og Falsterbo. Selve Hovedmarkedet faldt igen i en Række Underafdelinger, der fik hver sin Plads, saaledes for Eksempel Hæstemarkeder og Kreaturmarkeder.

Straks fra Aabningsdagen gav Kongen sin Myndighed over Omraadet til Kende ved at lade den saakaldte Skanörlov eller „Motboken“ (Mødebogen), som den kom til at hedde blandt de Fremmede, forelæse ved sin officielle Repræsentant. „Motboken“, der var „en særlig kongelig Politiforordning“ (Erik Arup), indeholdt Regler for Skaanefiskeriet og Handelen paa Skaanemarkedet som Helhed. Naar disse Regler var forkyndt, tog Handelen sin Begyndelse. I tidligere Afsnit er det i Korthed nævnt, hvor besværligt det var at faa Sildelast og andre Varer bragt i Land paa Grund af Kystforholdene. Den bedst beskyttede Ankerplads var som nævnt Fodevigen, hvor de store Købmandsskibe laa skærmet mod Uvejr. Man har dog ogsaa haft Ankerpladser langs Skaaneørets Vestkyst, Kilderne omtaler en „Østred“ ved Falsterbo. Andre Kilders ret vage Udsagn kunde tyde paa — som ogsaa nævnt — at Farvandet mellem Skaaneøret og Øen Hoben ligeledes har dannet en sikret Havn, men Dietrich Schäfer, der er den bedste Kender af de middelalderlige Forhold, tør ikke anse dette sidstnævnte for givet. Den lave Vandstand ved Kysten forhindrede Skibene i at lægge til direkte ved Kysten, og man synes ikke at have forsøgt at skabe nogen Form for Havneanlæg.

Varerne maatte, naar Skibet skulle lastes, fra Kysten i Hestevogne føres langt, langt ud i Vandet; ved en passende Dybde gjordes der Holdt, og Varerne blev bragt over i Pramme og Lægttere, der saa bragte dem det sidste Stykke Vej ud til selve Skibene. Paa samme Sæt og Vis, bare i omvendt Rækkefølge, blev Varerne bragt i Land fra Skibene. Noget lettere end for Koffardiskibenes Vedkommende gik det med Sildelasten,



Fot. Kulturen

Pram fundet i Falsterbo Slotsbanke. Kulturen, Lund.

naar den skulde bringes i Land fra Fiskerbaadene. Disse smaa Fartøjer kunde sejle nærmere paa Kysten, og man kunde her spare et Mellemlid i Transporten ind til Kysten. Her behøvedes ingen Pramme eller Lægtre, her førtes Silden direkte over i Hestevognene og blev af disse kørt op paa Stranden og videre til Bestemmelsesstedet. Hele Transporten overvaagedes af *kon-gelige Embedsmænd*, dels fordi Strandarealet tilhørte Kongen og der som Følge heraf tilkom Kongen Ret til alt, hvad der rørte Strandbredden, f. Eks. Ret til et Læs Sild, der væltede paa denne eller til en Ladning Varer, der drev i Land, naar en Pram ved et Uheld kændrede eller sank, og dels fordi det var nødvendigt at kontrollere Købmændenes Virksomhed. Der var sat strenge Regler for Opkøbet af Sild til Bekæmpelse af illoyal Konkurrence og Smughandel, og det var nødvendigt for Opsynsmændene at paase, at f. Eks. en Købmand ikke red den hjemvendende Fiskeskipper i Møde og i Smug traf Aftaler med denne om hans Ladnings videre Skæbne.

Fortjenesten ved *Transport af Ladninger* var saa god, at

Stillingerne som Pramskipper og som Fragtmand eller Kusk var uhyre eftertragtede. Disse Stillinger blev snart autoriserede, idet man mod en Afgift til Kronen fik udleveret et Tegn, der tilkendegav Indehaverens Kvalifikationer. Stillingerne blev i Reglen tildelt paalidelige Mænd i Skanör og Falsterbo, men dog ogsaa Folk fra Oplandet — alle Danskere. Falsterbo stillede gennemsnitlig hver Sæson 76 Vogne samt 200 Vogne fra Oplandet, hvis Kuske var Bønder. Skanör stillede 51 Vogne gennemsnitlig foruden 19 Vogne fra Oplandet. Størstedelen af disse Vogne gik til Transporten af Sildelasterne, hvortil man, som sagt, ikke behøvede Assistance af Lægtene eller Pramme. Kuskene maatte være stoute og paalidelige Folk, thi Retsreglerne tillod intet Sløseri. Naar Kongen gjorde Krav gældende som i de ovennævnte Eksempler, maatte Købmanden have billig Krav paa Retsbeskyttelse mod Uorden og Sløseri under Transporten. En af de vigtigste Retsregler byder da ogsaa Kusken under Dødsstraf at køre saaledes med Varerne, at han til enhver Tid kan gøre Rede for at have handlet forsvarligt i den og den givne Situation.

Udlændingene havde trods disse strenge Forskrifter for Kuske (og lige saa strenge Forskrifter for Pramskipperne) alligevel et godt Øje til disse Danske, der beklædte Stillingerne. Købmændene ærgrede sig grusomt, naar de saa en Vogn, ført af en autoriseret Kusk bryde sammen, naar den lige var naaet op paa Strandbredden, eller naar de saa Kusken køre deres Varer til en gal Adresse, hvis Ejer bandede og skældte over Vognen og Læsset, der generede ham. I begge Tilfælde skred kongelige Opsynsmænd straks ind og konfiskerede Læsset. Ligesaa dan var det harmeligt at se en Pram synke paa ret lavt Vand, i hvilket Tilfælde de kongelige Embedsmænd straks gik over til Bjergningsarbejdet, men rigtignok kun for at lade de bjergede Varer sælge til Fordel for Statskassen. Det blev et af de udenlandske Købmænds Maal at fortrænge de Danske fra Transporten af Varerne til og fra Skibene.

For at naa dette Maal anvendtes alle Midler. Man forsøgte saaledes at paaberaabe sig Privilegier fra en graa og længst forglemt Fortid, og hvis dette ikke lykkedes, forsøgte man ved



Havnescene. Efter D. Schäfer: Die Hanse.

Hjælp af klingende Mønt at opnaa en kongelig Tilladelse til selv at medbringe Vogne og Pramme, der skulde føres af Købmandens egne Undergivne. Man kunde let byde Kongerne en større Afgift end den, som de Indfødte fra Skaanemarkedet ydede Statskassen, men Hensynet til de uanede Muligheder for

Svindel, hvis Transporten gik over i Købmændenes Hænder, synes at have gjort de danske Regeringer uimodtagelige for Købmændenes Lokketoner. I visse Perioder opnaar de ganske vist de ønskede Tilladelser, men det er i Reglen i Opløsningsperioder for Danmark, hvor Regeringen har mistet sin Indflydelse paa Skaanemarkedet helt eller delvist. Hovedreglen blev i Tidens Løb den, at Købmændene maatte slaa sig til Taals med, at der paahvilede den danske Regering et vist Opsyn med Pramskipperne og Kuske til Gengæld for de Afgifter, som Kronen oppebar af denne Transportvirksomhed.

Skete der ellers intet uforudset, rullede Vognene videre mod deres Bestemmelsessted med deres kostbare Læs. Bestemmelsesstedet var Købmandens Bod og Oplagsskure. I Boderne drevs der Handel en gros, men Udlændingene kæmpede for Retten til ogsaa at sælge en detail. De tyske Købmænd og Haandværkere hævdede, at der i denne Henseende ikke maatte være Forskel paa Skaanemarkedet og de frie danske Aarsmarkeder. Det vil føre for vidt her at skildre denne langvarige Strid mellem Regeringen og de udenlandske Købmænd, hvor interessante Momenter den end byder paa.

Vigtigst er det nu at fremhæve, at i Købmændenes Boder var de allerfleste af Østersø- og Nordsøomraadets Produkter fremlagt til Salg i ret ubegrænsede Mængder, i hvert Fald i Mængder, der kunde tilfredsstille ethvert normalt Behov efter Datidens Maalestok. Som Eksempler paa Omsætningen af Østersøvarer mod Nordsøvarer kan følgende nævnes: 1404 sender Købmænd fra Danzig Beg, Tjære og Osemund, bestemt til England, til Skaanemarkedet og erhverver sammesteds Klæde fra England; 1354 køber Købmænd fra Stralsund paa Skaanemarkedet et større Parti Tømmer og sender det videre pr. Skib til Sluys. Det sidste Eksempel vinder først rigtig Betydning, naar det betones, at Tømmeret ikke kunde komme fra det skovløse Areal Skaaneøret og næppe stamme fra det ret skovfattige Danmark. Med Rette anser Schäfer det for sandsynligt, at Tømmeret stammer fra Østersøkysten, mest sandsynlig fra Preussen. Tømmeret spillede i det hele taget en stor Rolle i Fragtfarten, og Kilderne er enige om, at Transporten

af Tømmeret for den væsentligste Del netop laa i Hænderne paa Købmænd fra Stralsund og Wismar samt Zuidersøbyerne. De sidstnævntes Rolle i Fragtfarten mellem Østersø- og Nordsøomraadet er allerede berørt. Det kan her supplerende nævnes, at en By som Kampen havde sikret sig Størstedelen af Importen af Baiesalt til Skaanemarkedet og som en anden Specialitet tilførte Markedet store Mængder af Vine fra Vesteuropa. Zuidersøbyerne som Helhed tilfører Skaanemarkedet Vin, Salt, Lærred og Klæde fra Vesteuropa og Specialiteter som Voks og Pelsværk fra Østersøomraadet.

Længere end til Slutningen af det 14. Aarhundrede lykkedes det ikke at fastholde Skaanemarkedet som Centrum for Handelen mellem Østersø- og Nordsøomraadet. Aarsagerne dertil er allerede skitseret i det foregaaende, og det er fortalt, hvorledes kun det forsatte Fiskeri var i Stand til at bevare Skaanemarkedets Ry. Der maa dog endnu gives en ganske kort Oversigt over, hvorledes Handelsmagternes Rivaliseringen og de politiske Kampe bidrog til, at Handel og Søfart søgte til andre Handelscentre end Skaanemarkedet i Løbet af det 15. Aarhundrede. Det er nævnt, hvorledes de Byer, der laa midt paa Ruten mellem Øst og Vest, søgte at enes om at dele Fortjenesten i Fragtfarten; det maatte for enhver Pris forhindres, at Købmand fra Øst sejlede direkte til Havne i Vest og omvendt — saa meget kunde Købmænd fra de vendiske Byer, som Lübeck, Rostock, Stralsund og Wismar, samt fra Zuidersøbyerne hurtigt blive enige om. Ydermere saa de nævnte Købmænd med særlig Forbitrelse, hvorledes Hollændere, Frisere og Scelændere erobrede en mere og mere dominerende Plads inden for Handel og Fragtfart. Kilderne beretter om, hvorledes Hansa-Købmændene paa et Fællesmøde i 1369 drøfter Mulighederne for at udelukke Englændere, Skotter og Walisere fra Adgang til Skaanemarkedet og for at forbyde Saltning af Sild for disse Folks Vedkommende. Det følgende Aar, 1370, vedtoges disse Forslag. Af Konkurrencehensyn — men ogsaa paa Grund af politiske Konflikter — vedtog man lignende Forbud for flamske Købmænd og Købmænd fra Normandiet. Følgen var, at der mærkedes en betydelig Nedgang i Udlændingenes

Deltagelse i Skaanemarkedet, der snart domineredes fuldstændig af Købmænd fra de vendiske og preussiske Byer samt Zuidersøbyerne. Sejren, som disse Hanseater vandt i Kampen mod Valdemar 4. Atterdag, sikrede dem i en Aarrække endogsaa Magten over de skaanske Slotte, og der var nu rig Lejlighed til at udelukke ubekvemme Konkurrenter fra Skaanemarkedet.

1384 var det skæbnesvangre Aar, hvor Købmændene fra de vendiske Byer i Fællesskab med Kolleger fra Preussen og Zuidersøbyerne enedes om at udelukke de forhadte Hollændere fra Sildefiskeriet. Ingen maatte tillade Hollænderne at udruste Skibe eller leje dem Skibe til Deltagelse i Sildefiskeriet, ej heller maatte der laanes dem Penge til dette Formaal. Disse Bestemmelser vedtoges saaledes af hanseatiske Købmænd, ganske uanset at Hollændere, Seelændere og Frisere, der ikke hørte til Hansaen, havde kæmpet Side om Side med Hanseaterne mod de danske og havde vundet samme Privilegier paa Skaanemarkedet ved Fredsslutningen som disse. En Undtagelse gjordes alene for de Hollændere, der havde opnaaet Borgerret i en Hanseby.

De vedtagne Forbud var ikke ensbetydende med en øjeblikkelig Forsvinden af de Folk, der blev ramt af Forbudene, men det ligger i Sagens Natur, at man blandt disse overvejede Mulighederne for at fortsætte Handelen med de gamle Forbindelser uden om Skaanemarkedet. Her kunde man maaske fortsætte Handelen ved Straamænd eller gennem Kommissionærer, men denne Fremgangsmaade indebar en stor Risiko for, at det hele vilde blive opdaget af de hanseatiske Magthavere og følgelig for Konfiskation af de Varer, der var ført til eller indkøbt paa Skaanemarkedet. Ydermere var man fuldstændig prisgivet den valgte Kommissionærs mere eller mindre hæderlige Dispositioner.

Et Forsøg paa at hævde sine Rettigheder med Vaabenmagt vilde med nogenlunde Sikkerhed kunne antages at ville mislykkes med den Koalition, som havde Magten paa Skaanemarkedet. Kun de ganske faa Købmænd fra de truede Omraader, der var Borgere i Hansebyerne, eller de, der havde Forbindelser personlig med Magthaverne, kunde gøre Regning

paa at komme helskindet og uden økonomiske Tab fra videre Besøg paa Skaanemarkedet. Jo mere Overvejelserne skred frem, syntes den eneste rimelige Løsning paa Problemet at være den, at de Købmænd og Skippere, der for Fremtiden var udelukket fra Skaanemarkedet, nu maatte vove Risikoen ved en *direkte Sejlads* til deres gamle Kunder i Østersøomraadet. Den direkte Fart dertil uden om Skaanemarkedet blev Løsningen. Som Eksempel kan det nævnes, at Englænderne, der havde haft betydelige Handelsforbindelser med Byen Danzig, nu sejlede direkte dertil med deres Klæde og tog efterspurgte Varer som Korn, Beg, Tjære, Tømmer og Tovværk med tilbage. Allerede i 1390 har Handelsforbindelsen udviklet sig saa kraftigt, at der i Danzig findes en Koloni af engelske Købmænd, organiseret i et Kompagni med egen Forstander. Fandtes der omvendt ikke i Danzigs Havn engelske Skippere, der kunde tage Fragt med tilbage til England, laa det snublende nær, at de danzigske Skippere og Købmænd selv vovede en Rejse til England, der saa ogsaa gik uden om Skaanemarkedet.

Den direkte Fart blev snart saa almindelig, at det inden længe kun var tyske Hansakøbmænd, der bestemte over Handelen paa Skaanemarkedet. Efter Aar 1405 kan der ikke længere paavises Købmænd fra ikke-tyske Omraader som for Eksempel Englændere og Skotter. Der udstedes i den følgende Tid ogsaa Paabud til Hanseaternes Embedsmænd paa Skaanemarkedet om ikke at tillade Købmænd, heller ikke tyske, der stod uden for Hansaen, Adgang til Skaanemarkedet. Her var de personlige Forbindelser dog for stærke til, at Forbudet lod sig gennemføre; ikke-hanseatiske tyske Købmænd gennemtrumfede deres fortsatte Ret til at handle som før, ogsaa Resten af Skaanemarkedets Tid.

Saaledes endte Handelen paa Skaanemarkedet med at blive et rent tysk eller tysk-dansk Anliggende. Hvad dette vilde sige for Omsætningen behøver ikke nærmere at udredes, det siger sig selv. Nedgangen i Omsætningen ved Begyndelsen af den direkte Fart Øst—Vest og Vest—Øst belyses klarest maaske derved, at Erik (7.) af Pommern i 1428 gik over til at opkræve Told ved Helsingør af de Skibe, der lagde Ruten gennem Sun-

det, fordi hans Indtægter af Omsætningen paa Skaanemarkedet formindskedes Aar for Aar.

Sildefiskeriet formaaede endnu en Tid at bære Skaanemarkedets Ry oppe, men de Udlændinge, der var udelukket fra Deltagelsen i Fiskeriet her, skaffede snart den skaanske Sild en Konkurrent i den hollandske Sild, der fangedes i Nordsøen. Engelske Fiskere gjorde Yarmouth til Centrum for Sildefiskeri og Sildehandel, medens Hollænderne valgte Briel. Resultatet af Konkurrencen mellem den skaanske og den hollandske Sild er allerede omtalt i Forbindelse med Omtalen af det skaanske Sildefiskeri.

Vi mangler at omtale, hvorledes Tyskere og deres Venner og Allierede kunde leve Side om Side med de Danske paa dansk Territorium i skarp Konkurrence med hinanden — om ikke inden for Handelen, saa inden for Sildefiskeriet — uden at det kom til idelige Gnidninger og Rivninger med efterfølgende Kampe. Som det var at vente, krævede Landsherren — den danske Konge — Bestemmelsesretten i alle Forhold paa Skaanemarkedet. Bag disse Krav stod den danske Regerings Magtmidler — med væbnet Magt vilde Kongen eller Regeringen som oftest kunne sætte sine Fordringer igennem over for Købmanden. I Opløsningstider for Danmark slappedes Tøjlerne, og Fremmede tog Magten paa Skaanemarkedet — i det 14. Aarhundrede hersker som nævnt en Overgang den svenske Konge over dette vigtige Omraade og i en kort Periode hersker Hanseaterne paa de skaanske Slotte og har dermed Magten over hele Landsdelen. Den sidstnævnte Periode var Frugten af Sejren over Valdemar 4. Atterdag og maa kun betragtes som en Slags Undtagelsestilstand.

Det normale var, at *den danske Konges Overhøjhed* over Skaanemarkedet stod uanfægtet. Kongens Interesser varetoges af den kongelige Foged, der beklædte Stillingen som Slots-hovedsmand paa Slottene ved Skanör og Falsterbo, og af en Gælker, en overordnet Toldembedsmand. Den sidstes Funktions-tid begyndte — i hvert Fald i Skaanemarkedets sidste Tid — den 15. August, saaledes som det allerede er nævnt — samtidig med Begyndelsen af Højsæsonen for Handel og Fiskeri.



Skanör Slotsbanke.

Fot. Nationalmuseet

Disse to Embedsmænd, der ofte valgtes blandt Rigets fornemste Mænd — i Valdemar 4. Atterdags Tid beklædtes de to Embeder som Gælker og Foged af saa fornemme Adelige som Henning Podebusk og Fikke Moltke — varetog henholdsvis Kongens retslige og økonomiske Krav og Interesser. Fogdens Opgave var det at paase, at ingen krænkede kongelige Rettigheder eller tillod sig at holde Justits selv. Ordenens Opretholdelse og en Regulering af Omsætningens Former var Fogdernes vigtigste Opgave. Under sig havde de underordnede kongelige Embedsmænd samt Skarer af væbnede Svende, der i normale Tider kunde tvinge de fremmede Købmænd til at adlyde de kongelige Befalinger.

Arkæologerne har skaffet Oplysninger til Veje om selve Slottene. De synes ikke at have været af noget imponerende Omfang. Slottet Skanör har ligget umiddelbart nord for Byen i Nærheden af Kirken. Fra Naturens Haand fandtes her en lav Aas, som man omkring 1225 begyndte at forhøje ved Paafyldning af Jord. Paa denne Banke byggedes Slottets Hovedbygning i rektangulær Form. Gravninger, foretaget her i Aarene 1907—1908, har givet værdifulde Oplysninger om Slotsanlægget. Til Værn for Slottet anlagdes en dobbelt Voldgrav

med Vold imellem, og en Bro i Sydvest har udgjort den eneste Adgang til Slottet.

1934—35 kastede Udgravninger af Resterne af Slottet ved Falsterbo, der stammer fra Slutningen af 13. Aarhundrede, nyt Lys over dette Borganlæg. Falsterbohus har været anlagt paa en lav Banke sydvest for Falsterbo, hvor en firkantet Mur (32×28 m) og et Midtertaarn (9×9 m) har udgjort Værn for de øvrige Bygninger. Paa Borgpladsen fandtes Spor af en Brønd, og hele Borganlægget har været sikret af en dobbelt Grav med mellemliggende Vold. Slotsbygningerne kom til at dele Skæbne med Skaanemarkedet — fra ca. 1540 var de dømt til Forfald. Efterhaanden anvendtes Materialerne derfra til andre Bygningsværker.

I Skaanemarkedets Glanstid dannede Slottene imidlertid faste Støttesteder for den danske Konges Magt, herfra holdtes der Opsyn med Livet paa hele Skaaneøret. Der er i det foregaaende allerede nævnt flere Eksempler paa, hvorledes Embedsmændene og deres Svende holdt Justits og straks greb ind, naar der skete Uregelmæssigheder. Det ligger i Sagens Natur, at de fremmede Købmænd let kunde anse de fleste saadanne Indgreb, der egentlig var fuldstændig lovlige, som direkte Overgreb. I Tidens Løb steg de tyske Købmænds Indflydelse overalt i Nordeuropa i Middelalderen, og de i det foregaaende saa ofte omtalte Byer optraadte snart i Forbund for i Fællesskab med væbnet Magt at gennemføre taalelige Kaar for deres Købmænd paa Handelspladser i Udlandet. Et Eksempel herpaa er Hansestædernes to Krige mod Valdemar 4. Atterdag. Som Regel var de tyske Købmænd dog saa velkomne Kunder og Leverandører i Datidens Danmark, at man ved Forhandlingsbordet kunde finde en fredelig Løsning paa, hvorledes man bedst kunde opfylde de tyske Købmænds Ønsker. Indtil Hollændernes Optræden som Opkøbere i stor Stil af nordiske Produkter, var man simpelthen henvist til Tyskland som Afsetningsmarked og Mangelen af en dansk Købmandsstand gjorde det naturligt, at Tyskere overtog Handel og Fragtfart med nordiske Varer. Sagerne laa saaledes, at Tyskerne stod



Fot. Nationalmuseet

Falsterbo Slotsruin set fra det nordøstlige Hjørne.

meget stærkt, naar deres Repræsentanter mødtes med Repræsentanter for den danske Regering.

Tyskernes Harme vendte sig i første Række mod den kongelige Politiforordning, der aarlig ved Sæsonens Begyndelse forkyndtes for de paa Skaanemarkedet forsamlede Danske og Udlændinge. I *Skånörloven* eller *Motboken* fandtes Reglerne for al Handel og Omsætning paa Skaanemarkedet — hele det Liv, der ventede paa at komme til at udfolde sig, reguleredes ved denne Forordning. Med stigende Forbitrelse maatte de fremmede Købmænd høre, hvorledes den danske Konge krævede den fulde Jurisdiktion — baade i Civilsager og Kriminal-sager — og tilmed stillede et saa umaadeholdent og ublu Forlangende som, at Købmændene fra hver By solidarisk skulde hæfte for de Besvigelser, en af deres Medborgere kunde forsøge at begaa. Det, at den danske Regering krævede Ret til at arrestere Købmændene og til at beslaglægge deres Gods i saadanne Tilfælde, indtil den havde opnaaet fuld Erstatning, maatte gøre det til et Hovedmaal for de fremmede Købmænd at blive undtaget fra denne kongelige Jurisdiktion — man maatte forsøge at opnaa en vis *Eksterritorialret*, saaledes at man kun kunde dømmes og straffes af en Øvrighed, som man selv havde valgt og derfor havde fuld Tillid til. For at opnaa dette, valgte man

at betale sig frem. Den danske Regering var til Tider ret villig til at tilstaa den ene og anden Gruppe Købmænd ret vidtgaaende Privilegier, naar Statsfinanserne kunde rettes op ved Afgifter og gunstige Handelsoverenskomster.

De fremmede Købmænd gik forsigtigt til Værks. I Begyndelsen lød deres Krav paa at faa lettet Straffebestemmelserne i den gældende danske Ret og at faa dem afløst med Bestemmelser fra deres egne Lovc. Desuden forlangte man at komme til at aflægge Vidnesbyrd og Ed paa det Sprog, som man beherskede, og forlangte at blive undtaget fra Ansvar for at have iagttaget og overholdt alle de Formaliteter under en Rets-sag, som de danske Love indeholdt saa mange af. Snart udvidedes Omraadet for Købmændenes private Jurisdiktion, og fra Valdemar 2. Sejrs Tid — fra første Halvdel af det 13. Aarhundrede — kan man regne den som anerkendt. Endnu var dog Fastsættelsen af Straf for de groveste Forbrydelser, der krævede de største Pengebøder og Dødsstraf, henlagt til de danske kongelige Embedsmænds Afgørelse. En sidste Udvidelse af de fremmedes egen Jurisdiktion opnaaede de ved Freden i Stralsund efter Sejren over Valdemar 4. Atterdag, og derefter stod den urokket og ændret lige til Christian 4. i 1606 bragte Forholdet til fuldstændigt Ophør. Dermed være ikke sagt, at tyskfjendtlige og handlekraftige danske Konger ikke har gjort Forsøg paa at ændre Udviklingen af denne Eksterritorialret. Erik 5. Klipping og Erik 6. Menved, Hans og Christian 2. søger alle at begrænse Hanseaternes Særrettigheder i deres Rige — alt uden Held. Saa længe Omsætningen paa Skaanemarkedet holdt sig, og det danske Folk tjente Penge derved, ønskede Menigmand da heller ikke, at Regeringen udfordrede de fremmede Købmænd. Et Vidnesbyrd derom foreligger i Erik 5.s Haandfæstning fra Nyborg 1282, der indeholder Forskrift om, at Sædvanerne paa Skaanemarkedet skulde forblive i Kraft. Købmændene fik saaledes deres Ønsker om egen Jurisdiktion opfyldt i Tidens Løb paa ganske faa Undtagelser nær. At Menneskene dengang ikke var meget anderledes end nu fremgaar i denne Forbindelse af den Kendsgerning, at tyske Købmænd undertiden ikke har villet underkaste sig deres egne

Domstoles Afgørelser, men har appelleret til den danske Rege- rings Repræsentant. Kilderne melder om Beslutninger taget af de tyske Købmænd i Fællesskab, der skal forhindre en saadan Adfærd. 1354 og 1504 for Eksempel vedtages der Bøder og Straffe for den, der viser Foragt for den egne hjemlige Ret ved at appellere til den danske Konges Afgørelse.

Som nævnt ønskede Købmændene egne Ledere af deres private Anliggender. Man valgte som Leder en Tillidsmand, der fik Titlen *Foged*; disse kendes i mange Tilfælde omtrent lige saa langt tilbage i Tiden som selve den private Jurisdiktion, der blev tillagt de enkelte Byer. Til Foged udpegedes en Mand, der nød sine Medborgeres fulde Tillid, i Reglen var det et Medlem af Byens Raad, man foretrak. Lübeck danner dog en Undtagelse i denne Henseende. Uden Undtagelse synes Fogderne at have tilhørt Købmandsstanden, og vi har Vidnesbyrd om, at enkelte Byers Fogder selv har deltaget aktivt i Handelen. Borgerne i de hanseatiske, tyske Byer har dog haft Blikket aabent for, hvor let dette sidste kunde bringe Fogden i tve- tydige Situationer. Man saa med Bekymring til, naar en Foged traf Handelsaftaler eller var Interessent i et Fragtfartsforeta- gende, fordi han af let forstaaelige Grunde blev bundet til eller forudindtaget for sine Handelsforbindelser. Enkelte Steder fra ved vi, at det ved Lov var forbudt Fogden og hans Tjenere at føre Pengesummer af større Omfang med sig til Skaanemar- kedet — dermed var der sat en radikal Spærring i Vejen for Fogdens eventuelt paatænkte Deltagelse i Handelen.

Fogedstillingen var en Ærespost, som kun Borgernes Til- lidsmænd opnaaede, i hvert Fald saalænge som Handelen paa Skaanemarkedet og Sildefiskeriet ved den skaanske Kyst blot var af nogen virkelig Betydning. Fogden maatte, saa længe Markedet og Sildefiskeriet varede, forlade sit Hjemsted og sit Erhverv for at følge med til Skaane, derfor maatte hans Med- borgere holde ham skadesløs. Byens Borgere ydede et økonomisk Tilskud, og de enkelte Købmænd, hvis Interesser han varetog, maatte ligeledes yde Bidrag. Endelig havde Fogden en betyde- lig Indtægt ved Sportler og Bøder, der gik i hans private Kasse.

Ved Ankomsten til Skaanemarkedet blev Fogden den selv-

skrevne Leder. Hjemstedets vise Fædre havde dog forudset, at der muligvis kunde være Rivaler, der af Misundelse vilde forsøge at rokke ved Fogdens Autoritet, og Raadet havde i Forvejen inden Skaanefareernes Afrejse truet enhver, der vilde gøre et saadant Forsøg med, at han vilde blive draget til Ansvar derfor ved Hjemkomsten.

Fogdens Opgaver paa Skaanemarkedet var mangfoldige og for hans Medborgere livsvigtige. Dietrich Schäfer, der specielt har studeret de lybske Fogders Indsats, opregner følgende Virksomhedsomraader: Fogderne var ikke blot Dommere og Politimestre i een Person, men samtidig Købmændenes Ledere og Repræsentanter udadtil. Fogderne var desuden Repræsentanter for Fødebyen og havde Ansvaret for de Medborgeres Velfærd, hvis Leder paa Skaanemarkedet han blev. Naar Forhandlinger med den danske Regering var nødvendige, var Fogderne selvskrevne Ordførere for Købmændene og fremsatte deres Ønsker. Dag efter Dag kom ny Stridsspørgsmaal frem for Fogderne til Afgørelse. De kunde forsøge Mægling i Handelsstridigheder og træffe bindende Afgørelser for deres Medborgeres Vedkommende. Hyppigere var det, at Stridighederne opstod mellem Købmænd fra forskellige Byer. I saadanne Tilfælde samledes de forskellige Fogder og afgjorde i Fællesskab Striden. Fogderne repræsenterede snart en saadan Sum af Viden om Handels- og Søfartsforhold i Nordeuropa, at ogsaa Købmænd, der ikke havde Forbindelse med Skaanemarkedet, valgte at faa en Retskendelse fra de skaanske Fogders Kollegium. Især var det almindeligt at faa en Afgørelse her paa Stridigheder vedrørende Aftaler om Handels- og Transportforhold samt om Havari. Schäfer nævner et interessant Tilfælde, hvor en Købmand akkorderer med 2 Skippere i Thorn om at faa et Parti Varer sejlet til Bergen. I Kontrakten indsættes forskellige Bestemmelser om Betalingens Størrelse i Tilfælde af, at Købmanden under Rejsen bestemmer sig til at udskibe Varerne i en anden Havn end Bergen. Dette bliver netop Tilfældet. Købmanden bestemmer sig under Vejs til at vælge en engelsk Havn i Stedet for Bergen som Udskebingssted. Vel ankommet dertil kræver Skipperne nu Betaling i Henhold til Kontraktens Be-

stemmelser, men Købmanden har faaet noget helt andet ud af Bestemmelserne end Skipperne, og da intet Forlig kan opnaas, indanker Skipperne Sagen for de skaanske Fogders Domstol. Fire Fogder tager derefter Sagen til Behandling i et Møde paa den tyske Kirkegaard ved Falsterbo. Det er et betegnende Træk for Datidens allerede højt udviklede Handelsteknik, at man her kan skabe en *Sø- og Handelsret*, der kan fælde Domme med Retskraft for Købmænd fra hele Nordeuropa.

I mere ukomplicerede Tilfælde fra Dagliglivet paa Skaanemarkedet traf imidlertid Fogden Afgørelserne, assisteret af to eller flere Bisiddere, der ogsaa var Købmænd, samt undertiden af to Forligsmænd. Naar Dommen var afsagt, blev den indført i en Protokol, den saakaldte Fogedbog, og derefter indkasseredes de idømte Bøder til Fogdens Kasse eller ogsaa led Synderen sin velfortjente Straf. Naar denne skulde eksekveres, havde Fogden forskellige Hjælpere i sin Underfoged og sine væbnede Svende. Den lybske Foged var endda saa godt udrustet, at han medbragte en Bøddel fra Lübeck. Skulde det en sjælden Gang vise sig umuligt for Fogden og hans Svende at faa en Forbryder paagrebet, var alle Fogdens Medborgere forpligtede til at assistere under Eftersøgningen.

Som man vil se, var Fogdens Opgaver mangfoldige. Han skulde alene paa det Omraade, som Byen havde erhvervet Retten til, varetage alle de Funktioner, som en hel Magistrat hjemme fordelte paa sine forskellige Medlemmer.

Medborgernes Ve og Vel var lagt ham særlig paa Sinde. Han afgjorde saaledes Arvesager, der dengang som nu altid var tilbøjelige til at skabe Konflikter, og han kontrollerede Ejendomsforholdene vedrørende de forskellige Købmænds Bøder paa Feddene. En særlig Bestemmelse, der sagde, at enhver ifaldt Bøder og strenge Straffe for at give efter for nye og hidtil ukendte Fordringer fra de kongelige Embedsmænds Side uden først at have givet Fogden Meddelelse om de nye Krav, viser, hvad man hjemme i Fødebyen i hvert Fald ansaa for Fogdernes vigtigste Opgave. Fogderne skulde altid være opmærksomme paa, om der fra Landsherrens Side rejstes Krav om nye Afgifter som Vederlag for Opholdet paa Skaanemar-

kedet og Retten til at fiske og handle frit samt selv at afgøre sine Retssager. Købmændene betalte gerne for disse Rettigheder, men lige saa tilbøjelige de selv var til paa ethvert givet Tidspunkt at anse de erlagte Afgifter for altfor høje, lige saa tilbøjelig var den danske Regering til at anse dem for altfor lave. Afgifterne fra Skaanemarkedet var en rig Indtægtskilde, og Regeringen eller enkelte Konger kunde være tilbøjelige til at forsøge at presse for meget ud deraf; Valdemar 4. Atterdag fik at føle, at nok betalte Købmændene gerne for Ro og Orden, men Prisen kunde blive saa høj, at man hellere tog en Krig, der, hvis den blev et Nederlag for den danske Regering, hurtigt kunde skaffe bedre Levevilkaar paa Skaanemarkedet end i lange Tider forud oplevet.

Der er Grund til i al Korthed at nævne nogle af de vigtigste af de *Afgifter*, der tilflød Danmark fra Skaanemarkedet, inden vi slutter med en Oversigt over Dagliglivet paa Feddene og over Skaanemarkedets Endeligt. Enhver Læser vil kunne sige sig selv, hvor stor en Indtægt der maatte komme fra selv moderate Toldsatser paa Sildeeksporten, der som nævnt var af et kæmpemæssigt Omfang. Regeringen havde et godt Øje til netop denne Indtægtskilde, Satserne kunde her gradvis skrues i Vejret, selv om det udløste Protestskrig fra Købmændene, der som altid vilde bedyre, at enhver yderligere Toldforhøjelse vilde umuliggøre en selv yderst beskeden Fortjeneste paa Handelen med Sild. Ledende danske Kredse vendte saa vidt muligt det døve Øre til i Forvisning om, at de fremmede Købmænd nok skulde faa Tolden ind igen fra lækkersultne Kunder i det fastende Europa gennem en diskret Prisforhøjelse, der ikke behøvede kun lige at svare til den eventuelle Forhøjelse i Toldsatsen.

Det er iøvrigt svært at sige noget bestemt om *Toldforholdene*, naar der som her er Tale om hele Skaanemarkedets Historie, der strækker sig over flere Aarhundreder. Der stod evig Strid om Toldsatserne mellem den danske Regering og de fremmede Købmænd. De sidstnævnte saa det som det højeste Maal at opnaa Toldfrihed paa Skaanemarkedet. Dette havde i hvert Fald to danske Byer opnaaet, nemlig Ribe i 1283 og

Flensburg 1320, saaledes at der forelaa Fortilfælde, som man kunde henvise til. Købmændene naaede aldrig dette Maal. Selv om tyske Købmænd fik tilstaaet Toldfrihed i hele Danmark, blev der af gode Grunde altid gjort en Undtagelse for Skaanemarkedets Vedkommende. Købmændene kæmpede ufortrødent videre ogsaa for at naa mindre Maal. Enhver Vare, der blev fritaget for Told, og enhver Toldsats, der blev sat ned, betød ekstra Gevinst. I Tider med en svag eller magtesløs dansk Regering gik Købmændene til Angreb og erhvervede ved Privilegier Lempelser i Told og andre Afgifter; omvendt gik de over til Defensiven, naar en handlekraftig Regering søgte at styrke sine økonomiske Reserver ved en haardhændet Toldpolitik. Kampen førtes saaledes med vekslende Held, og Toldsatserne skiftede i det uendelige, og det vil være ugørligt her at anføre Tal fra de mange Aar som Illustration. Det skal blot fremhæves, at der gennemgaaende synes at være givet de Danske Begunstigelser i toldmæssig Henseende frem for de fremmede Købmænd.

Foruden Silden søgte den danske Regering at gøre saa mange Varer som mulig toldpligtige. Dette gjaldt saaledes det livsvigtige Salt og Masser af andre Varer som for Eksempel Klæde, Stoffer, Linned, Lærred, Heste, Huder og mange andre Ting. Købmændene jamrede, men betalte saa længe Fordringerne ikke blev skruet for voldsomt op. Gradvis fik de dog en Række Privilegier tilstaaet, der lettede eller ophævede Tolden for visse Omraader. Toldfrihed opnaas saaledes for Varer til eget Forbrug; Levnedsmidler, Inventar, Heste og lignende til eget Behov er toldfri. Tysk Øl, der ellers var belagt med Told i det hele øvrige Danmark, kan frit indføres til Skaanemarkedet. Man opnaaede desuden, at man ikke skulde betale Told af Varer, der ved Skaanemarkedets Kyst omladedes direkte fra Skib til Skib paa Vej til Tyskland. En anden vigtig Fordel var det, at Varetransporten paa den stærkt trafikerede Vej mellem Skanör og Falsterbo befries for Toldafgifter.

Ligesom det her er vist for Toldafgifternes Vedkommende, gik det med andre Afgifter. Den danske Regering krævede Afgifter for Besiddelsen af Grundarealer og af Boder og ved Salg

af disse, og den forlangte Afgifter af Markedsomsætningen samt af Udskænkningen paa Markedspladserne og endelig fra Middelalderens sidste Tid en Afgift af ethvert Koffardiskib. Man udviste i det hele taget en sand Opfindsomhed fra dansk Side, naar det gjaldt om at finde nye Omraader, der kunde taale en Beskatning eller en Forhøjelse af samme. En Afgift, der særlig vakte Udlændingenes Harm, var det saakaldte Arvekøb. Ifølge dansk Lov tilfaldt Ejendele, der havde tilhørt en „paa dansk Jord“ afdød Købmand, Kongen, medmindre han inden sin Død havde naaet at betale det nævnte Arvekøb. Denne Afgift skulde ifølge Loven erlægges af Arveladeren, medens han endnu var ved fuld Bevidsthed og endnu ejede saa meget Kraft, at han kunde holde en Vægt i sin Haand. Der var efter denne Bestemmelse rig Lejlighed for de kongelige Embedsmænd til Indgreb og Overgreb — Døden kom undertiden uventet og pludseligt og ramte ofte tilsyneladende sunde og kraftige Folk som et Lyn. Dertil kom Chancen for at miste Livet i Slagsmaal eller under et væbnet Opgør mellem Udlændinge og Danske eller mellem Udlændinge indbyrdes. Alt i alt ærgrede det den fremmede Købmand at vide, at hans Arvinger kunde gaa Glip af den Del af Formuen og Kapitalen, som han havde bragt med til Skaanemarkedet. Vi har Vidnesbyrd om Købmændenes Kamp mod Bestemmelsen om Arvekøbet helt fra Begyndelsen af det 14. Aarhundrede (og maaske endnu tidligere) lige til Frederik 1.s Tid i 1520'erne. Saa længe kæmpedes der ufortrødent om hver lille Bestemmelse — intet Under, at de fremmede Købmænd formaede at holde engang vundne Positioner.

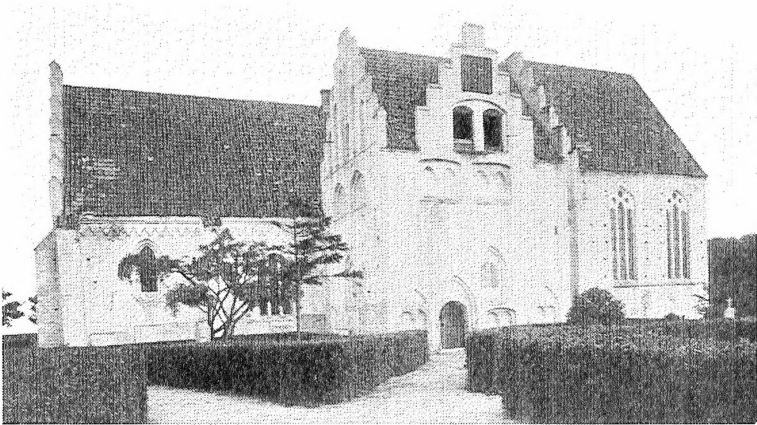
Med Omtalen af de uheldige Følger for Købmændenes Efterladte i Tilfælde af pludselige Dødsfald eller Drab er vi inde paa Spørgsmaalet om, hvorledes *Dagliglivet* formede sig paa Skaanemarkedet. Man kunde nu fristes til at tro, at Drab og Slagsmaal samt krigeriske Sammenstød hørte til Dagens Orden. Dette er saa langt fra Tilfældet, at man snarere maa betegne den Slags Ting som Undtagelse fra Reglen. Fogedbøgerne med de der optegnede Domme taler deres tydelige Sprog om, at man paa Skaanemarkedet mødtes for at gøre Forretninger, og

dertil krævedes Ro og Orden. Den første Betingelse derfor var, at Statsmagten kunde regulere Handel og Samfærdsel ved Retsregler og et effektivt Politi. Efterhaanden som de udenlandske Omraader — Feddene — opstod med egen Jurisdiktion og eget Politi, var det lige saa uomgængelig nødvendigt at de Fremmede var i Stand til at vise Selvdisciplin og til paa deres egne Omraader at lade Ro og Orden herske. Disse Krav synes at være blevet opfyldt fra begge Sider, og selv om Gemytterne kunde komme i Kog ved det, man kaldte danske eller kongelige Overgreb, saa hører væbnede Sammenstød som sagt til Undtagelserne. Lovbestemmelser satte snævre Grænser for Bevægelsesfriheden, og strenge Straffe truede ved enhver Form for Selvtægt.

Mere end alt dette skyldtes Ro og Orden dog den Kendsgerning, at det paa Skaanemarkedet i Sæsonen var haardtarbejdende Folk der mødtes, som simpelthen hverken havde Raad eller Tid til Lediggang, Drik og politiske Diskussioner. Her kom i Tusindvis af danske og tyske Skippere og Fiskere — dengang som nu stoute Folk, der havde indstillet sig paa at udnytte hvert Minut af den ret korte Sæson til at skaffe sig den størst mulige Fangst og Fortjeneste. Ustandselig løb Fiskerbaadene til og fra Land, og man undte sig knap Søvn i de hastigt opbyggede Hytter paa Strandarealerne. Som nævnt herskede Fiskerne paa Vest- og Sydkysten af Skaaneøret samt i de mange Fiskerlejer paa den skaanske og sjællandske Kyst. Paa Museets Kort over Skaaneøret vil man finde de bedst kendte Fiskerbopladser angivet ved Hjemstedsnavne. Fra Nord til Syd ligger i Rækkefølge: Helsingborg, Køge, Næstved, Trelleborg, Lund, Falstringer, Åhus, Møen, Aarhus, Sjællændere og endelig Warnemünde-Fiskere. Ind imellem har der sikkert boet andre Fiskere, som blot ikke er stedfæstet i de bevarede Kilder. Paa Kysten fandtes ogsaa de saakaldte Grumboder. Grum var Sildeaffaldet, af hvilket man allerede dengang forstod at udvinde Olie og andre Produkter. Paa varme Efteraarsdage udbredte disse Boder en ulidelig Stank, og vi ved fra Kilderne, at man forlangte disse Boder anbragt i passende Afstand fra andre Virksomheder. Selve Ordet Grum fandtes i

hvert Fald endnu omkring 1900 i Stednavnet Grumhøjbakkerne ved Falsterbo, hvor man da ogsaa fandt Levn af den Virksomhed, der her har været drevet. Grumhøjene blev iøvrigt en meget vigtig Lokalitet, fordi man derudfra kunde bestemme Beliggenheden af i hvert Fald Danzigs Fed med Nøjagtighed. Dette er ellers i de fleste Tilfælde en Umulighed, fordi de samtidige Kilder nok angiver Feddenes Maal og Udstrækning, men som Grænsepunkter angiver Lokalteter, der forlængst er forsvundet, som for Eksempel Huse og lignende. Sammen med Fiskerne maa Gælle- og Læggekoner omtales. Ogsaa de var Sæsonarbejdere og sled og slæbte for at vende hjem med den størst mulige Fortjeneste. For disse Mennesker kunde der sandelig kun undtagelsesvis blive Tale om Fornøjelser og Fritid, dermed var ogsaa Mulighederne for deres Deltagelse i Optøjer af enhver Art saa godt som udelukket.

Købmændene paa deres Side var mindst lige saa optaget. De ankom til Markedspladserne og havde Ansvar for medbragt Kapital og Vareladning og skulde i Reglen vel udrette Masser af Kommissioner for Kolleger, der var forhindret i selv at møde op paa Skaanemarkedet. Købmandens Dage gik hurtig med Forhandlinger om Køb og Salg, og saa snart alt var afsat, og en Ladning var parat, stak Købmanden hurtig til Søs igen. Selv om de blev paa Skaanemarkedet hele Sæsonen igennem, har sikkert heller ikke de, der laa inde med Varer og Kapital, følt nogen særlig Trang til at stifte Ufred. Museets Kort viser Beliggenheden af Danzigs Omraade Vest for Falsterbo. Om denne By grupperer sig Omraader, der tilhører Danzig, Lübeck, Stralsund, Rostock, Greifswald, Anklam, Stettin, Kolberg, København, Kalundborg, Svendborg og den lundske Ærkebiskop. Paa Omraadet Nord for Skanör ligger Arealer tilhørende Rostock og Wismar samt de i det foregaaende oftere omtalte Nordsøbyer. Paa disse Omraader byggede Købmændene deres Salgsboder og Vareskure, og her nød de den i det foregaaende omtalte Eksterritorialret. Hvorledes der har set ud paa et saadant Omraade — et Fed — fremgaa af et Kort, der er tegnet 1579 af den stettinske Foged paa Skaanemarkedet,



Falsterbo Kirke.

Fot. Nationalmuseet

Raadmanden Dr. Elias Schlecker, under hans Ophold i Skaane.

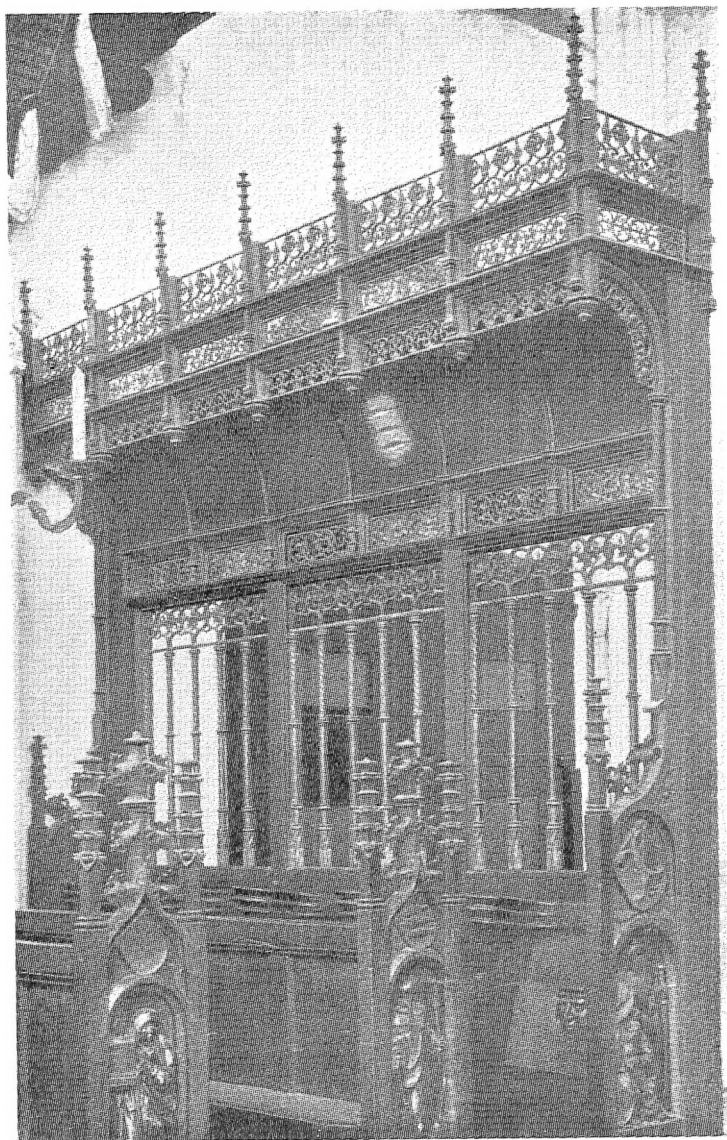
Schleckers Kort er af største Betydning, fordi det er det *første autentiske Kort over et Fed*. Selv om det stammer fra 1579, fra et Tidspunkt, hvor Skaanemarkedets Betydning var i kendelig Dalen, kan der drages vidtgaende Slutninger om Forholdene ogsaa i ældre Tid. Schlecker er berømt for sin samvittighedsfulde Embedsførelse baade som Foged paa Stettins Fed og som Raadssekretær og Raadmand i Stettin, og hans Opgivelser om Forholdene paa Feddet maa anses for fuldt ud paalidelige. Med dette i Erindring har Museet bestemt at op-hænge en forstørret Gengivelse af Schleckers Kort som Illustration til Livet paa Feddene paa Skaanemarkedet.

Sammen med Kortet har Schlecker udarbejdet en Fortegnelse over Ejerne til de forskellige Grundstykker paa Stettins Fed og bemærker udtrykkelig, hvilke Boder, han har maattet lade udbedre, og hvilke der nu staar øde. De mennesketomme og forfaldne Boder stod som Minder over svundne Tidens Herlighed. Af Kortet og Beskrivelsen af Boderne og deres Ejere fremgaar det tydeligt, at det overvejende Flertal af Boderne har været bygget af Brædder og Bjælker, som Købmændene

selv bragte med. Bindingsværksbygninger fandtes, men danner Undtagelser, og det samme gjaldt i endnu højere Grad Stenhuse. Af disse kender vi kun ganske enkelte paa Feddene. Det var i Reglen kun Kirkebygninger og Kapeller samt Forsamlingshuse og Fogedboliger der kunde ofres saa meget paa.

Af Kortet fremgaar endvidere Bodernes Placering. Grundstykkerne, hvorpaa de var anbragt, laa i Rækker med Gader og Stræder imellem Blokke af sammenhængende Grundstykker. Kilderne nævner i enkelte Tilfælde Navne paa bestemte Gader og Kvarterer. Paa Rostocks Fed ved Skanör nævnes 1352 et „Skomagerstræde“, og vi har Vidnesbyrd om, at Slagterne boede i „steckstrat“. Fra Skanör kendes et „Travestræde“, og Kilderne taler om et Beboelseskvarter ved Navn „Klingenberg“, uden at det dog med Bestemthed kan siges, om dette ligger i Skanör eller i Falsterbo. Paa Grundstykkerne laa nu de forskellige Boder, der kunde være en Enkelt-Mands Privat-ejendom, men det almindeligste synes dog at have været, at flere i Fællesskab logerede i samme Bod. Her levede man Sæsonen igennem lige op ad sine dyrebare Varer — enkelte Købmænd har dog været saa fornemt anlagte, at de har bygget deres Bod i to Afdelinger, en Forbod, der tjente til Opholdsrum, og en Bagbod, hvor Varerne opbevaredes.

For at gøre Boden let kendelig for Kunderne hang der udenfor et Skilt, hvis Motiv gav Boden Navn. Man valgte paa Stettins Fed, hvilket ogsaa fremgaar af Schleckers Kort, Motiver, der i mangt og meget lignede Motiverne, der er kendt fra andre Købmænds Skilte. Stettinerne valgte bestemte Dyr som Kendetegn, for Eksempel en Svane, en Hest, en Sild, en Okse etc. eller Genstande som en Rive, en Kande, et Fad, en Tallerken, en Flaske, et Sværd, en Økse eller lignende. Enhver, der kender de maleriske gamle Skilte fra Landevejskroer i Udlandet, vil kunne forestille sig, hvilket prægtigt og broget Skue et saadant Fed kunde frembyde med de brogede Skilte svingende i Efteraarssolens Lys, og naar Livet udfoldede sig kraftigst. Man maa forestille sig de mørke, tjærede Boder paa Baggrund af det hvide Sand og Kontrasten mellem de jævnt klædte Fiskere og de rige Købmænd i brogede Klædninger efter sidste



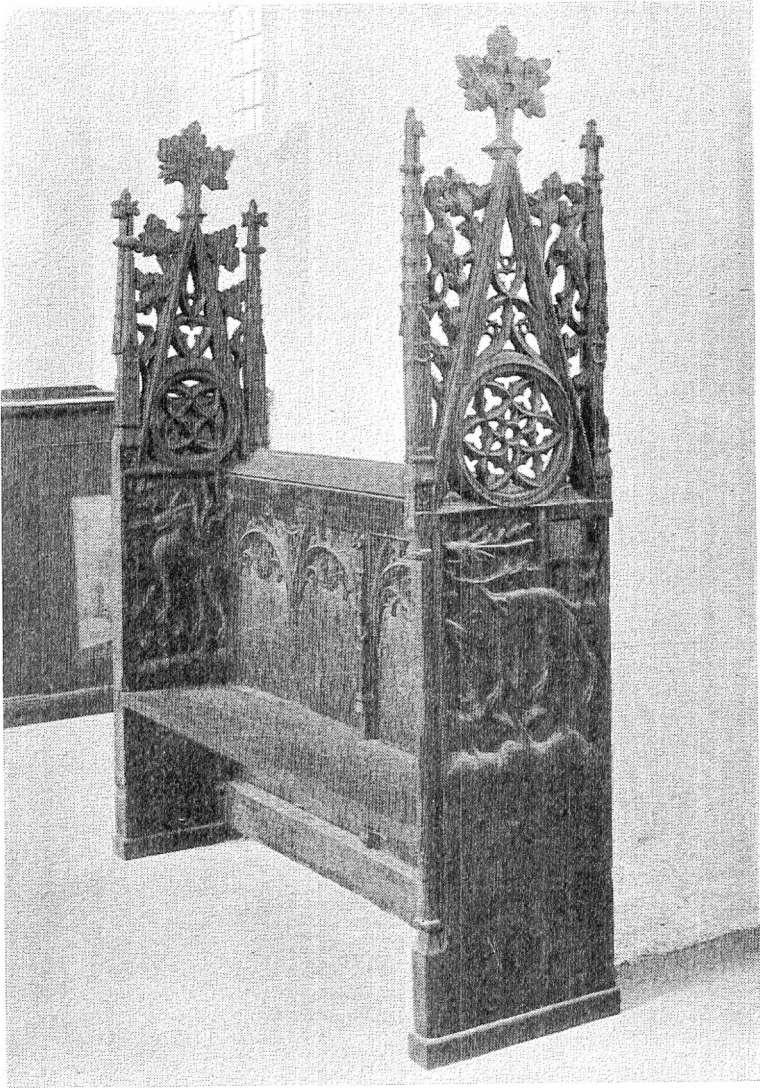
Skanefarerstolen i Mariakirken i Lübeck.

Mode. Ind imellem alle disse Mennesker maa man tænke sig Lovens Vogtere, Betjente og Embedsmænd, der, bevæbnet til Tænderne, paasaa, at alt gik rigtig til.

Der kunde nu ske det, at Folk fra de nævnte Grupper, Fiskere, Købmænd eller Embedsmænd, fik Brug for en eller anden Genstand eller et Stykke Værktøj f. Eks. Et Net kunde briste og trænge til at blive fornyet, et Sæt Seletøj kunde blive beskadiget og maatte erstattes af et andet. Disse Behov maatte tilfredsstilles paa Skaanemarkedet, for at ikke Fiskerens og Købmandens Virksomhed skulde lammes.

Vi er dermed naaet til den tredie — eller om man vil, til den fjerde Gruppe Borgere, der søgte til Skaanemarkedet, nemlig *Haandværkerne og Detailhandlerne*. Medlemmerne af denne Gruppe maatte kæmpe haardt for at faa Lov til at eksistere paa Skaanemarkedet. Den danske Regering saa det som sin Opgave at gøre Haandværkerstanden til rent dansk, medens de fremmede Købmænd maatte kæmpe for at deres egne Landsmænd og Medborgere i hvert Fald blev ligeberettigede med de danske Haandværkere. Naar dertil kommer, at den danske Regering kun nødtvungent tillod Indvandring af tyske Detailhandlere, og at Tyskerne selv lukkede af for visse Grupper af tyske Haandværkere, for Eksempel — som tidligere nævnt — for Bødkerne, forstaaer man, hvor haard disse Menneskers Kamp for Eksistensen maatte være. I Tidens Løb har Haandværkere og Detailhandlere dog forstaaet at gøre sig uundværlige, fordi det var ugørligt at medbringe alt hjemmefra og at undgaa Uheld med det medbragte. Kilderne taler da ogsaa i det 14. og 15. Aarhundrede stadig om disse Mennesker og nævner — for at tage de vigtigste Grupper med — Skrædere, Buntmagere, Sadelmagere, Bødkere, Garvere, Kræmmere, Kroholdersker, Bagere og Slagtere.

For alle disse Menneskers aandelige Vel sørgede *Gejstligheden*. Den verdensomspændende katholske Kirke kunde ikke lade den Plads ude af Syne, hvor aarligt i tusindvis af Mennesker opholdt sig — ofte flere Maaneder i Træk. Var Livet paa Skaanemarkedet end præget af Menneskenes Ønske om i Fred og Fordragelighed at passe de forskellige Næringsveje, skete der



Gotisk Kirkestol i Skanör Kirke.

Fot. Nationalmuseet

Dødsfald. Livet var her som overalt i Middelalderen præget af de uanede Risikomomenter. Væbnede Sammenstød opstod af ringe og uforudsete Aarsager; Sygdom kunde pludselig ramme den tilsyneladende fuldstændig sunde, og man stod da over for den Situation, at den syge eller saarede ønskede at skrifte sine Synder og opnaa de Garantier for et saligt Liv, som den katholske Kirke mente at kunne give i visse Tilfælde.

Det blev simpelthen en Nødvendighed, at den katholske Kirke sendte sine Repræsentanter til Skaanemarkedet, de dér arbejdende krævede Betjening med kirkelige Handlinger ganske som de var vant til det i deres Fødeby. Som Repræsentanter kom Gejstlige af forskellig Oprindelse. De saksiske og vendiske Borgere har foretrukket at blive betjent i deres Kirker af Dominikanermunke, medens Borgerne fra de preussiske Byer og Zuidersøbyerne har foretrukket Franciskanermunkene.

Saa snart Tilstrømningen til Skaanemarkedet havde naaet et vist Omfang, der var stigende Aar for Aar, maatte det falde naturligt at begynde et Kirkebyggeri. Kilderne melder da ogsaa allerede fra Begyndelsen af det 13. Aarhundrede om flere Kirker paa dette Sted, som yder Afgifter til Ærkebiskoppen i Lund. Kirkerne var vel oprindelig kun smaa Kapeller, der saa senere er blevet udbygget. Kirkerne i Skanör og Falsterbo staar som arkitektoniske Mindesmærker for dette Kirkebygningsarbejde — de ældste Dele af Skanörs Kirke stammer maaske endda fra et saa tidligt Tidspunkt som 12. Aarhundrede.

Kirkerne paa Skaanemarkedets Areal — eller paa Skaaneøret — falder i to Grupper: de fremmede Købmænds Kirker og de danske Kirker. Af Købmændenes Kirker var den lybske ældst, og den nød op igennem Tiden særlige Forrettigheder, blandt andet havde Gejstligheden ved denne Kirke Monopol paa at uddele den sidste Olie. Den lybske Kirke var indviet til Vor Frue og var i Skaanemarkedets ældste Tid fælles for de fremmede Købmænd. Senere byggede Borgerne fra andre Østersøbyer ogsaa Kirker, saaledes for Eksempel Borgere fra Stralsund og Stettin samt Danzigerne, hvis Kirke stammer fra Begyndelsen af det 15. Aarhundrede og maaske har Oprindelse i et Kapel bygget af preussiske Franciskanermunke, samt Ro-



Interiør af Falsterbo Kirke.

Fot. Nationalmuseet

stock'erne, hvis Kirke laa lidt nordøst for Skanör og omtales i Kilderne 1352.

Af danske Kirker kendes foruden Kirkerne i Skanör og Falsterbo (af Omtale) en Kirke paa „Ugle“-Odden og en „Fynbo“-Kirke syd for Skanör. Desuden fandtes der ved Falsterbo et Helligaandshus, hvor man plejede Fattige og Syge, medens man i et St. Jørgenshus varetog de samme Interesser for Skanörs Vedkommende.

Kirkerne er nu for Størstedelens Vedkommende forsvundne. Da Købmænd og Fiskere søgte andetstedshen, kom Kirkerne til at staa tomme, og snart anvendtes Bygningerne til andet Formaal eller blev fuldstændig nedrevne. Søger man at genskabe et Billede af Skaanemarkedet, maa man altsaa foruden Kirkerne i Skanör og Falsterbo tænke sig mindst 7 andre Kirker foruden en Række Kapeller. Man kunde maaske tænke sig, at Købmænd, Fiskere og Haandværkere vilde spare paa Kirkeudstyret her paa denne Plads, der ikke benyttedes Aaret rundt. Dette er imidlertid ikke Tilfældet. Middelalderens Mennesker elskede Farver og Pragt, og i Taknemmelighed over de rige Indtægter, der hentedes paa Skaanemarkedet, synes man at have udstyret Kirkerne her lige saa smukt som man saa det hjemme. Forsigtigt tog man ved Afslutningen paa Sæsonen det kostbareste Kirkeinventar med hjem — paa ægte Kræmmermanér — men det er kun et talende Vidnesbyrd om den Pragt, der udfoldedes under Gudstjenesten. Bevarede Rester af Glas-malerier fra Kirkevinduer og kunstnerisk udførte Gravsten med Metalplader til Indskrifter er andre Vidnesbyrd om, at Menighederne, naar de samledes i Kirkerne i Højtidstunder, var omgivet af den samme Glans og Festivitas som den Dag i Dag overvælder den, der overværer Gudstjenesten i en katolsk Kirke.

Forhaabentlig er hermed givet et let overskueligt Billede af Dagliglivet paa Skaanemarkedet, men Læseren kunde maaske fristes til at tro, at Menneskene levede rent asketisk, alene optaget af Kampen for det daglige Brød for nogles Vedkommende og af den størst mulige Gevinst for andres Vedkommende. Dette passer ikke. Naar Fyraften var naaet, vilde Fi-

skere, Haandværkere og Købmænd gerne søge til deres bestemte Stamknejspe for ved et Glas Vin eller et Krus Øl at drøfte Dagens Begivenheder. Paa Skaaneøret laa en Mængde saadanne Beværtningssteder, Hovedparten var danske — ca. 115 mod højst 30—40 udenlandske paa selve Feddene i Tiden omkring 1494. Her var der Chancer for at komme i Klammeri, naar Vinen steg til Hovedet, og uheldige Elementer kunde her i Ro og Mag planlægge et rask røverisk Overfald, men som sagt hørte Ufred, Drab og Røveri til Sjældenhederne. Paa Værtshusene har Skaanemarkedets Gæster sikkert ogsaa kunnet faa deres Lyst til Bekendtskab med det svage Køn styret. Som det er Tilfældet overalt, hvor Penge tjenes let og gerne gives ud, strømmede løsagtige Kvinder ogsaa til Skaanemarkedets Omraade for at plukke ubefæstede Sjæle, der trængte til Æmhed og Forstaaelse, for saa mange Penge som muligt. Vi har et paalideligt Vidnesbyrd om, at der fra Rostock 1267 afsejlede et Skib med ikke mindre end 40 Skøger om Bord til Skaanemarkedet, hvor de nu vilde forsøge at drive deres Erhverv.

Hermed skulde der være givet en Forestilling om Lys- og Skyggesider ved den Virksomhed, der udfoldedes paa Skaanemarkedet i Sæsonen, tilbage staar at give en kort Oversigt over Skaanemarkedets sidste Tid fra det Øjeblik, hvor baade Handel, Søfart og Fiskeri søgte bort til andre Pladser.

I Løbet af sidste Halvdel af det 15. Aarhundrede skete der afgørende Ændringer i Udviklingen paa Skaanemarkedet. Kredsen af Byer, hvis Borgere havde egne Omraader eller egne Grundstykker her, blev stadig mindre som Følge af den Kamp Lübeck og de vendiske Stæder rettede mod deres Konkurrenter. Et Resultat heraf var en Nedgang i Antallet af Fogder. I Aarene 1488—89 fandtes der kun 5 saadanne mod ca. 12 ved Midten af det 15. Aarhundrede, og dette var igen langt færre end der havde været i den store Tid for Hanseaterne paa Skaanemarkedet, Tiden 1370—85, hvor de havde siddet inde med Magten over Slottene i Skanör, Falsterbo, Malmö og Helsingborg samt 7 omliggende Herreder og havde oppebaaret to Tredjedele af samtlige Indtægter af de nævnte Byer.

Samtidig skete der i sidste Halvdel af det 15. Aarhundrede

det, at de fremmede Købmænds Bopladser ved Skanör gradvis ophævedes, medens Pladserne ved Falsterbo endnu trivedes. Nogle Tal vil vise denne Udvikling: 1494 findes der paa „Hoben“ ved Skanör kun 168 Fiskerboder mod 443 paa „Ugle“-Odden ved Falsterbo, og 1494 giver hele Sildefangsten ved Skanör kun $\frac{1}{10}$ af den Indtægt, som alene Tyskerne opnaar ved Falsterbo. Udviklingen kendetegnes ogsaa derved, at Rostock 1494 flytter sit Fed fra Skanör til Falsterbo.

Det er i det foregaaende udførligt omtalt, hvorledes det kunde være galt nok for de ret faa privilegerede Byer, der beherskede Skaanemarkedets Fiskeri og Handel, at Handelen med den direkte Fart mellem Byer i Nordsø- og Østersøområdet søgte Veje uden om Skaanemarkedet, men *Katastrofe og Ruin* blev det først, da Sildefiskeriet slog fuldstændig fejl i store Dele af det 15. Aarhundrede. Silden synes at være vandret nordpaa, hvor Fiskeriet fik et pludseligt Opsving, og medens Hanseaterne Sæson efter Sæson forgæves rejste til Skaane for at købe Sild dér, drev Englændere og Hollændere Fiskeri i Nordsøen, især fra Yarmouth og Briel, og fangede den efterspurgte Fisk i utrolige Mængder. Nordsøsilden konkurrerede snart den skaanske Sild fuldstændig ud. Det nyttede ikke de tyske Købmænd i Skaane noget, at Silden kom igen i visse Aar i 1520'erne og 1530'erne — Markedet var erobret fra dem og beherskedes for Fremtiden ubestridt af de forhadte Konkurrenter.

De tyske Købmænd fra Østersøbyerne synes med Vilje at have lukket Øjnene for denne Udvikling i mange Aar. Skaanemarkedets Nedgang som økonomisk Centrum for Norden ligger — maa det erindres — tidsmæssigt længe før Lübecks politiske Fallitpil. Naar ledende Handelskredse i Lübeck og de øvrige tyske Østersøbyer gjorde Status, maatte det være indlysende, at der, saalænge man havde en overmægtig politisk Indflydelse i Norden, ingen Grund var til at likvidere Foretagenderne paa Skaanemarkedet — om dette skulde genopstaa i al sin Glans og Herlighed afgang af Sildens eventuelle Tilbagekomst, og man bøjede sig fromt afventende for Guds Vilje og tabte ikke Modet. Aarene næst efter 1500 viste en stadig

tiltagende politisk Indflydelse i Norden, dette styrkede Haabet hos Østersøbyernes Ledere.

Lübeck'erne og deres Allierede satte Gustav Vasa paa Tronen i Sverige og var den afgørende Faktor ved Christian 2.s Fordrivelse fra Unionsrigerne. Ved begge Lejligheder tog man sig sin Hjælp dyrt betalt — Gustav Vasa og Svenskerne med ham kom til at svare saa blodige Aagerrenter af Gælden, at en Katastrofe for Lübeck'erne havde været i Sigte ogsaa for dem, hvis de ikke netop havde været forblindede af de nylig vundne Sejre. Kun de mest nøgterne saa den truende Udvikling, der laa i det nævnte Forhold, og de Trusler, der laa i Fremkomsten af en indfødt Købmandsstand i de nordiske Riger, der selvsagt maatte modarbejde Hanseaterne, og i de vesteuropæiske Købmænds mer og mer intime Handelsforbindelse med visse af Østersøbyerne, der snart maatte gøre en kommerciel Fællesoptræden umulig for de sidstnævnte.

Foreløbig tabte Tyskerne dog — som sagt — ikke Modet og haabede fortsat, at Sildeeventyret ved den skaanske Kyst skulde komme igen. Dette syntes i 1520'erne og 1530'erne virkelig at skulle ske. Om Fiskeriet 1527 hedder det i en samtidig Beretning, at Sundet undertiden er fyldt med Sild fra Bund til Overflade, saaledes at disse ikke blot fanges med Slæbenet, men ogsaa hentes op af Vandet med Træskovle og fyldes i Skibene. Fiskere og Opkøbere sendes til Sundet af alle omkringboende Tyskere med store Skibe samt mange Baade og Pramme for at fange, købe og borttransportere Sildene.

Dietrich Schäfer har fremdraget en Oplysning fra den lybske Foged Hermann Tellemann fra 1520'erne om, at der i Sommerens Løb havde været 7515 Baade, hver bemanded med gennemsnitlig 5 Mand, beskæftiget ved Skaanefiskeriet. Fiskeriet og Sildehandelen syntes paany at ville tage et Opsving mod tidligere Højder.

Dette vises ogsaa af en anden Faktor, nemlig Besiddelsesforholdene paa Skaanemarkedet. Som nævnt i det foregaaende delte Borgere fra danske og tyske Byer og Landskaber de gunstigst beliggende Arealer paa Skaaneøret ved Skanör og Falsterbo. Hvad der var til Rest tilhørte for Størstedelen Kongen

og Gejstligheden, den sidste især repræsenteret ved Gejstlige fra Lunds og Roskildes Domkirker samt fra Antvorskov Kloster. Dertil kom, at enkelte danske Borgere ejede Grundstykker og Boder uden for de afgrænsede Fed og Fiskerlejer, ligesom Tyskere kunde bo uden for deres egne Fed „paa dansk Jord“. Een Stand havde ikke været repræsenteret indtil Begyndelsen af 1520'erne, det var den danske Adel. Medens Borgerstanden under Christian 2. havde haft kronede Dage, blev det anderledes efter denne Konges Fordrivelse i 1523. „Herremændene kastede nu, da de politisk havde sejret, deres kapital ud i en økonomisk kamp for helt at grave grunden bort under borgerne. De vilde saaledes ogsaa tiltage sig det skaanske sildefiskeri“ (Erik Arup). Landets mægtigste Adelsmænd med Righofmesteren Mogens Gøye i Spidsen begyndte at erhverve Ejendom paa Skaanemarkedsomraadet med Sildefangst og Sildesaltning samt Handel for Øje. Af andre Navne kan nævnes Albert Jepsen (Ravensberg), Johan Urne, Oluf Stigsen (Krogno) og Holger Gregersen (Ulfstand), den sidstnævnte fik allerede saa tidlig efter Christian 2.s Fordrivelse (10/4 1523) som 13. August samme Aar Brev paa den Bod, som Christian 2.s betroede Raadgiver, Malmöborgmesteren Hans Mikkelsen, havde benyttet til Sildesaltning ved Falsterbo.

Lübeck'ernes og de med dem forbundne Købmænds Tro paa, at de skønne Tilstande med overmægtig politisk Indflydelse i Norden og stadig stigende Indtægter fra Skaanemarkedet skulde vare, brast pludselig. I 1533 brød saavel Danmark som Sverige med Lübeck, og den Kamp, der førtes i de følgende Aar under Navnet „Grevefejden“, endte som bekendt med Lübecks Nederlag. Lederen af den lybske Udenrigspolitik i 1533 var Købmanden Jürgen Wullenwever, der var blevet Borgmester samme Aar. Hans Maal var at fastholde Vareudvekslingen mellem Nordsøomraadet og Østersøomraadet ad Ruten over Lübeck—Hamburg, og han ønskede til dette Formaal Øresund lukket helt for den hollandske Skibsfart eller, hvis dette ikke kunde gennemføres, at den hollandske Skibsfart gennem Sundet skulde begrænses til et mindre Antal Skibe. Wullenwevers Tanke var dernæst at knytte København og Malmö saa nært som muligt

til Lübecks Forbund med Hansestæderne. Lübecks Nederlag betød, at Byen mistede sit Herredømme fuldstændig over de nordiske Riger. Privilegium efter Privilegium blev berøvet Byen — det 16. Aarhundredes sidste Halvdel blev en bitter Tid for Lübeckerne og de tyske Købmænd fra Østersøbyerne, hvor de maatte se Borgerne i de nordiske Lande søge Støtte hos Konkurrenterne, Englænderne og Hollænderne, og se dem prøve at fremelske en national Handelsstands Blomstring.

Besøgene paa Skaanemarkedet fortsattes, men ikke som før. Sildeæventyret var snart forbi, og de tyske Købmænd vidste kun alt for vel, at deres dominerende Rolle var udspillet, og at de kun lige var taalt. I mange Sæsoner ventede man for-gæves paa Silden ved Skaane, og fra Begyndelsen af 1560'erne kom Meddelelserne om, at Silden havde vist sig i vældige Mængder ved den norske Kyst. Det blev nu overladt til de faa, der var tilfreds med jævn god Fangst, at varetage Kollagerens Interesser paa Skaanemarkedet, medens Flertallet søgte nordpaa for at deltage i det nye Storfiskeri ved Norges Kyst. Centrum for dette Fiskeri blev Marstrand, allerede 1561 udstedes der kongelig Ordre om at varetage Kronens Toldrettigheder paa dette Sted paa det allernøjeste.

Lübeck'erne fik bevilget gunstige Toldsatser her og kom snart til at nyde godt af deres Alliance med Danmark mod Sverige i den nordiske Syvaarskrig. Midt under Krigen udvides de gunstige Toldsatser fra Marstrand til at gælde Lübeckernes Fiskeri ved hele den norske Kyst, hvor Sildestimerne viste sig i Mængde paa mange forskellige Steder. Med dette som Fortilfælde opnaaede andre Østersøbyer som Rostock, Stralsund, Wismar, Danzig og Königsberg snart lignende Rettigheder. Dette Storfiskeri varede dog ikke saa særlig mange Aar — omkring 1589 synes det at have været forbi ved Marstrand. Silden søgte stadig mere nordpaa; omkring 1600 fiskes der mest ved Nordnorges Kyst, og derefter foregaar Sildefiskeriet hovedsagelig i Nordsøen uden for Tyskernes Rækkevidde med Nordmænd, Skotter, Englændere og Nederlændere som Deltagere — fra denne Tid stammer det spøgefulde Udtryk, at Amsterdam skulde være bygget paa Sild.

Paa Skaanemarkedet var al Foretagsomhed stagneret eller i Tilbagegang i denne Periode. Flere og flere opgav den aarlige Rejse dertil, og flere og flere Boder kom til at staa tomme, men desuagtet turde Østersøbyernes Ledere ikke opgive Rettighederne paa dette Omraade. Man levede i disse Kredse videre i Haabet om Sildens Tilbagekomst; skulde Miraklet ske, maatte alle Krav være retsgyldige til en øjeblikkelig Indkassering af Fortjenesten.

Embedsboligerne og Forsamlingshusene samt de endnu benyttede Boder sattes Aar efter Aar nødtørftigt i Stand, for at man kunde være parat, hvis Fiskeri og Handel pludselig skulde finde Vej til Skaanemarkedet igen. I denne Forbindelse skal mindes om Stettineren Dr. Schleckers Ophold paa Skaanemarkedet, der er omtalt i det foregaaende. Schleckers Rejse havde netop til Formaal at opretholde alle retslige Krav paa Fedet ved Falsterbo.

De kongelige Embedsmænd søgte paa enhver Maade at indsnævre Tyskernes Rettigheder, men endnu i Frederik 2.s Tid kunde disse Angreb afvises med noget Held, takket være den nævnte Alliance under den nordiske Syvaarskrig. Under Christian 4. blev det ulige vanskeligere. Tyskerne mistede den ene Forrettighed efter den anden; det er saaledes allerede i anden Forbindelse nævnt, at Christian 4. gjorde Ende paa Lübeckernes Ret til privat Jurisdiktion. Som et drastisk Bevis paa Ophævelsen af denne Jurisdiktion lod Christian 4. den lybske Bøddel slaa i Lænker og føre til København, medens Arresthuset blev brændt ned til Grunden.

Dermed var Modet dog ikke taget fra de tyske Købmænd; 1625 nævnes endnu de 5 Fogder fra Lübeck, Rostock, Stralsund, Stettin og Danzig under en Trætte med Raadet i Malmö. Det berettes endvidere, at „Motboken“ endnu paa denne Tid forkyndtes ved Markedets Begyndelse under flyvende Faner og til Klängen af Trommehvirvler. Det kan dog ikke undre, om de tyske Købmænd har følt det danske Herredømme uhyre trykkende, og snart kom Krigens Ulykker over Skaanemarkedet. Under det danske Opgør med Sverige 1643—45 ødelagdes for Eksempel den lybske Fogeds Hus fuldstændigt.

Efter at Skaane var gaaet over til *svensk Herredømme*, haabede de tyske Købmænd paa bedre Tider, og Lübeck sendte Repræsentanter til den svenske Konge for at opnaa Bekræftelse paa et Privilegium, der var udstedt 1336 — i den korte Periode i Middelalderen, hvor den svenske Konge havde haft Magten i Skaane. Lübeck'erne fik deres Ønske opfyldt, men den Øverstbefalende i Skaane, General Stenbock, hindrede den lybske Foged i at komme i Land med den Motivering, at naar der hvert Efteraar kun kom en enkelt Skude fra Lübeck til Skaanemarkedet, saa var det kun for at holde fast ved en juridisk Ret og ikke til nogetsomhelst praktisk Formaal. Stenbock ansaa det for meningsløst ikke at standse denne Trafik.

Det lykkedes dog Lübeck'erne at standse Generalens Forehavende, men man kunde ikke interessere den svenske Regering for Udstedelse af nævneværdige nye Privilegier. Af den svenske Konge Karl 11. opnaaede man 1664 kun Tilladelse til at fiske ved den skaanske Kyst og til at indføre Salt, Net og egne Levnedsmidler toldfrit samt til at benytte Bygningerne som i tidligere Tid — udover dette opnaaede man intet.

Ganske kort Tid efter, i 1674, udnævnes en Foged af Lübeck'erne endnu en Gang — og vistnok for sidste Gang. Dermed kan man slutte Beretningen om Skaanemarkedet, der engang gjorde det danske Skaane til den i økonomisk Henseende vigtigste Del af Norden.

L I T T E R A T U R

Erik Arup: Danmarks Historie. I—II. 1925 og 1932.

— Varehandelens Historie i Omrids. 1926.

Dietrich Schäfer: Das Buch des lübeckischen Vogts auf Schonen. Halle a. S. 1887. (I Hansische Gesichtsquellen. Bd. IV.)

— Die Ausgrabungen bei Falsterbo. (I Hansische Geschichtsblätter. 1899.)

Sven Söderberg: Undersökningar vid Falsterbo. (I Historisk Tidskrift för Skåneland. 1. Bd. 1903.)

Curt Weibull: Lübeck och Skånemarknaden. Lund 1922. (I Skrifter utgivna av Fahlbeckska Stiftelsen. II.)

Otto Blümcke: Zur Topographie der Stettiner Fitte auf Falsterbo. (I Hansische Geschichtsblätter. 1907.)

EN NORDISK TANKES
REALISATION
ET HISTORISK STREJFTOGT

Af

K. STRANDGAARD

I

Omkring Midten af forrige Aarhundrede stiftedes i London en Forening ved Navn „*The Association for the reform and codification on international Law*“. Man kan sikkert gaa ud fra, at en Forening med et saa højt svævende Formaal ikke har haft særligt gode Arbejdsvilkaar, og Foreningens Medlemmer har utvivlsomt maattet høre en Del Kritik i Anledning af deres „urealistiske“ Indstilling. Intet af en saadan Kritik er bevaret for Efterverdenen, hvorimod Foreningens Værk om Regler for Havari Grosse, de saakaldte „*The York and Antwerp Rules*“ sikkert vil bestaa, saalænge der drives Skibsfart.

Efter at have arbejdet med disse Regler en halv Snes Aar, og efter at der var blevet skrevet saa meget derom, at det næsten kunde fylde et helt Bibliotek, lykkedes det endelig den nævnte Forening paa et internationalt Møde i Antwerpen i 1877 af Redere, Jurister, Dispachører og Assurandører at faa Reglerne antaget. Reglerne er senere blevet ændrede, nemlig i 1890 og i 1924.

Paa det Tidspunkt, da den nævnte Forening gjorde sin Indsats, var Interessen for en international Behandling af Søfartsregler og Søfartslove ikke særlig almindelig. Ganske vist havde den belgiske Regering i 1885 indbudt til en international Kongres, hvis Formaal var angivet saaledes:

„Le congrès a pour but de provoquer l'unification des diverses législations commerciales en recherchant les moyens de réalisation de cette unification,“

men Interessen for denne Kongres var kun ringe. Denne almindelige Mangel paa Interesse for en Internationalisering af Søfartsregler skyldes blandt andet de meget store Vanskeligheder, der skulde overvindes for overhovedet at faa en Plan sat igang. Som det ledende Skibsfartsland maatte England først vindes for Planen, og dette skete paa den Maade, at man forelagde Spørgsmaalet for „*Board of Trade*“, hvilket kunde føre en ikke ringe Korrespondance med sig. Hvis Board of Trade fandt Planen skibsfartsmæssigt forsvarlig og anbefalelsesværdig, skrev det til de forskellige Landes Udenrigsministerier, og disse maatte derefter forelægge Spørgsmaalet for de paagældende Landes forskellige Departementer, der atter maatte raadspørge Erhvervsorganisationerne. De forskellige Betænkninger blev derefter omhyggeligt gennemgaaet, og naar dette var sket, gik hele Sagen tilbage til Board of Trade bilagt med Udenrigsministeriernes Kommentarer. Board of Trade behandlede derefter de forskellige Landes Synspunkter for at danne sig et Begreb om, hvorvidt der var et Grundlag for en international Aftale.

Det siger sig selv, at med Datidens langsommere Postgang maatte en saadan Arbejdsmetode være *ganske overordentlig omstændelig*, og det er forsaavidt beundringsværdigt, at det overhovedet lykkedes at gennemføre internationale Regler, inden de var blevet forældede ved nye Trin i Udviklingen. Paa et Par Omraader var Trangen til internationale Regler dog saa paatrængende, at England selv tog Initiativet til en Internationalisering. De vigtigste af disse Omraader angik Tilvejebringelsen af internationale *Søvejsregler*. Endnu saa sent som i Slutningen af Trediveerne i forrige Aarhundrede fandtes der ikke skrevne Søvejsregler. Herhjemme rettede man sig efter en gammel Sædvane, hvorefter Rumskødssejlere skulde vige for Skibe, der laa Bidevind. Af to Bidevindssejlere skulde den vige, der havde Vinden ind fra Bagbordsside. De første danske Søvejsregler blev givne i 1844, og de var meget enkle og primi-



Chef for Skibsregistrering og Skibsmaaling A. Schneider.

tive og havde væsentlig Hensyn til Dampskibe. Reglerne indeholdt kun 8 Paragraffer, hvoriblandt en Paragraf, *der for første Gang paabød Brugen af Dampskibslanterner*, nemlig en klar paa hver Hjulkasse. I 1849 forandrede Reglerne, og de farvede Lanterner indførtes.

Lige saa primitive var Reglerne sikkert i mange andre Lande, og det var derfor et meget stort Fremskridt, da det lykkedes England i 1863 at vinde de søfarende Nationer for en Tilslutning til *de engelsk-franske Søvejsregler* af samme Aar, der saaledes blev internationale. Den internationale Ensartet-

hed blev dog i ikke ringe Grad forstyrret ved Englands hyppige Revisioner, nemlig i 1869, 1879, 1880 og 1884.

Der opstod ved disse hyppige Ændringer, der vedtoges af nogle Lande, men ikke af andre, en betydelig Forvirring i den internationale Praksis. Navnlig var det galt med Fiskefartøjers Lanterneføring. I den nedenfor omtalte Betænkning, som Chefen for den danske Skibsmaaling og Skibsregistrering, *A. Schneider*, udarbejdede sammen med Kaptajn *C. A. Bruun*, fremsættes følgende Bemærkninger:

„Det vil saaledes næppe kunne benægtes, at Ledelsen af denne Sag har været højst vaklende og nedsættende ikke blot for Englands Autoritet, men ogsaa for de øvrige Søstater, der jo have maattet tilbagekalde allerede udstedte Anordninger, og Forholdene er da ogsaa blevet saa forvirrede som vel muligt. Thi saavidt vides have endnu kun Frankrig og Norge tiltraadt de nye engelske Søvejsregler af 1884. Status er følgelig, at medens man i Nordsoen vil kunne møde engelske „trawlers“, medens de fiske, og forsaavidt de ere af eller over 20 Tons Brutto, dels med de almindelige Sidelanterner, eventuelt Toplanterner, dels med de to nye Lanterner (rød og grøn samt en hvid), saa føre danske, tyske, hollandske og belgiske „trawlers“ uanset deres Størrelse ikkun en enkelt hvid Lanterne. Men at dette Virvar saare let kan foraarsage Ulykker, behøver formentlig ingen yderligere Bevisførelse.“

Overfor den stærke Kritik i disse Kommentarer af Englands Ledelse maa det dog have for Øje, at Vanskeligheden jo netop laa i Mangelen af en international Organisation, der kunde gennearbejde de forskellige Nationers Synspunkter. At England tog Initiativet til en international Ordning, var i sig selv beyndningsfuldt og prisværdigt.

Et lignende Initiativ viste England i Spørgsmaalet om et internationalt *Signalsystem*. Systemet blev indført i England i 1857 og efter at være blevet revideret af en engelsk-fransk Kommission blev Systemet optaget af de andre søfarende Nationer. En tredje Sag, som England forsøgte at gennemføre internatio-

nalt, men med betydeligt mindre Held, var *Skibsmaalingen*. Som bekendt danner Tonnagemaalene Grundlaget for Beregningen af Skibsafgifterne rundt om i Verden, og Nyttens af ensartede Maaleregler vil være indlysende. Imidlertid gav det Maalingssystem, som England fik gennemført i 1854, det saakaldte „*moorsomske System*“, allerede den Gang Anledning til Kritik, og nogen rationel Løsning af Spørgsmaalet gav Systemet absolut ikke.

Skibsmaalingen i Danmark var oprindeligt sat i System af *Christian IV* ved en Forordning af 1643, som Kongen efter Overleveringen selv skal have forfattet. Dette System afløstes i 1785 af en hollandsk Maalemetode, som brugtes til 1830. I 1830 udarbejdede *Admiral Schiffer* et fortrinligt Skibsmaalesystem paa Grundlag af en af den svenske *Admiral Chapman* fremsat Formel, og dette System arbejdede tilfredsstillende. Det var altsaa *ikke* fordi Danmark savnede gode Maaleregler, at vi antog det „*moorsomske System*“ — endda som den første af de europæiske Nationer — *men udelukkende for at tilslutte os Fællesskabstanken*. Kritiken mod det engelske System gælder den Dag i Dag som i forrige Aarhundrede navnlig Fradragsreglerne for Maskinrum og det Forhold, at Reglerne giver Anledning til meningsløse og for Skibets Sikkerhed undertiden farlige Foranstaltninger fra Rederiernes Side med det Formaal at undgaa lukkede, afgiftspligtige Rum over Dækket.

Sammenfatter man da Stillingen omkring det Tidspunkt, da den ovennævnte engelske Forening foretog sit Fremstød, kan man sige, at England paa et Par vigtige skibstekniske og navigationsmæssige Omraader med mere eller mindre Held havde taget Initiativet til en international Ordning, men at Fremgangsmaaden med at overlade Sagerne til Board of Trade var omstændelig og ikke altid tilfredsstillende. En almindelig Interesse for at midtsamle de spredte Anstrengelser i en fast skibsfartsmæssig Organisation eksisterede ikke, og nogen Plan herom var da heller ikke, saavidt det kan konstateres, fremsat offentligt. Det var iøvrigt en ret almindelig Opfattelse i Datidens Skibsfartskredse, at England modsatte sig Tanken om internationale Konferencer i Søfartsforhold.

II

Saadan var Stillingen i store Træk i international Søfart, da Etatsraad *C. F. Tietgen* Mandag den 2. Juli 1888 i Koncertpalæets nye, store Sal aabnede det andet nordiske Søfartsmøde i en meget repræsentativ Forsamling af Spidserne indenfor Diplomati, Skibsfart og Handel. Fra Sverige var mødt 61 Deltagere, fra Norge 22, fra Finland 11 og fra Danmark 180, hvortil kom den store Skare af indbudte. Det første Forhandlingsemne paa Mødets første Dag lød: *Oprettelsen af en permanent international Søfarts-Kommission*, og Forslaget herom blev fremsat af Forretningsføreren for *Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening*, Kaptajn, senere Kommandør, *N. Jacobsen*.

Det andet nordiske Søfartsmøde fulgte i Fortsættelse af det første Møde i Gøteborg i 1883, og man har Indtryk af, at man fra dansk Side havde udfoldet de største Bestræbelser for at gøre Mødet i København saa festligt og storstilet som muligt. Salen var prægtigt udsmykket med en imponerende Dekoration af Vimpler i alle Landes Farver, der fra Væggen førte op til Loftets Midte. Paa den ene Endevæg fandtes det danske Vaaben paa Baggrund af en mægtig Flagdekoration, og paa Sidevæggene var anbragte, hvad der i Avisreferaterne kaldtes „*store Flagtrophæer*“ i de skandinaviske Farver.

Det festlige og storstilede prægede i det hele taget den københavnske Sommer i det Aar. Den 18. Maj var den store Udstilling blevet aabnet under store Festligheder. I Begyndelsen af Juni var en nordisk Musikuge blevet afholdt i det samme Festlokale, og man havde hørt *Gade* og *Grieg* dirigere egne Værker. I Slutningen af samme Maaned fejredes Hundredaarsdagen for Stavnsbaandets Løsning.

Der skete noget i den Sommer, og man har Indtryk af megen munter Optimisme og stor Foretagsomhed. Ogsaa den storpolitiske Situation tegnede sig i lyse Farver. I „Berlingske Aftenavis“ for Dagen for Søfartsmødets Aabning finder man en Leder, der indledes med disse Ord:

„Den fredelige Stemning i Europa, som ved Kejser Wilhelm den andens Tronbestigelse har faaet Overhaand, synes

hver Dag at blive stærkere. Den berlinske „Börzen Zeitg.“ ser sig den 1ste ds. istand til at meddele, at den tyske Kejseres Sammenkomst med Czaren bestemt vil finde Sted i Løbet af 14 Dage i St. Petersborg. „Kejser Wilhelm“, siger Bladet, „har personlig fattet Planen til dette Møde.“

Hvad der ogsaa prægede Tiden, synes at have været en ikke ringe Beundring for *Befordringsmidlernes Udvikling*. Man havde Indtryk af *Fart*, og man havde Interesse for *Fart*. Den samme Sommer indviedes under stor Tilstømning den nye Væddeløbsbane for Velocipeder i Ordrup.

Verdenstonnagen, der i 1850 havde været noget over 7 Millioner Tons, hvoraf ca. 300.000 Tons Dampskibe, var i 1860 vokset til ca. 12 Millioner Tons, hvoraf 750.000 Tons Dampskibe og i 1886 til omtrent 20 Millioner Tons, hvoraf 7½ Millioner Tons Dampskibe. Disse Tal kan synes ringe, naar man tænker paa, at der under den nuværende Krig er sænket en Skibstonnage paa omkring 34 Millioner Tons, og at Verdenstonnagen efter Krigen alligevel vil ligge paa omkring Førkrigstidens Tal ca. 70 Millioner Tons. Alligevel følte Udviklingen dengang som meget imponerende. Man henviste med Beundring til, at de danske Jernbaner gennemsnitligt paa en Dag befordrede henvend 3 Gange saa mange Mennesker som alle de danske offentlige Befordringsmidler førte tilsammen paa et helt Aar omkring 1820-Tallet.

Naar man læser Referaterne af Søfartsmødets Forhandlinger bliver man slaaet ikke alene af den *kultiverede Dygtighed* og *festlige Oplagthed*, der prægede disse Forhandlinger, men ogsaa af det Udsyn og af den sande verdensborgerlige Indstilling, som Deltagerne lagde for Dagen, og som bl. a. gav sig Udtryk i Mødets første Dagsorden. At konstatere Trangen til en permanent, international Søfartsorganisation var maaske ikke saa vanskeligt, men at udrede Planen paa en saa saglig og overbevisende Maade, som det skete i Kaptajn Jacobsens Tale, var i Sandhed beundringsværdigt. Der skal citeres nogle af de indledende Betragtninger:

„Som den almindelige Samfærdsel har faaet et internationalt Præg, har Søfarten det ogsaa, og alle Nationers Skibe konkurrerer nu i langt større Udstrækning end før paa Fragtmarkedet, hvor der ikke spørges om Nationalitet, men kun om de bedste Garantier for en hurtig og paalidelig Transport af Ladningen. *Kun det gode Renomé*, et enkelt Flag til en given Tid kan vinde sig det ene eller andet Sted, kan give den ene Nation en Fordel fremfor den anden, og dette bør man lægge Mærke til, baade naar der er Tale om Bygning eller Køb af nye Skibe.“

Dette er Betragtninger, som har Gyldighed den Dag i Dag, og som man bør holde sig for Øje navnlig i en Tid med nationale Særtendenser i Retning af Monopolisering. En lignende Betragtning var iøvrigt fremsat af *Schneider* i hans lille Bog om international Søfart i 1887:

„Et veludrustet, godt bemanded Skib med en dygtig og driftig Fører vil bane sig Vej paa Fragtmarkedet uden nogetsomhelst andet Hensyn end det, om det staar i dets Magt at opfylde en Kontrakt billigt og punktligt.“

Kaptajn *Jacobsen* fortsætter:

„Jo livligere Samkvemmet mellem Nationerne indbyrdes er blevet, jo mere internationalt Præg Søfarten har faaet, des mere føles det, at en Forbedring af de enkelte Landes Lovgivning ikke er tilstrækkelig, men at der er Trang til noget mere, fordi de forskellige Love ikke stemmer overens, *saa at hvad der er Ret et Sted, kan blive Uret et andet.*

— — —

Et Skib slutter en Fragtkontrakt, til hvis Opfyldelse en fremmed Domstols Bistand maa søges, eller det kommer ved en Kollision eller et Havari ind under en fremmed Lovgivning, og Reder og Kaptajn ser da sine Hensigter og Handlinger vejede og prøvede efter Regler, de ikke kender, og som ikke stemmer med dem, der var Forudsættningen for deres Dispositioner.

— — —

Visnok er dette Møde ikke, lige saa lidt som Gøteborg-mødet, et internationalt Møde, og det er Nordens Søfartsinteresser, det særligt har for Øje, men disse Interesser er paa mange Punkter identiske med den øvrige Verdens og kan kun fremmes i Overensstemmelse med andre Nationer.“

Her er Nordens Samhørighed med og Afhængighed af den øvrige Verden givet i faa Ord. Den samme Tanke var blevet udtrykt af Jacobsen paa Mødet i Gøtebørg 1883 saaledes:

„Al Søfart, al Rederivirksomhed er baseret paa et ideligt Samkvem med andre Nationer, en idelig Vekselvirkning mellem Borgere af en Nation med Borgere af en anden. Det er ganske vist, at en Del af Sølovgivningen kun vedrører Forholdet mellem Personer, som er og bliver under Flagets Lovgivning, men hvert Skib træder til alle Tider i Forbindelse med andre Nationer.“

Jacobsen kom i sin Tale paa Mødet i 1888 til denne Konklusion:

„Hvad der tiltrænges er *et centralt Organ, hvem det paaligger at følge og lede Udviklingen paa dette Felt*, og som kan være et Bindeled mellem Søfarten, forsaavidt denne er international, og de forskellige Staters Regeringsmyndigheder.“

Det skal nu siges, at Tanken om en permanent, international Søfartsorganisation *ikke* var Kaptajn Jacobsens. Saaledes som denne selv fremhævede, var Tanken tidligere udviklet af den daværende Skibsregistrator *Schneider* i det ovenfor omtalte Skrift om international Søfart, og *Schneider* blev da ogsaa stærkt hyldet af Mødets Deltagere med Etatsraad Tietgen i Spidsen, men Æren for Planens klare Fremsættelse tilkommer utvivlsomt Jacobsen. Med Hensyn til Tankens første Fremsættelse fremgaar det af en Betænkning, som *Schneider* og *G. A. Bruun* havde afgivet den 24/3 1886, at det var *det danske Indenrigsministerium*, der først havde rejst Tanken, men maaske

var Ministeriet inspireret af Schneider. I en Skrivelse fra Udenrigsministeriet til Indenrigsministeriet af 29/12 1884 siges det:

„Sluttelig har Indenrigsministeriet udtalt sig om Ønskeligheden af at tilvejebringe en fast og ordnet Ledelse af de internationale Søfarts-Forhold ved Oprettelsen af en permanent Søfarts-Kommission, bestaaende af Delegerede fra samtlige Søstater, til hvilken Behandlingen af alle internationale Søfartssager kunde henvises. Skønt denne Ytring nærmest har Formen af et Ønske om, at Danmark maa slutte sig til de Bestræbelser, der eventuelt maatte fremkomme fra anden Side for Oprettelsen af en sliq Institution, tror Udenrigsministeriet dog at burde udbede sig en udtrykkelig Udtalelse om, hvorvidt Indenrigsministeriet har tænkt sig Initiativet hertil taget fra dansk Side, da Udenrigsministeriet, saafremt Svaret maatte blive bekræftende, vil være villig til at foretage dertil sigtende Skridt.“

Det her eftersøgte Initiativ blev taget af Søfartsmødet i København.

Med en enkelt redaktionel Ændring, foreslaaet af Tietgen, kom Mødets Beslutning til at lyde:

„I Erkendelsen af, at Dannelsen af en permanent, international Søfarts-Kommission maa anses for i høj Grad ønskelig for at sikre en heldbringende Løsning af de mangeartede Spørgsmaal vedrørende internationale Søfartsforhold, som er opstaaet ved Skibsfartens Udvikling i den nyere Tid, beslutter Mødet:

- 1) at overdrage Søfartsmødets Komite det Hverv, med en paa engelsk affattet Motivering, paa Mødets Vegne at anbefale Spørgsmaalet til den Kongres, der kan ventes sammenkaldt i Washington dette Efteraar, og
- 2) gennem sit Præsidium at andrage de nordiske Rigers Regeringer om ved samstemmende Henvendelser til de europæiske Stormagter og de nordamerikanske Fristater at virke for Spørgsmaalets Fremme.“

III

Vi vil nu, idet vi fra det nordiske Søfartsmøde gaar et Par Maaneder tilbage i samme Aar, søge over paa den anden Side af Atlanterhavet og se paa de Forberedelser, som blev taget i U.S.A. til den Konference i Washington, som omtales i Søfartsmødets Resolution. Loven herom blev den 24. Maj 1888 forelagt i Repræsentanternes Hus i Washington af Repræsentanten for New York, *Mr. Belmont*.

Naar man kommer med det friske Indtryk af den velgenemtænkte og rolige Behandling paa det nordiske Søfartsmøde, kan det ikke nægtes, at Behandlingen paa den anden Side af „Dammen“ virker noget tilfældig og lidt forvirrende, hvilket naturligvis ikke udelukker, at selve Lovforslaget var blevet grundigt udarbejdet. Lovforslaget, der var oversendt fra Senatet, blev ved en venlig Imødekommenhed fra et Medlems Side puttet ind paa Dagsordenen udenfor Nummerfølgen:

Mr. Belmont: „Repræsentanten, der skal forelægge den første Lov paa Dagsordenen, har venligst gaaet med til at give mig nogle Minutter, for at jeg kan forelægge en Lov, der allerede er behandlet af Senatet, og som det er meget ønskeligt, at Huset vedtager. Det er en Lov om *Afholdelse af en international Søfartskonference*. Den er blevet anbefalet i et særligt Budskab fra Præsidenten og i en Rapport fra Navy Department.“

Mr. Forney: „Jeg har ikke nogen Indvending mod at behandle Sagen, som Repræsentanten fra New York omtaler, hvis det ikke tager for lang Tid.“

Formanden: „Sekretæren vil læse Titelen paa Loven, som Repræsentanten fra New York beder om at faa enstemmigt vedtaget.“ (Sekretæren læser: „En Lov om Afholdelse af en international Søfartskonference for at tilvejebringe større Sikkerhed for Liv og Ejendele paa Søn“).

Mr. Cannon: „Lad os høre Loven oplæst. Hvor lang Tid vil det tage?“

Mr. Belmont: „Det er en Lov, som allerede er blevet behandlet af Senatet. Den omhandler alene Afholdelsen af en international Søfartskonference.“

Efter endnu nogle Replikskifter gaar Huset med til, at Loven læses op, men under Læsningen har Mr. Forney faaet nye Betæneligheder.

Mr. Forney (afbryder Oplæsningen): „Jeg tror, at Loven vil tage Tid at behandle. Jeg nedlægger Indsigelse.“

Mr. Buchanan: „Det er en vigtig Sag, der omfatter Sikkerhed for Menneskeliv til Søs.“

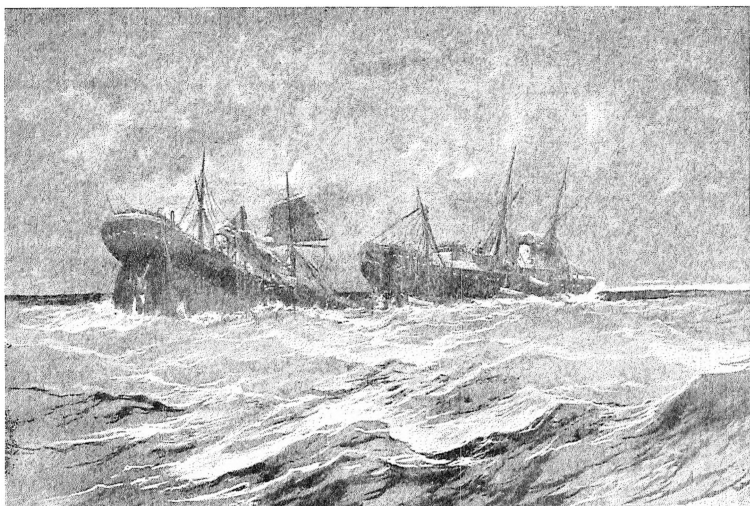
Mr. Forney: „Nuvel. Jeg vil ikke give Anledning til Debat, og jeg trækker min Indsigelse tilbage.“

(Sekretæren genoptager og afslutter Oplæsningen, og Mr. Belmont fremkommer med følgende Kommentarer:)

Mr. Belmont: „Ærede Formand. Jeg tror, at Forslaget kun behøver en ganske kort Forklaring. Der har intet været gjort for at oprette et internationalt Signalsystem siden 1857. Hurtiggaaende Dampere er nu engagerede i U.S.A.'s Passagertrafik, og det er blevet en tvingende Nødvendighed at indføre Forandringer, hvilket ved flere Lejligheder har vist sig. Endvidere er Nødvendigheden af et forbedret System for Taagesignaler blevet almindeligt anerkendt. Utallige Ulykker paa Søen i taaget Vejr har vist, at de nugældende Søvejsregler er utilstrækkelige for Dampskibe. Regelen er nu, at Dampskibe skal give et langt Stød i Fløjten hvert Minut. Dette angiver Skibenes Nærhed, men giver ingen Antydning af den Retning, i hvilken de sejler. Desuden vil to Dampere, der er en Mil fra hinanden og gaende for halv Fart, kunne kolliderer indenfor de to Minutters Interval.“

Mr. Cannon: „Hvornaar er Konferencen foreslaet afholdt?“

Mr. Belmont: „I førstkommende Oktober Maaned.“



„Thingvalla“s og „Gejser“s Sammenstød i Atlanterhavet 14. August 1888.
Efter „Illustreret Tidende“.

Efter en længere Diskussion om Salærene til de Embedsmænd, der skulde knyttes til Arbejdet med Konferencen, blev der opnaaet Enighed om Loven.

For Danmark fik iøvrigt hele dette Sikkerhedsspørgsmaal en sørgelig Aktualitet senere hen paa Aaret. Den 14/8 1888 stødte Damperne „Geisir“ og „Thingvalla“ sammen paa Atlanterhavet i høj Sø og Regntykning. 110 Mennesker omkom.

Som det vil ses, var der blevet fastsat en ganske bestemt Opgave for den omtalte internationale Konference i Washington i 1888, nemlig *Tilvejebringelse af større Sikkerhed til Søs*. Udover dette Omraade skulde Konferencen ikke gaa, og naar Opgaven var løst, vilde Konferencen være at opløse. Om en almindelig Centralisering eller om Oprettelsen af en permanent Organisation, saaledes som planlagt af det nordiske Søfartsmøde i København, var der altsaa ikke Tale.

Det kunde være interessant at efterspore, hvilken Modtagelse det nordiske Forslag fik ved den omtalte Konference i Washington, men desværre er det ikke lykkedes mig at finde

noget derom i herværende Arkiver. Hvis Dokumentationen overhovedet eksisterer endnu, maa den sikkert findes i et eller andet Arkiv i Washington. Derimod findes der i Forhandlingsprotokollen for Senatet i Washington saa sent som for den 11. Februar 1891 et Referat af Behandlingen af en Lov, der skulde føre nogle af Washington-Konferencens Forslag om „*Navigation, danger notice and buoyage*“ ud i Praksis. Referatet tyder ikke paa nogen særlig presserende Behandling:

„Den næste Lov paa Dagsordenen var en Lov, der skulde sætte visse Forslag i Kraft, som indeholdes i Afd. 11 og 12 i Rapporten fra den internationale Søfartskonference:

Mr. Cockrell: „Jeg ser, at den Senator, som fremlagde denne Lov ikke er tilstede. Lad os henlægge Loven indtil videre.“

Hvilken Modtagelse det nordiske Forslag end har faaet, eet ved vi med Sikkerhed: *der skulde gaa mange Aar*, inden den med saa stor Begejstring og Dygtighed fremsatte og saa eenstemmigt af de nordiske Handels- og Søfartsfolk antagne Tanke om en permanent, international Søfartsorganisation skulde blive til Virkelighed.

IV

Der skulde gaa 33 Aar.

Da Præsidenten for den første internationale Shippingkonference i London, *Sir Owen Philipps*, den 23. November 1921 aabnede Konferencens første Møde paa Hotel Victoria og herunder talte til en talrig Forsamling af Repræsentanter fra 14 Søfartsnationer, var det i Virkeligheden *Schneider's, Jacobsen's, Tietgen's* og de andre nordiske Deltageres Tanker paa Mødet i København i 1888 der blev realiserede. „Det er den første Konference i sin Art, der nogensinde er blevet afholdt,“ sagde *Sir Philipps* i sin Indledning. „Forslaget om en saadan Konference kommer *ikke* fra britisk Side, men vi har med Begejstring tilsluttet os Tanken.“

Hvad der gav Konferencen i London sit særlige Præg, var netop dette, at den var tænkt som *en permanent Institution*, der med Mellemrum skulde sammenkalde Redere og deres Repræsentanter fra Verdens samtlige Søfartslande. Der havde bestaaet Kommissioner af Jurister og Assurandører, nemlig „*The International Law Association*“ og „*Comité Maritime Internationale*“. Disse Kommissioner, der var Efterkommere af den i denne Artikels Indledning omtalte Forening, havde udført et stort Arbejde ved Tilrettelæggelsen af internationale Lovarbejder, men en skibsfartsmæssig Organisation til Behandling af Love og Regler ud fra praktiske, erhvervmæssige Synspunkter havde ikke tidligere eksisteret. Man kunde mene, at hvad det nordiske Søfartsmødes Resolution havde givet Udtryk for, var et administrativt *Kontor* snarere end en erhvervmæssig Organisation, men Mødedeltagernes praktiske Indstilling var dog aabenbar, og der kan ikke være nogen Tvivl om, at enhver Bureaukratisme laa fjernt fra deres Ønsker, og at de vilde have hilst den internationale Shipping Konferencen i London med Begejstring. Foruden Mødet i 1921 blev der afholdt Møder i London i 1924, 1926 og 1928.

Naar man læser Referaterne af disse Konferencers Møder faar man Indtryk af *den samme optimistiske Oplagthed og Saglighed*, der prægede Mødet i København. Der skal citeres nogle Udtalelser af Præsidenterne for Møderne i 1926 og 1928:

Mødet i 1926. Præsident Sir Walter Runciman:

„Naar vi møder her er vort Formaal dette at bestræbe os paa ved frivilligt Arbejde — og vi lægger stor Vægt paa Frivilligheden i vore Anstrengelser — at naa til et nærmere aktivt Fællesskab i alle Sager, som henhører under Verdens Handelsøfart. Vi er alle i denne Sal Konkurrenter. Der er ikke nogen Fart i Verden, der er fri for Konkurrence, for selvom Linierederne ved Aftaler har skabt en mindre konkurrencemæssig Atmosfære i deres Farter, er der altid Trampredere, der er parate til at bringe Forstyrrelse i et tilsyneladende stabilt Marked. Nærværelsen af dette Konkurrencemoment er et meget udpræget Træk i vort Er-

hverv, og vi beklager det ikke. Det er en stærk Spore til forøget Effektivitet i Bygning og Drift, og vi gør os derfor heller ikke Bestræbelser for at blive af med dette Konkurrenceincitament. Vi har imidlertid saa mange Interesser fælles, der er vigtige for Søfartsforetagender over hele Jorden, og vi har fundet ved Erfaring, at internationalt Samarbejde er det bedste Middel til at skabe og sikre Frihed i Søfart, *hvilken Frihed vi betragter som det største Gode i al Handelsøfart ved Siden af Ligebehandling i alle Havne.*“

Mødet i 1928. Præsident Sir William Seager:

„Jeg frygter for, at vi for ofte ser paa Havet som den store skillende Magt, men jeg foretrækker at betragte Havet som den store Alfarvej, som sætter os i Stand til at drive Handel med hinanden og til paa billig og bekvem Maade at formidle de Produkter, som er frembragte i et Land, men som er vigtige for et andet Lands Lykke og Trivsel.“

Det er indlysende, *disse Mænd tumlede med vidtgaende Planer om at opbygge Verden*, men hvilken Verden? Det var en fredelig Verden, men ikke en tam Verden. De mødte frem som veloplagte Deltagere i en verdensomspændende Sportskamp, men de kendte Spillet's Haardhed, og samtidig var de besjælede af Ønsket om at skabe fair Spilleregler. Det var en Verden i økonomisk Opgang, men det var ikke en Pengepugernes Verden. Disse Mænds Stræben var at tilvejebringe en effektiv Arbejdskapital, *deres Handelsflaader*, der uhæmmet af nationale Spærringer og Særsynspunkter kunde sprede Verdens Produkter over hele Jorden til Fragter, der for de større Distancer tyngede meget lidt paa Vareprisen. Det var en Handlekraftens og Realiteternes Verden med Haandelag for materielle Ting, men det var ikke derfor en Verden uden Idealitet. Derimod var det en Verden uden middelalderlige Nationalitets- og Magtkomplekser og uden antikverede Symboler.

Desværre tillader Pladsen ikke at vise i Enkeltheder, hvilken minutios og vedholdende Energi Deltagerne — hvoriblandt

ogsaa danske — udfoldede for at dukke tilbunds i Problemerne, men jeg maa nøjes med at henvise til den Kendsgerning, at Søreglernes Internationalisering først tog Fart efter Oprettelsen af Shipping Konferencen i London, hvilket viser, *hvor klart de nordiske Handels- og Skibsfartsfolk havde set i dette Spørgsmaal*. Af positive Resultater skal nævnes: *Brysselerkonventionen* af 25/8 1924 om *Begrænsning af Rederansvaret*, *Brysselerkonventionen* af samme Dato om *Konnossementer*, *Brysselerkonventionen* af 10/4 1926 om *Søpanterrettigheder*, *Londonkonventionen* af 31/5 1929 om *Sikkerhed for Menneskeliv til Søs*, *Londonkonventionen* af 5/7 om *Lastelinier* m. fl.

Her har vi altsaa nogle positive Resultater af dette Samarbejde mellem paa den ene Side *Lovteorien*, repræsenteret af de nævnte „The International Law Association“ og „Comité Maritime International“, Efterkommere af den i Indledningen nævnte Forening, og paa den anden Side *Praksis* repræsenteret ved Shipping Konferencen i London, og det er Resultater, hvis Betydning er vidtrækkende, og hvis Virkninger spores langt ind paa andre Omraader end Skibsfartens, naturligvis navnlig paa Varehandelens Omraade. Ved f. Eks. at skabe ensartede Ansvarsregler i Konnossementsforhold har det nævnte Arbejde i høj Grad bidraget til at styrke Tilliden til Konnossementet som internationalt Omsætningsdokument.

Det har været en naturlig Følge af Englands store søfartsmæssige Erfaring, at mange af de antagne Principper er af engelsk Oprindelse. Dette gælder saaledes Princippet om *Rederansvarets Begrænsning*. Man har her hverken antaget det franske „Abandon“-System, hvorefter Rederen hæfter personligt, men kan frigøre sig ved at overlade Fordringshaveren Søformuen, eller det tyske „Eksekutions“-System, hvorefter Rederen alene hæfter med den Søformue, Skib og Fragt, som han sætter i Vove paa Søen, men derimod det engelske System, hvorefter Rederen vel hæfter personligt, men kun med bestemte Beløb pr. Ton. Det gælder ogsaa flere af Hovedprincipperne i Konnossementsreglerne, blandt andet om Ansvarsfrihed for Folkenes Fejl og Forsømmelse i „*the navigation and the management of the ship*“, hvilken Regel er hentet fra tidligere engelske

Ansvarslove, der atter bygger paa en amerikansk Lov af 1893 „*The Harter Act*“. Det gælder ogsaa mange Principper i Sikkerhedsreglerne o.s.v.

Den Kritik, der fra Tid til anden har været rettet mod denne Tendens til at antage engelske Principper, har ofte skudt ganske over Maalet, saaledes naar det fra visse Kredse i Norge før Krigen blev fremhævet, at de engelske Lovkoncipister ikke havde Kendskab til kontinental Lovteknik. Heroverfor kunde man da gøre gældende, at Skibsfarten jo dog ikke er kontinental, og at der ikke slaas noget i Stykker ved at drage Nytte af et gammelt Søfartslands Erfaring. Det har da ogsaa vist sig, at Lande som Tyskland, der ikke har optaget de nye Konnossementsregler som en særlig Lov, dog har inkorporeret Hovedprincipperne i det nationale Lovsystem.

Om næsten alle de internationaliserede Omraader gælder det, at de var omfattede af de nordiske Planer i 1888. Endnu er der Opgaver at løse. Efter Krigen vil Skibsfarten fortsætte, hvor den slap.

L I T T E R A T U R

Forhandlinger paa det andet nordiske Søfartsmøde i København 1888 ved *Jul. Schovelin*.

Congressional Reports, Washington 1888 og 1891.

Reports of The International Shipping Conferences, London, 1921, 1924, 1926, 1928.

Betænkning om eventuel Oprettelse af en permanent Søfarts-Kommission, givet af Kontorchef *A. Schneider* og Kaptajn *C. A. Bruun*, København 14/3 1883.

Internationale Søfartsforhold. Memorandum udarbejdet af *A. Schneider*, København 1887.

LONGITUDE

OM BESTEMMELSE AF DEN GEOGRAFISKE
LÆNGDE VED KOMPASSETS MISVISNING

Af

CARL V. SØLVER

Indledning.

Bestemmelse af den geografiske Længde var i mangfoldige Aarhundreder et Problem, der satte mange Hjørner i Arbejde, og nærværende Artikel omhandler foruden en historisk Udredning af Problemet en af de Metoder, som gennem Tiderne har været benyttet til at løse dette vanskelige Spørgsmaal, nemlig den, der støtter sig til Kompassets Misvisning. Kompasnaalen viser, som bekendt, ikke den geografiske Nordretning overalt paa Jorden, men afviger derfra øst og vest over efter bestemte Regler. Disse Afvigelser kaldes Misvisningen eller Deklinationen, og Værdierne derfor kan nedlægges i Kort i Linier med samme Misvisning, de saakaldte Isogoner, og da disse Isogoner over store Dele af Jorden gaar i omtrentlig nord-sydlig Retning, er dette Forhold bleven benyttet til Længdebestemmelse. Metoden fremkom offentlig paa en Tid, da Kendskabet til Misvisningen var yderst ringe, hvorfor den selvfølgelig blev forkættet, saa snart man fandt ud af, at Isogonerne langt fra at ligge som Meridianer paa Jordens Overflade afveg ganske betydeligt fra Nord—Syd Retningen, samt at Misvisningen ikke viste konstante Værdier, men var undergivet forskellige Forandringer.

Alligevel er Metoden bleven anvendt universelt til Søs paa en Tid, da der for den almindelige Navigator ikke stod andre Midler til Raadighed for Bestemmelse af Længden end Bestik-

ket, altsaa ved fortsat Sammenkobling af Kurs og udsejlet Distance, efter hvilken Navigeringsmaade man ofte, navnlig efter længere Tids Sejlad, kan komme ud for betydelige Fejl i Bestemmelsen af Skibets Sted, navnlig i Længden. Mærkelig nok synes Metoden at blive mere anerkendt, jo mere man nærmer sig Nutiden, men dette skyldes selvfølgelig, at man efterhaanden fik mere Kendskab til Misvisningen og bedre Misvisningskort. Som det efterfølgende vil vise, er Metoden bleven brugt helt op til vor egen Tid, dog kun i Smaaskibe, hvor man ikke havde Chronometer, paa lange Rejser, og jeg maa sige, at har man et nogenlunde stort Misvisningskort og et godt Instrument til at pejle med, er Metoden ikke saa helt ueffen til en omtrentlig Bestemmelse af Længden til Søs, især naar Sejladen gaar over et Hav, hvor Kursen skærer Isogonerne under rette Vinkler (S. 113).

Hele dette Forhold er, saavidt jeg ved, ikke tidligere bleven omtalt i Værker om historisk Navigation. Jeg mener imidlertid, at man ikke bør forbigaa en Metode til Bestemmelse af Længden, som bevisligt har været anvendt til Søs gennem flere Aarhundreder paa en Tid, da andre Metoder var udelukket for den jævne Sømand, saa meget desto mere, som det sikkert er den eneste Metode, som — bortset fra Bestikregningen — har været brugt i nogen Udstrækning til Længdens Bestemmelse til Søs lige fra dens Opdagelse og indtil Chronometrets almindelige Indførelse i Navigationen.

Bredde og Længde.

Som bekendt indeles Jordens Overflade i et Gradnet, et Koordinatsystem med Ækvator som Abscisse og en Meridian, kaldet Førstermeridianen, som Ordinat; — med andre Ord i de saakaldte Længde- og Breddegrader, idet Længden regnes fra Førstermeridianen, for Tiden Meridianen gennem Greenwich, øst- eller vestover fra 0° til 180° , og Bredden fra Ækvator nord- eller sydover fra 0° til 90° . Disse mærkelige Betegnelser, Længde og Bredde, der mindst af alt passer for et Liniesystem paa en Kugleoverflade, stammer fra

Middelhavsegnene, hvor de første geografiske Beregninger og Kort blev til. Den dakendte Verden, der omfattede Landene omkring Middelhavet, havde nemlig størst Udstrækning i øst—vestlig Retning, og som Følge deraf blev denne Retning kaldt Længde (longitude), hvorimod den smallere nord—sydlige Retning kaldtes Bredde (latitude).

At finde den geografiske *Bredde* udtrykt paa en eller anden Maade, f. Eks. i Forhold til kendte Steders Bredde, har aldrig været særlig vanskeligt. Ethvert Naturmenneske forstaaer, at naar han rejser nordpaa, bliver det ikke alene koldere, men Stjernerne vil staa anderledes paa Himmelen; Nordstjernen f. Eks. vil staa højere, jo nordligere han rejser. Forskellen mellem Stjernens Højde i Hjemmet og paa det nye Sted vil give ham et Maal for Afstanden i nord—sydlig Retning. Til en nøjere Bestemmelse heraf behøves kun en ganske simpel astronomisk Maaling, der ikke kræver nogen forudgaaende Uddannelse, men kan udføres med Fingrene alene. Helt anderledes vanskeligt er det at bestemme *Længden*, altsaa hvor langt man er rejst, naar man f. Eks. sejler paa det aabne Hav øst eller vest efter. I saa Tilfælde staaer Stjernerne op og gaar ned paa samme Sted Nat efter Nat og kan ikke give nogen Anvisning paa, hvor langt man er sejlet. Bestemmelse af *Længden*, som sikrest beregnes ved Forskellen i Tid mellem en vilkaarlig valgt Førstemeridian og det paagældende Sted, blev først nogenlunde tilfredsstillende foretaget, efter at fjederdrevne Ure med forholdsvis konstant Gang (Chronometre) kunde fremskaffes. For Navigationens Vedkommende er Spørgsmaalet først fuldt tilfredsstillende løst ved Radiotelegrafiens Fremkomst i vort Aarhundrede.

Grækerne.

Den første, der fremsatte den Anskuelse, at Jorden var en Kugle og ikke en plan Flade, menes at være Grækeren Anaximander c. 575 f. C., og det er sandsynligt, at Pythagoras, c. 525, ogsaa sluttede sig til samme Tanke, men det først kendte Forsøg paa at kortlægge Jordens Overflade i større Stil blev gjort

af den græsk-ægyptiske Videnskabsmand Eratostenes, c. 276 f. C., der virkede i Alexandria, bl. a. som Bibliotekar ved det store Bibliotek indtil sin Død 196 f. C.

Eratostenes.

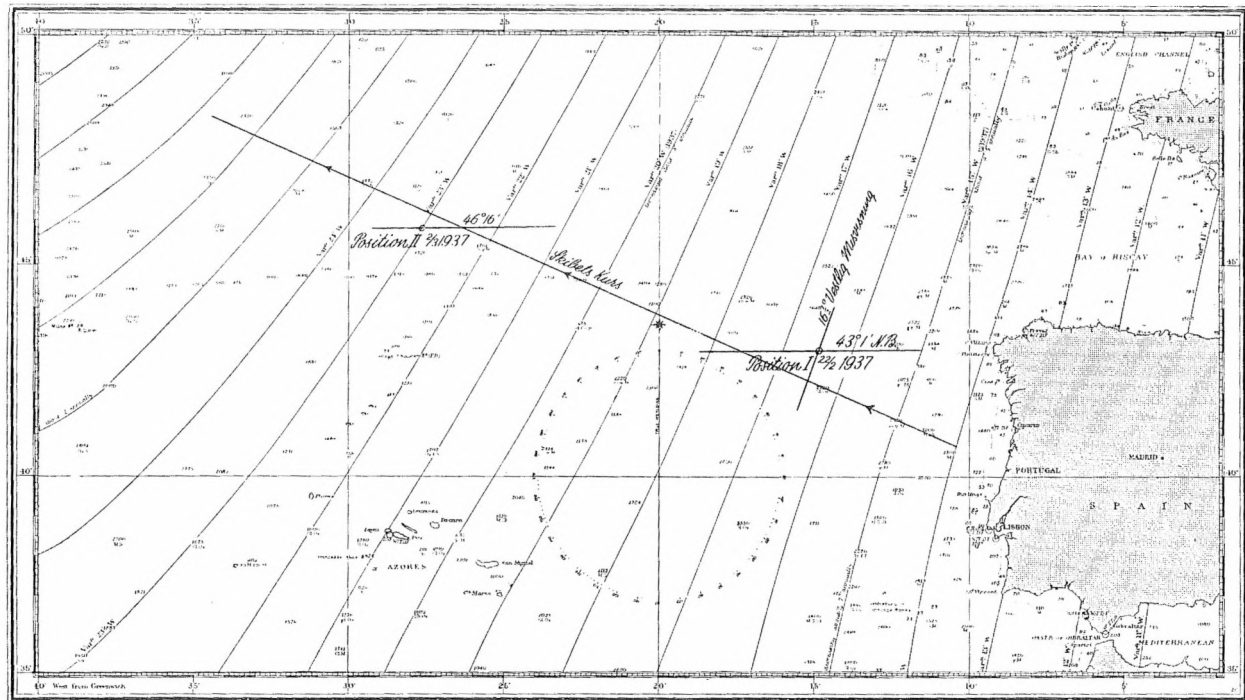
Eratostenes Værker er forlængst forsvundne, men gennem Strabos og Plinius Skrifter faar man en Idé om denne vidunderlige og meget alsidige Mands Genialitet og hans uhyre Indsats i Videnskabens Tjeneste. Fuldt overbevist om, at Jorden var en Kugle, forsøgte han bl. a. at maale Jordens Omkreds ved at beregne Forskellen mellem Solens Meridianhøjde ved Sommersolhverv i Suene (Assuan i Øvreægypten), hvor Solen paa den Tid staar i Zenith, og Alexandria, der ligger nordligere paa omtrent samme Meridian. Observationen blev rimeligvis foretaget ved Hjælp af Skyggen af Solstaven, Gnomen, og Resultatet blev, at Forskellen i Solhøjderne udgjorde $1/50$ -Del af Cirklen, eller lidt over 7° . Afstanden mellem de to Byer havde han tidligere opmaalt til 5000 Stadier, og følgelig maatte Jordens Omkreds blive 50 Gange denne Afstand eller 250000 Stadier = 45000 km^2 , et overmaade godt Resultat, der vel dog i nogen Grad skyldtes Tilfældigheder. Eratostenes var imidlertid fuldt klar over Spørgsmaalet, og det varede mange Aarhundreder, inden en større Nøjagtighed opnaaedes (S. 115).

Misvisningskort for 1937 over en Del af Atlanterhavet visende Brugen af Misvisningen til Bestemmelse af den geografiske Længde.

I. Skibet sejler paa Kursen 296° retvisende fra Portugal til Labrador. Den $22/2$ observeres en Højde af Polarstjernen til Beregning af Bredden og Resultatet er $43^\circ 10'$ N. Br. Samtidig tages en Azimuth af samme Stjerne til Bestemmelse af Misvisningen. Resultat $16\frac{1}{2}^\circ$ vestlig Misvisning. Hvor Breddeparallelen og Isogonen for $16\frac{1}{2}^\circ$ vestlig Misvisning skærer hinanden er Skibets Sted (Position I).

II. Den $2/3$ findes ved Solens Højde i Meridianen om Middagen Bredden til $45^\circ 15'$ N. Br. Samme Dag findes ved en Amplitudeobservation ved Solens Nedgang, at Misvisningen er 23° vestlig. Bredden udregnet til Solnedgang er $45^\circ 22'$ N. Br. Hvor denne Breddeparallel og Isogonen for 23° vestlig Misvisning skærer hinanden er Skibets Sted (Position II).

¹ c. 10 % for stor.



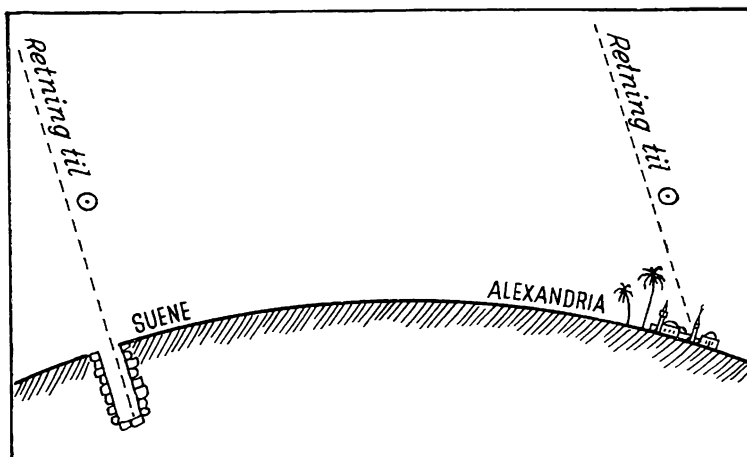
Længdebestemmelse ved Misvisningen. (Se Tekst paa modstaende Side.)

Eratostenes Kort er ikke opbevaret, men vi ved, at han tegnede en central Breddegrad gennem Rhodos, som han mente laa paa samme Bredde som Messinastrædet, Gibraltar og Cape St. Vincent, og andre Breddeparalleller gennem Alexandria og gennem Suene (Assuan), hvor han fuldstændig logisk placerede Krebsens Vendekreds. Som Førstemeridian for Længdeberegningen valgte han naturligvis Meridianen gennem Alexandria, som han mente laa paa samme Længde — altsaa ret syd og nord for — Rhodos og Suene. I Virkeligheden ligger de et Par Længdegrader fra hinanden. Endvidere tegnede han syv andre Meridianer, gaaende gennem kendte Steder som Carthago, Rom, Gibraltar o.s.v.

Hipparch.

Et Hundrede Aar efter Eratostenes virkede den berømte Astronom Hipparch, Skaberen af videnskabelig Astronomi, paa Rhodos. Han forøgede Kendskabet til Middelhavslandenes Geografi ved i sin Korttegning at gaa ud fra en Række Steders Beliggenhed, beregnet ved astronomiske Observationer (Bredderne) og ved Stadiemaaling (Længderne).

Hipparch var fuldstændig klar over, at Længde var det samme som Forskel i Tid, og at dersom man samtidig kendte Klokkeslettet paa to forskellige Steder, saa kendte man ogsaa Forskellen i Længde. Hvis f. Eks. Klokken var 12 Middag paa Rhodos, og Klokken samtidig var 10 T. 40 M. i Carthago, saa var Cartagos Længde 1 Time og 20 Minutter — eller udtrykt i Grader — 20° Vest for Rhodos. Vanskeligheden bestod imidlertid i, at man ikke kunde faa de to Klokkeslet for Observationen samtidig, det man nu faar f. Eks. pr. Radio. Hipparch foreslog da at benytte en forudberegnet Maaneformørkelse, der samtidig kunde ses paa de to Steder, men der er fra den Tid ingen Beretning om, at Metoden blev benyttet i Praksis; som det senere skal forklares, brugte Columbus denne Fremgangsmaade, da han forsøgte at beregne Længden i Vestindien.



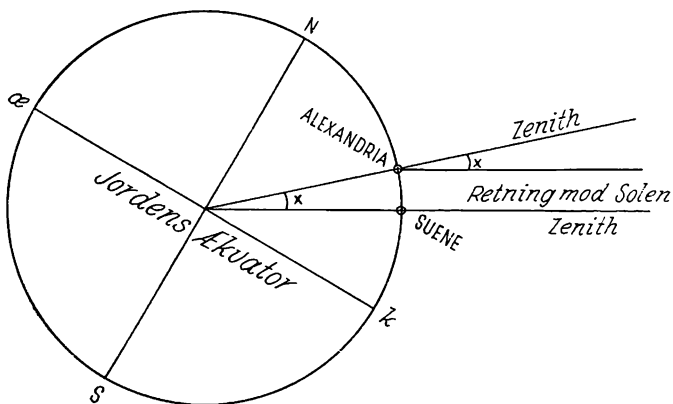
Skematisk Tegning visende Eratostenes' Metode for Maaling af Jordens Omkreds. c. 250 f. C.

☉'s Højde ved Sommersolhverv i Suene i Ægypten	90°
☉'s Højde ved Sommersolhverv i Alexandria, der ligger i omtrent lige Linie nord for Suene	$82^\circ 45'$

Forskellen $7^\circ 15'$

er altsaa $1/50$ Del af hele Omkredsen (360°).

Da Afstanden mellem Alexandria og Suene tidligere var opmaalt til 5000 Stadier, blev hele Jordens Omkreds 50×5000 Stadier = 250000 Stadier = c. 45000 km (c. 10 % for stor).



Ptolemæus.

Tre Hundrede Aar efter Hipparch udarbejdede Ptolemæus c. 150 e. C. sit berømte Værk om Geografi, muligvis paa Grundlag af Kort og Observationer af Marinus af Tyrus, antagelig en fönikisk Geograf og Søfarende, om hvem man iøvrigt ikke ved meget. Saa meget mere ved man om Ptolemæus, hvis Geografi for en Del er undgaaet Ødelæggelse og er bevaret til Nutiden gennem Afskrifter. Ptolemæus lagde ikke — hvad der havde været naturligt — Førstemeridianen gennem Alexandria, hvor han virkede, men gennem det vestligste Sted af den dakendte Verden, nemlig de canariske Øer. Han behøvede derfor ikke at give Længden særlig Benævnelse, men regnede den fra 0° til 360° østover. Ptolemæus opgiver saaledes Alexandrias Længde til $60^{\circ} 0''$; i Virkeligheden er den kun 39° , hvilket viser, hvor usikker Længdeberegning ved gis-sede Stadiemaalinger efter udsejlede Distancer dengang var.

Ptolemæus Geografi blev efterhaanden fuldstændig glemt i Europa ved den europæiske Kulturs almindelige Tilbagegang i Oldtidens senere Aarhundreder, og det varede meget lang Tid, inden man i Europa igen var naaet til Ptolemæus Niveau, men Ægyptens arabiske Erobrere oversatte hans Værker og fortsatte i nogen Grad hans Arbejde, der ganske vist ikke resulterede i bedre og nyere Kort, men nærmest i reviderede Bestemmelser af Stedernes Beliggenhed. Dette har direkte eller indirekte haft Indflydelse paa Fremstillingen af de specielle Middelhavskort, de saakaldte Portolaner, som fremkom i det 14. og 15. Aarhundrede i Spanien og Italien, selv om ingen af dem var forsynet hverken med Længde- eller Breddeskalaer.

Behaim's Globus.

Paa den verdenskendte Globus i München, fremstillet i det berømmelige Aar 1492 — dog inden Columbus Hjemkomst fra den første Rejse til Vestindien — af Martin Behaim, er der

² Regnet fra St. Vincent, idet han gik ud fra, at St. Vincent laa paa samme Længde som de canariske Øer.

indtegnet Breddeparallelle ved Polar- og Vendekredsene. Ækvator er delt i 36 Dele, svarende til 360° , men uden Talbetegnelser, og en Meridian er tilsyneladende ret tilfældig valgt c. 80° vest for Lissabon. Dette viser naturligvis Forstaaelse af Længdespørgsmaalet i al Almindelighed, men ikke nogen virkelig Interesse for Beregning af Længden for Stedernes Beliggenhed. Behaims Globus er i Tidernes Løb bleven overvurderet; dens Betydning ligger nærmest deri, at den giver os et tydeligt Billede af den dannede Verdens Opfattelse af Jordklodens Geografi, umiddelbart inden Columbus opdagede Vestindien, og Vasco da Gama fandt Søvejen til Ostindien. Derimod ses paa en noget tidligere Globus, fundet i Laon i Frankrig og nu i Paris, en tydelig Førstemeridian gennem de canariske Øer,



Del af den saakaldte Laon-Globus fra 1493, nu i Bibliothèque National, Paris, visende Førstemeridianen gennem de canariske Øer samt Længdegraderne paa Ækvator fra 0° til 360° . Fra A. A. Bjørnbo: Cartographia Groenlandica. København 1911.

ligesom Længdegrader østover fra 0° til 360° (S. 117), altsaa i Lighed med Ptolemæus.

Paa Tiden for de store Opdagelser fik Længdespørgsmaalet en hidtil uanet Interesse, ikke alene af navigatoriske Grunde, men mere fordi Pave Alexander IV paa Forliget i Tordesillas i 1494 havde delt Herredømmet over de nyopdagede Lande mellem Spanien og Portugal efter en Meridian 270 Mil vest for Cap Verde og Meridianen 180° derfra paa den modsatte

Side af Jordkloden³, altsaa ganske som man deler et Æble ved at skære det over i to lige store Dele gennem Stilken og Blomsten. Denne Afgørelse lød unægtelig salomonisk og tilforladelig, men den blev Genstand for utallige Stridigheder gennem lange Tider, fordi ingen var i Stand til at beregne Længden og fastsætte Meridianens Beliggenhed.

Længden ved Maaneformørkelse.

Som et Eksempel paa hvor vanskeligt det dengang var at beregne Længden ved astronomiske Observationer, og hvor stor Usikkerheden var, skal jeg forklare et af de to optegnede Forsøg, som Columbus gjorde paa at beregne Længden, vel at mærke ikke til Søs, hvilket var ganske utænkeligt, men i Land⁴.

Observationen blev foretaget ved den lille Ø Saona sydøst for Haiti den 14. September 1494 med det Resultat, at Saona ligger $4\frac{1}{2}$ Time eller $82\frac{1}{2}^\circ$ vest for St. Vincent (22° for vestligt). Columbus benytter sig af den af Hipparch foreslaaede Metode at finde Længden ved Tidsforskellen mellem et kendt Steds Længde og Observationsstedets Længde ved at bestemme Tiden for en Maaneformørkelse, der kunde ses samtidig begge Steder. I de dakendte Almanakker, f. Eks. i Abraham Zakutis „Almanach Perpetuum“ var der optaget 16 Maaneformørkelser, beregnet for Salamancas Meridian fra 1494 til 1525. Observationen bestod ganske simpelt i at bestemme Klokkeslettet for Maaneformørkelsens Begyndelse paa Saona; Forskellen mellem dette og det i Almanakken opgivne Klokkeslett for Salamanca, udtrykt i Grader (24 Timer = 360°) var Længden vest for Salamanca. Columbus fandt Klokkeslettet

³ Denne Demarkationslinie, Meridianus partitionis, er tydeligt aftegnet i det Verdenskort, som Karl V's Hofastronom Diego Ribero i 1529 udarbejdede. En fotografisk Gengivelse findes i Søfartens Studiesamling, København.

⁴ Observationen findes som et haandskrevet Indskud i „Libra de las Profecios“, en Samling Udtalelser af Columbus taget fra Bibelen for at bevise, at Amerikas Opdagelse var guddommelig bestemt.

paa Saona ved Hjælp af Sanduhr, et Halvtim Glas, antagelig stillet ved Middagstid, der ikke med nogen Nøjagtighed kan fastsættes ved Solens Højde i Meridianen. Da det samtidig er ret vanskeligt at bestemme Tidspunktet for en Maaneformørkelses Begyndelse, er det ikke at undres over, at Resultatet blev saa langt fra Virkeligheden, nemlig ikke mindre end 22° for vestlig⁵. — Af alle Undersøgelser fremgaar det, at selv om Datidens Navigatorer havde Forstaaelse af Længdespørgsmaalet, saa synes hele den søfarende Verden at mangle Forudsætninger for at kunne beregne Længden blot nogenlunde tilfredsstillende. Paa Datidens Kort forekommer ej heller nogen fastslaaet Førstemeridian, hvorfra Længden kunde beregnes, og tilsyneladende ses det første Bevis for en regulær Førstemeridian i denne Betydning foruden paa den tidligere omtalte Laon Globus, paa den Globus fra 1510, der findes i Krakow i Polen. Dennes Meridian er lagt gennem Ferro (de canariske Øer), altsaa ogsaa i Overensstemmelse med Ptolemæus.

Fricius, Huyghens og Werner.

I Aarene umiddelbart efter de store Opdagelser gjorde man sig — især selvfølgelig i Spanien og Portugal af den tidligere nævnte Grund — særlige Anstrengelser for at finde en Metode til Længdens Beregning. Saaledes foreslog den flamske Astro-
nom Gemma Fricius i et Værk om Navigation, *De Principiis Astronomiae et Cosmographiae*, udgivet i Antwerpen 1530, at medbringe Ure paa Skibene, stillet paa Førstemeridianens Klokket, hvilket selvfølgelig var en genial Idé, som blot ikke kunde gennemføres paa en Tid, da Ure var altfor unøjagtige og daarlig fremstillet. De første Forsøg paa at prøve Fricius Idé i Praksis blev udført af den berømte hollandske Videnskabs-

⁵ Desværre er Columbus Oplysninger om denne interessante Observation saa vage og mangelfulde, at det er umuligt at kontrollere og efterregne den. I dette som i saa mange andre Tilfælde, ikke mindst med Hensyn til Navigation, synes Columbus med Vilje at have omgivet sig med Mystik, hvorfor han ogsaa af mindre forstaaende Kommentatorer ofte — efter min Mening med Urette — er bleven anset for udelig som Navigator.

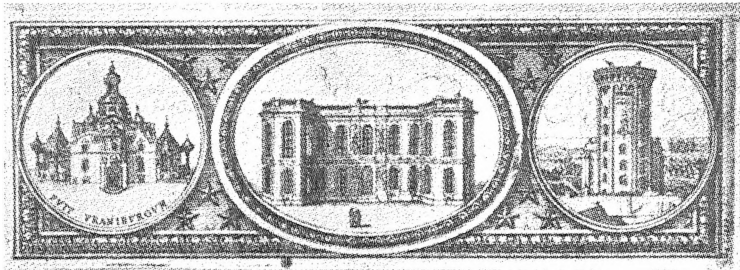


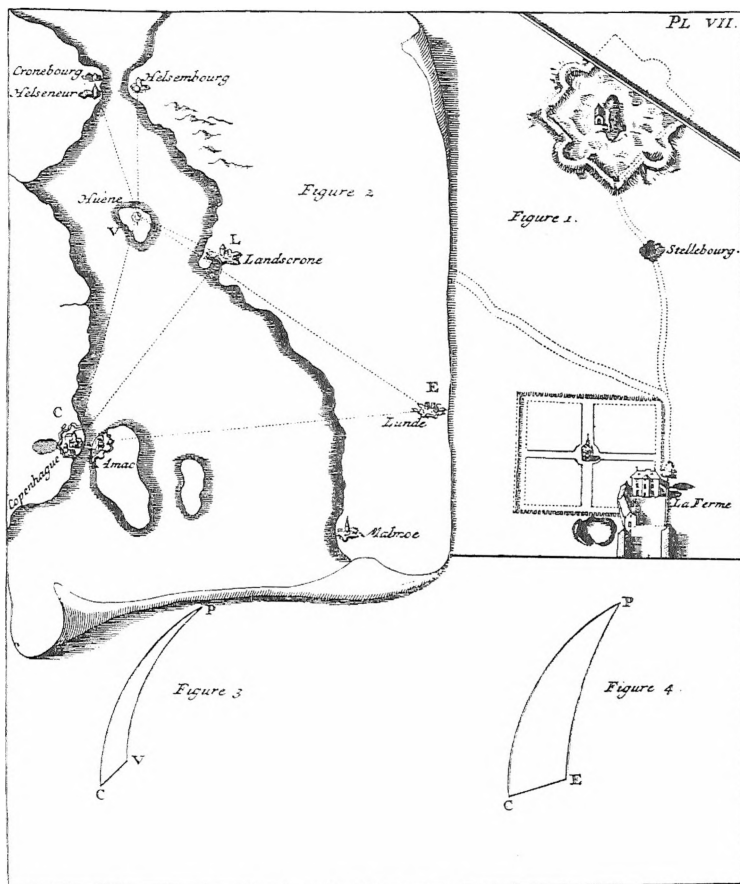
Illustration fra Jean Picards „Ouvrages de Mathematique“ visende Uranieborg, det nye Observatorium i Paris og Observatoriet paa Rundetaarn i København.

mand Christiaan Huyghens, som fra 1662—70 konstruerede Pendulure i cardansk Ophængning og prøvede dem til Søs. Disse Forsøg maatte ifølge Sagens Natur mislykkes, og Metoden fik først Betydning ved Søchronometrets Fremkomst i Midten af det attende Aarhundrede. Allerede i 1514 foreslog Nürnberg-Astronomen J. Werner den saakaldte Maanedistance-Metode ved at benytte forud beregnede Tidspunkter for forskellige Stjerner Vinkelafstand fra Maanen, men ogsaa denne Mand var langt forud for sin Tid. Denne Metode kom dog langt senere i Brug, og denne i Forbindelse med andre Metoder⁶ gav Stødet til, at Jean Picard⁷ i 1679

⁶ F. Eks. den af Galilæi i 1612 foreslaaede Metode ved Anvendelse af Jupitermaanernes Formørkelser, som han selv i 1610 havde opdaget, og hvortil han beregnede de første Tabeller. Denne Metode har dog aldrig vundet nogen Anerkendelse til Søs.

⁷ Det var Jean Picard, der under den franske Ekspedition til Danmark i 1676 for at skaffe Grundlag for nye Tabelværker til Paris Observatorium beregnet efter Tyge Brahes Observationer, gjorde sig bemærket paa en eklatant Maade. Da han sammen med Matematikeren Bartholin skulde bestemme Længdeforskellen mellem Uranieborg og Rundetaarn, lod han en Mængde Krudt eksplodere vistnok paa Sjællandskysten, saaledes at det kunde ses begge Steder om Natten i Observationøjeblikket. Jean Picard skriver om sit Ophold i Danmark i „Ouvrages de Mathematique“ og nævner bl. a. „d'un Jeune Danois nommé Olaus Romer, que estant ensuite venu en France avec moy, fut de l'Academie de Science, ou il a donné plusieurs marques de son rare génie et de son esprit“.

Jean Picard bestemte Misvisningen paa Hveen til $2^{\circ} 30'$ vestlig og i København til $3^{\circ} 35'$ vestlig.



Kort over Øresund tegnet af den franske Astronom Jean Picard i Aaret 1671 i Anledning af Bestemmelse af Længdeforskellen mellem Uranieborg paa Hveen og det astronomiske Observatorium paa Rundetaarn i København, da han var i Danmark for at overføre Tyge Brahes Observationer til Brug for det nyoprettede Observatorium i Paris. Paa fig. 3 forneden til venstre vises Problemet skematisk. P = Nordpolen. P-C = Meridianen gennem Rundetaarn og P-V = Meridianen gennem Uranieborg.

Tegningen foroven til højre viser, hvor ødelagt Uranieborg allerede var c. 75 Aar efter Tyge Brahes Tid.

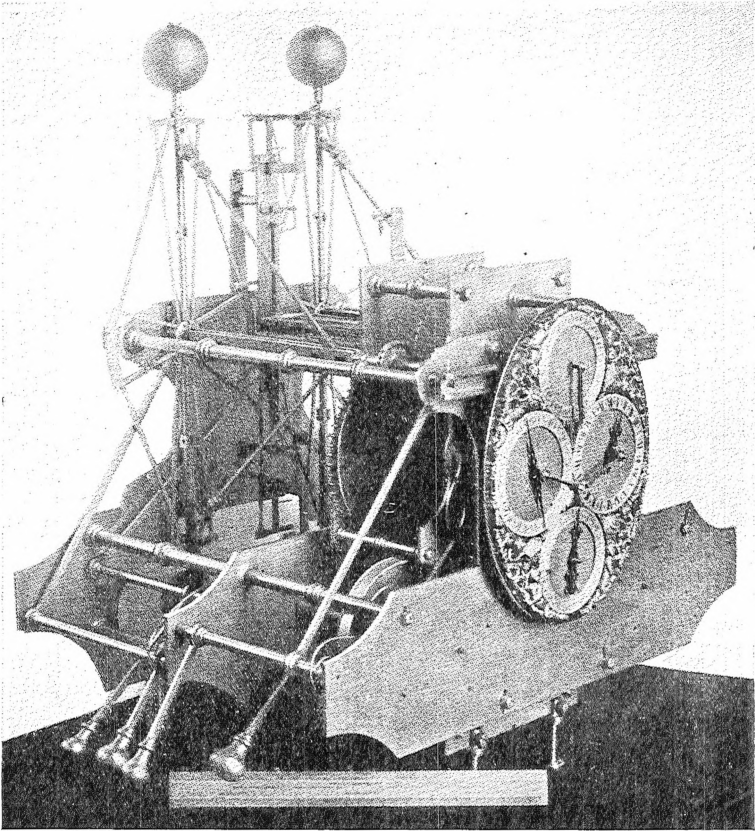
Efter Jean Picard: Voyage d'Uranibourg ou observations astronomiques faites en Danmark. Paris 1680.

begyndte at udgive *Connaissance des Temps*, en astronomisk, nautisk Almanak, som i 1699 blev overtaget af den franske Længdekommission, Bureau des Longitudes, i Paris, ligeledes til at Observatoriet i Greenwich i 1675 oprettedes. Maanedistancemetoden var dog uanvendelig til Søs, indtil den engelske Astronom Nevil Maskelyne paa Grundlag af Göttinger-Astronomen Tobias Mayer's Tabeller i 1767 udgav første Aargang af *Nautical Almanac* med Maanedistancer for hele Aaret.

Der blev omkring Aar 1600 efterhaanden udlovet store Belønninger til den, der kunde finde en praktisk Løsning paa Længdespørgsmaalet; saaledes udlovede Philip III af Spanien 1000 Kroner, og senere udsatte Generalstaterne i Holland 10.000 Gilders til samme Formaal. Saavidt vides har ingen faaet Andel i disse for Samtiden betydelige Formuer, førend det efter flere forgæves Forsøg lykkedes den engelske Tømmermand John Harrison omkr. 1735 at fremstille et Chronometer, hvorefter Længden til Søs kunde beregnes indenfor 30 miles paa en seks Maaneders Rejse. Han opfyldte derved Parlamentets Fordring og vandt den Pris paa £ 20.000, som var udsat i 1719. Harrisons Chronometer holdes gaaende endnu og kan ses i Greenwich Observatoriums historiske Afdeling (S. 123). Chronometrets Fremkomst og senere Udvikling skabte den store Revolution i Længdespørgsmaalet, hvorefter andre Metoder gled ud. Maanedistance- og Stjernebedækningsobservationer blev dog bibeholdt i lange Tider, men kun som et Middel til Bestemmelse af Chronometrets Fejl (Stand og daglig Gang). Kun en eneste af de gamle Metoder til Bestemmelse af Længden blev bibeholdt helt op til vor egen Tid, nemlig Misvisningsmetoden, hvis historiske Udvikling jeg nu skal prøve paa at beskrive.

Misvisningen.

Paa sine Rejser over Atlanterhavet havde Columbus bemærket, at Kompassets Nordstreg ikke altid pegede i samme Retning, og i Journalen fra den første Rejse er der antegnet forskellige astronomiske Observationer for at fastslaa Misvis-



Harrisons første Søur.

Den engelske Tømmermand John Harrison's Chronometer, med hvilket han vandt Parlamentets Pris for den bedste Løsning af Spørgsmaalet om Længdens Beregning til Søs i Aarct 1734.

Dette Chronometer holdes endnu gaaende i Greenwich Observatoriums Museum i London.

ningen, altsaa det Antal Grader, som Nordstregen afveg fra den sande geografiske Nordretning. Nu er disse Optegnelser i Columbus' Skibsjournal i deres nuværende Form saa utilstrækkelige, at man paa dette Grundlag ikke kan se, hvor dybt hans Undersøgelser gik, men de første Optegnelser om Observationer af denne Art taget til Søs er i alt Fald hans, og det er højst

sandsynligt paa Columbus' Initiativ, at de fortsattes. Det er af Betydning, at disse Observationer er taget omkring den 13. September (gammel Tidsregning), hvor Solens Deklination er 0° ; Solen staar da op i retvisende Øst og gaar ned i retvisende Vest, hvorfor man uden Tabeller paa den Tid af Aaret kunde faa sikre Kompasundersøgelser. Misvisningen maa have været kendt længe inden Columbus Tid, men han synes at have været den første til at paavise, at Misvisningen forandredes og var forskellig paa de forskellige Steder af Havet. Navnlig maatte dette Spørgsmaal komme tydeligt frem paa hans tredie Rejse, paa hvilken han havde baade genuesiske og flamske Kompasser. Forskellen mellem dem var, at mens Nordstregen paa de genuesiske Kompasser var lagt over Magnetnaalens Nordende paa samme Maade som paa moderne Kompasser, var Nordstregen paa de flamske Kompasser drejet saa meget i Forhold til Magnetnaalens Nordende, som den lokale Misvisning androg⁸.

Man har tidligere villet tillægge Columbus Opdagelsen af Misvisningen, men det er med stor Bestemthed og Sikkerhed paavist, at Misvisningen paa den Tid forlængst var almen kendt blandt Europas Kosmografer, Kompasmagere og Søfarende⁹. Derimod er det utvivlsomt Columbus, der først har henledt Opmærksomheden paa, at Misvisningen forandrede sig, naar man sejlede tværs over Atlanterhavet, og at Misvisningen paa et Sted i Havet c. 100 miles vestenfor Azorerne skiftede fra østlig til vestlig, hvilket for den foreliggende Undersøgelse er af fundamental Betydning.

I det berømte „Brev“, som Columbus skrev efter sin første Rejse, staar der saaledes: „Jeg opdagede ligeledes, da jeg passerede de omtalte 100 miles fra disse Øer (Azorerne), at Kom-

⁸ De genuesiske Kompasser var altsaa „misvisende“, saaledes at de til enhver Tid viste Kompassets Misvisning, hvorimod de flamske Kompasser var „retvisende“, dog kun for Steder med samme Misvisning. Brugen af de flamske Kompasser var selvfølgelig meget farlig, hvorfor de ogsaa blev forbudt, her i Landet ved Ole Rømers kendte Dekret til Kompasmagere af 1692.

⁹ H. Winter: Comptes Rendus, Amsterdam 1938. H. Winter: Seit wann ist die Magnetische Missweisung bekannt? Annalen der Hydrographie. Berlin Sept. 1935.

pasnaalen, som indtil da havde vist hen efter Nordøst, straks drejede en hel Kvart (1 Streg = $11\frac{3}{4}^{\circ}$) hen efter Nordvest“.

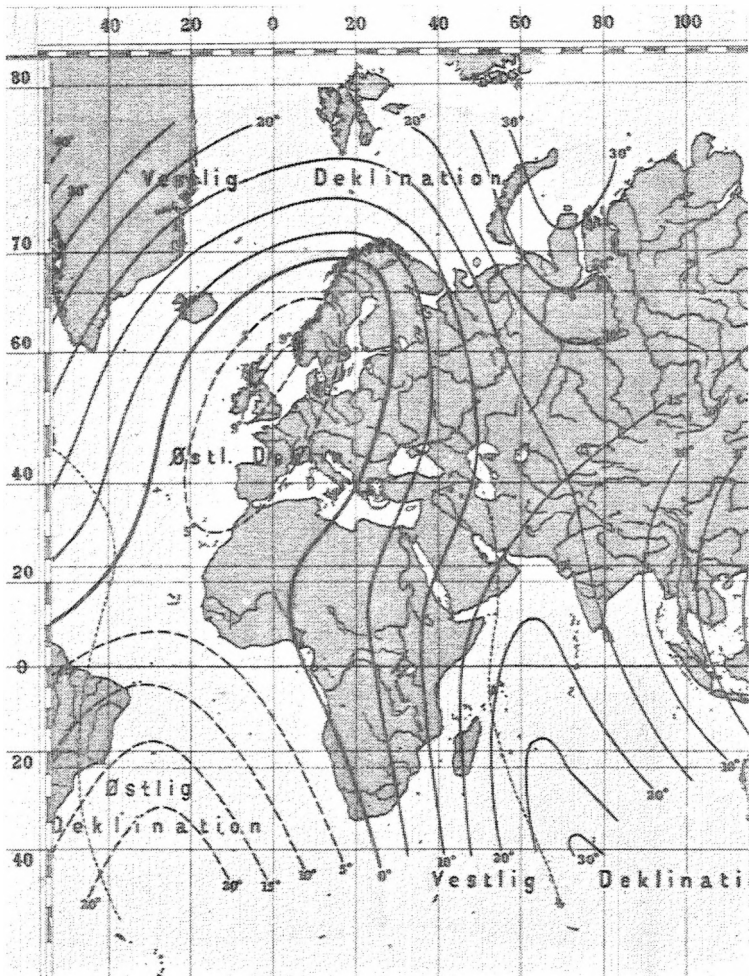
Fra Columbus 2. Rejse til Vestindien er der ligeledes en Omtale deraf med den Tilføjelse, at jo længere han sejlede vestpaa, desto mere tiltog den vestlige Misvisning.

Det er muligt, at Columbus ikke har haft nogen klar Forestilling om den magnetiske Misvisnings Forandringer, men det er aldeles givet, at han paa sine Rejser tog og lod tage Azimuth-observationer med det bestemte Formaal at finde Kompassets Fejl til Brug ved Navigeringen over Atlanterhavet. Endvidere nævner Columbus specielt, at ved en Linie c. 100 miles Vest for Azorerne skifter Misvisningen Navn fra østlig til vestlig, han fastslaaer altsaa med andre Ord Beliggenheden af en Nulmeridian for Misvisningen paa dette Sted, hvilket er den første Begyndelse til Længdebestemmelse ved Misvisningen.

Sebastian Cabot.

Den tidligste skrevne Beretning om Misvisningsmetoden findes blandt Dokumenter fra 1522, omhandlende nogle Forhandlinger mellem Sebastian Cabot og Senatet i Venedig. Sebastian Cabot var Søn af Italieneren Giovanni Chabota (eng. John Cabot), der i engelsk Tjeneste fra Byen Bristol gjorde Opdagelsesrejser til Kysten af Nordamerika i 1497, inspireret af Columbus' Opdagelser i Vestindien. Det er ikke sikkert, at Sønnen Sebastian sejlede med sin Far paa disse Rejser, hvad han dog selv hævder, men han maa imidlertid have haft grundige nautiske Kundskaber, thi i 1514 blev han antaget som „Pilot“ i spansk Tjeneste og i 1518 udnævnt til kgl. Piloto Major, en stor Tillid for en Udlænding.

I 1522 havde Sebastian Cabot en — antagelig hemmelig — Konference med Venedigs Udsending, Contanini, i Valladolid, og det er hans Indberetning til Senatet om denne, som indeholdes i det nedenfor omtalte Dokument. Sebastian hævder overfor Venetianeren, „at han har fundet en Metode, ved hvilken han ved Hjælp af Kompasset kan beregne Afstanden mellem to Steder Øst og Vest for hinanden, en Metode som ingen



Isogonkort fra c. Aar 1600. Efter Chr. Hansteen.

De punkterede Isogoner: hvor Magnetnaalens Deklination menes at have været væsentlig uforandret fra 1600 til c. 1700.

andre kendte¹⁰. Dette kan selvfølgelig ikke være andet end Bestemmelse af Længden ved tidligere bestemte Værdier for

¹⁰ A. Chrichton Mitchell: History of Terrestrial Magnetism. Terrestrial Magnetism and Atmospheric Electricity, Vol. 42, Baltimore 1937. Pag. 269—70.

Misvisningen langs en Breddeparallel. At Sebastian Cabot har interesseret sig levende for Sagen er der flere Beviser for. I 1536 blev der saaledes afholdt et betydningsfuldt Møde af Piloter i Sevilla, rimeligvis under Forsæde af Sebastian Cabot som Piloto Major, i hvilket der blev fremlagt et Søkort tegnet af Alonzo de Santa Cruz, med Angivelse af Misvisningen paa forskellige Steder. I Forhandlingerne fra dette Møde fremgaar imidlertid, at Piloterne var enige om, at kun tre af de opgivne Værdier for Misvisningen kunde anses for fuldstændig tilfredsstillende beregnet ved astronomiske Observationer, nemlig for Havana, San Domingo og Ny-Spanien, men maaske man i denne spanske Konference kun har behandlet Spørgsmaalet for Vestindiens Vedkommende (Mitchell).

En halv Snes Aar senere, i 1544, udsendte Sebastian Cabot det berømte Planisphere, hvoraf et Eksemplar endnu findes i Bibliothèque Nationale i Paris; herpaa er tegnet en Nulmeridian for Misvisningen gaaende Nord og Syd paa c. 25° vestlig Længde. Desværre findes der ikke mere om Sebastian Cabots Forbindelse med Misvisningsmetoden, men Spørgsmaalet blev taget op af forskellige Forfattere i Løbet af det 16. Aarhundrede. Den første Offentliggørelse af Misvisningsmetoden skyldes Italieneren Cordun, der i sin „Practica Aritmetica“, Milano 1539, foreslaar og anbefaler Metoden, og efter ham er der en Række Forfattere, der omtaler og uddyber den. Desværre har det ikke været mig muligt for Tiden at faa alle de Kilder, der hører til Spørgsmaalet, f. Eks. Bellini, der i part IV, ch. XI, siges at give en Liste over Forfattere, der ligeledes har slaaet til Lyd for Metoden. Ogsaa i Besson's „la Castrolabe“, Paris 1567, og i Bourne's „Regiment of the Sea“, London 1577, beskrives Metoden, saa der kan ingen Tvivl være om, at den paa den Tid var almen kendt og benyttet til Søs.

Mercator.

De fleste af Beretningerne fra det 16. Aarhundredes Sørejser er desværre skrevet af eller genfortalt af Forfattere, der ikke var Sømænd eller havde særlig Interesse for Navigation,

og derfor er der kun efterladt os lidt om dette æventyrlige Aarhundredes Navigering. Foreløbig ved vi intet om, hvorledes Udviklingen foregik og ej heller om, naar man fandt paa at anvende Misvisningen til Længdeberegning. Efterhaanden maa man have fundet ud af, at Misvisningen paa det nærmeste synes at være af samme Værdi for Steder, der laa Nord og Syd for hinanden, hvorimod den forandrede sig betydelig ud over Atlanterhavet paa tilsyneladende regelmæssig Maade¹¹. Rime­ligvis er man kommet til disse Slutninger ved magnetiske Observationer langs Vesteuropas og Middelhavets Kyster, hvor saadanne Forhold kunde tænkes (se Misvisningskortet S. 126). Dersom man nu tegnede Linier i Søkortet i nord—sydlig Retning, hvor Misvisningen var den samme (Isogoner), saa kunde man ved at observere Misvisningen finde ud af, hvor langt øst- eller vestover paa Rejsen, man var kommet; det var med andre Ord Løsningen paa det brændende Spørgsmaal om Længdens Bestemmelse! Man ved intet om, hvem der har Æren for denne Opdagelse; de første Antydninger af denne Metode ses deraf, at Kartografer fik Interesse for Meridianer, hvor Misvisningen var 0°; saaledes blev Afrikas Sydspids kaldet „Capo agulhas“, Kompasnaalens Forbjærg, fordi Magnetnaalen der sagdes at vise mod sand Nord. Denne Tendens træder tydeligt frem i et Brev, som den berømte hollandske Kartograf Gerhardt Krämer (Mercator) i 1553 skrev til Kejser Karl V, der var overmaade interesseret i Cosmografi¹². Heri forklarer Mercator, at han er gaet bort fra den ptolemæiske Førstemeridian (gennem de canariske Øer) og har i Sinde for Fremtiden at lægge Førstemeridianen i sine Kort paa den Meridian, hvor Kompassets Misvisning er 0°. I det Verdens-

¹¹ Man vidste dengang ikke, at Misvisningen var underkastet aarlige Forandringer og ej heller, at Isogonerne langt fra at være Meridianer løber i meget foranderlige Baner.

¹² Om Kejser Carl V kendes den Ejendommelighed, at han paa sine gamle Dage, da han forlængst var abdiceret, fik Tiden til at gaa ved at forsøge paa at faa to Ure til at gaa ens. I Virkeligheden er dette kun et Udslag af hans store Interesse for Længdespørgsmaalet.

kort, paa hvilket Mercators Verdensberømmelse hviler¹³ — Nova et aucta orbis terrae descripto ad usum navigantium emendate accomodata — som han konstruerede i 1569, lagde han Førsteridianen gennem Cap Verde Øerne og Azorerne (gaaende ud fra, at disse Øgrupper laa paa samme Længde). Men det interessanteste er, at han har valgt denne Meridian, fordi han mente, at Misvisningen langs denne Linie fra Syd til Nord var 0°. Dette udtrykkes klart og tydeligt i en Vedtegning i Kortet, der siger: — „Jeg har raadspurgt en erfaren Pilot (Navigatør) i Dieppe og faaet at vide, at Naalen (Kompassnaalen) ikke forandrer sig (altsaa viser sand Nord) ved Øerne Sal, Bonavista og Maio (Cap Verde Øerne) og at det samme er Tilfældet mellem Terceira og St. Michael (Azorerne)“. Dette viser med al Sikkerhed, at den mest erfarne og dygtigste Kartograf paa den Tid virkelig forestillede sig Isogoner som Meridianer. Desværre nævner Mercator ikke specielt, hvad dog maa have været Formaalet, at disse Isogoner (Meridianer) kan benyttes til Bestemmelse af Længden.

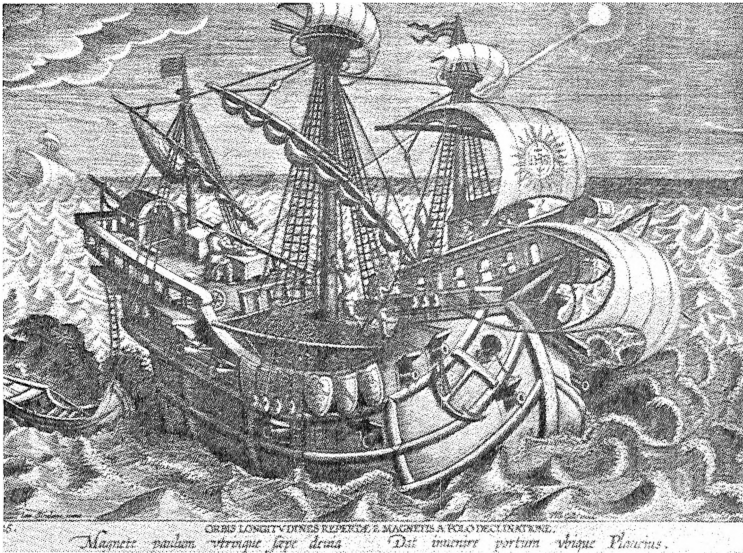
Plantius.

Fra Slutningen af Aarhundredet har vi imidlertid ganske bestemte Meddelelser om dette Spørgsmaal af en af Mercators Samtidige, den hollandske Geograf Fr. Petrus Plantius, i hans Forsøg paa Misvisningsbestemmelser, specielt til Brug for at finde Længden til Søs. Af Stradanus findes endog et Billede, hvor Plantius ses i Færd med at tage en Azimuthobservation af Solen (S. 131), den latinske Tekst lyder saaledes: „Orbus Longitudines Repertæ e Magnetis a Polo Declinatione. Magnete paulum utvin-

¹³ Som bekendt var Mercator den, der første Gang publicerede de saakaldte „voksende Kort“, som dog først et Par Aarhundreder derefter blev almen brugt, men det er fejlagtigt at give ham Æren for Idéen. Paa Erhard Ezlaubs Kort fra 1511 og 1513 over Europa og Afrika fra Ækvator, der findes paa Laaget af en Solskive, ses ganske tydeligt, at Kortet er konstrueret med voksende Bredder. Ligeledes har den spanske Geograf Martin Cortez i Sevilla i sin Lærebog i Navigation fra 1656 forestaaet Korttegning med voksende Bredder i Stedet for Globen.

que sæpe deucia. Dat inuenire portum ubique Plancius¹⁴. Plantius var oprindelig Teolog, men blev snart optaget af Hollands energiske Foretagender til Søs for at faa Andel i den indiske Handel; det skyldes bl. a. hans Agitation blandt Amsterdams Borgere, at det berømmelige Hollandsk-Ostindiske Kompagni blev stiftet. Han udfoldede en stor Virksomhed som Kartograf og Lærer i Geografi og Navigation, og fra hans Skole ved „Het Y“ i Amsterdam er udsendt et Antal Kort, hvoraf enkelte var konstrueret efter Mercators Projektion med voksende Bredder. Selv om Plantius ikke kan tillægges Opfindelsen af Metoden, saa er han dog den første, der klart og tydeligt udtrykte den. Det siges, at det var ved at granske Portugiseren Pigafettis nu desværre tabte Værker, at Plantius fik Idéen at, da der øjensynlig var en Forbindelse mellem Magnetnaalens Misvisning og den geografiske Længde, maatte dette Forhold kunne udnyttes til en Metode til at finde den længe søgte Længde til Søs. Hvorledes Plantius kom til sine Resultater, har det desværre trods ihærdige Undersøgelser i Holland ikke været muligt at opspore, men han lærte i al Fald, at der paa Jordens Overflade fandtes 4 Nulmeridianer for Misvisningen, den første gennem Azorerne (altsaa i Overensstemmelse med Mercator) og de andre henholdsvis paa 60° , 160° og 260° østefter. Mellem disse Meridianer voksede Misvisningen til et Maximum paa 30° , 110° , 210° og 310° fra Førstemeridianen og skiftede samtidig Navn ved Nulmeridianerne. Ligeledes opfandt Plantius et Instrument, som han kaldte „Længdeviser“, til at bestemme Længden direkte ved en enkelt Observation af Misvisningen. Den beskrives som en Astrolab med et System af concentriske Cirkler og en Træpil, der kunde bevæges i forskellige Retninger. Desværre har det ikke været mig muligt at rekonstruere Instrumentet efter de foreliggende Beskrivelser, men det maa have været Oprindelsen til den endnu i Slutningen af forrige Aarhundrede meget anvendte „Polinurus“, hvorved man gaende ud fra Sandklokkeslettet om Bord ved en Pej-

¹⁴ I Oversættelse: „Den geografiske Længdegrad findes ved Hjælp af Kompasnaalens Misvisning. Ved Kompasnaalens Afvigelse (Misvisning) til den ene eller den anden Side kan Plantius overalt finde til Havn“.



Den hollandske Geograf Fr. Petrus Plantius i Færd med at tage en Azimuthobservation af Solen til Bestemmelse af Magnetnaalens Deklination (Misvisningen) til Beregning af Længden. Den latinske Tekst lyder i Oversættelse saaledes: „Den geografiske Længdegrad findes ved Hjælp af Kompassnaalens Misvisning. Ved Kompassnaalens Afvigelse (Misvisningen) til den ene eller den anden Side kan Plancius overalt finde til Havn“.

Efter Stradanus.

ling af Solen kan aflæse Kompassets Fejl direkte uden Hjælp af Tabeller. Plantius Metode, der var anvendelig med Moderation i europæiske Farvande, kunde selvfølgelig ikke staa for Kritik, da han udgav den for en ufejlbarlig Metode til at finde Længden overalt paa Jorden, navnlig da konkrete Observationer tydeligt viste, at Misvisningen langtfra havde samme Værdier paa samme Meridian, og Kritikken udeblev heller ikke længe.

I W. Gilberts interessante Værk „De Magnete“¹⁵, der udkom i London 1600, omtales Længde i Forbindelse med

¹⁵ Guilielmi Gilberti Colcestrenses, Medici Londinensis, De Magnete etc., London 1600. Findes paa Meteorologisk Instituts Bibliotek i København.

Misvisningen i Lib. IV, cpt. IX og i Lib. V, cpt. IV. Gilbert var fuldstændig klar over Spørgsmaalet, men stiller sig køligt overfor Muligheden af at finde Længden ved Misvisningen, antagelig fordi man ikke har paalidelige Isogonkort, og fordi man ikke kender Misvisningens Forandringer med tilstrækkelig Nøjagtighed. Misvisningens aarlige Forandringer synes allerede opdaget 1581 af W. Boreough i Limehouse (London), og maa saaledes have været Gilbert bekendt. Gilbert foreslaar mærkelig nok at benytte Magnetnaalens Inclination, alt-saa dens forskellige Hældning mod det horizontale Plan til Pladsbestemmelse, men det siger sig selv, at denne Idé er ganske uanvendelig til Søs. Men Idéen kommer alligevel frem igen fra Tid til anden som en ny Opfindelse.

Blaeu.

En Sned Aar derefter fremstillede Korttegneren Blaeu¹⁶ i Amsterdam i Aaret 1622 en Globus, paa hvilken han i en „Legende“ berører Spørgsmaalet paa følgende Maade: — „Skønt Førstermeridianens Placering er vilkaarlig, saa har Oldtidens Folk valgt at lægge den længst mod Vest, hvor Grænsen for den beboede Verden var, idet ingen Ekspedition mod Øst kunde opdage nogen Grænse der. Af denne Grund har Ptolemæus begyndt Længdegraderne længere mod Vest paa de Øer i Atlanterhavet, som kaldes „de lykkelige“.

¹⁶ Willem Janszen Blaeu var en af Tyge Brahes kæreste Elever og var flere Gange paa Hveen, første Gang i 1578 som ganske ung; han skylder Tyge Brahe sin videnskabelige Indstilling, hvad han ogsaa erkender flere Steder. Efter Tyge Brahes Afgang fra Danmark assisterede Blaeu ham med Maaneformørkelsesobservationer til Bestemmelse af Længdeforskellen mellem Wandsbeck ved Hamborg, hvor Tyge Brahe residerede, og Alkmaar i Holland, hvor Blaeu boede.

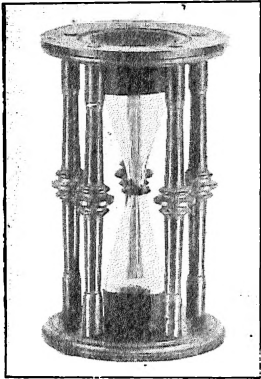
Blaeu tegnede et udmærket Kort over Hveen og assisterede Mercator bl. a. ved Oplysninger om Skandinavien, hvilket tydeligt fremgaar af Mercators Søkort. Senere blev Blaeu „Hydrograph“ ved det Hollandsk-Ostindiske Compagni, og som saadan forlangte han alle Observationsbøger efter endt Rejse skulde indsendes til nærmere Bearbejdelse. Han fremstillede nautiske Instrumenter efter Forbilleder fra Hveen og var i det hele taget til stor Gavn for Søfarten.

lige Øer“ (de canariske Øer), og lagt Førstemeridianen der, og denne omdisputerede Meridian har næsten alle bibeholdt af Respekt for Ptolemæus Autoritet. Men i vore Dage mener mange, at Førstemeridianens Plads bør være baseret paa Naturen; de har taget Magnetnaalen til Hjælp og har lagt Førstemeridianen, hvor Magnetnaalen peger mod den sande Nord. Men at disse Mennesker er under en Vildfarelse bevises af den Ejendommelighed ved Magnetnaalen, der gør, at den ikke kan bruges som Standard for en Meridian, idet dens Visning varierer betydeligt langs den samme Meridian, alt efter som den gaar nær en eller anden Landmasse o.s.v.“. Som man ser, tager Blaeu kraftig Afstand fra Plantius og hans „naturlige“ Meridian, men selv om Plantius Metode kom i Miskredit nogen Tid, er der imidlertid ingen Tvivl om, at den alligevel vandt Fremgang, ikke mindst paa Middelhavet og det nordlige Atlanterhav, hvor Isogonerne i det mindste i den nordøstlige Del gik i omtrentlig nord—sydlig Retning. Dette skyldes naturligvis, at de andre kendte Metoder til Længdeberegning, nemlig den saakaldte Maanedistanceobservation, ikke alene krævede yderst nøjagtige Maalinger, men ogsaa lange og vanskelige Beregninger, hvilket ikke godt kunde forenes med Datidens Instrumenter og de søfarendes Uddannelse. Desværre er der fra de paafølgende Decenier ingen direkte Oplysninger om Misvisningsmetodens Anvendelse, og i ingen af de hollandske og engelske Navigationslæreboøger, jeg har haft Anledning til at gennemse, findes nogen Antydning deraf.

Lauritz Benedicht, Hans Nansen og Tyge Christensen.

Længdespørgsmaalet berøres slet ikke i de ældste danske Navigationslæreboøger; f. Eks. siges der i den ældste danske, nemlig Lauritz Benedicht's „Søkartet“, København 1568, *at det ved Fart vestwards (paa Atlanterhavet) er det saare nyttigt at have et vist Kendskab til den Polus (Bredden), thi formedelst den kan man vide, hvor langt man er kommen „sydvarts“ eller „nordvarts“, — men Længden omtales overhovedet ikke*¹⁷. Ligesaa i Borgmester Hans Nansens „Compen-

dium Cosmographium“, trykt i Kiøbenhavn Anno 1633, i hvilken Forfatteren i Fortalen nævner baade Gemma Frisius og Tyge Brahe som Kilder, men slet intet nævner om Længden. En halv Snes Aar senere udgav imidlertid Tyge Christensen, for-
 dum K. M. Skibskaptain, en udmærket Lærebog i Navigation



Sandur (Halvtim Glas) fra c. 1770 fremstillet af Kompasmager Iver Jensen Borger, Grundlæggeren af Firmaet Iver C. Weilbach & Co., Amaliegade, København. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

„Ars Navigationis“, trykt i København 1642, hvor Længdebe-
 regning er omfattende behandlet. Paa pag. 130, prop. XV, om-
 taler Tyge Christensen Maanedistancemetoden: „*Wid den Di-
 stanz imellem Maanen oc nogen kjent Stjerne*“ med anskuelig
 Tegning, dog uden at komme nærmere ind paa Problemet,
 men paa pag. 129, prop. XIV, forklares for første Gang i en
 dansk Lærebog en mærkelig Metode til at finde Længden til
 Søs, nemlig: „*Efter et Seyrverck Wact eller Timeglas at finde
 den Longitudinem af nogen Platz*“. Den bestod ganske simpelt
 i, at man ved Sandmiddag, naar Middagshøjden af Solen maalt-
 es, satte et Seyrverck (Lommeur) eller et Timeglas i Gang
 og lod det løbe til næste Middag. Hvis Uret da viste mere end
 24 Timer eller hvis Timeglasset var udløbet, saa var man kom-
 met vesterover (1° i Længde for hver 4 m i Tid), og hvis
 Uret viste mindre end 24 Timer, eller hvis Timeglasset ikke

¹⁷ Paa to Steder nævnes ganske vist „Longitude“, men begge Gange
 vistnok en Misforstaaelse.

var udløbet, var man kommet længere østerover siden den foregaaende Dags Middag. Det siger sig selv, at Metoden ikke kan være videre tilforladelig, selv om alle ydre Omstændigheder er heldige, idet Tidspunktet for Sandmiddag kun tilnærmelsesvis lader sig bestemme ved Solen, ligesom Datidens Seyrværker eller Timeglas ikke kan have været nogen særlig god Tidsmaaler. Denne Metode havde imidlertid den Fordel fremfor Maanedistancemetoden, at den var let forstaaelig, og at Beregningen laa indenfor Datidens Sømands Evner.

Det er i denne Forbindelse interessant at se, at denne Metode øjensynlig er af meget gammel Dato i Skandinavien. I Niels Winther's „Færøernes Oldtidshistorie“ (København 1875) berettes Sagnet om „Ketil undir og Ketil á“ (d. e. Kedlen under og Kedlen ovenpaa), et Slags Timeglas eller Vandur af Kobber, der udløb f. Eks. i et Døgn. Man havde gjort den Erfaring, at ved at sejle mod Vest „fulgte Dagen med“, hvilken Talemaade endnu bruges paa Færøerne, hvorimod „Dagen gik undir“, ved at sejle mod Øst. Ved f. Eks. at iagttage, hvor meget Dagen var „fulgt med“, altsaa ved at maale Tiden fra Vandet var udløbet i Kedlen og til Middag, fik man en Idé om, hvor langt omtrent man var sejlet mod Vest. Altsaa Metoden er ganske som den, Tyge Christensen forklarer i sin Bog, men man ved desværre intet om, fra hvilken Tid den har været i Brug i Nordboernes Navigation.

Bagge Wandel.

Et Fremskridt ses i den danske Lærebog i Navigation, „Det vaagendis Øye“, der i 1649 blev udgivet i København af Bagge Wandel, hvor mange Sider er helliget Længdespørgsmaalet. Bagge Wandel er en ret interessant Personlighed, som det er af Betydning at lære nærmere at kende. Han var Præstesøn fra Magstrup ved Haderslev, og fra Faderen, der var astronomiinteresseret og havde Observatorium med mange Instrumenter, havde han arvet Forkærlighed for Astronomi og Navigation. Han kom tidlig til Søs og sejlede en Del Aar i udenrigs Fart som Styrmand, men i 1647 blev han af Christian IV ud-

peget til Navigationslærer ved Skolen paa Bremerholm. Som saadan er det vel, at han skrev „Det waagendis Øye“, men allerede i 1650 er han til Søs igen paa en længere Rejse til Norge, Færøerne og Holland, dels paa Opmaaling og dels for at give et Hold Navigationselever praktisk Uddannelse. I 1667 blev han udpeget til Direktør for den genoprettede Navigations-skole i København, i hvilken Stilling han blev til sin Død 1684. Fra Rejsen i 1650 er endnu opbevaret Skibsjournalen, der er gengivet af Johannes Knudsen i Tidsskrift for Søvæsen 1917. Det interessante ved „Det waagendis Øye“ er, at Forfatteren benytter Tyge Brahes Beregninger samt Uranieborgs Meridian i Listen over forskellige Steders Længde og Bredde. Angaaende Førstermeridianen skriver han iøvrigt Pag. 166: *„Men efterdi den fornemme og vütberømte Astronomus Velb. Tyge Brahe hafver actet den første Meridian hos Insulas fortunates (de canariske Øer) de Ølænder saakallede | at gaa igennem Pico de Teneriffa, huilken ligger paa 28 Grader | 20 Minutter in Latitudine eller Poli Høyde i Norden | vil jeg oc blive der ved | oc udi alle Maader hannem derudi efterfølge | min Regning der efter at stille oc forrette | indtil saa længe nogen anden en bedre og viisere Maade kand paafinde oc os meddeele“*. Angaaende Længdebestemmelse staar Bagge Wandel ganske paa Ptolemæus Stadium og omtaler kun Maaneformørkelses-Metoden, men han gør det ret indgaaende og ledsager Forklaringen med mange Eksempler og nævner bl. a. en Observation, taget *„af Velb. Tyge Brahe paa sin Sæde Uranieborg paa 3 Timer oc 9 Minutter efter Midnat Anno 1577 den 23. September“*.

Bagge Wandel berører dog ogsaa Længdebestemmelse ved Misvisningen, men han mener ikke at kunne anbefale Metoden til sine Elever. Han var praktisk Sømand og sejlede bl. a. *„Anno 1643 som Styremand paa Skipper Gunde Anderssons Skib her aff Kiøbenhaffn“* paa en Rejse til Bordeaux. Desuden havde han studeret Navigation, bl. a. i Holland, og her har han rimeligvis faaet grundigt Kendskab til Blaeu's Kritik af Plantius, for Pag. 216 skriver han følgende: *„Gonzole Quido gaf først tilkiende | at hand paa sin Reyse fra Spanien til Americam fornãm | at sin vel anstrøgne Compas med Magneten*

Det waagendis Øye.

Deter: .

W ^{**} ^{**} ^{**} ^{**} ^{**} ^{**}
liden W

Danste Gradbog/udi hvilcken
 alting korteligen/ dog grundeligen/ be-
 fattis oc indholdis / som tiener til første under-
 vijsning/ udi den ædle Konst *Navigation* eller *Søfare-*
ten/ effter Velb. Enge *Brabys* beregning/ med mange
 vjseberømte hysforfarne *Mænds observationibus* .
confereret oc ofovervejet.

Alle oc en hver retskaffen *Søfarende*
 Person til undervijsning/ villie oc tienstef/
 med synderlig *sijd colligeret* oc sam-
 menstreffven/

Aff

Bagge Wandel/

DIRECTORE paa den Kongelig Na-
 vigation-Skole udi *Kjøbenhavnn/* oc med
 synderlige Kongelige *Privilegier/ Frihed* oc
Naade/ til Trycken forfærdiget/
 Aar 1649.

Tryckt aff **Melchior Markan/**
 Acad. Typograph.

holdt ret til Norden | naar hand kom til Corro oc Flores (Azorerne), som ligger paa Nord-Latitudo 40 Grader | det selfsamme haffde ocsaa fleere Skippere med hannem forvist befunden | oc der af hafde de sluttet oc meenit for visse | at det skulde saa forholdes alle Meridianer igennem | med en slags Variation (samme Værdier for Misvisningen) o.s.v. Item Portugiserne, som sejlede ved Cap Frio, paa det Sted som Meridianen af Corro og Flores (Azorerne) skierer Tropicum Capricorni (Stenbukkens Vendekreds) forklarer at haffve der observeret, at Jernet (Magnetnaalen) declinerer 17 eller 18 Grader o.s.v.“ Med andre Ord beviser Bagge tydeligt og klart, at den magnetiske Nullinie ikke falder sammen med Meridianen gennem Azorerne. Bagge Wandel konkluderer, at han vel burde opsætte en Tavle over Misvisningen paa de forskellige Steder, „men effterdi at jeg fornemmer saa megen Ustadigheed hos den (Misvisningen) | som nu før rørt er | da skal det ikke være tienligt for de Søfarende | at jeg det gjør | ti de skulde | maaske | forlade sig formeget derpaa | oc siden begaa Faute“ (Fejl).

Bagge Wandel har utvivlsomt interesseret sig levende for Spørgsmaalet; han synes saaledes at være den første til at observere Misvisningen herhjemme; i det mindste er hans Opgivender for denne Størrelse den ældste, man kender fra Danmark. Han beretter saaledes pag. 126 i „Det waagendis Øye“: „I lige Maade forholder sig oc ocsaa Kongl. Majest. Compasmager M. Herman Luchtemacher udi sine Compasser¹⁸ huilcke hand her udi Kiøbenhafn formeerer og stiller | om end skiønt at Jernet (Magnetnaalen) viser her i Byen icke vel 1½ Grad fra rette Norden til Østen hen.“ Altsaa var Misvisningen i København paa Tiden omkr. 1649 c. 1½° østlig. Desuden findes der i den tidligere omtalte Skibsjournal en Del astronomiske Observationer til Misvisningsbestemmelse.

Som man ser, synes Bagge Wandel ikke at have været nogen absolut Tilhænger af Misvisningsmetoden for Længdebe-

¹⁸ Luchtemachers Kompasser var altsaa indrettet paa den „hollandske Maade“, hvor Magnetnaalen og N—S-Linien ikke altid var overret.

stemmelse, men alligevel skriver han pag. 229 følgende, der viser, at han trods alt anerkender Metoden og agter at uddybe den efter Evne: — „*men naar mand seylet uden for | som imod Nordkappen | Grønland | Island | oc fast om paa andre steder | da skal man altid med Flüid corrigere oc forbedre Compasset huer Dag (ved at finde Misvisningen) at mand kan see | huort mand seiler; Det kand oc voere et Middel at bruge | huorved mand eigenligen kand legge Landene under deris Longitudine | oc dennem siden ufeilbar beseigle | hid indtil denne Dag er der fundet stor Faut oc Vildfarelse | at de icke ligger udi deris rette Longitudine, men ere paa det næste (nærmeste) passede in Latitudine.*

Det vaar vel got | at voris Søfarende som seigler paa de Nordiske Lande | saasandt vilde huer Dag observere | oc see huad Misvisning oc forandring Jernet (Magnetnaalen) udi Compasset kand haffve fra Norden. Eller om de sig icke saa meget wmagede | at de vilde føre under Pennen Soelens Op-gang fra Østen oc Nedgang fra Vester (Amplituden) paa de steder | som de indbilder sig at være paa i Søen; oc føre siden Antegning paa hans Majest. privilegerede Skole her udi Kiøbenhavn | huor den Konst om Navigation demonstreres oc lærer | da er den plichtig | som samme Skole forestaar | det siden selff at eftertegne | oc med Flüid forhielp | at Pas-Kartene (Søkortene) der aff kand corrigeres oc forbedris baade i Cursen oc Lengden; hid til Dags hafuer det ickun været heel slet bestille med disse egentlige observationibus; mens jeg nest Guds Hielp haaber | at det her efter bedre bliver actet | den fornemme oc høye Konst Navigation at fordre oc forbedre.“

Grunden til ovenstaaende er naturligvis den gamle, at selv om Videnskaben og Observationerne viste, at Misvisningen forandrede sig med Tiden, saa vidste Bagge Wandel af egen Erfaring som Sømand, at der paa den Tid ikke fandtes andre Metoder til Brug for den jævne Sømand.

For at give en Forestilling om, hvor svagt selv en Bagge Wandel stod i Længdespørgsmaalet skal jeg citere et Uddrag fra hans Skibsdagbog fra Rejsen med Navigationselever:

„d. 8 Juni 1650.

Beregnet Differentzen aff Longitudinen at være 3° , som schall (et Ord er overstreget) $33^{\circ} 20'$, som Krydtfiord ligger østligere end Pico aff Canarien“.

Da den vestlige Munding af Korsfjorden i Norge kun ligger c. 22° Øst for Pico de Teide's Meridian (Canarieøerne), har Bage Wandels Længdeberegning altsaa været over 11° forkert; hans Metode er desværre ukendt.

Jørgen Rasch.

I den i København i Aaret 1702 udkomne „Den Møenske Styrmands-Bog“, skrevet af Jørgen Rasch, Navigations-Informator paa Møen, der vel var beregnet for Styr mænd, som kun skulde tage „Bredde-Eksamen“, staar der saa godt som intet om Længdeberegning udover en enkelt Passus om Misvisningsmetoden, nemlig: „*Det var at ønske at Misvisningerne vare uforanderlige thi da kunde de meget tiene til at vide Længden af en Stæd. Men nu kand man paa en Stæd have Nord-Vestering (vestlig Misvisning) | og om nogle Aar paa samme Stæd Retvisning | og omsider engang Nord-Ostering (østlig Misvisning). Ikke dis mindre | saa som denne Forandring skeer ikke saa hastigt | men haver ofte mange Aar fornødent for at flytte sig nogle Grader | kunde det ikke skade | om mand paa lange Reyser | hvor der seyles meget Øster eller Vester paa | antegnede Misvisningerne til andres Efterretning.*“ Naar man læser disse Bøger, faar man paa Fornemmelsen, at Forfatterne af en eller anden Grund ikke tør anbefale Misvisningsmetoden, selv om de ved, at alle og enhver dog benytter den.

Edmund Halley.

At Metoden derfor paa ingen Maade var glemmt er forstaaeligt, naar man betænker, at den eneste anden Metode, som Lærebøgerne kan anvise til Længdens Beregning, er Maaneformørkelsesmetoden, der højt regnet kun kan benyttes et Par Gange om Aaret samt Middagsmetoden, der er overordentlig upaalidelig. I England, hvor man øjensynlig saa anderledes paa

Spørgsmaalet end i Holland, forsøgte man at uddybe Metoden, og i 1674 udnævnte Carl II en Kommission til Udarbejdelsen af et fuldstændigt Misvisningskort til Brug for Bestemmelse af Længden ved Misvisningen, og i 1677 er en lignende Sag fremme. Resultatet blev, at Astronomen Edmund Halley, der senere blev Direktør for Greenwich Observatorium, efter flere Rejser i 1699 udarbejdede et Misvisningskort over hele Jorden til dette Formaal.

Peder Horrebow.

Man ser med al Tydelighed i den Lærebog i Navigation, som i 1745 udkom i København, forfattet af den kendte Professor Peder Horrebow, at Idéen stadig er levende. Han var Astronom og Elev af Ole Rømer og førte for saa vidt Traditionerne fra Tyge Brahes Dage videre paa Dansk, som hans Deklinationstabeller og Stjernefortegnelser er beregnet paa Grundlag af Ole Rømers og hans egne Observationer. Man faar det Indtryk, at Horrebow med Flid vil fjerne sig fra den traditionelle, hollandsk paavirkede Navigationslære og skrive en ny paa Grundlag af sine betydelige astronomiske og matematiske Kundskaber efter Samraad med praktiske Navigatører. Det interessante i denne Forbindelse er, at Professor Horrebow i sin Lærebog tager Idéen om Længdebestemmelse ved Misvisningen op igen, dog uden at nævne Plantius, eller hvad der tidligere kendtes om den Ting. Han maa dog have kendt Bagge Wandels Bog fra 1649, og at han har læst Claus de Vries „Schat-Kamer“ (Amsterdam 1711) fremgaar af den Kendsgerning, at det kgl. Biblioteks Eksemplar har tilhørt Horrebow, hvis Signatur staar paa Titelbladet. Horrebow havde selvfølgelig flere Forudsætninger for at udtale sig om Spørgsmaalet, ligesom han utvivlsomt har haft et betydelig større Kendskab til Misvisningen end sine Forgængere. Han fremhæver saaledes den engelske Astronom Edmund Halley's Verdenskort, hvor Kompassets Misvisninger er afsat, altsaa et Slags Isogon-Kort, og anbefaler det til Brug for de søfarende. Om Misvisningens Anvendelse til Længdebestemmelse skriver Horrebow følgende:

Peter Horrebow: Danske Skatkamer, Kiøbenhavn 1745, Pag. 277, § 148 (angaaende Kompassets Misvisning):

„Derimod kand man sige for den Nytte, som maaske kunde ventes af Kompassets Misvisning, at som høylærde og vidtbejarne Engelske Astronomus Edmund Helley formoder, man kand haabe derved paa mange og lange Farvande at dømme om sin Længde; thi fast fra Øster Kosten af America, Synden om Cap de bonne Esperance indtil nye Holland forandrer Misvisningen sig henved en Grad for hver to Grader i Længden. Kunde en Styrmand her altid erholde Misvisningen noget nær, kiendte han strax noget nær hvad Længde han var paa, hvilket skulde være en stor Fordeel; og han var desuden saa meget vissere paa sin Kaas.

Den velkiendte gamle og vidtbejarne Sømand H. Capitain Grib udtaler sig med samme Tanker udi et Brev skrevet nyelig til Mester Sandgaard (Kompasmager Ole Sandgaard i Nye-havn, København) saaledes: — Jeg har med stor Hiertes Fornøyelse seet og betragtet Professor Horrebow's og Kiere Vens høytberømmelige Fliid til at inventere et Variations-Compass til de Søfarendes store Nytte, fornemmelig at bruges paa de store Farvande af Liebhabere, som har den rette Kundskab og Erfarenhed om Konsten. Siden dette Verk som det eeneste og nærmeste til at observere sin Længde af Ost eller Vest er meget berømmeligt og umisteligt for de Søfarende, saa gratulerer jeg og glæder mig hjærteligt, at kiere Ven har været den første, som hos os har forfærdiget saadant et Variations-Compass; Skulde og ikke tvivle, de jo skal høste Frugten af deres Arbejde i fremtiden, som maaskee af Uvidenhed og Uerfarenhed ikke har betragtet slig kostbar Arbejdes rette Brug og Nytte i Søfarten etc.“ — „Jeg skriver saadan ikkun for at give nogen Formoedning, at Sagen kunde maaskee geraade vel, om mine Landsmænd satte Prøve derpaa efter nu formodentlige Muelighed.“

§ 149 og 150 omhandler Kompasmager Ole Sandgaards Variations-Kompas¹⁹.

¹⁹ Variation er det engelske Udtryk for Deklination (Misvisning).

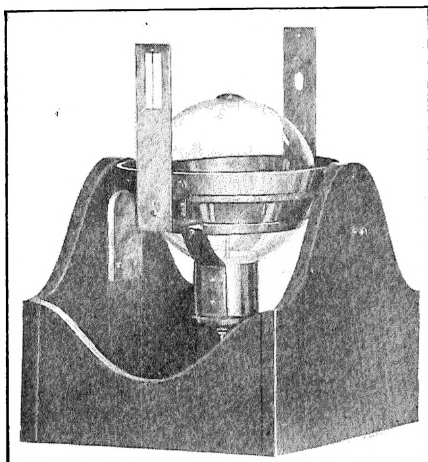
§ 151 omhandler Maaden at pejle Syd eller Nord, naar Solen eller Stjerner kulminerer. (En meget daarlig Maade).

§ 152 om at beregne Solens Amplitude og Azimuth for at pejle samme til Brug for at finde Misvisningen.

§ 167 Retv. Ø og V Amplitude, naar Solens Deklination er 0° .

§ 169 Azimuthberegning.

Som man ser, har Horrebrow animeret Kompasmager Ole



Instrument til Bestemmelse af Magnetnaalens Misvisning til Søs bestaaende af en meget fin Magnetnaal ophængt i en Glaskuppel, uden om hvilken er anbragt et bevægeligt Diopter, det hele cardansk ophængt i en Trækasse. Fremstillet omkring 1770 af Iver Jensen Borger, Grundlæggeren af det nuværende Kompassfirma Iver C. Weilbach & Co. i Amaliegade, København. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Sandgaard i Nyhavn til at fremstille et Variationskompas „*som med større Kraft søger sin Meridian og med sin flittige Vandring meget lidt vakler*“, til Bestemmelse af Misvisningen for derved at faa Kendskab til den geografiske Længde. Desværre findes Ole Sandgaards Variationskompas ikke mere, men efter Beskrivelsen antager jeg det har været et meget fintmærkende Kompas med en Stift i Centrum til at pejle over, det hele i en Kompaskasse af Kobber med Glaskuppel til Laag. Horrebrow giver Anvisninger for Observationerne, men Misvisningens ulige Fordeling paa Jordens Overflade nævner han ikke; han gaar vel ud fra, at dette maa Navigatøren finde ud af selv, f. Eks. efter Edmund Halley's eller andres Kort, hvor Misvisningen er antegnet. Ej heller for denne Tid, ca. 1750, har jeg fundet Optegnelser, hvor saadanne Observationer af Mis-

visningen til Længdebestemmelse er nedskrevet som udført til Søs, men man kan ikke tvivle paa, at de har fundet Sted.

Selv efter at Chronometret var vel kendt og benyttet til Søs, foresvævede der fremstaaende Navigatører Muligheden af ved indgaaende Undersøgelse af Misvisningen og Fremstilling af korrekte Misvisningskort og nøjagtige og lethaandterlige Instrumenter at finde en ny og let Metode til Bestemmelse af Længden til Søs. Paa Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg opbevares endnu et Kompas specielt til Længdebestemmelse ved Misvisningen, fremstillet ca. 1770 af I. J. Borger, Grundlæggeren af Kompasforretningen Iver C. Weilbach & Co. i Amaliegade, København (S. 143).

Den Nautiske Vægt.

Problemet er saaledes stadig levende, og der gøres af og til Forsøg paa at forbedre Metoden ved at fremskaffe bedre Kort, hvor Misvisningen til enhver Tid kan føres til Dato.

I Aaret 1760, altsaa længe efter at Harrison havde fremstillet sit Chronometer og faaet sin Belønning, fremkom i „Skrifter som udi det Kiøbenhavnske Selskab af Lærdoms og videnskabelige Elskere ere fremlagte og oplæste i Aarene 1759 og 1760“, ottende Del, København 1760, en mærkelig Afhandling af en Professor, hvis Navn jeg desværre ikke har kunnet finde. Den omhandler „*Beskrivelse over en forbedret Geographisk og Nauthisk Vægt*“, et Slags Universalinstrument til at finde Bredden og Længden til Søs. Opfindelsen beskrives i Forordet saaledes: — *At finde et Steds Poli Høyde (Bredden) til Lands eller Vands ved taaget Veyerlig, Storm og om Natten, uden nogle astronomiske Observationes, kunde vel synes at være lige saa paradox, om ikke lige saa umueligen, som man under samme Omstændigheder holder den bekiendte Longitudinis Maris Opdagelse for unpracticabel. Imidlertid er intet vissere, end at saavel det eene som det andet, ved ovenstaaende ubequemme Omstændigheder lader sig practisere. Udi de Aaringer fra 1748—1753, da jeg var beordret i Besynderlighed at excolere Søe-Videnskaberne (Marine), haver jeg mærket, at*

udi slige Tilfælde, hvor man ey kand anstille nogle Astronomiske Observationer, for, enten ved Maanens eller Jupiters Drabanters Formørkelse, eller af Fixstiernens Occultation og Distantze fra Maanen eller af Magnet-Naalens Misviisning, eller af Forskellen, som er imellem Tiden af det Sted, som man seylede fra, og Tiden paa det Sted, hvor man er, man alligevel kand fastsætte Longitudinem maris (Længden til Søs), ved Hjælp af en besynderlig dertil indrettet Inclinations-Naal, og Poli Høyden (Bredden), ved et Instrument, hvilket kand kaldes en Geographisk og Nautisk Naal, endskiønt man om dette sidste Instrument ey nogensteds kand finde den allermindste Efterretning.“

Jeg skal ikke komme nærmere ind paa Beskrivelsen af dette Instrument, da det selvfølgelig var fuldstændig uegnet til Søs og ej heller synes at have haft nogen Betydning til Lands. Beskrivelsen derimod har en vis Interesse, idet den opregner samtlige Observationer til Beregning af Længden til Søs og blandt disse ogsaa nævner Misvisningsmetoden.

Løvenørn.

I Aaret 1782 blev Captain-Lieutenant Paul de Løvenørn udsendt med den lille Fregat „Prøven“ paa en Rejse til Vestindien for at undersøge Længdespørgsmaalet, specielt for at prøve nogle Sø-Chronometre fremstillet her i Landet af en Urmager Armand fra Rendsborg. Løvenørn, der senere blev Direktør for Søkort-Arkivet, var en meget kundskabsrig Navigator, og Beretningen om denne Rejse, udgivet i København 1786, bilagt med minutiøst førte Observationsprotokoller, giver et levende Billede af Datidens Syn paa Længdespørgsmaalet. Der synes at have været taget mindst 37 Maanedistanceobservationer til Søs efter den Metode, som beskrives i Professor Laus' „Marine-Kalender“, den første paa Dansk udgivne Nautiske Almanak. Desuden toges flere Stjernebedækningsobservationer i Land²⁰ foruden talrige Længdeobservationer af Sol og Stjerner.

²⁰ Efter Galilæis Metode at observere Tidspunktet for Jupitermaanernes Forsvinden bag Planeten.

Endvidere blev der taget Misvisningsobservationer paa hele Rejsen med et af Professor Lous' „fortræffelige“ Kompasser: „*Compassets Misviisning, som er en meget vigtig Sag for den Søefarende, har jeg anvendt den mueligste Flid for at observere nøjagtigen*“. Selv om Løvenørn tvivler paa Nyttens af Misvisningsmetoden, slutter han dog med følgende: „*Imidlertid da man i alle Kundskaber i Almindelighed slutter sig fra Erfarenhed til Aarsagen, saa bør man ikke forsømme alle mulige Observationer, og at samle disse, for om derved mueligen i Fremtiden kunde findes nogen Theori angaaende Magnetnaalens Træknings Aarsager, som endnu ikke ere bekiendte*“.

I Kaptain C. L. L. Harboe's „Dansk Marine Ordbog“, Kbh. 1839, omtales Problemet under „Misvisende Kort“ paa følgende Maade: — Amerikaneren Churchmann, Svenskeren Eckerberg og Nordmanden Hansteen havde forsøgt med misvisende Kort at bestemme den omtrentlige Længde, men Misvisningens Forandring og Uregelmæssighed har ikke villet lade dette lykkes²¹.

Professor Schwartz.

Og alligevel har Metoden været almen benyttet, selv langt hen i det nittende Aarhundrede, for vel var Chronometret da opfundet, men det var kun de velhavende Rederier, der kunde overkomme den ret store Udgift, og at beregne Længden efter Maanedistancer var ikke at tænke paa for den jævne Sømand. Ganske vist var der i Slutningen af det attende Aarhundrede og derefter Lejlighed for Søfarende til at lære Maanedistance-Metoden. Saaledes har jeg set i en dansk Søofficers Notesbog en pro forma Maanedistance-Observation fra 30. Oct. 1822, men jeg tror, at den kun yderst sjældent blev benyttet til Søs til praktisk Brug. Desværre er Skibsjournalerne fra Korvetten „Galathea“s Jordomsejling for Tiden ikke tilgængelige, hvilke ellers vilde give fyldestgørende Svar paa dette Spørgsmaal.

²¹ Desværre har det ikke været muligt under Krigen at faa disse forskellige Forskeres Forsøg nærmere undersøgt.

Saa havde man, bortset fra Bestikregningen, kun den ældgamle Misvisningsmetode tilbage, og selv om der foreløbig ingen skriftlig Dokumentation kendes, saa ved vi efter mundtlig Overlevering, at den har været jævnlig brugt. Saaledes fortalte afdøde Professor Schwartz, Bestyrer af Københavns Navigationsskole, at i hans Ungdom — omkring 1850 — forstod Førrerne af de danske Skonnerter, der sejlede med Salt fra St. Yves i Spanien til Newfoundland og derfra til Danmark med Tørfisk, kun Beregning af Bredden, men kendte intet til Længdeberegning ved astronomiske Observationer; om Chronometer var der for saadanne overhovedet ikke Tale. De sejlede paa Skøns nordvestover paa Atlanterhavet, indtil de naede Newfoundlands Bredde, hvorefter de fulgte denne Breddeparallel ret vestover, indtil Landet kom til Syne. En cmtrentlig Længde blev beregnet efter Bestikket, altsaa ved at opnotere de udsejlede Kurser samt Farten maalt med en Haandlog. Hvergang der var god Lejlighed dertil, f. Eks. naar Polarstjernen var synlig, blev der taget Misvisningsobservationer til Bestemmelse af Længden. Professor Schwartz berettede endvidere, at han selv paa en Rejse fra København til Godhavn med Kgl. Grønlands Handels Skib „Thorvaldsen“, Kapt. Jensen, undersøgte Metodens Anvendelighed og fandt, at til Bestemmelse af Længden inden for et Par Grader kan man meget vel benytte den, forsaavidt man har et Misvisningskort ført til Dato og gode Pejlinstrumenter.

Slutning.

Grunden til, at Misvisningsmetoden saa sjældent er omtalt i Skibsjournaler er — mener jeg —, at det var den jævne Mands Metode, og at den ikke blev lært paa de Navigationskursus, som paa den Tid var i Gang. Efter de os efterladte, haandskrevne Navigationsbøger at dømme, var det ikke særlig omfattende, hvad de vordende Navigatorer i det 17de og 18de Aarhundrede fik lært paa disse nødtørftige Kursus i Land²²,

²² *Kaptajn Juel-Hansen*: Haandskrevne Navigationsbøger. København 1944.

saa det er at formode, at det virkelige, altsaa den Navigation, der betød noget, blev lært til Søs og gik i Arv fra Kaptain til Styrmand. Saaledes mener jeg har rimeligvis Misvisningsmetoden sammen med saa mange andre praktiske Ting holdt sig levende gennem Tiderne og er først gaaet i Glemme, da den ikke mere var nogen Nødvendighed. Maaske vil andre, naar denne Artikel publiceres, kunne fremkomme med Kommentarer til yderligere Belysning af dette for anvendt Navigations Historie ret betydningsfulde Spørgsmaal.

L I T T E R A T U R

- Professor *Peder Horrebow*: Danske Skatkamer. Kiøbenhafn 1745.
Bagge Wandel, Direktør for den kgl. Navigationsskole udi Kiøbenhaffn: Det vaagendis Øye. København 1649.
 Professor *Knut Lundsmark*: Om älder og nyare Uppfattningar angående Världsbygningen. Malmö 1929.
De Linshoten Vereenigung: De Reisen naar til Norden. Geogr. 719. XV. Amsterdam 1917. II.
Adam Poulsen: Communications de L'Observatoire Magnetique de Copenhague. Copenhague 1892.
 Dr. *Georg Neumayer*: Atlas der Erdmagnetismus. Gotha 1891.
Jean Picard: Ouvrages de Mathématique. Paris 1736.
H. Winter: Comptes Rendus. Amsterdam 1938.
 — Seit wann ist die Magnetische Misweisung bekannt? Annalen der Hydrographie. Berlin 1935.
A. Chrichton Mitchell: History of Terrestrial Magnetism. Terrestrial Magnetism & Atmospheric Electricity. Vol. 42. Baltimore 1937.
Guilielmi Gilberti Colcestrencæ: De Magnete etc. London 1600. (William Gilbert).
Tyge Christensen: Ars Navigationis. Kiøbenhaffn 1642.
 „Beskrivelse over en Geographisk og Nautisk Vægt“ i „Kiøbenhavnske Selskab“s Skrifter 1760.
Leonard Christophe Sturm: Probleme touchant la Longitude sur Mer. Nurenberg 1720.
P. J. H. Baudet: Notice sur la part prise par Willem Jansz. Blauc dans la détermination des longitudes terrestres. Utrecht 1875.
Klaas de Vries: Schat-Kamer. Amsterdam 1752.

OM HELSINGØRSKE FÆRGEMÆND OG KAPERER

Af

KNUD KLEM

Helsingør ligner i mange henseender ikke andre danske købstæder. I sit udseende og sit aandelige fysiognomi har den endnu den dag i dag et andet præg end de øvrige danske byer. I ældre tid var dette forhold endnu mere fremtrædende, hvilket staar i forbindelse med den specielle udvikling af Helsingør som sundtoldens by og Kronborgs by. For et par hundrede aar siden var livet i de fleste danske købstæder det jævnt kedsommelige, der hører til dagen og vejen: en faatallig borgerstand, bestaaende af smaahaandværkere, høkere, enkelte større købmænd, alle beskæftigede med dagens trælssomme arbejde og smaatskaarne interesse overfor naboens gøren og laden. Offentlige interesser eksisterede næppe og kulturelle kun hos de faa.

Men Helsingør havde lidt af suset fra den store verden over sig. Bevares, den var sikkert ogsaa fuld af dagligdags ting. Ved borgernes gadevinduer sad sikkert dydsirede jomfruer og stirrede i gadespejlet for at følge købmandens flotte krambodssvend, naar han promenerede paa Stengade. Men det, man lagde mærke til ved byen, var slet ikke den slags ting; det var det spillevende liv, der udfoldede sig paa havn og i havnekvarter, og som stod i forbindelse med det rige og afvekslende liv, der affødt af sundtolden og de talrige fremmede skippere, der daglig besøgte byen.

Sundtolden medførte jo, at skibene maatte stoppe op ved Helsingør, og under ugunstige vejrforhold kunde dette ophold

i sejskibenes tid ofte blive langvarigt. Det kunde maaske nok komme de fremmede ubelejligt, men man havde jo slet ikke saa travlt den gang, som vi har i vore dage, og desuden morede man sig saa dejligt i Helsingør. Skipperne blev modtaget med aabne arme af sundklarererne og skibsproviantererne. De boede ofte hos dem, og de blev i skipperstuen beværtet godt og rigeligt med mad og drikke, saa skipperen forlængede gerne sit ophold i byen. Vinen flød rigeligt i Helsingør i de dage, og det var god vin for kræsne ganer, saa god, at det for dem, der havde let adgang til den, var en større fristelse end godt var for svage karakterer, hvorom sundklarererslægternes historic i høj grad minder. Og matroserne havde ikke noget imod at komme til staden. Strandgades huse fra øst til vest havde sømandsknejer, hvor der var liv og glade dage, og piger var der her som alle vegne, og naar matroserne øre i hovedet af svir bag- efter kom i klammeri med soldater eller færgfolk paa skibsbroen, vankede der braadne pander. Uanset om en sømand havde været nok saa langt i verden, regnedes han ikke for fuldbefaren, før han havde faaet sine prygl paa Helsingør skibsbro.

Et folkefærd, der mere end noget andet var karakteristisk for Helsingør, og som ikke fandtes noget andet steds i verden, var færgfolkene. Færgeri har der været i Helsingør fra arilds tid. Byen kan vel siges for en væsentlig del at være skabt af færgfarten til Helsingborg. Hvor gammel den er, ved vi ikke, men vi hører i altfald saa tidligt som i 1294 om en transport af særlig interesse. Da blev nemlig den fangne ærkebisp Jens Grand og hans domprovst ført over, om hvilken rejsfærd der fortælles: „der de komme til Helsingborg med dennem, da kaste de dennem nederst i færgen bag hestene, og de stod og møgede paa dennem.“

Færgfart har der jo været saa mange steder i verden, men naar færgvæsenet fik sin særlige karakter ved Helsingør, var det netop paa grund af sundtolden, idet færgemændenes hovedopgave var at føre skipperne ind i havnen, naar de skulde ind og klarere sundtolden. Derfor var der ogsaa saa mange af dem. Færgemændene var organiseret i et lav, og i dettes velmagts-

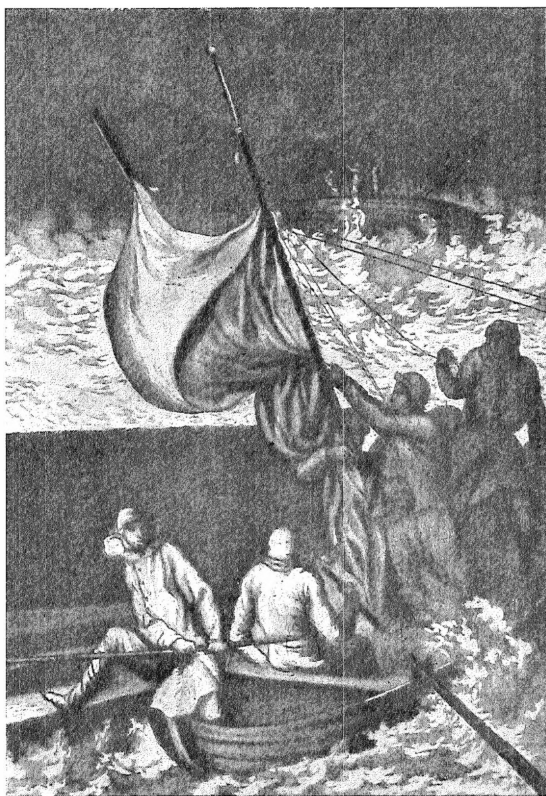
dage omfattede denne organisation 80 á 100 færgemænd, hver med sit „lav“, som den enkeltes adkomst til virksomheden kaldtes. Færgelavet havde privilegium paa færgefarten, men maatte naturligvis ligge og slaas med fiskere, lodser og andre, som gik dem i næringen. De maatte undertiden ligge helt oppe ved Hornbæk for at borde skipperne, da de Hornbæk-fiskere jævnligt nappede chancen her og førte skipperne ind til kysten, hvor de med vogne transporteredes ind til Helsingør. Det var en utilladelig trafik. Derimod havde skipperne naturligvis lov til at komme i land i deres egen baad, og derfor kunde færgemændene ikke altid opnaa den takst, de havde lov til at tage. Betalingssystemet var derfor lidt indviklet. Man havde forskellige slags færgeture. Opnaaede færgemanden den tarifmæssige betaling, var det en saakaldt „fasttur“, pruttede skipperen betalingen et stykke ned, var det en „sluppen tur“, men blev det nødvendigt at gaa meget langt ned i prisen, var det en „hjælpetur“. Faste og slupne ture gik i fast omgang mellem alle færgelavets medlemmer, hjælpeturene maatte de tage udenfor omgangen. Hvis vejret var godt, eller skipperen havde god tid, maatte færgemændene hyppigt gaa ned i pris, men gjaldt det om at udnytte en gunstig vejr-situation, som man jo i sejlskibstiden var meget afhængig af, betalte det sig for skipperen at gaa ind paa en høj pris. Det var derfor i perioder et udmærket erhverv at være færgemand. Man havde numre i lavet og rykkede ved dødsfald op i anciennitet, saa at man i heldigste tilfælde fik no. 1. Hvis en færgemand døde, arvede hans enke lavet, og hun kunde ved giftermal overføre sit lav til sin nye mand. Derfor var der stærk rift om enkerne, og en stor del af kvinderne var derfor ældre end mændene. I 1808 giftede f. eks. den 23-aarige Lorentz Justesen sig med Ingeborg Sønnedatter, der var omtrent 95. Der var jo ikke mange chancer for børn i et saadant ægteskab. En enke var dog ikke nødt til at gifte sig for dermed at faa sit lav passet og sig selv forsørgt. Hun kunde „fare paa hælvten“ med en eller anden færgemandssøn. Blev et lav ledigt, gik det efter de traditionsbestemte regler over til den ældste færgemandssøn indenfor færgelavet, og var der ikke en saadan til den ældste færgekar. De fleste af fæрге-

mændene havde nemlig en eller flere færgekarle til at hjælpe sig med forretningen. Paa gammel patriarkalsk vis boede de — ligesom haandværkssvendene — i færgemandens hus og spiste ved hans bord sammen med færgemandens børn. Man kunde støtte hinanden derved, at flere færgemænd kunde slutte kompagniskab med hinanden, indgaa de saakaldte „makkerskaber“. Paa den maade kunde en enke saaledes ogsaa faa sit lav bestyret. Det gik naturligvis ud over de færgemandssønner eller færgekarle, som stod for tur til at faa lav, og det var derfor ikke særlig velset i disses kreds, men myndighederne saa det gerne. Det var nemlig et problem at faa materiellet passet ordentligt. Der stilledes store krav til vedligeholdelsen af baadene, og det var lettere at gennemføre dette gennem makkerskaberne, da der ved hjælp af disse langt bedre kunde økonomiseres med baadmateriellet.

Man kan undre sig over, at der var brug for saa mange færgemænd, da skipperne jo dog lige saa godt kunde sejle ind til havnen i egen baad. Men det var nu ikke saa lige en sag. For det første var der ofte hundredvis af skibe, som laa og fyldte i farvandet, for det andet var Helsingør havn paa grund af vind- og strømforhold meget vanskelig at besejle. Baadene maatte i bestandig kamp med vind og strøm i det smalle farvand krydse ud og ind. Det var noget færgemændene forstod sig paa. Det var en færdighed, de havde opøvet sig i gennem mange aars virksomhed, og som de havde taget i arv gennem mange slægtled. Dette arbejde var sin løn værd, og det var ogsaa rimeligt, at betalingen stod i et bestemt forhold til vejrliget. I begyndelsen af det 19. aarh. kostede det 9 rdlr. at blive færget ind i magsvejr, ved 1. kulingsgrad maatte skipperne af med 12 rdlr. og ved hver af de følgende 2 kulingsgrader lagdes der 3 rdlr. paa, saaledes at færgelønnen ved 3. kulingsgrad var 18 rdlr.; senere maatte taksterne nedsættes noget.

De helsingørske færgemænd var vidt berømte blandt verdens skipperne for den dygtighed, hvormed de haandterede baad og sejl. Nu og da — men dog forholdsvis sjældent — gik en færgemand ned under sit arbejde. Alle stræbte efter at holde renomméet i ære, men ingen har vel i den grad kastet

glans over sin stand og sit erhverv, som den bekendte Lars Bache, der i fællesskab med tre andre færgemænd og et par færgekarle i en forrygende orkan d. 3. nov. 1801 frelste besætningen paa en flensborgsk brig, der var kængret ved Tre-



Kobberstik: Færgemand Lars Bagge gaar ud.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

kroner. Lars Bache blev for den bedrift fejret som en nationalhelt; man levede jo endnu i lyset af 2. april. Kongen skænkede ham medaljen „pro meritis“, Grosserer-Selskabet i København, som Grosserer-Societetet den gang hed, forærede ham en sølvkande, og digterne sang hans pris, og han fik friplads i teatret. Det sidste har han utvivlsomt ikke nydt i mindre grad. Teatret

var dengang alles lyst, og de helsingørske færgemænd, som regnedes blandt Helsingørs bedre borgerskab, satte stor pris paa teaterbesøg i København.

Ved siden af færgeriet havde færgemændene forskellige bi-erhverv. En enkelt af dem var kromand paa Snekkersten, et par stykker drev brændevinsbrænderi, de fleste drev fiskeri eller ankerfiskeri, assisteret af deres færgekarle, ind imellem færgeturene. Det almindelige fiskeri var ikke særlig indbringende, mest gav vel det saakaldte „raadmandsstade“, umiddelbart syd for byen, som var forpagtet af et af de større makkerskaber. Ankerfiskeriet var mere indbringende. Det var egentlig en ret, som alle Helsingørs borgere havde, at de maatte drive ankerfiskeri paa Helsingørs red, men det var især færgemændene, der benyttede sig af denne ret; det var ogsaa dem, der havde mest forstand derpaa. Det var slet ikke noget lille erhverv, da adskillige af de fremmede skibe maatte kappe deres ankre under stormvejr. Endnu minder den lille plads „Ankerbakken“ ved Strandgade om denne nu forsvundne virksomhed. I nær familie hermed var bjergningsvirksomheden. Dengang grundstødte adskilligt flere skibe end i vore dage paa Kronborgs glaci og kysterne i omegnen under forsøg paa at runde Kronborgpynten, og færgemændene var udmærkede til dette stykke arbejde og blev først overgaaet, da Svitzer i forrige aarhundrede startede sin bjergningsentreprice.

En del færgemænd — bl. a. Lars Bache — havde smaa skibe i fart med landbrugsprodukter eller brændetransport i de indre danske farvande, en havde en pakETFart mellem København og Helsingør, men der var forskellige andre „fag“, som laa godt for en dristig færgemand. Bl. a. smugleriet, der udfoldede sig livligt i Øresund. Det var naturligvis i høj grad ulovligt, men det betragtedes nærmest som en gentlemanssport at narre „posekiggerne“, og det lykkedes i almindelighed udmærket. Det foregik naturligvis i nattens mulm og mørke paa de fjerneste og mest øde partier af kysterne, og naar en baad kom ind, maatte den udlosses og ladningen føres bort endnu samme nat, for at ingen skulde bemærke noget. En meget ivrig smugler var Lars Baches bror Peter, der i vinteren 1807—08

drev denne trafik med 2 baade og 3 raske mænd til bugten mellem Kullen og Halmstad. Lars Bache kunde ikke lide disse smuglerier og aftvang sin bror et løfte om at holde op; han lovede, at en aftalt smuglerfærd i februar 1808 skulde være den sidste. Det blev det ogsaa, men paa en anden maade



Farvelagt Tegning: Portræt af en helsingørsk Færgemand.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

end tænkt, for det var et herrens vejr med høje søer. Tværs for Kullen rejste der sig en braadsø saa høj, at de saa maanen igennem den, men den faldt tæt agter. „Rejser den igen,“ sagde Peter, „kan vi ikke løbe fra den.“ Og den rejste sig igen og vendte baaden overende. Kammeraterne reddede sig ved at klamre sig til vragtømmer, men Peter naaede kun at sende en hilsen hjem til kone og børn, inden han forsvandt i dybet.

Netop i den samme periode opstod der et erhverv, søm i lige saa høj grad krævede vovemod og dristighed, men som det tillige var en patriotisk opgave at tage sig af, nemlig kaperiet.

Noget nyt erhverv var det naturligvis ikke, det var tværtimod ældgammelt, men det var især blevet aktuelt i perioden fra 1807, da Englænderne berøvede Danmark dets flaade, og hvor det derfor gjaldt om paa anden maade end ved hjælp af orlogsskibe at genere fjenden saa effektivt som muligt. Rundt omkring i vort land opstod der talrige kaperselskaber, i almindelighed var det aktieselskaber, der udrustede smaa kaperskibe, en kragejolle eller et lignende mindre fartøj, forsynet med en enkelt eller to kanoner eller „svingbasser“. Til kaperskibets fører udstedtes et „kaperbrev“, et officielt dokument, der gav den paagældende privatmand ret til at bekriige Danmarks fjender og tilføje dem mest mulig skade. Der udstedtes nye forordninger om kaperfarten og om de prisedomstole, der oprettedes i købstæderne og hvortil kaperne var pligtige at føre deres tagne priser for at priseretten kunde underkaste den enkelte erobring en nøjere undersøgelse enten for at underkende denne og tilpligte kaperen at udrede erstatning til den, det var gaet ud over, eller ogsaa at erklære det tagne skib for „en ret prise at være“; det sidste skete naturligvis hyppigst, for det var jo det, der var meningen med det hele. Hele trafikken er i vore øjne højst utiltalende. Det drejede sig jo i virkeligheden om søøveri, som staten havde kastet et lovformelighedens skær over. Fjenden led naturligvis ikke synderlig afbræk derved; det var nærmest at ligne ved naalestik, selvom disse nok somme-tider kan prikke lidt ubehageligt, og den enkelte kaper følte en kildrende patriotisk fornemmelse af at have udført en fædrelandsk bedrift, samtidig med at han opnaaede en særdeles behagelig tilfredsstillelse af sit profitbegær.

For folk, der, som de helsingørske færgemænd, var vant til at manøvrere smaabaade med stor færdighed, var kaperiet en udmærket tumleplads for denne evne, og færgemændene deltog da ogsaa i kaperiet i stort tal. Blandt andre var Lars Bache med som kaperkaptajn og reder for kaperbaaden „Makrellen“ af Helsingør, der var armeret med 4 kanoner og havde 14 mands besætning. Med den forliste den dristige færgemand selv, idet kaperbaaden forsvandt med mand og mus under Stevns i juli 1809.

Ingen dansk kaper har sikkert vundet et større navn end Jens Lind, færgemand af Helsingør. Han var en tid lang fører og reder af den største danske kaper, fregatten „Cort Adeler“ eller „den spanske fregat“, som dens kælenavn var i Helsingør. Den havde 20 kanoner og 93 mands besætning, for størstedelen ostindie- og kinafarere, saa det var en besætning, der var værd at være fører for. Jens Lind var stor i slaget. Hans sluproere havde safianskasketter paa med „C. A.“ i sølvbogstaver. I august 1808 afslog han i Snekkerstenbugten et natligt angreb paa „Cort Adeler“ af englænderne, der havde vedtaget, at „Cort Adeler“ skulde erobres. Jens Lind tog mange gode priser baade med „Cort Adeler“ og andre kaperbaade, og han var hele landets helt, dog maaske i mindre grad i sin hjemby. Lars Baches biograf, sønnen Niels Bache, giver ham i hvert fald ikke noget helt godt skudsmaal. Han omtaler ham som en udhaler og en vindbeutel, men en rask og dumdrstig fyr. Naar kaperiet kastede godt af sig, var han en flottenheimer, der baade holdt kone og mæresse, og som ejede gaard paa Strandgade i Helsingør og i København hyppigt boede i „fyrstesuiten“ paa Raus' Hotel, nu „d'Angleterre“, hvor han gav dejeuners, diners og soupers, og fra hvis balkon han kastede smaa penge i grams til gadedrengene, naar vagtparaden trak op.

Efter englænderkrigen vendte de helsingørske færgemænd paa ny tilbage til den fredelige tid med dens mindre fortjenester og dens roligere og jævner forløb. De almindelige trafikforretninger, som lavet havde haft eneret paa ved siden af skipperforretningerne, nemlig person- og godstrafikken til Helsingborg og til København, kom nu ud for en haard konkurrence. Dampskibet var nu blevet opfundet. I 1819 kom „Caledonia“ til Danmark som Danmarks første dampskib. Ind imellem sin faste rute København—Kiel indsattes dampskibet i søndags-ture i sundet og senere hen kom ogsaa andre dampskibe i sundfart, endog paa ruten Helsingør—Helsingborg. Færgemændene betragtede dette som et indgreb i deres gamle privilegium og anlagde sag imod de fremmede redere, men led nederlag. Domstolene fastslog, at privilegiet kun gjaldt for „baade og færger“ og ikke for dampskibe. Dermed var færgelavet slaet ud af

den almindelige trafik, men det havde dog endnu tilbage forretningerne med skipperne i sundet, men ogsaa disse stundede nu mod deres afslutning. Det var ikke fordi der kom færre skibe end før gennem Øresund. Tværtimod steg trafikken som aldrig før, men selve sundtolden stod for fald. Den gik tilbage til middelalderen og hvilede paa et retsgrundlag, som dengang ansaas for gyldigt, men som efterhaanden følte som mere og mere urimeligt. Visse stater nægtede tilsidst at betale tolden, og der var derfor ikke andet at gøre end at optage forhandlinger om dens afvikling. De forløb forsaavidt meget tilfredsstillende, som staterne gik ind paa at betale en temmelig stor afløsningssum, men med tolden var det altsaa slut. I 1857 forsvandt den, men samtidig forsvandt ogsaa hele det forretningsliv, som knyttede sig til skibenes ophold ved Helsingør, og blandt alt dette gik det ud over færgelavet. En kraftig reduktion af lavet blev gennemført, og i 1882 blev lavet helt ophævet. Et ringe antal færgemænd klarede i den følgende tid de tilbageværende forretninger, og i vore dage er der kun en enkelt igen. Men med færgelavets forsvinden forsvandt ogsaa et morsomt træk i Helsingørs fysiognomi. Nu kan vi som turister i vor egen by gaa rundt og iagttage de hyggelige gamle færgemandshuse i Strandgade og paa Lappen, som minder om lavets og byens store tid, og en skønne dag bukker de vel under i konkurrencen med det moderne byggeri. Lad os da glæde os over dem, mens vi endnu har dem.

L I T T E R A T U R

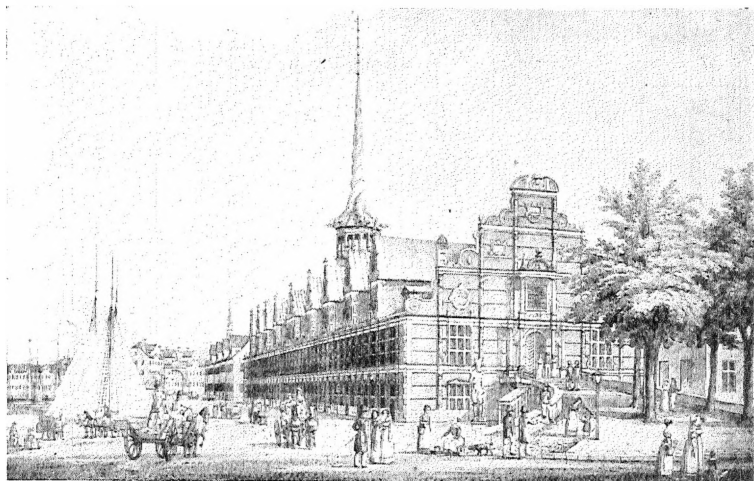
Knud Klem: Helsingørs Færgelav, især i Begyndelsen af det 19. Aarh. „Fra Frederiksborg Amt“. 1935.

Ole Lund: Smaabilleder fra Helsingør. 1800—1830. Kbh. 1900.

Kay Larsen: Danmarks Kapervæsen 1807—14. Kbh. 1915.

Laurits Pedersen: Helsingør i Sundtoldstiden 1426—1857. Kbh. 1926—29.

Jul. Clausen og P. Fr. Rist: Memoirer og Breve. II. Kbh. 1905.



H. G. F. Holm : Børsen i København.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

B Ø R S E N

opførtes under Christian IV af Brødrene Lorents og Hans Steenvinkel i Aarene 1619—40. Det ejendommelige Dragespir opsattes 1624—26 af Tømremester Vidt Kragen. I begge Etager var der Salgsboder, i Stueetagen for grovere Varer, paa første Sal for finere Kramvarer. Oprindelig benyttedes disse Boder af de fremmede Købmænd, men da det efterhaanden blev Mode, at det bedre Borgerskab købte Luksusvarer paa Børsen, krævede de københavnske Købmænd at overtage Bygningen. En Tid ejedes Børsen af den kristianshavnske Borgmester Jakob Madsen, hvis Enke dog i 1669 afhændede Bygningen til Frederik III. 1671 blev Børsen overladt til Kommercekollegiet, der havde Kontorer her. 1738 fik den københavnske Assignations, Veksel- og Laanebank Lokaler paa Børsen. 1778 overtog Banken Bygningen, men fik snart sine egentlige Lokaler i den i 1785—86 af P. Meyn opførte selvstændige Bygning, der ses i Billedets højre Baggrund. Bankbygningen, der var forbundet med Børsen ved en Bue, fjernedes paany o. 1870 ved Slotsholmsgades Anlæg. Børsen var dog i 1855 overtaget af Grosserersocietetet, der siden har ejet den, og som har foretaget flere gennemgribende indre Ombygninger for at imødekomme det moderne Handelslivs Tarv.

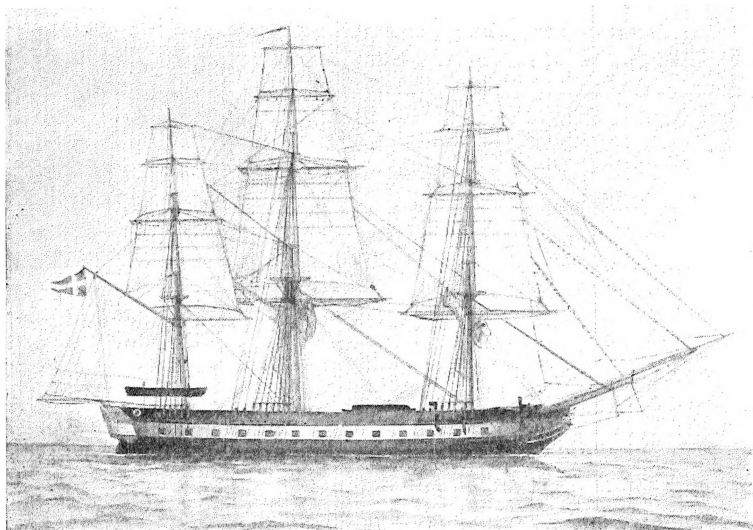


Litografi af E. Fortling efter Maleri af W. Marstrand:
 Portræt af Grosserer Hans Puggaard.
 Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

HANS PUGGAARD

(1788—1866) var født i smaa Kaar. Hans Far var Indehaver af Puncesalen paa Det kongelige Teater, hvor Sønnen ofte maatte hjælpe med ved Serveringen. Han kom dog i det v. Westenske Institut og startede derefter sin Løbebane som Skriver hos en Dispatchør. Senere blev han Kopist paa Frederiksværk, men begyndte ved Siden af denne Gerning at drive Handel.

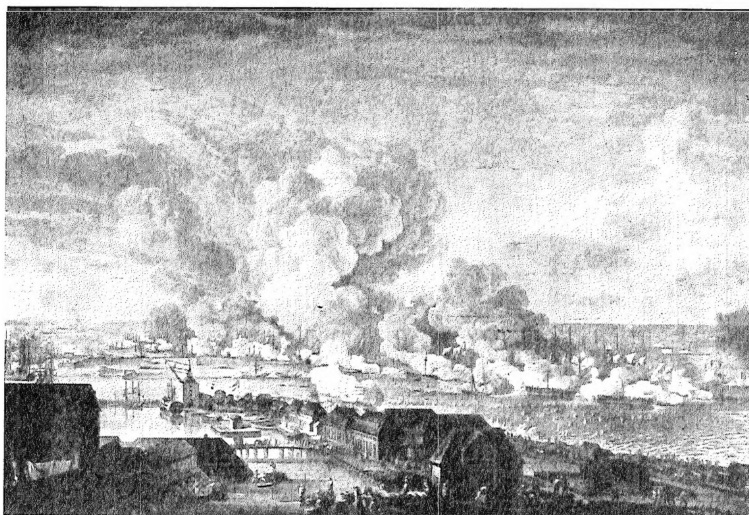
Under en Tjenesterejse til Sverige i 1812 som Sekretær hos sin Chef Oberst Tscherning tog denne Interesse Overhaand, og han nedsatte sig i 1813 som Grosserer i København. Hans Interesser laa især i Kornhandelen, ikke mindst efter at han kom i Samarbejde med Svogeren Alfred Hage, der i en Aarrække sad som Leder af Firmaets Afdeling i Nakskov, der nærmest beherskede den lollandske Korneksport. Selv laa han i Firmaets ældre Tid ofte paa Rejser, især i Østersøegnene, hvor han var Opkøber af Korn i større Stil, men han handlede dog ogsaa med Tømmer, Sild og Vin. Firmaet kom til at spille en stor Rolle indenfor Kornhandelen, en Udvikling der yderligere styrkedes, efter at den højt begavede Alfred Hage var blevet optaget som Kompagnon. Bl. a. udfoldede det puggaardske Handeshus store Anstrengelser for at forbedre det danske Korns Kvalitet gennem Korntørring og paa anden Maade. Samarbejdet mellem de to Svogre, der begge var stejle Naturer, var ikke uden Vanskelighed, og efterhaanden trak Puggaard sig mere tilbage for at hellige sig kunstneriske og æstetiske Interesser. Sammen med sin Hustru, en Datter af den bekendte Stegekøbmand Christopher Friedenreich Hage, gjorde han sit Hjem til et Samlingssted for en fremragende Kunstnerkreds, der bl. a. omfattede Thorvaldsen, Eckersberg, Marstrand og Bindsebøll. Sidenhen, efter Datteren Annette Marie Bolettes Ægteskab med Politikeren Orla Lehmann, mødtes Nationalliberalismens Spidser her i en Slags politisk Salon. Hans Puggaard dyrkede ogsaa selv Politiken og var i nogle Aar Medlem af Rigsdagen, men kom ikke til at spille nogen større Rolle paa dette Omraade. Som Kornimportør blev han ogsaa Reder i større Stil. Bekendt er hans Opkøb af Orlogsskibe, der udrangeredes af den danske Orlogsflaade: Fregatterne „Freja“, „Rota“ og „Havfruen“ og Korvetten „Najaden“. En Række af hans mindre Skibe blev bygget af den bekendte Skibsbygmester S. P. Bech i Rønne.



Farvelagt Tegning: Korvetten „Galathea“.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

KORVETTEN „GALATHEA“

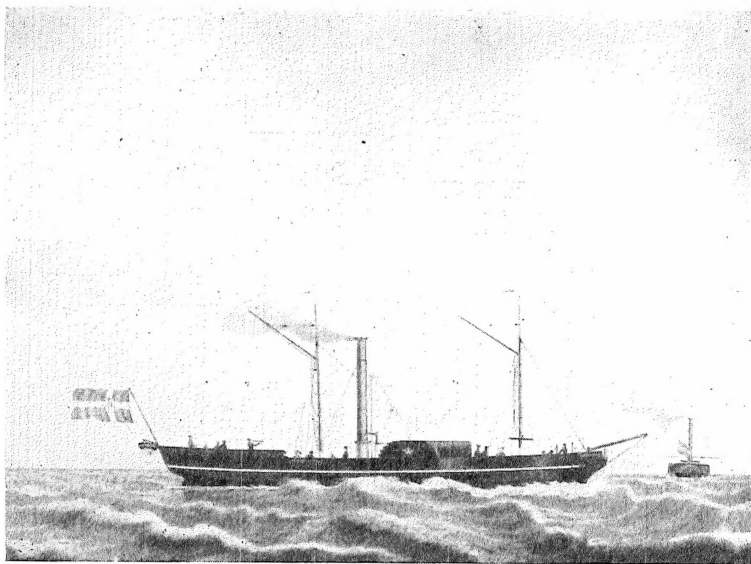
blev bygget paa Gammelholm i 1831. Den førte 36 Kanoner og havde en Drægtighed paa ca. 400 Læster. Skibets Berømmelse skyldes dets Verdensomsejling 1845—47 under Ledelse af Kaptajn Sten Andersen Bille. Togtets Formaal var at tage Afsked med de danske ostindiske Kolonier, som var solgt til England. Korvetten skulde dernæst hævde Danmarks Ret til Nicobarerne og gennem Undersøgelser paa naturvidenskabelige og sociale Omraader konstatere Mulighederne for en Kolonisation. Ekspeditionen skulde fremme dansk Handels, Skibsfarts og Industris Tarv, indhente Oplysninger om Handels- og Søfartsanliggender, indsætte Konsuler etc. Endelig skulde man ved en Jordomsejling gøre „Galathea“s Togt til en videnskabelig Ekspedition med botaniske, zoologiske og etnografiske Studier, hvorfor en Skare Videnskabsmænd paa disse Omraader fulgte med Skibet. Skønt Ekspeditionens Deltagere anbefalede en fornyet Kolonisation af Nicobarerne, maatte en saadan snart opgives. Togtet fik ikke desto mindre Betydning, dels ved at man paa værdig Maade viste det danske Flag omkring i Verden, dels ved de videnskabelige Resultater, som Videnskabsmændene opnaaede og de Samlinger, som Skibet hjembragte til danske Muscer.



Stik af L. F. Clemens efter C. A. Lorentzens Maleri:
 Bataillen d. 2. April 1801 paa Kiøbenhavn's Reed.
 Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

SLAGET PAA REDEN,

hvor en overlegen engelsk Flaade under Anførsel af Admiralerne Parker og Nelson angreb København, blev en blodig, men hæderfuld Kamp for Danmark. Den danske Flaade var ikke tilrigget. I Stedet blev en Række utiltaklede Orlogsskibe som Blokskibe lagt for Anker i en Linie fra Kastelet til Trekrøner og herfra mod Øst til Amagers Nordspids. Den danske Hovedanfører var Admiral Olfert Fischer, og blandt Dagens Helte var især Kaptajn L. F. Lassen og den 18-aarige Peder Willemoes. Prospektet viser Slagfeltet set fra Frelsers Kirketaarn. Det giver tillige et udmærket Overblik over Orlogsværftet. I Billedets Midte Broen, der skaber Forbindelse mellem Frederiksholm og Christiansholm. Ved Broen ligger de smukke Arsenalbygninger. Mod Baggrunden følger dernæst Takkelbygningen, Beddinger med Skibe under Bygning samt Nyholms Kran, tilhøjre for hvilken ses Jardins Pavillon, hvorfra Kongefamilien overværede Flaadens Stabelafløbninger. I Forgrunden tilhøjre Bodenhoffs Plads, tilvenstre Grønlands Pakhus paa Grønlands Plads.



Farvelagt Tegning af Jakob Petersen: H/S „Christian VIII“. 1840.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

H/S „CHRISTIAN VIII“

blev bygget o. 1825 i England. Skibet var bygget af Træ, maalte 74 Netto Register Tons og havde en Maskinstyrke paa 40 HK. Det indkøbtes til Danmark 1826—27 af en Broder til Politikeren Balthasar Christensen, men overgik o. 1828 til et Aktieselskab med M. W. Sass som korresponderende Reder. Skibet, der dengang hed „Dania“, indsattes i Rutefart dels København—Aarhus og retur, dels København—Fredericia—Bogense—Strib og retur. Allerede i 1831 blev det ombygget hos v. Würden paa Frederiksværk. Det fik da ny Kedel og to nye Maskiner, hver paa 26 HK. Disse Maskiner arbejdede udmærket, men passede mindre godt til Skroget, der var ret svagt, hvorfor det i 1840 blev fornyet paa Krøyers Værft under Medvirkning af Skibsbygmester E. P. Bonnesen. Det fik da Navneforandring til „Christian VIII“. Rederen var nu Grosserer M. W. Sass. I 1830-erne og 40-erne gik det paa Ruten Kalundborg—Aarhus, som det imidlertid efter Klagerne at dømme ikke passede videre godt. Det klarede sig dog, da det gjorde Turen paa ca. 8 Timer, mens en Sejlpaket undertiden kunde tage 70 Timer. I Marts bortsolgtes „Christian VIII“ paa Auktion og ombyggedes til Skonnert.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1944—45

Selskabets tredie ordinære Generalforsamling afholdtes i Erik af Pommerns Kapel paa Kronborg Slot Søndag den 30. Juli 1944 Kl. 16,30. Formanden for Helsingør Turistforening, Driftsbestyrer Friis, valgtes til Dirigent.

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

„Det er med Beklagelse, jeg i Dag maa give Selskabets Medlemmer Meddelelse om, at Handels- og Søfartsmuseets Aarbog 1944 paa Grund af indtrufne Omstændigheder, jeg ikke behøver at berøre nærmere, er blevet forsinket. I Aarbogen, som jeg haaber vil være udsendt til alle Medlemmer indenfor den nærmeste Fremtid, vil De finde et Referat af Selskabets anden ordinære Generalforsamling den 30. Juli 1943 og som vanligt en supplerende Meddelelse vedrørende Arbejdet i indeværende Regnskabsaar. Det er blevet forsøgt at danne en vis Kontinuitet i de Beretninger, Aarbogen indeholder, saaledes at de fremkommer som en Oversigt over Selskabets Virksomhed siden Starten. For interesserede Medlemmer, der senere er tiltraadt Selskabet, vil derfor dets Oprindelse og Arbejde ses af Museets Aarbog 1942 og Aarbog 1943, den første og anden Aarbog, der paa Initiativ af „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ og i Samarbejde med Museets Komité er blevet udsendt.

Naar jeg skal knytte supplerende Bemærkninger til disse Beretninger, vil jeg gerne først motivere Grunden til, at Selskabets Generalforsamling i Aar afholdes paa en Søndag. Tidligere har jeg berørt den Tilslutning, Selskabet har faaet og stadig faar fra Menigmand fra alle Danmarks forskellige Er-

hverv. For mange Medlemmer er det vanskeligt at afse en Hverdag til en Tur til Kronborg. Bestyrelsen har ønsket — i Overensstemmelse med mange Medlemmer — at den aarlige Generalforsamling blev Indledningen til en Rundgang i Museets Lokaler og Fremvisning af de mange smukke Museums-genstande under Museumsdirektørens og hans Medarbejders kyndige Vejledning. Fra forskellig Side er det blevet paapeget, at skulle dette realiseres, maatte Generalforsamlingen henlægges til en folkelig Fridag. Forsøget gøres i Aar, og jeg takker Selskabets Medlemmer for talrigt Fremmøde. Det støtter Arbejdet for udvidet Kendskab til Museet og dets Samlinger.

Medlemstallet er ved Regnskabsaarets Slutning den 31. Marts 1944 81 livsvarige og 773 aarsbetalende. Der har været 15 Udmeldelser, 7 Medlemmer er afgaaet ved Døden, og 43 Nyindmeldelser har fundet Sted. Medlemstilgangen viser jævn Fremgang. Imidlertid mangler vi meget i at naa den Tilslutning til Selskabet, man regnede med ved Fastsættelsen af det lave aarlige Medlemsbidrag af Min. Kr. 5,- for Enkeltpersoner og Min. Kr. 50,- for Institutioner og Firmaer. Museet er en selvejende Institution, og Medlemsskab af vort Selskab støtter derfor direkte en værdifuld national Institution, Medlemmerne har — som De ved — gratis Adgang til Museets Samlinger og faar ligeledes gratis Aarbogen tilsendt.

Det har været Bestyrelsen magtpaaliggende stadig at søge Medlemstallet forøget. Dette tænkes gjort bl. a. ved Udbredelse af Fyrdirektør Sinding's smukke farvelagte Plakat omtalt ved sidste Generalforsamling. Den skal slaa til Lyd for Indmeldelse i Selskabet og Besøg paa Museet. De vil finde Fyrdirektørens Udkast gengivet paa Forsiden af Aarbogen 1944; men man har anset det for rigtigt ikke at udsende en agitatorisk Plakat, før det trafikale Samkvem mellem Helsingør og den øvrige Del af Landet kommer ind i et nogenlunde normalt Leje. Et detailleret Forslag til Agitation for Medlemstilgang fra hele Landet, velvilligst udarbejdet af D.D.P.A.'s Reklamechef Ibsen, foreligger ligeledes. Det lader sig ikke bestride, at saavel Institutioner som Menigmand i vore skandinaviske Nabolande i højere Grad, end Tilfældet er herhjemme, slutter op om Mu-

seer af lignende Art som Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg. Saa store Kredse som muligt af Danmarks Befolkning maa have Kendskab til Museet og dets Virksomhed, og efter Krigen vil denne Landsagation blive sat i Gang.

Sidst, men ikke mindst, vil der blive lagt Vægt paa at gøre Generalforsamlingsdagen med paafølgende Gennemgang af Museet til en Udflugtsdag for Medlemmerne i Fællesskab. Bestyrelsen nærer det Haab, at netop en Udflugt til Helsingør, Sundtoldens By, maa virke agitatorisk for Tilgangen af yderligere Medlemmer. Her hvor man i denne smukke Bys krogede Gader ser saa mange maleriske gamle Huse, faar man en tydelig Fornemmelse af tidligere Tidens udstrakte Handel og Skibsfart. Gaar man saa over paa Museet, ser man Udviklingen anskueliggjort gennem Samlingerne. Museets Komité har med forstaaende Fremsyn set Nødvendigheden af at foretage en gennemgribende Nyopstilling af Samlingerne for derved at give en mere anskuelig Fremstilling af Museets Materiale til Belysning af den danske Handels og Søfarts Historie. Med andre Ord at popularisere den omfangsrige og smukke Samling, som det er vort Selskabs Pligt først og fremmest at forøge og forbedre.

Med disse Midler søges Tilgangen af nye Medlemmer øget, og idet jeg takker alle de mange, der støtter Selskabet, dets Bestyrelse og Museet, beder jeg Selskabets Medlemmer fortsætte den personlige Agitation, jeg ved gøres, ikke mindst her i Helsingør.

Institutioner og Firmaer støtter Museet og vort Selskab i stor Udstrækning, hvilket jeg noterer med Glæde og Taknemmelighed. Selskabets Bestyrelse har igen i Aar bistaaet Museets Komité ved Henvendelser til de Fonds og Legater, der yder Støtte til Løsning af kulturelle og andre Opgaver. Jeg retter en speciel Tak til bl. a. Otto Mønsted's Fond, Thomas B. Thrige's Fond, Tuborgfondet og D.D.P.A.-Fondet for de Beløb, der er skænket til forskellige Arbejder. Det er trist at maatte nævne, at uden økonomisk Støtte af denne Art kan Museet ikke klare den vanskelige Periode, hvori det under Krigen befinder sig. At Staten med sit Tilskud støtter Museet,

vil være vort Selskabs Medlemmer bekendt ; men derudover er det mit inderlige Haab, at saavel de omtalte Fonds som private Institutioner vil stille sig forstaaende overfor de Bestræbelser, der i en vanskelig Tid gøres for at vedligeholde og udvide de værdifulde Samlinger, vort Selskab er sat til at forøge og forbedre. Ikke mindst nu hvor Samlingerne tænkes præsenteret for Publikum paa en saadan Maade, at de bliver værdsat af Landets Befolkning, kræves der meget store Midler, Midler som maa sikres Museet gennem en Del Aar. For dette maa saavel Legatbestyrelserne for de Fonds, der arbejder med kulturelle Opgaver, som de praktiske Erhvervs Organisationer og andre, f. Eks. Grosserer-Societetet, Industriforeningen, Dansk Dampskibsrederiforening, Arbejdsgiverforeningen og Fagforeningerne, kunde interesseres.

Det er mig en Glæde at kunne give Selskabets Medlemmer Meddelelse om, at Bestyrelsen har vedtaget at deltage i Udgifterne ved Indretningen af det Vikingeværelse, De vil se nyopstillet paa Museet. Der er foreløbig skænket Museet :

Gengivelser af 4 Scener af det bekendte Bayeuxtapet: Hertug Wilhelms Bygning af Skibe og Togtet over Kanalen til Englands Erobring i 1066.

Forskellige farvelagte Oversigtskort visende Vikingetidens Togter og dissers Udstrækning.

Hertil kommer et Tilsagn om en Model af det bekendte Gogstadskib stammende fra Vikingetiden og fundet ved Gogstad nær Oslofjorden, nu udstillet i stor Skala (1 : 4).

„Handels- og Søfartsmuseets Venner“ træder med disse Gaver for første Gang i Virksomhed i H. t. Lovenes § 2. Maa jeg udtale Haabet om, at Selskabets første Gaver maa kunne efterfølges af mange andre i Aarene, der kommer.

Museets Aarbog 1944 er den tredje Publikation, der udsendes. Den er holdt tæt op ad sine Forgængere og bliver forhaabentlig modtaget af Selskabets Medlemmer og andre interesserede paa samme velvillige Maade som tidligere. De vil blandt det forskelligartede og lødige Stof se en udførlig Beretning om Komiteens og Museets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar. Nyopstillingen af Museets Genstande er her be-

rørt, og jeg skal derfor ikke gaa i Detailler, kun nævne, at Aarbogens Udgivelse i Aar er sikret ved Bidrag fra en Række Firmaer med særlig Tilknytning til Handel og Søfart. Bestyrelsen har bedt mig overfor disse Firmaer udtale Selskabets Tak.

Til Slut beder jeg den danske og udenlandske Presse modtage vort Selskabs Tak for den velvillige Omtale og den forstaaende Holdning, som altid er blevet Museets Virksomhed og vort Selskab til Del. Det er, som det vil fremgaa af mine Bemærkninger, af overordentlig stor Betydning i en for vort Land saa vanskelig Tid, at der skabes en trofast Fanevagt om Danmarks mange kulturelle Skatte, saaledes at de bevares for den Generation, der skal løfte vor danske Arv. Den Generation vil tage Lære af Fortids Flid, Sparsommelighed, Dygtighed og Vovemod. Vor Generation vil gerne videregive Arven i god — ja forbedret Stand. For forstaaende Samarbejde til Opnaaelse af dette og til Støtte af Museets Virksomhed samt det Arbejde, der gøres af Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, udtaler jeg vor Tak“.

Til Formandens Beretning havde nogle Medlemmer Ordet. Læge V. Eilschou-Holm ytrede Ønske om, at man i Aarbogens Artikler tilstræbte at forklare søtekniske og andre faglige Udtryk, saaledes at Ikke-Fagfolk kunde forstaa dem. Dr. H. H. Blache sluttede sig hertil, idet han dog paapegede Vanskeligheden ved saadanne Forklaringer. Taleren udtalte sig anerkennende om Aarsskriftet, som han fandt værdifuldt; han udtalte Ønsket om større Popularisering af Museets Virksomhed og stærkere Omtale i Pressen og udtalte sin Glæde over, at en saa fremragende Tekniker som Civilingeniør Knud E. Hansen var blevet tilknyttet Museet som skibsteknisk Konsulent, idet han fandt det hensigtsmæssigt, at den tekniske Sagkundskab knyttedes til Museet til Hjælp for den museumsmæssige Sagkundskab. Dr. Blache omtalte sluttelig nogle Enkeltheder paa Museet.

Efter disse Bemærkninger godkendtes Formandens Beretning enstemmigt.

Derefter forelagde Kassereren, Museumsdirektør Klem, det

reviderede Regnskab 1943—44, der balancerede med en Sum af Kr. 10.526,82 og knyttede enkelte Bemærkninger hertil. Regnskabet findes offentliggjort i nærværende Aarbog 1944 pag. 144—45. Decharge gaves.

Derefter foretoges Bestyrelsesvalg. Formanden, Borgmester P. Christensen og Direktør F. W. Kraft afgik efter Tur. De genvalgtes alle. Ligeledes genvalgtes Revisorerne, Stadsingeniør A. T. Jørgensen, Helsingør, og Kontorchef Ejnar Qvist, Handelsministeriet.

Endelig tog Generalløjtnant W. W. Prior, der var til Stede som Repræsentant for Slægten Prior, Ordet og udtalte sin Tak til Selskabet og Museet dels for Afhandlingen om Skibsreder H. P. Prior i Aarbogen, dels for Mindeudstillingen for H. P. Prior i Museet.

Generalforsamlingen hævdedes derefter Kl. ca. 17,30, hvorefter Medlemmerne foretog en Rundgang i Museets Lokaler under Ledelse af Museumsdirektør Klem. Under denne studerede Selskabet med Interesse den ovenfor omtalte Mindcudstilling om H. P. Prior. Denne Udstilling var samlet af det Materiale, som Museet ejer vedrørende H. P. Prior, deriblandt de Nyerhvervelser, som er skænkede af Arkitekt Alexis J. Prior og Landsretssagfører Eugen Olsen, samt forskellige Genstande, der til dette Formaal var udlaant af Priorbiografiens Forfatter, nu afdøde Bogtrykker Thomas Prior. Ligeledes blev den nye Opstilling i Værelse No. 2, Vikingetiden og ældre Middelalder, der indeholdt det Kortmateriale m. m., som i Aarets Løb var skænket til Museet af Selskabet, Genstand for Opmærksomhed.

Selskabets Bestyrelse har i det forløbne Aar arbejdet videre med de tilrettelagte Planer saavel vedrørende Forøgelser af Museets Samlinger i Forbindelse med Nyopstillingen som med Propagandavirksohmheden. Denne sidste har desværre paa Grund af Krigens Udvikling ikke kunnet gennemføres i det ønskede Omfang, navnlig ikke efter at Kronborg Slot og Museet ved Foranstaltning af den tyske Værnemagt er blevet luk-

ket, men det skal dog fremføres, at Museet og Selskabet har modtaget elskværdigt Tilsagn fra Redaktør C. A. Freeman, Dagbladet „Børsen“, om velvilligst at ville stille sig til Raadighed som Pressesekretær for begge Institutioner, et Tilbud man med Tak har taget imod, og det maa oprigtigt haabes, at Forholdene snart maa ændre sig, saaledes at de nævnte Planer for Museets og Selskabets Udvikling i den kommende Tid maa kunne fremmes med langt større Kraft end i Krigsperioden.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB 1944—45

Udgifter:

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg med Udgivelse af Aarbogen	Kr. 5832.00	
÷ Indtægt ved Salg af Aarbogen og Bidrag til dennes Udgivelse	„ 5110.00	
	Kr.	722.00
Kontorhold, Porto og div. Udgifter	Kr. 1583.09	
÷ Refunderet Porto	„ 252.10	
	„	1330.99
Gaver til Museet	„	2163.74
Overskud	Kr. 6074.52	
hvoraf Indtægt ved livsvarige Medlemmers Kontingent	Kr. 500.00	
og ved særlige Bidrag	„ 143.75	
	Kr.	643.75
ialt	Kr. 643.75	
som i Henhold til § 9 i Vedtægterne henlægges til Reservefond, medens Resten overføres til næste Aar	„ 5430.77	
	„	6074.52
	Kr.	10291.25

Indtægter:

Kontingent:

799 aarsbetalende	Kr. 8725.00	
5 livsvarige à 100 Kr.	„ 500.00	
	<hr/>	Kr. 9225.00
Bidrag til almindelige Formaal	„ 143.75	
Renter af Bank- og Sparekassebeholdning ...	„ 922.50	
	<hr/>	Kr. 10291.25

STATUS PR. 31. MARTS 1945

Aktiver:

Kasse-, Bank- og Girobeholdninger	Kr. 29251.10
	<hr/>
	Kr. 29251.10

Passiver:

Reservefond:

Overført fra 1943—44	Kr. 11895.00	
Henlagt for 1944—45, jfr.		
Driftsregnskabet	„ 643.75	
	<hr/>	Kr. 12538.75
Overførsel fra 1943—44	Kr. 11281.58	
„ ifl. Driftsregnskabet ..	„ 5430.77	
	<hr/>	„ 16712.35
	<hr/>	Kr. 29251.10

Helsingør, 6. April 1945.

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

Ovenstaaende Regnskab er af os revideret og befundet overensstemmende med Selskabets Bøger og Bilag. Bank- og Kassebeholdningens Rigtighed er konstateret.

Helsingør, 17. April 1945.

A. T. JØRGENSEN

EJNAR 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., D. M.
Direktør, Civilingeniør C. A. MØLLER, R. af Dbg., D. M.
Kommandør, Fyrdirektør P. E. B. SINDING, K. af Dbg., D. M.
Museumsdirektør KNUD KLEM, Kasserer og Sekretær.

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Andersen, N., Direktør, Odense.	Falbe-Hansen, V., Overretssagfører, Kbhvn.
Bendix, Adam B., Direktør, Hellerup.	Finsen, Aage, Kreditforeningsdirektør, Kbhvn.
Benzon, Boje, Fabrikejer, Dr. sc., Stokkerup.	Frandsen, Hans Ejler Peter, Kaptajn, Charlottenlund.
Blache, H. H., Direktør, Dr. techn., Charlottenlund.	Gjersøe, Sigurd, Direktør, Hellerup.
Bærentzen, Axel, Redaktør, Kbhvn.	Goddik, Peter, Grosserer, Vedbæk.
Christensen, F. H. Lauenborg, statsaut. Skibsmægler, Vejle.	Hagedorn, H. C., Overlæge, Dr. med., Gentofte.
Christensen, T. C., Skibsreder, Kbhvn.	Hansen, Henning, Arkitekt, Valby.
Dahl, M. C., Direktør, Kbhvn.	Hansen, Knud, Skibsreder, Kbhvn.
Dalhoff, Johannes, Departementschef, Kbhvn.	Hansen, Willie C. K., Fru, Kbhvn.
Dinesen, O., Proprietær, Præstø.	Hansen, Willie C. K., Fru Skibsreder, Kbhvn.
Dithmer, G., Direktør, Ingeniør, Kbhvn.	Harhoff, Chr., Skibsreder, Kbhvn.
Eilschou-Holm, V., Læge, Kbhvn.	Hasselbalch, K. A., Godsejer, Dr. med., Snekkersten.
Ekman, Oskar, Civilingeniør, Kbhvn.	Hatt, Gudmund, Professor, Dr. phil., Kbhvn.
Engelbredt, M., Fabrikant, Kbhvn.	Heering, Peter, Fabrikant, Kbhvn.
	Henriques, C. B., Højesterets-sagfører, Kbhvn.

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

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

- Aalborg Værft, Aalborg.
 Aarhus Havneudvalg, Aarhus.
 Abel, A., Vicekonsul, Aalborg.
 Agger, Knud, Kunstmaler,
 Helsingør.
 Albertsen, R. L., adm. Direktør,
 Orlogskaptajn, Kbhvn.
 Albrechtsen, A., Snedker, Helsingør.
 Albrechtsen, Erling, Museums-
 assistent, cand. mag., Odense.
 Allerup, Otto, Vinhandler, Kbhvn.
 Andersen, Alfred, Pantefoged-
 assistent, Helsingør.
 Andersen, Allan E., Købmand,
 Helsingør.
 Andersen, Arvid S., Konsul,
 Helsingør.
 Andersen, Børge Bjørn, Skibskon-
 struktør, Helsingør.
 Andersen, C., Sparekassedirektør,
 Hillerød.
 Andersen, C. Dannesboe, Apoteker,
 Hellerup.
 Andersen, E. V., Smed, Helsingør.
 Andersen, Harry, Bogtrykker,
 Helsingør.
 Andersen, Jørgen, Lærer,
 Charlottenlund.
 Andersen, K. C. M., Overofficiant,
 Helsingør.
 Andersen, O. J. E., Driftsbestyrer,
 Helsingør.
 Andersen, P., Sekretær, Kbhvn.
 Andersen, P. E. T., Restauratør,
 Helsingør.
 Andersen, P. H., Lods, Helsingør.
 Andersen, Rasmus, Grosserer,
 Kbhvn.
 Andersen, Ulf Rørdam, Repræsen-
 tant, Kbhvn.
 Andersen, Volmer, Bogtrykker,
 Helsingør.
- Andresen, A. P., Tømrer,
 Helsingør.
 Andresen, Chr., Skibsreder,
 Kbhvn.
 Andrup, Otto, Museumsdirektør,
 mag. art., Hillerød.
 Ankjærgaard, H. J., Pakmester,
 Helsingør.
 Antonsen, P. E., Kok, Helsingør.
 Antvorskov-Petersen, Skræder-
 mester, Helsingør.
 Arbejdernes Fællesorganisation,
 Helsingør.
 Arildsø, A. V., Fyrmester,
 Helsingør.
 Arkil, Sigrid, Lærerinde, Helsingør.
 Asmussen, Alfred, Grosserer,
 Kbhvn.
 Aspmann, A. V., Skibstømrer,
 Helsingør.
 Aspmann, H. L. V., Skibstømrer,
 Helsingør.
 Axen, Frode, Grosserer, Charlotten-
 lund.
- Baastrup, Vilh., Kommunelæge,
 Kbhvn.
 Bager, H. J., Styrmand, Helsingør.
 Bagh, Axel, Ingeniør, Valby.
 Bahnson-Mallinson, Margaret, Kon-
 certsangerinde, Frk., Helsingør
 Bang, Ulf, Grosserer, Kbhvn.
 Barfoed, Knud V., Arkitekt,
 Kbhvn.
 Baungaard, R., Grosserer, Kbhvn.
 Behrend, Sv. Aa., Prokurist, Kbhvn.
 Behrens, Carl, Redaktør, Gilleleje.
 Benzoni, O., Konstruktor, Kbhvn.
 Berg, Erik, Grosserer, Kbhvn.
 Berg, Henry, Bygningssnedker,
 Kbhvn.
 Berg, R., Forfatter, Præstø.

- Berthelsen, Vald., Forretningsfører, Helsingør.
- Beyer, C. K., Civilingeniør, Kbhvn.
- †Bie, Lorentz, Kontorchef, Snekkersten.
- Bilstein, Alfred, Grosserer, Kbhvn.
- Bindslev, Alfred, Borgmester, Kbhvn.
- Birkholm, C., Købmand, Helsingør.
- Blehr, Ellen, Fru, Oslo.
- Blehr, Hans B., Skibsmægler, Oslo.
- Blichert, Ejnar, Kommunelæge, Holte.
- Bloch, Ole, Boghandler, Kbhvn.
- Blok, L. M., Ingeniør, Helsingør.
- Boas, Jørgen, Læge, Hellerup.
- Boertmann, A. M. H., Kredslæge, Helsingør.
- Bogø, Chr., Forfatter, Kbhvn.
- Bohr, Niels, Professor, Dr. phil., Kbhvn.
- Bojesen, Fanny, Fru, Kbhvn.
- Boldt, Carl, fhv. Hovmester, Kbhvn.
- Boldt, Oscar, fhv. Hovmester, Kbhvn.
- Borg, Chr., Grosserer, Kbhvn.
- Borgen, Jarl, Sekretær, Kbhvn.
- Borup-Nielsen, S. Aa., Kontorchef, Helsingør.
- Bosevang, C., Kunstmaler, og Fru, Hellebæk.
- Brabrand, Eduard, Pastor, Kbhvn.
- Bracher, Willy, Forstander, Kastrup.
- Brammer, Kai, Boghandler, Helsingør.
- Brandt, Harry B., Læge, Kbhvn.
- Bremerstent, E., Overbibliotekar, Helsingør.
- Brems-Pedersen, K., pens. Lods, Helsingør.
- Broch, Axel, Skoleinspektør, Helsingør.
- Bruun, Agnes, Kommunelærerinde, Lemvig.
- Brünniche, E. H., Museumsdirektør, Kbhvn.
- Buch, Helge, Ingeniør, Kbhvn.
- Buchthal, Fritz, Dr. med., Skodsborg.
- Budtz, Otto v. Egede, Landinspektør, Kbhvn.
- Burmeister & Wain, A/S, Kbhvn.
- Bünner, Ellen, Lærerinde, Helsingør.
- Bærentzen, H., Landsretssagfører, Kbhvn.
- Bøgh-Hansen, E., Forvalter, Kbhvn.
- Børgesen, B. E., Murermester, Helsingør.
- Børgesen, Georg, Tømrermester, Helsingør.
- Børsen, H., Civilingeniør, Kbhvn.
- Carl, Hans P., Skibsreder, Kbhvn.
- Carlsberg Bryggerierne, Kbhvn.
- Carlsen, Steffen, fhv. Skibstømrer, Helsingør.
- Carlsson, J., Barbermester, Helsingør.
- Carstensen, Else, Sekretær, Kbhvn.
- Carstensen, Harald, Civilingeniør, Kbhvn.
- Carstens, Karen, Lektor, Kolding.
- Christensen, C., Gartner, Espergærde.
- Christensen, Carl G., Befragter, Sæby.
- Christensen, C. D., Togfører, Helsingør.
- Christensen, C. F., Bankdirektør, Nykøbing F.
- Christensen, Ejvind, Købmand, Kbhvn.
- Christensen, Jørgen, Prokurist, Kbhvn.
- Christensen, Kaare K., Ingeniør, Helsingør.

- Christensen, Knud I., Tømrer,
Ribe.
- Christensen, Kr., Forvalter, Kbhvn.
- Christensen, Ludvig, fhv. Minister,
Folketingsmand, Kbhvn.
- Christensen, Marius, Murermester,
Lyngby.
- Christensen, Mygind, Fru,
Helsingør.
- Christensen, N. O., stud. jur.,
Kbhvn.
- Christensen, Peder, Borgmester,
Helsingør.
- Christensen, Poul, Repræsentant,
Kbhvn.
- Christensen, Robert A., Direktør,
Kbhvn.
- Christensen, Roger, Farvehandler,
Helsingør.
- Christensen, Svend Olaf, Kedel-
smed, Helsingør.
- Christensen, Viggo, Overborg-
mester, Kbhvn.
- Christiansen, Alfred, Maskinmester,
Helsingør.
- Christiansen, A. H., Driftsleder,
Aarhus.
- Christiansen, Chr., Kranfører,
Helsingør.
- Christiansen, Chr., Skibsbygmester,
Rønne.
- Christiansen, C. P., Detailhandler,
Helsingør.
- Christiansen, H. J., Forretnings-
fører, Kbhvn.
- Christiansen, Hans V. Bohn,
Seminarieelev, Haslev.
- Christiansen, J. W., Gartner,
Helsingør.
- Christiansen, M., Depotbestyrer,
Helsingør.
- Christiansen, Michael Bohn, stud.
techn., Helsingør.
- Clausen, A., Snedkermester,
Helsingør.
- Clausen, E. Th., Grosserer, Kbhvn.
- Clausen, H., Bestyrer, Helsingør.
- Clausen, H. A. M., Restauratør,
Helsingør.
- Clement, H. L. V., Bager, Kbhvn.
- Cruse, Erik Bang, Ingeniør,
Kbhvn.
- Dahl, Paula, Sygeplejerske,
Helsingør.
- Dahlstrøm-Nielsen, Henry, Klein-
smed, Helsingør.
- Dalgaard, A., Boghandler,
Helsingør.
- Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“,
Kbhvn.
- Dampskibs-Selskab Alfred Christen-
sen, Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Dannebrog“,
Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Heimdal“, A/S,
Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Progress“,
Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Torm“, A/S,
Kbhvn.
- Danckwardt, C., Ingeniør i Sø-
værnet, Kbhvn.
- Danielsen, Otto, Direktør, Kbhvn.
- Dansk Skibstømrerforbund, Kbhvn.
- Davidsen, L., Kommuneingeniør,
Espergærde.
- Den danske Landmandsbank,
Kbhvn.
- Den polytekniske Lærestalt,
Kbhvn.
- Det Dansk-Franske Dampskibssel-
skab, Kbhvn.
- Det danske Kulkompagni, A/S,
Kbhvn.
- Det danske Petroleums Aktieselskab,
Kbhvn.

- Det Forenede Dampskibs-Selskab,
 Kbhvn.
 Dideriksen, C. J., Grosserer,
 Ordrup.
 Dideriksen, Chr. Corlin, Snedker-
 mester, Kbhvn.
 Dietrichson, E., Landinspektør,
 Kbhvn.
 Dorph, H., Driftsbestyrer,
 Helsingør.
 Dreyer, Thorvald, Arkitekt, Kbhvn.
 Drosted, Volmer, Arkitekt og Frue,
 Helsingør.
 Drucker, Elsebet, Fru, Gentofte.
 Dænckermortensen, Carl, Kontor-
 chef, Kbhvn.
- Ebbenhøj, Chr., Ingeniør, Direktør,
 Odense.
 Eckhaussen, H. E., Kustode,
 Helsingør.
 Eilertsen, Th., Afdelingsingeniør,
 Kbhvn.
 Eilschou-Holm, Fr. Vilh., Sømands-
 præst, Kbhvn.
 Elkjær, G. V., Viceinspektør,
 Helsingør.
 Elmquist, V. Balslev, Maskinmester,
 Nykøbing S.
 Elsnab, Astrid, Fru, Aalborg.
 Elving, Ingeborg, Sproglærerinde,
 Helsingør.
 Enevoldsen, Else, Bankassistent,
 Helsingør.
 Engelsen, Karl, Papirhandler,
 Kbhvn.
 Engelstoft, L., Direktør, Køge.
 Eriksen, Hans, Hotelejer, Helsingør.
 Ernst, Max, Adjunkt, cand. mag.,
 Helsingør.
 Erting, Aksel, Tømrermester,
 Helsingør.
 Evert, V., Lærerinde, Helsingør.
- Fabricius, Knud, Professor, Dr.
 phil., Kbhvn.
 Falcke, E., Typograf, Helsingør.
 Falck-Rasmussen, Kaj, Sekretær,
 Kbhvn.
 Fjalland, Aa., Adjunkt, cand. mag.,
 Helsingør.
 Flensmark, Harald, Pastor, Kbhvn.
 Flynn, F. M., Pastor, Helsingør.
 Foged, N. O., Driftsbestyrer og
 Fru, Helsingør.
 Foreningen til Søfartens Fremme,
 Kbhvn.
 Forsmark, A. Lind, Arbejdsmand,
 Helsingør.
 Frandsen, Erik, Direktør, Civil-
 ingeniør, Kbhvn.
 Frandsen, Georg, Maskinmester,
 Kbhvn.
 Frandsen, Jul., Malermester,
 Helsingør.
 Frederiksen, I. M., Vagtmester,
 Helsingør.
 Frederikshavns Værft & Flydedok,
 Frederikshavn.
 Fredfeldt, Knud V., Kommune-
 lærer, Kbhvn.
 Freilev, P. A., Overretssagfører,
 Kbhvn.
 Frender, H., Tandlæge, Kbhvn.
 Friis, E., Fuldmægtig, Kbhvn.
 †Friis, E., Slagtermester,
 Helsingør.
 Friis, Gudrun, Fru, Helsingør.
 Friis, Jørgen, Driftsbestyrer,
 Helsingør.
 Friis, S., Bagermester, Helsingør.
 Friis-Hansen, Sv., Tandlæge,
 Kbhvn.
 Friis-Holst, C., Købmand, Valby.
 Friis-Jensen, P., Kommunelærer,
 Helsingør.
 Fritzbejer, Carl, Overingeniør,
 Hellerup.

- Frost, Jens, Museumsleder,
Aabenraa.
- Frørup, Dan, Laboratorieingeniør,
Kbhvn.
- Fuglsang-Damgaard, H., Biskop,
Kbhvn.
- Funch-Rasmussen, C., Inspektør,
Kbhvn.
- Fyrdirektoratet, Kbhvn.
- Fællesrepræsentationen for dansk
Haandværk og Industri, Kbhvn.
- Gaardbo, Jens Ch. P., Stemmer,
Helsingør.
- Gaardø, Chr., Kommuncælærer, For-
stander, Helsingør.
- Garnum, Otto, Læge, Kbhvn.
- Geisler, Aage, Grosserer, Kbhvn.
- Genkel, Ernst, Grosserer, Kbhvn.
- Gjedsted, S., Ebeltoft.
- Gjerløv-Knudsen, Arkitekt, Kbhvn.
- Glahn, S. Egede, Ingeniør,
Charlottenlund.
- Gleerup, Alfr., Læge, Kbhvn.
- Glunk, H., Grosserer, Kbhvn.
- Godtfredsen, G. A., Repræsentant,
Kbhvn.
- Gorrissen, N. J., Højesteretssagfører,
Kbhvn.
- Gotschalck, cand. jur., Esrum.
- Gottliebsen, Ole, Modelbygger,
Klampenborg.
- Gottschalck, William, Maskinmester,
Helsingør.
- Grau, J., Toldassistent, Odense.
- Grünicke, K., Barbermester,
Helsingør.
- Grønbech & Sønner, M., Kbhvn.
- Grønlands Styrelse, Kbhvn.
- Grønnemose, E. E. N., Murcer-
mester, Helsingør.
- Guldhammer, H. A., Navigations-
direktør, Kbhvn.
- Güllich, S. A., Vognmand,
Helsingør.
- Haandværkerforeningen i Kjøben-
havn, Kbhvn.
- Haastrup, A., Tandlæge, Kbhvn.
- Haderslev Havneudvalg, Haderslev.
- Hagelund, F., Skrædermester,
Helsingør.
- Hahn-Petersen, Eigil, Skibsreder,
Kbhvn.
- Hamann, Viggo, Grosserer, Kbhvn.
- Hansen, Agda, Byraadsmedlem,
Kontorist, Helsingør.
- Hansen, Bennet C. K., Prokurist,
Grosserer, Kbhvn.
- Hansen, Bennet C. K., Fru,
Kbhvn.
- Hansen, Chr., Viceskoleinspektør,
Helsingør.
- Hansen, Chr., Vognmand,
Helsingør.
- Hansen, Ditlev, Købmand,
Helsingør.
- Hansen, Eduard, Baadebygmester,
Klampenborg.
- Hansen, Einar, Afdelingsarkitekt,
Kbhvn.
- Hansen, Erik, Kemigraf, Kbhvn.
- Hansen, Erik, Grosserer, Kbhvn.
- Hansen, G. Haastrup, Snedker-
mester, Kbhvn.
- Hansen, H., Stadsdyrlæge,
Helsingør.
- Hansen, H. A., Skibsreder,
Kbhvn.
- Hansen, H. A., Grosserer, Kbhvn.
- Hansen, Hj., Maskinmester,
Kbhvn.
- Hansen, H. C., Malermester,
Helsingør.
- Hansen, Karen, Frk., Helsingør.
- Hansen, Kjeld E., Dommerfuld-
mægtig, Graasten.

- Hansen, Knud E., Civilingeniør, Kbhvn.
- Hansen, Niels, Bestyrer, Brønshøj.
- Hansen, Niels Fr., Landsretssagfører, Helsingør.
- Hansen, N. P., Bagermester, Helsingør.
- Hansen, O. F., Lodsmedhjælper, Helsingør.
- Hansen, Otto, Skibsbygmester, Stubbekøbing.
- Hansen, Paul-Erik, Museumsinspektør, mag. art., Hornbæk.
- Hansen, Richard August, Glostrup.
- Hansen, S. Gram, Tandlæge, Charlottenlund.
- Hansen, Simon Chr., Helsingør.
- Hansen, Ulrik, fhv. Stadsskretær, Helsingør.
- Hartmann-Petersen, Sadelmagermester, Helsingør.
- Hasager, Niels, Redaktør, Charlottenlund.
- Havneudvalget i Kolding, Kolding.
- Havneudvalget i Skive, Skive.
- Haxthausen, C. W., Ingeniør, Kbhvn.
- Hede, Poul, Landsretssagfører, Kbhvn.
- Hedin, E., Kæmner, Helsingør.
- Heimann, V., Grosserer, Kbhvn.
- Heinricy, O., Isenkræmmer, Helsingør.
- Helsingør Brændsels- og Trælasthandel, Helsingør.
- Helsingør Byraad, Helsingør.
- Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane, Helsingør.
- Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør.
- Helsingør Tømmerlaug, Helsingør.
- Helsted, Finn, Charlottenlund.
- Henningsen, Sv. Aa., Lektor, cand. mag., Helsingør.
- Henriksen, H. H., Købmand, Helsingør.
- Henriksen, P. Kock, Direktør, Civilingeniør, Odense.
- Henriques, C. B., Højesteretssagfører, Kbhvn.
- Hill-Madsen, Ernst, Ingeniør, Kbhvn.
- Hjort, Unni, Fru, Oslo.
- Hoff, Alfred, Ingeniør, Kbhvn.
- Hoffmeyer, Erik, Skibsreder, Hellerup.
- Holbæk Byraad, Holbæk.
- Holck, C. J., Skibssingeniør, Helsingør.
- Holck, P., Amtmand, Randers.
- Holm, C. K., Former, Byraadsmedlem, Helsingør.
- Holm, N. R. C., Stationsleder, Helsingør.
- Holm, Peter, Direktør, Aarhus.
- Holm, Sven, Fabrikant, Snekkersten.
- Holm, Valdemar, Murermester, Dragør.
- Holmark, Einar, Grosserer, Kbhvn.
- Holm-Petersen, F., Befragter, Svendborg.
- Hornby, H., Ingeniør, Forstander, Helsingør.
- Hou Møller, Kirsten, Fru, Helsingør.
- Hvalkof, A. L., Distriktsingeniør, Helsingør.
- Hvass, Tyge, Arkitekt, M. A. A., Hellerup.
- Hülzen, Børge, Grosserer, Kbhvn.
- Hüsig, T. F. V., Lærerinde, Helsingør.
- Hüsig, T. F. V., Smedemester, Helsingør.
- Høiberg, Anker, Sekretær, Kbhvn.
- Hørup, V., Bankkasserer, Helsingør.

- Ingeniør-Sammenslutningen,
Kbhvn.
- Ingnæs, Hans, Redaktør, Helsingør.
- Ingwersen, Henry, Antikvitets-
handler, Helsingør.
- Irgens, E. W., Repræsentant,
Søborg.
- Iuel-Brockdorff, Niels, Baron,
Kommandør, Kbhvn.
- Jacobsen, G., Ingeniør, Kbhvn.
- Jacobsen, P. H., Købmand,
Helsingør.
- Jacobsen, V. C. F., Raadhusfor-
valter, Helsingør.
- Jans, Ove L., Grosserer, Kbhvn.
- Jansen, Wm. H., Baadebygmester,
Snekkersten.
- Jensen, Aage, Fragtmand,
Helsingør.
- Jensen, A., Havnefoged, Helsingør.
- Jensen, A. A., Bagermester,
Helsingør.
- Jensen, Axel, statsaut. Skibsmægler,
Aarhus.
- Jensen, A. C. D., Forstanderinde,
Helsingør.
- Jensen, Ejnar, Lærer, Helsingør.
- Jensen, E. V. A., Bagermester,
Helsingør.
- Jensen, H. E., Skibsmægler,
Helsingør.
- Jensen, H. V., Grosserer, Kbhvn.
- Jensen, Ingeborg, Kommunelærer-
inde, Helsingør.
- Jensen, I. C., Boliginpektør,
Helsingør.
- Jensen, J., Gartner, Helsingør.
- Jensen, J., Fru, Helsingør.
- Jensen, Jens, Politibetjent, Kbhvn.
- Jensen, K. Willy F., Kok,
Helsingør.
- Jensen, Louise, Fotograf, Helsingør.
- Jensen, M. F., Lods, Helsingør.
- Jensen, N., Bagermester, Helsingør.
- Jensen, P., Købmand, Kbhvn.
- Jensen, P. S., Lods, Helsingør.
- Jensen, S. A., Civilingeniør,
Gentofte.
- Jensen, Vilh. A. C., Rektor,
Helsingør.
- Jensen, Vilh. A. C., Fru,
Helsingør.
- Jensen, V. F., Lokomotivfører,
Helsingør.
- Jensen, Vera, stud. mag., Kbhvn.
- Jespersen, K. Wraae, Bogholder,
Søborg.
- Jespersen, Knud, Repræsentant,
Charlottenlund.
- Johannessen, Holger, Tapetsrerer-
mester, Kbhvn.
- Johannessen, J. N. M., Snedker,
Helsingør.
- Johansen, Arnold P., Havemand,
Helsingør.
- Johansen, Chr., Styrmand i Ø. K.,
Kbhvn.
- Johansen, Henning, Maskin-
arbejder, Kbhvn.
- Johansen, Olga, Frk., Kbhvn.
- Johansson, Børre, Læge, Kbhvn.
- Johansen, P., Styrmand, Korsør.
- Jonassen, Else, Lærerinde,
Helsingør.
- Jonassen, Jens, Grosserer,
Helsingør.
- Juel-Andersen, G., Fiskehandler,
Helsingør.
- Juel-Hansen, E., Overbibliotekar,
Kaptajn, Kastруп.
- Juncker, Thorkild, Direktør,
Aarhus.
- Juul, Svend, Vinhandler, Kbhvn.
- Juul, W., Smedemester, Kbhvn.
- Jørgensen, Aage E., Borgmester,
Overretssagfører, Kbhvn.

- Jørgensen, A. Th., Stadsingeniør, Helsingør.
- Jørgensen, Alb. V., Højesteretssagfører, Kbhvn.
- Jørgensen, Hertha, Frk., Helsingør.
- Jørgensen, H. Bille, Repræsentant, Kbhvn.
- Jørgensen, Holger, Kontorchef, Kbhvn.
- Jørgensen, J., fhv. Sejlmager, Helsingør.
- Jørgensen, Jul. E., Grosserer, Hellerup.
- Jørgensen, Jørgen, Undervisningsminister, Lejre.
- Jørgensen, Kaj R. O., Læge, Bagsværd.
- Jørgensen, Lauritz, Ingeniør, Charlottenlund.
- Jørgensen, Max, Depotbestyrer, Helsingør.
- Jørgensen, N., Frisør, Helsingør.
- Jørgensen, Rudolph, Fotograf, Helsingør.
- Jørgensen, Thv., Urmager, Helsingør.
- Jørgensen, Vald., Underdirektør, Helsingør.
- Kaarsen, Elisabeth, Viceinspektrice, Helsingør.
- Kampen, Axel, Skibsreder, Hellerup.
- Karlskov, N. J., Savværksejer, Helsingør.
- Karsten, Preben H. A., Kbhvn.
- Karstensen, M., Skibsbygmester, Skagen.
- Kattrup, A., Malermester, Helsingør.
- Kelly, F. W., Pastor, Helsingør.
- Kisby, A. E., Skibskonstruktør, Helsingør.
- Kjørboe, E. T., Enkepastorinde, Helsingør.
- Kjørboe, Fr., Arkitekt, Holte.
- Kjærsgaard, Sofie, Husmoder i K. F. U. M., Helsingør.
- Kjær & Sommerfeldt, Vinhandel, Kbhvn.
- Kjølner, Th., Kunstmaler, Hillerød.
- Klangel, K., Lærer, Helsingør.
- Klem, Aage E., Civilingeniør, Kbhvn.
- Klem, Helen Lise, Frk., Helsingør.
- Klem, Knud, Museumsdirektør, cand. mag., Helsingør.
- Klem, Lone, Frk., Helsingør.
- Klem, Oline, Fru, Kbhvn.
- Klem, Ollis, Fru, Helsingør.
- Klerk, Niels, Lektor, Landsretssagfører, Kbhvn.
- Klitgaard-Jørgensen, Johs., Tandlæge, Kbhvn.
- Knudsen, Axel, Købmand, Herlev.
- Knudsen, Einar, Ingeniør, Kbhvn.
- Knudsen, Helge Ursin, Civilingeniør, Helsingør.
- Knudsen, V. Meldgaard, Glostrup.
- Knutsson, O. F. S., Tapetserermester, Helsingør.
- Koch, Jørgen, Civilingeniør, Kbhvn.
- Kongsted, Underdirektør, Helsingør.
- Korsgaard, P., Ingeniør, Fabrikejer, Folketingsmand, Nyborg.
- Korsør Byraads Havneudvalg, Korsør.
- Kramer, W., Direktør, Helsingør.
- Kramer, W., Fru, Helsingør.
- Kristensen, Hans P., Læge, Søborg.
- Kristensen, Knud, fhv. Indenrigsminister, Gaardejer, Humlebæk.
- Kristensen, L., Grosserer, Kbhvn.
- Kristoffersen, Aksel, Antikvar, Helsingør.

- Krog, M. S., Apoteker, Helsingør.
 Krohn, J. H., Afdelingsingeniør,
 Kbhvn.
 Krüger, Sv. Aa., Civilingeniør,
 Humlebæk.
 Kunst, Aage, Grosserer, Kbhvn.
 Københavns Amdtsraad, Kbhvn.
 Københavns Handelsbank, A/S,
 Kbhvn.
 Københavns Kommune, Kbhvn.
 Københavns Skipperforening,
 Kbhvn.
 Kørbing, J. A., adm. Direktør,
 Hellerup.
- Landbrugsraadet, Kbhvn.
 Langebæk, C. H., Tandlæge,
 Charlottenlund.
 Langebæk, Sten, Humlebæk.
 Lannung, Gunnar L., Vekselerer,
 cand. polit., Kbhvn.
 Lannung, Hermod, Landsretssag-
 fører, Kbhvn.
 Lannung, Sven, Landinspektør,
 Kbhvn.
 Larsen, C., Fotograf, Helsingør.
 Larsen, Carl Chr., Bryggeri-
 arbejder, Helsingør.
 Larsen, Carl Otto, Pedel,
 Helsingør.
 Larsen, Erh., Revisor, Kbhvn.
 Larsen, H., Rangerformand,
 Helsingør.
 Larsen, H., Snedkermester,
 Helsingør.
 Larsen, H. Lolk, Sekretær, Kbhvn.
 Larsen, Jacob, Overportør,
 Helsingør.
 Larsen, Jens, Landsretssagfører,
 Helsingør.
 Larsen, L., Fuldmægtig, Hillerød.
 Larsen, Martin, Konsul, Helsingør.
 Larsen, N. V., Fru, Helsingør.
- Larsen, N. V., Tømrermester,
 Helsingør.
 Larsen, Ove, Direktør, Kbhvn.
 Larsen-Jensen, O., Direktør,
 Helsingør.
 Lauritzen, Fyrrassistent, Helsingør.
 Lauritzen, Ivar, Skibsreder, Kbhvn.
 Lauterbach, F., Overretssagfører,
 Kbhvn.
 Leisner, R., Ingeniør, Lyngby.
 Lemche, Hans Jacob, Direktør,
 Kbhvn.
 Lerche, B. J., Bogholder, Raad-
 mand, Helsingør.
 Lilbæk, Hakon, Købmand, Kbhvn.
 Liljeborg, Frank, Kastrup.
 Lind, Chr., Skibsbygmester, Rønne.
 Lindhard, Aage, Lektor, Birkerød.
 Linvald, Steffen, Museumsassistent,
 Hellerup.
 Lock, P., Læderhandler, Helsingør.
 Lohse, Ellis, Direktør, Kbhvn.
 Lotz, M. E., Lærerinde,
 Helsingør.
 Lund, E., Prokurist, Kbhvn.
 Lund, E., Bagermester, Helsingør.
 Lund, Hans, Grosserer, Helsingør.
 Lund, Inger, Lærerinde,
 Helsingør.
 Lund, O., Kantor, Helsingør.
 Lund, V. E. A., Konsul, Helsingør.
 Lund-Hansen, Ritmester,
 Snekkersten.
 Lundsfryd, V. E., Ingeniør, Kbhvn.
 Lyhne, Theodor, Direktør, Kbhvn.
 Lyngby, Jan M., Ingeniør, Kbhvn.
 Lyngbye, Jørgen Svitzer, Grosserer,
 Gentofte.
 Lynggaard, K., Slotsarbejder,
 Helsingør.
 Lønberg-Holm, A., Ingeniør, cand.
 polyt., Kbhvn.
 Løvald, C., Snedkermester, Kbhvn.

- Mackeprang, M., Museumsdirektør,
Dr. phil., Charlottenlund.
- Madsen, Adam, Grosserer, Kbhvn.
- Madsen, Ellen, Tricotage-
handlerske, Fru, Helsingør.
- Madsen, Ellen M., Plejemoder,
Helsingør.
- Madsen, E. N., Direktør,
Springforbi.
- Madsen, Jens, Fru, Helsingør.
- Madsen, Jens, Røgeriejer,
Helsingør.
- Madsen, J., Sekretær, Hellerup.
- Madsen, Thomas, Kaptajn,
Flensborg.
- Maegaard, E., Direktør, cand. jur.,
Kbhvn.
- Malling, Jens, Sekretær, cand. jur.,
Kbhvn.
- Malmberg, J. P., Arkitekt, Kbhvn.
- Mallinson, Anna Sophie, Fru,
Helsingør.
- Malver, A., Læge, Kbhvn.
- Manniche, Peter L. R., Højskole-
forstander, Helsingør.
- Marineforeningen, Kbhvn.
- Marstrand, Vilhelm, Civilingeniør,
Kbhvn.
- v. Mehren, Inger, Kontorassistent,
Helsingør.
- Mellentin, Aage, Grosserer,
Gentofte.
- Merved, C. P., Overportør,
Helsingør.
- Meyer, Benny, Læge, Kbhvn.
- Mcyer, Ove, Civilingeniør,
Hellerup.
- Michelsen, C. R., Telefondirektør,
Hellerup.
- Michelsen, Oluf, Slagtermester,
Kbhvn.
- Mikkelsen, Aage, Muremester,
Helsingør.
- Mikkelsen, Børge, Repræsentant,
Aarhus.
- Mikkelsen, Michael, Bogbinder,
Helsingør.
- Mikkelsen, P. F., Lotterikollektør,
Helsingør.
- Mogensen, A. T., Civilingeniør,
Dragør.
- Mogensen, L., Stationsforstander,
Korsør.
- Mogensen, Th. H. A., Bager,
Helsingør.
- Moldow, Georg, Grosserer, Kbhvn.
- Moltke, Harald, Kunstmaler, Greve,
Kbhvn.
- Moltke, O., Sekretær, Snekkersten.
- Mortensen, J., Forpagter, Helsingør.
- Munck, Niels, Civilingeniør,
Klampenborg.
- Munck, Ove, Ingeniør, Kbhvn.
- Munk-Petersen, Urmager, Skagen.
- Munk-Petersen, E., Bankdirektør,
Næstved.
- Müller, Poul, Læge, Valby.
- Møller, E. S., Fabrikant, Vedbæk.
- Møller, F., Konditor, Helsingør.
- Møller, Louise, Enkefru, Helsingør.
- Møller, Stig, Direktør, Kbhvn.
- Møller-Andersen, A., Landsretssag-
fører, Kbhvn.
- Nachemsohn, Josef, Grosserer,
Kbhvn.
- Nakskov Skibsværft, Nakskov.
- Nathansen, Ino, Fuldmægtig,
Kbhvn.
- Neergaard, C. H., Søfartschef,
Kbhvn.
- Neumann, Svend, Stiftamtmand,
Odense.
- Nexøe-Larsen, F., Grosserer,
Rungsted.
- Nichum, E., Papirhandler,
Helsingør.

- Nielsen, Isenkræmmer, Helsingør.
 Nielsen, Alfred V., Grosserer, Kbhvn.
 Nielsen, A. M. C., Prokurist, Helsingør.
 Nielsen, August, Kustode, Helsingør.
 Nielsen, B. K. P. R., Lokomotivfyrbøder, og Hustru, Helsingør.
 Nielsen, C., pens. Depotarbejder, Helsingør.
 Nielsen, Christian, Model- og Baadebygger, Fejø.
 Nielsen, Ejnar J., Tømrermester, Helsingør.
 Nielsen, Gunnar Vilholm, Fru, Helsingør.
 Nielsen, Gunnar Vilholm, Mejerier, Helsingør.
 Nielsen, H., Fru, Helsingør.
 Nielsen, H., Glarmester, Helsingør.
 Nielsen, Hans, Ekspedient, Helsingør.
 Nielsen, H. A., Smedemester, Helsingør.
 Nielsen, H. M., Fabrikant, Kbhvn.
 Nielsen, J., Murermester, Helsingør.
 Nielsen, J. C. M., Stationsforstander, Helsingør.
 Nielsen, J. H., Maskinist, Kbhvn.
 Nielsen, Jens, Vognmand, Helsingør.
 Nielsen, Johs. M., Snedkermester, Kbhvn.
 Nielsen, Jørgen, Ingeniør, Hellerup.
 Nielsen, Knud, stud. polyt., Kalundborg.
 Nielsen, Marius, Skibsreder, Kbhvn.
 Nielsen, N., Fyrbøder, Helsingør.
 Nielsen, N. J., Ingeniør, Kbhvn.
 Nielsen, Ove, Kontorchef i Handelsministeriet, Hellerup.
 Nielsen, S. A. W., Arkitekt, Helsingør.
 Nielsen, Sv. Aa., Fabrikant, Helsingør.
 Nielsen, Verner, Førstelærer, Søborg.
 Nielsen-Houmark, E., Bankdirektør, Odense.
 Nissen, Olaf, Maskinmester, Kbhvn.
 Nordmann, V., Statsgeolog, Kbhvn.
 Normann, A. C., Forretningsfører, Odense.
 Normann, L. O., Direktør, Kbhvn.
 Norsk, Frans, Overlæge, Hellerup.
 Nygaard, Ejner, Kaptajn, Skibsreder, Aarhus.
 Nøbbe, Erwin, Kunstmaler, Flensborg.
 Nørlund, Poul, Museumsdirektør, Dr. phil., Kbhvn.
 Nørregaard, Gerda, Organist, Helsingør.
 Nørregaard, Inger Marie, Læge, Helsingør.
 Nørretranders, J. C. F., Kunstmaler, Helsingør.
 Odense Kanal- og Havneudvalg, Odense.
 Olrik, Elias, Dommer, Helsingør.
 Olsen, A. K. V., pens. Lokomotivfører, Helsingør.
 Olsen, Albert, Prof., Dr. phil., Kbhvn.
 Olsen, C. Meinert, Tømrermester, Kbhvn.
 Olsen, Chr. A., Grosserer, Kbhvn.
 Olsen, Fr., Civilingeniør, Kbhvn.
 Olsen, G. E., Grosserer, Konsul, Helsingør.
 Olsen, G. E., Fru, Helsingør.

- Olsen, H. F. V., Sparekasse-
direktør, Helsingør.
- Olsen, H. Th. Aug., Maskin-
arbejder, Helsingør.
- Olsen, Herman, Smedemester,
Brønshøj.
- Olsen, Ivan Munk, Kbhvn.
- Olsen, K. E., Vinhandler, Kbhvn.
- Olsen, Knud, Ingeniør,
Charlottenlund.
- Olsen, Lindorf, Bogbinder, Kbhvn.
- Olsen, Niels, Ingeniør, Kbhvn.
- Olsen, Oluf, Kontorist, Helsingør.
- Olsen, Oluf, Tjener, Helsingør.
- Olsen, Poul, Slagtermester,
Hellerup.
- Olsen, Poul A., cand. pharm.,
Kbhvn.
- Olsen, Sophus, Fabrikant, Kbhvn.
- Olufsen, A., Apoteker, Nykøbing
Mors.
- Ortmann, Urban, Kontorchef,
Kbhvn.
- Osgaard, Lauritz, Fabrikant,
Charlottenlund.
- Ostenborg Jørgensen, fhv. Gaard-
ejer, Helsingør.
- Overgaard, Chr., Direktør, Dr.
techn., Charlottenlund.
- Paludan, A. C., Toldassistent,
Helsingør.
- Paul-Petersen, A., Arkitekt,
Hellerup.
- Pedersen, Aage, Læge, Hellerup.
- Pedersen, Alexander, Grosserer,
Kbhvn.
- Pedersen, C. O., Maskinmester,
Helsingør.
- Pedersen, Dagmar, Fru, Helsingør.
- Pedersen, Evald, Forvalter,
Helsingør.
- Pedersen, Frands, Landinspektør,
Taarbæk.
- Pedersen, Ingvard, Grosserer,
Kbhvn.
- Pedersen, I. D. S. V., Væver,
Helsingør.
- Pedersen, M. P., Civilingeniør,
Kbhvn.
- Pedersen, N. E., Slagtermester,
Vanløse.
- Pedersen, P. H., fhv. Overmontør,
Helsingør.
- Pedersen, S. A. L., Lokomotivfyr-
bøder, Helsingør.
- Pedersen, T., Havneassistent,
Helsingør.
- Pedersen, Valdemar, Bogtrykker,
Kbhvn.
- Peschardt, H., Repræsentant,
Kbhvn.
- Petersen, A. H., Skibsredør,
Svendborg.
- Petersen, Andr. Rudolf, Grosserer,
Kbhvn.
- Petersen, C., Fru, Oliemøller,
Helsingør.
- Petersen, Carl, Fabrikant, Kbhvn.
- Petersen, Carl, Grosserer, Kbhvn.
- Petersen, Carl, Maskinfabrikant,
Gilleleje.
- Petersen, Chr., Broilæggermester,
Helsingør.
- Petersen, Cl. W., Tømremester,
Kbhvn.
- Petersen, Eiler, Grosserer, Roskilde.
- Petersen, Einer, Opsynsmand,
Helsingør.
- Petersen, Erik, Gentoft.
- Petersen, Gudrun Stein, Post-
kontorist, Helsingør.
- Petersen, H. Ekeroth, Radio-
telegrafist, Skagen.
- Petersen, Hans, Vognmand,
Helsingør.
- Petersen, Helge, Maskinarbejder,
Helsingør.

- Petersen, I. C., Bogtrykker, Nexø.
 Petersen, J. Chr., Maskinmester, Helsingør.
 Petersen, Johs., Murermester, Helsingør.
 Petersen, Laurids, Grosserer, Kbhvn.
 Petersen, Louis, Grosserer, Kbhvn.
 Petersen, Martin, Kontorchef, Kbhvn.
 Petersen, N. E., Fabrikant, Helsingør.
 Petersen, Niels, Billedhugger, Marstal.
 Petersen, Ole, Nitter, Helsingør.
 Petersen, Oluf V., Skibskonstruktør, Charlottenlund.
 Petersen, P. Carl, Grosserer, Charlottenlund.
 Petersen, P. V., Proprietær, Græsted.
 Petersen, Sophie, Lektor, cand. mag., Kbhvn.
 Petersen, Valdemar, Sejlmagermester, Frederikshavn.
 Philip, N., Grosserer, Kbhvn.
 Pontoppidan, Axel, Kaptajn, Kammerjunker, Klampenborg.
 Poulsen, Arnold, Ingeniør, Charlottenlund.
 Poulsen, Finn V., Optiker, Kbhvn.
 Poulsen, H., Tømrermester, Helsingør.
 Poulsen, J. P., Smedemester, Helsingør.
 †Prior, Thomas, Bogtrykker, Charlottenlund.
 Privatbanken, A/S, Kbhvn.
 Proschowsky, Paul M., Civilingeniør, Hellerup.
 Rager, E., Civilingeniør, Kbhvn.
 Rahbek, Knud, Civilingeniør, Kbhvn.
 Ransdorf, Ellen, Enkefru, Helsingør.
 Rask-Petersen, H., statsaut. Skibsmægler, Odense.
 Rasmussen, Aage, Direktør, Kbhvn.
 Rasmussen, C. J., Snedkermester, Helsingør.
 Rasmussen, C. O., Ingeniør, Kbhvn.
 Rasmussen, Folmer, Vinhandler, Kbhvn.
 Rasmussen, G., Konsul, Helsingør.
 Rasmussen, Hans, Prokurist, Kbhvn.
 Rasmussen, K. A., Maskinmester, Kbhvn.
 Rasmussen, Knud Robert, Dykker, Holte.
 Rasmussen, L., Modelbygger, Rødby Havn.
 Rasmussen, N. V. P., Automobilfabrikant, Helsingør.
 Rasmussen, R. F., Kommunal lærer, Helsingør.
 Rasmussen, R. P., Matros, Helsingør.
 Rasmussen, V. S., Ingeniør, Kbhvn.
 Rathje, Eigel, Ingeniør, Kbhvn.
 Ravn, K., Værkfører, Helsingør.
 Rederiet „Anholt“, A/S, Kbhvn.
 Reib, A., Kommunalrevisor, Bogholder, Helsingør.
 Reich, Aleksander Albert, Skibsbygger, Kbhvn.
 Reich, G., Smedemester, Kbhvn.
 Reich, Poul Albert, Klejnsmed, Helsingør.
 Rink, G., Apoteker, Helsingør.
 Riise, A. H., Læge, Hillerød.
 Risom, Sven, Arkitekt, Kbhvn.
- Qvist, H., Overingeniør, Kbhvn.
 Qvist, Svend Aage, Valby.

- Robbert, R. A., Skibsreder, Kbhvn.
 Rosendahl, A., Bogholder, Kolding.
 Rosenkilde, V., Boghandler, Kbhvn.
 Rosenstand, Einar, Arkitekt,
 Klampenborg.
 Rotheisen, J. P. T., Bogtrykker,
 Helsingør.
 Rugh, A., Økonomichef, Jægerspris.
 Rønne, Børge, Redaktør,
 Helsingborg.
 Rønne Havneudvalg, Rønne.
 Rønne, Johs., Enkefru, Helsingør.
 Rønne, Tage, Ejendomsmægler,
 Helsingør.
 Rønsted, Karmark, Landsretssag-
 fører, Kbhvn.
- Saanne-Larsen, Tekla, Frk.,
 Helsingør.
 Samson, I., Speditør, Kbhvn.
 Saxild, Jørgen, Ingeniør, Gentofte.
 Schack, Gudmund, Grosserer,
 Kbhvn.
 Schaumann, H., Driftsbestyrer,
 Odense.
 Schaumann, P., Ingeniør, Kbhvn.
 Scherffenberg, G., Ingeniør,
 Hellerup.
 Schjørring, Fr., Fyrskibsfører,
 Helsingør.
 Schmaltz, Helmer, Skorstensfejer-
 mester, Helsingør.
 Schmaltz, Helmer, Fru, Helsingør.
 Schmidt, A. V. B., Overmontør,
 Helsingør.
 Schmiegelow, A., Skibsreder,
 Kbhvn.
 Schmiegelow, C. H., Smedemester,
 Helsingør.
 Schmiegelow, E., Professor, Dr.
 med., Kbhvn.
 Schnedler, G. J., Prokurist, Civil-
 ingeniør, Klampenborg.
- Schollert, J. P., pens. Lokomotiv-
 mester, Helsingør.
 Schou, Elisabeth, Frk.,
 Snekkersten.
 Schou, Just, Grosserer, Kbhvn.
 Schou, Just, Gerda, Fru, Kbhvn.
 Schousbo, Sigurd, Konstruktørelv,
 Helsingør.
 Schrøder, Alfred C., Grosserer,
 Kbhvn.
 Schrøder, Harry, Ingeniør,
 Klampenborg.
 Schrøder, Johan, Kontorassistent,
 Kbhvn.
 Schultz, Aage, Installatør,
 Helsingør.
 Schwensen, L., Kunstmaler, Kbhvn.
 Schytz, Sigurd R., Folketingsmand,
 Helsingør.
 Segerskog, John, Overingeniør,
 Helsingør.
 Scibæk, Aage, Grosserer, Hellerup.
 Sehested Bohn, C. V., Toldfor-
 valter, Ærøskøbing.
 Semler-Jørgensen, A., Brygmester,
 Helsingør.
 Sinding, P. E. B., Fyrdirektør,
 Kommandør, Kbhvn.
 Skjerne, G., Direktør, Espergærde.
 Skotte, E., Havnemester, Helsingør.
 Skov, Sigvard, Museumsinspektør,
 mag. art., Kolding.
 Skovgaard-Petersen, Kay, Kgl.
 Dispachør, Kbhvn.
 Skovgaard-Petersen, Kjeld,
 Dispachør, Kbhvn.
 Smidth & Co., A/S, F. L., Kbhvn.
 Snorrason, Eigil, Læge, Kbhvn.
 Sparekassen i Nykøbing paa Falster,
 Nykøbing F.
 Spodsberg, K. E., Læge, Vanløse.
 Springer, K., Værfører, Helsingør.
 Staarup, Hans, Afdelingsingeniør,
 cand. polyt., Aarhus.

- Starch-Petersen, B., Billedskæremester, Helsingør.
- Steensgaard, P., Maskinist, Kbhvn.
- †Stein, Hendrik, Redaktør.
- Steffensen, Hother, Boghandler, Helsingør.
- Steffensen, J. C., Civilingeniør, Hellerup.
- Storch, O., Civilingeniør, Kbhvn.
- Strandgaard, Aage, Arkitekt, Kbhvn.
- Strube, Sten, Redaktionssekretær, Helsingør.
- Struckmann, A. C., fhv. Amtslæge, Helsingør.
- Struve, O. J., Færgemand, Helsingør.
- Strømgren, Elis, Professor, Dr. phil., Kbhvn.
- Stub-Nielsen, Axel, Dyrlæge, Helsingør.
- Stürup, C. & Co.s Efterfølger, A/S, Helsingør.
- Stæhr, Harald, Direktør, Kbhvn.
- Sueson, Palle, Arkitekt, Kbhvn.
- Svane, Oskar Bondo, Højesterets-sagfører, Kbhvn.
- Svanholm, Th. Adler, adm. Direktør, Kbhvn.
- Sveistrup, Margrethe, Bibliotekar, Helsingør.
- Svendborg Bank, A/S, Svendborg.
- Svendborg Havneudvalg, Svendborg.
- Svendsen, Paul W. E., Redaktør, Ringsted.
- Svendsen, Rita E., Kontorassistent, Helsingør.
- Svendsen & Christensen, A/S Dampskibsselskabet „Vendila“, Kbhvn.
- Søgaard, Enkefru, Helsingør.
- Søgaard, C., cand. pharm., Helsingør.
- Søgaard, Helge, Museumsdirektør, Dr. phil., Aarhus.
- Sølver, Carl V., Kaptajn, Skodsborg.
- Sølvhøj, Hans, cand. mag., Helsingør.
- Sørensen, Aage, Slotsbetjent, Helsingør.
- Sørensen, Axel, Ingeniør, Hellerup.
- Sørensen, H. H., Redaktør, Helsingør.
- Sørensen, Niels, Lærer, Aarhus.
- Sørensen, Poul, Civilingeniør, Skodsborg.
- Sørensen, Sigvard, Skotøjshandler, Helsingør.
- Sørensen, Enkefru, Helsingør.
- Sørensen, Valdemar, Overlærer, Helsingør.
- Tegner, V. P. B., Civilingeniør, Kbhvn.
- Teknisk Landsforbund, Kbhvn.
- Thalbitzer, V., Amtsforvalter, Kbhvn.
- Thalbitzer, W., Professor, Kbhvn.
- Thengel, Einar, Kontorist, Helsingør.
- Thiersen, Louis G., Snedkermester, Hellerup.
- Thomsen, A. M., Hotelejer, Helsingør.
- Thomsen, C. A. H. Trolle, Fiskeridirektør, Kbhvn.
- Tortzen, Frank, Redaktør, Helsingør.
- Thorup, Carl, Grosserer, Kbhvn.
- Thunbo, Anton, Grosserer, Kbhvn.
- Tikøb Sogneraad, Tikøb.
- Torp, Folmer, Butikschef, Roskilde.
- Trondal, M., Skibsfører, Redaktør, Nyborg.
- Trosborg, A., Kriminalbetjent, Helsingør.

- Tryde, G., Læge, Helsingør.
 Tuborg Fabrikker, Hellerup.
 Turistforeningen for Helsingør,
 Helsingør.
 Tuxen, Henry, Civilingeniør,
 Charlottenlund.
 Tvede, Alfrida, Frk., Helsingør.
 Tvede, Elisabeth, Enkefru,
 Helsingør.
 Tvede, Kitty, Frk., Helsingør.
 Tvermoes, Sven, Grosserer, Kbhvn.
- Ulrich, Kai, Overingeniør, Kbhvn.
 Ulrich, Kay, Amtmand, Hillerød.
- Valentin-Hjorth, K., Grosserer,
 Kbhvn.
 Vennick, O., Arkitekt, Hellerup.
 Villerslev, Jens, Snedker, Valby.
 Vinther, Vilh. Heikel, Bankfuld-
 mægtig, Charlottenlund.
 Vohlert, Knud, Grosserer, Kbhvn.
 Wolf, Holger, Fabrikant, Hellerup.
 Voss, C., Mejerist, Helsingør.
- Waagepetersen, H. L., Direktør,
 cand. pharm., Fru, Helsingør.
 Waagepetersen, H. T., Grosserer,
 Kbhvn.
 Wahl, Chr., Grosserer, Kbhvn.
 Walløe-Meyer, John, Fuldmægtig,
 Kbhvn.
 Wamberg, K., fhv. Viceskole-
 inspektør, Helsingør.
 Weber, L., Maskinkonstruktør,
 Helsingør.
 West, Ole, Skrædermester,
 Helsingør.
 Westergaard, Bishop, Ribe.
 Wieth, Oscar, Speditør, Kbhvn.
 Wiibroes Bryggerier, A/S, C.,
 Helsingør.
 Willumsen, A., Fru, Helsingør.
 Willumsen, G. J., Fabrikmester,
 Helsingør.
 Wineken, K., Politimester,
 Helsingør.
 Wolf, Halfdan, Grosserer, Kbhvn.
 Wolf, Louis, Grosserer, Kbhvn.
 Worm, C. A., Grosserer, Kbhvn.
- Yde, Jens, Direktør, Kbhvn.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Museets Komité og Personale	5
Handels- og Søfartsmuseets Beretning for Regnskabsaaret 1944—45	7
Handels- og Søfartsmuseets Driftsregnskab 1944—45	15
Mag. art. Paul-Erik Hansen: Skaanemarkedet	17
Sekretær, cand. jur. K. Strandgaard: En nordisk Tankes Realisation. Et historisk Strejftog	91
Kaptajn Carl V. Sølvér: Longitude. Om Bestemmelse af den geo- grafiske Længde ved Kompassets Misvisning	109
Museumsdirektør, cand. mag. Knud Klem: Om helsingørske Færges- mænd og Kapere	149
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet, med tilhørende Tekster	159
Beretning fra Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“	165
Selskabets Driftsregnskab 1944—45	172
Selskabets Bestyrelses- og Medlemsliste	174