



# 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

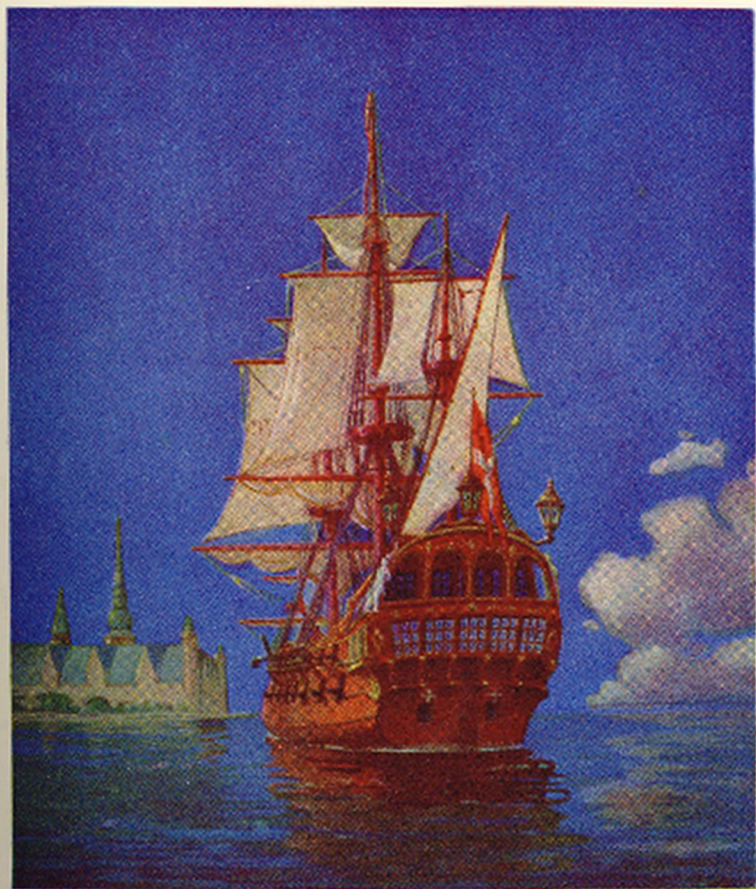
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

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

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

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET  
PAA KRONBORG



AARBOG 1947

AARBOG 1947

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET  
PAA KRONBORG

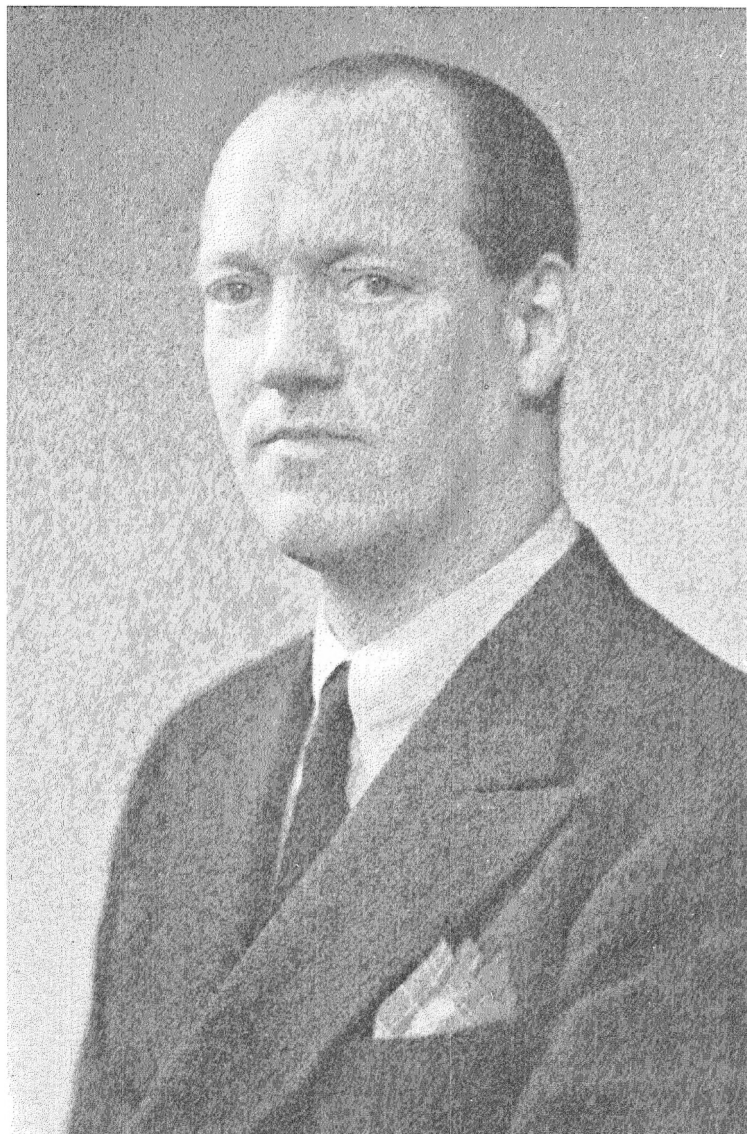
---

# A A R B O G 1947

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

HELSINGØR 1947

Redaktion: KNUD KLEM



Museets Protektor, Hans kongelige Højhed Prins Axel.

## MUSEETS KOMITÉ

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

Grosserer, Konsul ERIK ANDERSEN, R. af Dbg., DM.

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

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

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

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

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

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

Skibsreder E. B. KROMANN.

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

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

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

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

Borgmester SIGURD SCHYTZ, M.F.

### *Personale:*

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

Museumsinspektør: B. v. MUNTHE af MORGENSTIERNE.

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

Sekretær: Fru OLLIS KLEM.

Kontorassistent: Frk. RITA SVENDSEN.

Kustoder: AUG. NIELSEN og H. ECKHAUSSEN.

# HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PAA KRONBORG

## BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1946—47

Det er Museet en stor Glæde at kunne meddele, at Hans kongelige Højhed Prins Axel har givet Tilsagn om at overtage Protektoratet for Museet. Museet tager med Taknemlighed imod dette Tilsagn, som utvivlsomt vil blive til megen Gavn for dets Virksomhed under Gennemførelsen af de mange Opgaver, som i den kommende Tid trænger sig paa for at gøre Museet til et Centralsted for Studiet af dansk Handels- og Skibsfarts Historie.

Museets Nyopstilling har faaet en god Modtagelse baade i Dagspressen, Fagpressen og hos det besøgende Publikum. Siden Museet aabnedes for Publikum den 7. Juni 1946 og indtil 31. Marts 1947 har 62.275 Personer besøgt Museet, hvilket er det hidtil største Besøgstal i Museets Historie. Entreprindtægten har i samme Periode andraget Kr. 17.714,64.

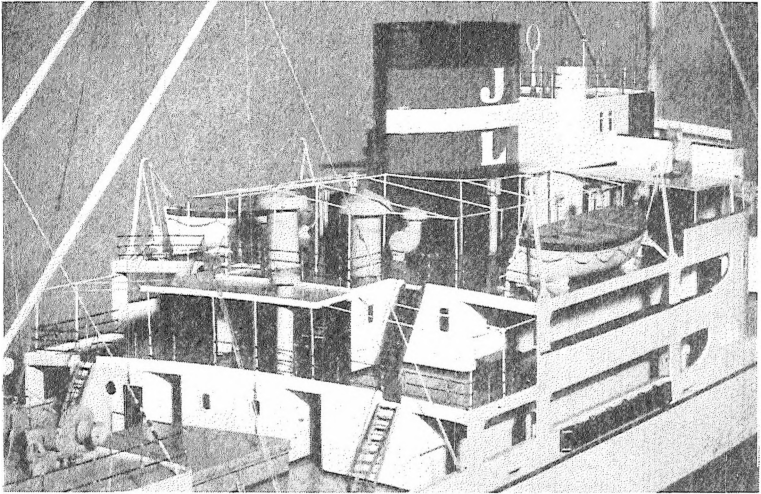
Museets Samling er forøget med en Række værdifulde Genstande. Ved Indkøb er erhvervet en Model af Stenaldersegen fra Aamosen ved Holbæk, udført paa Nationalmuseet, samt en Model af Ladbyskibet, leveret gennem Kaptajn Carl V. Sølvér, der velvilligst har taget sig af dette Modelarbejde. Til Skibsbygningsafdelingen er fremstillet Modeller af Stævn og Middelspant af Hjortespringbaaden, samt Middelspantmodeller af Nydamskibet og et Kompositskib. Fra Rederiet C. K. Hansen er som Gave modtaget en Model af M/S „Dansborg“, fra Rederiet J. Lauritzen er skænket en Model af M/S „Argentinean Reefer“ og af Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste ved Overskibsinspektør, Kapt. Fr. Grue, er deponeret en Model af Statens Isbryder „Store Bjørn“. Museet har forhand-



let med Nederlandsch historisch Scheepvaart Museum om Udførelse af en nøjagtig Kopi af en Originalmodel af en nederlandske Fløjte, som forefindes i Museet. Myndighederne har velvilligst givet Tilladelse til Indkøb af denne Model, som Venneselskabet har tilbudt at skænke Museet.

Ogsaa en Del Skibstegninger er indgaaet i Museet. Enkefru Anne Lambertsen, Rømø, har skænket en farvelagt Tegning af J. Dahl: Skonnertbriggen „Hjalmar“ af København 1875, en farvelagt Tegning med Dæksinteriør fra H/S „Caledonia“ er skænket af Dispachør L. N. Hvidt, København, Befragter Holm Petersen, Svendborg, har overladt Museet et Maleri af Barkskipet „Doris Brodersen“ af Fanø, Rederiet Holm og Wonsild har skænket Fotografier af Rederiets ældste og nyeste Skibe. Ved Køb er erhvervet to Tegninger af Carl Bille: Briggen „Brasilianeren“, 1856, Rederiet Chr. Broberg & Søn og en Hjuldampers fra 1857, fire Tegninger med maritime Emner af Anton Melbye samt en „Samling af alle Slags Skibe, Fartøjer, Joller og Baade“, udført af Flaadens bekendte Konstruktører Fabrikmestrene H. Hohlenberg og A. H. Stibolt. Til det slesvig-holstenske Værelse er ved Materielforvalter Andersen udført et instruktivt Kort over Slesvigs og Holstens Søfart 1855.

Urmager A. Hansen, København, har skænket et kuriøst Minde fra Perioden 1807—14, en Tinnøgle, som de danske Fanger paa et af de engelske Fangeskibe støbte af Madtallerkener, og ved Hjælp af hvilken de brød ud fra „Prisongen“. Skibsbygger Th. Harder, Randers, har foræret Museet en Samling Konstruktionstegninger, Statens Skibstilsyn har skænket forskellige Certifikater fra Christian X's Sejlbåde „Rita IV“ og „Rita V“. Af Sognepræst, Dr. phil. Axel Garboe, Skibby, er skænket en hollandsk Skibsbibel fra 1648, Arkitekt Alexis Prior har forøget Samlingen af Priorminder med en Samling Arkivalier vedrørende H. P. Priors Virksomhed. Redningsvæsenet har overladt Museet et Linekastningsapparat, fremstillet af Søartilleriet, hvortil hører en Karabin og en Magasineringskasse, indeholdende 4 Rakter, 3 Liner à 160 m, 10 Patroner, en Viskestok samt en Linekurv med Sele. Overtjener A. Hvid Christensen, Helsingør, har skænket et Eksemplar af den



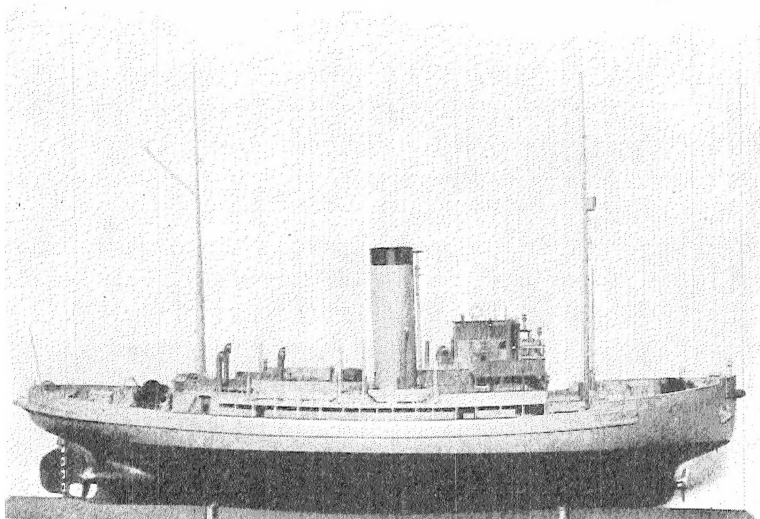
Detaille af Model af M/S „Argentinean Reefer“, skænket af Rederiet J. Lauritzen.

smukke af Københavns Kommune udgivne Gengivelse af Chr. Geddes Planer over København 1757. Fra Fabrikant S. Steenbuch Jensen er modtaget en saakaldt Rudestok, to tyske erobrede Flag er skænket af en anonym Giver gennem Den alm. danske Skibsførerforening, et smukt dansk Splitflag med Frederik VI's Initialer, som har været benyttet om Bord paa Flensborg-Rederen Nic. Petersens Skibe, samt et usigneret Portræt af den kendte Billedhugger F. C. Willerup, der har udført saa mange Galionsfigurer til de danske Orlogsmænd og Koffardiskibe, er erhvervet ved Køb. Til Koloniafdelingerne er modtaget forskellige værdifulde Gaver: fra Botanikeren Dr. phil. F. Børgesen, København, en Samling fotografiske Plader fra Dansk Vestindien, fra Mr. Philip J. F. C. Somerville, Dorset, England, 25 smukke Blyantsskitser fra Grønland, udført af Giverens Fader, samt fra Bankkasserer Edward Boye, Odense, et Guldur, i sin Tid skænket Løjtnant Ostermann for modig Virksomhed under Negeroprøret paa St. Croix i 1878.

Blandt de værdifulde Forøgelsler skal desuden nævnes to Malerier af C. W. Eckersberg med Portrætter af Konferens-

raad Heinrich og Hustru, en testamentarisk Gave fra Ingeniør Ph. H. Rønnow, samt endelig en Gave af særlig Karakter, bestaaende af ca. 700 Kronborgmuseumsplatter, Restoplaget af de i sin Tid af den kgl. Porcelænsfabrik udførte Platter, som nu af Porcelænsfabrikken er skænket til Museet, som sælger dem som Turistsouvenirs.

Efter Museumsinspektør Munthe Morgenstiernes Ansættelse er der mellem Museumsdirektør Klem og Inspektør Morgenstierne truffet Aftale om Fordeling af Arbejdet paa Museet. Hr. Morgenstierne tager sig af Perioden fra 1814 til Nutiden samt Særafdelingerne for Skibsbyggeri, nautiske Instrumenter med Søkort, Navigationsundervisning, Toldvæsen, Sømandshusflid, Kolonivæsen, Arkivet samt det nyoprettede søhistoriske Registratur med Arkivet (2. søhistoriske Afdeling). Museumsdirektør Klem varetager Sager vedrørende Perioden fra Oldtiden til 1814 samt Særafdelingerne for Lodsvæsen, Fyr- og Vagervæsen, Redningsvæsen, Bjergningsvæsen, Istjeneste og Fiskeri samt Biblioteket. (1. søhistoriske Afdeling). Denne Arbejdsfordeling, som tilstræber de bedste og mest tilfredsstillende Arbejdsforhold paa Museet, forandrer naturligvis ikke det Forhold, at Ledelsen og Ansvar for samtlige Anliggender paa Museet fortsat ligger hos Museumsdirektøren, der ligeledes stadig tager sig af Hovedparten af den daglige, temmelig omfattende Korrespondance samt Museets Forhold udadtil. Det skal samtidig oplyses, at af Museets øvrige Personale er Sekretæren, Fru Ollis Klem, fortrinsvis beskæftiget med Journalføring og Regnskaber, Kontorassistent Frk. Rita Svendsen med alt forefaldende Kontorarbejde, herunder Føring af Venneselskabets Medlemskartotek samt Katalogisering af Bibliotekstilvæksten, Kustoderne varetager Forretningerne vedrørende Forevisningen af Museet samt udfører forefaldende praktiske Arbejder, herunder Opstillinger i Museet. Kontorist Aage Petersen, som har været tilknyttet Museet ved Bevilling paa Beskæftigelsesloven, har fortrinsvis arbejdet indenfor søhistorisk Registratur. Den skibstekniske Konsulent, Ingeniør, cand. polyt. Knud E. Hansen, har især ydet sin Medvirkning ved Arbejder i Afdelingen for Skibsbygning, Redaktør C. A. Freeman har velvilligst virket



Model af Statens Isbryder „Store Bjørn“.  
Deponeret af Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste.

som Museets Pressesekretær. Redaktøren har ved Regnskabsaarets Slutning ønsket at fratræde denne Post. Museet udtaler sin varme Tak til Redaktør Freeman for hans dygtige og uegenlyttige Arbejde for Museet og byder Velkommen til hans Efterfølger, Redaktør T. O. Veibel, Dagbladet Børsen, der beredvilligt har paataget sig denne vigtige Opgave.

Museet har til den store, i Vinter afholdte Udstilling af Tegninger af dansk Arkitektur i den gamle Metropolitanskole udlaant en Serie Billeder af Bygningstegninger fra de danske Kolonier. En Samling Billeder fra Museets Magasin er deponeret hos Fuldmægtig Herluf Jacobsen, Handelsministeriet, andre magasinerede Genstande er som nedenfor omtalt deponeret hos forskellige danske Marineforeninger.

Kommandør Søllings gamle Bombebøsse er som bekendt efter Overenskomst med Direktionen for Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“ nu opstillet paa Museet, hvor den stadig samler ind til Fordel for Stiftelsen. Bøssen tømtes den 5. Aug. 1946.

Det indsamlede Beløb androg efter to Maaneders Indsamling Kr. 201,48.

Af Arbejder i Museet skal fremhæves de sædvanlige Katalogiseringer af tilkomne Genstande, Suppleringer af Opstillingerne samt Paabegyndelsen af den søhistoriske Registratur. I Forbindelse hermed har Inspektør Morgenstjerne foretaget en Tjenesterejse til Fyn og Jylland for at gøre sig bekendt med Materialet og skabe Forbindelse med de lokale Museer samt forskellige Privatsamlere. Rejsen har baaret god Frugt.

Af Besøg skal især fremhæves det svenske Orlogsfartøj „Oscar II“'s Besøg i Helsingør i Juli. Besøget var det første officielle svenske Flaadebesøg i Danmark efter Krigen. Helsingør Kommune modtog Officererne ved en Middag paa Helsingør Raadhus, og Officerer og Mandskab aflagde Besøg paa Museet den 27. Juli. Museumsdirektør Kr. Kielland, Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo, har i Dagene den 22. og 23. November aflagt Studiebesøg paa Museet som Forberedelse til Arbejdet med Opførelsen af et nyt Søfartsmuseum i Oslo. Museumsdirektør Klem deltog i Skandinavisk Museumsforbunds Møde i Stockholm den 30. Maj—3. Juni, ved hvilken Lejlighed Nyopstillinger i forskellige svenske Museer blev studeret. Dansk kulturhistorisk Museumsforening og Dansk historisk Fællesforening afholdt sit Aarsmøde i Helsingør i Dagene den 29. Aug.—1. Sept. i Forbindelse med Frederiksborg Amts historiske Samfunds 40-Aars Jubilæum. Museets Nyopstilling blev studeret med Interesse. Helsingør Kommune og Historisk Samfund var under Mødet ved en Middag og en Frokost Vært for Delta-gerne. Museet var ved Mødet repræsenteret ved Klem og Morgenstjerne, og ved Nyvalgene i Dansk kulturhistorisk Museumsforening indvalgte Klem i Bestyrelsen. Foreningen er en Sammenslutning af næsten alle Landets kulturhistoriske Museer, Nationalmuseet indbefattet, og har til Opgave at røgte faglige og museumstekniske Opgaver, ligesom den udadtil repræsenterer Museerne bl. a. i Forholdet til Undervisningsministeriet.

Nogle Forhandlinger mellem de større danske kulturhistoriske og naturvidenskabelige Museer samt Kunstmuseer er resulteret i Oprettelsen af et „Danske Museers Fællesraad“.



Maleri af C. W. Eckersberg: Portræt af Konferensraad Heinrich.  
Test. Gave fra Ingeniør Ph. H. Rønnow.

Denne Sammenslutning optræder som den danske Afdeling af en ved en Konference i Paris i Nov. 1946 oprettet international Museumsorganisation „International Council of Museums“ (I.C.O.M.), der arbejder i Tilslutning til UNESCO, men „Danske Museers Fællesraad“ er tillige ment som en Fællesnævner for alle danske Museer i Lighed med de øvrige „Raad“.

Raadet er i I.C.O.M. repræsenteret ved en „National Committee“, repræsenterende 15 større danske Museer, blandt hvilke „Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg“.

Endelig vil det være af Interesse at nævne, at Forfatteren Direktør Louis E. Grandjean, der tidligere i Dagspressen har givet Museets Nyopstilling en overordentlig venlig Omtale i „Aftenberlingen“ for 21. Sept. 1946, har skrevet en Kronik „Centralisation af dansk Søhistorie“, i hvilken Forfatteren slaar til Lyd for Udbyggelsen af Handels- og Søfartsmuseet til et dansk søhistorisk Museum ved at skabe en Sammenslutning mellem dette og Flaadens historiske Modelsamling og Dansk Fiskeriforenings Samling samt endvidere at udbygge Institutionen som søhistorisk Forskningsinstitut ved Tilføjelse af søhistorisk Arkivmateriale fra Statens Arkiver og ved en Koncentration af søhistorisk Biblioteksvæsen. At en saadan større samlet Institution vil blive af meget stor Betydning for den søhistoriske Forskning er indlysende. Om den vil kunne praktiseres er naturligvis en anden Sag. Spørgsmaalet blev paa den givne Foranledning behandlet af Direktør Klem i en Kronik i samme Blad den 19. Oktober.

Angaaende Fiskeriet henvises iøvrigt til Bemærkningerne nedenfor.

Som bekendt fik Museet ved Skrivelse af 28. Juni 1946 af Justitsministeriet Tilladelse til Afholdelse af et Landslotteri til Fordel for Museets videnskabelige Arbejde. Lotteriet afholdtes i Tiden 27. Juli—10. September. Da Museet ikke har nogen Landsorganisation at støtte sig til, henvendte det sig til Marineforeningen, de danske Søspejdere samt Danmarks Lottekorps, der alle beredvilligt erklærede sig villige til at hjælpe. Lotteriet organiseredes af Museumsinspektør Morgenstjerne, der havde et meget betydeligt Arbejde med Tilrettelæggelsen.

For at stimulere Salget udloddedes 11 Genstande fra Museets Magasin til de 11 Lokalforeninger af Marineforeningen, som havde solgt flest Lodder pr. Medlem, idet disse Genstande deponeredes af Museet i de paagældende Foreningers Marinestuer, ligesom Søspejderne og Lotterne stilledes en Erkendtlighed i Udsigt under en eller anden Form.

Som Gevinster havde en Række Rederier og andre Institutioner skænket Rejser og andre Gaver til Raadighed for Museet. Rederiet „Dannebrog“ havde skænket en Rejse til Nordamerika. Det forenede Dampskibs Selskab en Rejse til Buenos Aires, Rederiet J. Lauritzen en Kabine for to Personer til Sydamerika og Det østasiatiske Kompagni en Rejse til Bangkok. Endvidere havde D. S. B. stillet to Stykker 15 Dages Rejsekort paa Fællesklassen til Raadighed, ligesom Tidsskriftet „Vikingen“ havde skænket 10 Aarsabonnementer paa „Vikingen“ og Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 50 Sæt af de første 4 Aargange af Selskabets og Museets Aarbøger. Museet er meget taknemlig for disse mange værdifulde Gaver og udtaler sin erkendtlige Tak til alle, der paa denne Maade har støttet dets Lotteri.

Gevinsterne blev desuden suppleret med en Kano af Oregon-Pine samt en Helsingørjolle, en Kapsejler og Weekendbaad, som fornylig er konstrueret af den bekendte Lystbaadskonstruktør, Ingeniør Aage Utzon, Helsingør, som til dette Brug velvilligst stillede et Sæt Tegninger til Raadighed. Af Gevinsterne blev paa solgte Lodsedler udtrukket en Del af Aarvogssættene og to Aarsabonnementer af „Vikingen“. Af de større blev kun to udtrukket. Helsingørjollen vandtes af Frk. Mette Munch Andersen, Gentofte. Rederiet „Dannebrog“s Rejse til Nordamerika vandtes af en ung Haandværker, der netop havde faaet Ansættelse i U. S. A. og var i Færd med at søge Midler rejst til Rejsen derover. Museet er derfor glad for ved Hjælp af sit Landslotteri og med Rederiet „Dannebrog“s velvillige Støtte at have kunnet yde en ung Mand en effektiv Hjælp paa hans Løbebane.

Som det fremgaar af omstaaende Regnskab, udgjorde Søfartslotteriets Nettoprovenue ialt Kr. 41.143,14, hvorfra dog gaar en Udgiftspost paa Kr. 1700,00, som først kommer til Udbetaling i næste Regnskabsaar. Under Hensyntagen til, at Museet som nævnt ikke har nogen Landsorganisation at støtte sig til og udelukkende har været henvist til velvillig Støtte, maa Salget siges at være ganske tilfredsstillende. Der bør sikkert hengaa to—tre Aar, før et nyt Forsøg af tilsvarende Art gøres,



ligesom man utvivlsomt i Gentagelsestilfælde bør tilstræbe mere varierende Gevinster af den Karakter, som tiltrækker ogsaa andre Folk end dem, der har Lyst til at gøre Rejser paa Søen.

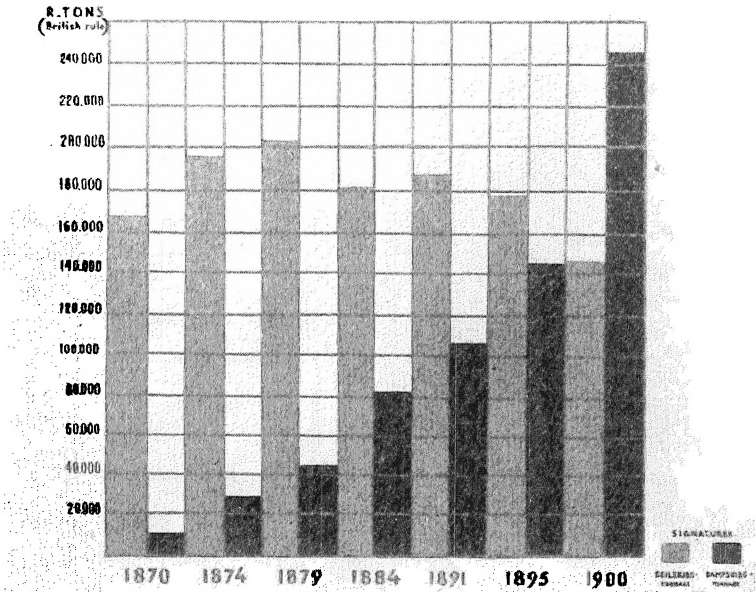
Det bør anføres, at af Salget af Lodsedler indkom ca. Kr. 22.700 fra Lotternes Salg, ca. Kr. 6.400 fra Marineforeningerne og ca. Kr. 3.850 fra Søspejderne. Resten, ca. Kr. 15.000, paa anden Maade. Lotterne har saaledes ydet det største Bidrag og har i det hele taget gjort et stort og anerkendelsesværdigt Arbejde. Blandt de helsingørske Lotter solgte den 64-aarige Fru Marie Heibye over 1600 Lodder, mens den københavnske Lotte Fru Ellen Bruhn alene for sit Vedkommende solgte 4661 Lodsedler af de 14.470 Lodsedler, som de københavnske Lotter ialt fik afhændet.

Til Museets Drift i indeværende Regnskabsaar er fra forskellige private Bidragydere indkommet et Beløb af Kr. 8.659,00, som nærmere er specificeret i omstaaende Regnskab. Museet udtaler hermed sin erkendtlige Tak for den gode Støtte, der herved er ydet dets Arbejde.

For at Museets forøgede Virksomhed kan foregaa tilfredsstillende og Samlingerne udvikle sig gunstigt, og for at Museet i det hele taget vil være i Stand til at udvikle sig til en betydningsfuld faglig og oplysende Institution, vil det dog være nødvendigt at opnaa væsentlig Forøgelse i de private Bidrag, først og fremmest fra Erhvervets Side. Det maa derfor haabes, at Rederier og andre Firmaer vil være villige til i Lighed med de tilsvarende svenske Institutioner at yde saadanne forøgede Tilskud.

Som det vil erindres, har Museet i en Aarrække arbejdet paa Udviklingen af en Afdeling for Fiskeri. I dette Øjemed har det i en Aarrække ladet foretage Opmaalinge af de ældre, lokale Fiskerbaadstyper, hvilket især er sket ved Støtte fra Tuborgfondet. Opmaalingerne er foretaget af Baadebygger Chr. Nielsen, Fejø, der ligeledes har udført Modeller efter en Del af de foretagne Opmaalinge. I Sommerens Løb har Chr. Nielsen foretaget Opmaalinge i Jylland. Ved denne Kampagne er følgende Fartøjer opmaalt: Kaag fra Gudena, bygget 1917—18 til Kaagfører Jørgen Bjerring af Tømrermester

# FORHOLDET MELLEM SEJL-og DAMPSKIBSTONNAGEN I TIDEN 1870 - 1900.



Prøve af Nyopstillingens statistiske Oplysningsmateriale.

Arholm, Randers, Sjægte bygget i Skive 1916 af Baadebygger Ove Christensen til Fisker Martin Sørensen, Skive, 25 Fods Kaag bygget ca. 1905 i Løgstør til Fisker Niels Rasmussen, Hvalpsund, Jollen „Støren“, bygget 1928 i Glyngøre af Baadebygger Ove Christensen til Fisker Anders Madsen, Sjægte bygget i 1916 af Baadebygger Niels Dam Nielsen i Sillerslev, Sjægten „Lilly“, bygget 1902 af Baadebygger Morten Andersen til Fisker Jens Christensen samt en Havbaad bygget 1906 af Baadebygger Peter Chr. Frost, Klitmøller, til Klitmøller Bjergelav. Tegningerne udføres som Aftenarbejde i Vinterhalvaaret. Da Fiskeriet i det hele taget er saa lidt museumsmæssigt behandlet

her i Landet, og da de ældre Fiskeriredskaber i ikke mindre Grad end Baadtyperne gaar Fortabelsen i Møde, vil det være paakrævet at foretage et organiseret Indsamlingsarbejde rundt omkring i Landets forskellige Egne. Et saadant Indsamlingsarbejde vil derfor nu blive sat i System i det Tempo, som Museets Økonomi tillader, med det Formaal, naar det fornødne Antal Genstande er indsamlet, at søge tilvejebragt en Opstilling, der tilstræber at give en Redegørelse for Erhvervets historiske Udvikling fra Oldtiden til vor egen Tid, herunder ikke mindst Fiskeriets erhvervsøkonomiske og valutamæssige Betydning i vore Dage. Disse Planer har mødt stor Interesse saavel fra Fiskeridirektoratet som fra Chefen for Dansk biologisk Station, Dr. Blegvad, der meget stærkt anbefaler dette Arbejde. Det sker ligeledes i Forstaaelse med Nationalmuseet. Der vil foreløbig kun blive Tale om Magasinering af de indsamlede Genstande, men Ændringer i Museets Opstillinger vil være nødvendige, idet det allerede nu har vist sig nødvendigt at borttage Fiskeribaadsmodellerne fra deres foreløbige Anbringelse i Afdelingen for Skibsbygning, idet de optog Pladsen for den her planlagte Redegørelse for Skibets konstruktive Udvikling.

Omend Nyopstillingen i Almindelighed er blevet gunstigt modtaget, kan det dog ikke nægtes, at den er behæftet med en Del Mangler. Her tænkes ikke paa den betydelige Mangel paa Modeller af historiske Skibstyper og andre Genstande, der belyser den almindelige historiske Udvikling, men paa de daarligere Pladsforhold, som især Afdelingen for de moderne Rederivirksomheder har. Alle de større moderne Rederiers Virksomhed er altfor daarligt belyst, navnlig gælder dette dog D.F.D.S. og Ø.K.

Museet savner desuden meget stærkt Lokaler til Indretning af Særudstillinger og fornøden Biblioteks-, Arkiv- og Magasinplads, ligesom dets Kontorforhold langtfra er tilfredsstillende. Museet fik ganske vist for nogle Aar siden en Udvidelse af sine Kontorer i Huset paa Hålsingborg Ravelin, hvor den fornødne Varme og Belysning kunde faas. Denne Ændring har været til stor Hjælp for Museets Arbejde, omend Husets Beliggenhed

mod Nord og nær op ad Voldmuren ikke giver tilfredsstillende Forhold i sundhedsmæssig Henseende. Med Forøgelsen i Museets Funktionærstab er Rumforholdene dog nu saa utilstrækkelige, at der ikke længere her findes noget Kontor for Museets Direktør, der derfor i sin private Bolig har stillet et Lokale med Lys og Varme til Raadighed. En saadan Nødhjælp er anvendelig i en vis Tid, men det siger sig selv, at den er behæftet med meget store Ulemper, idet den baade giver ringere Arbejdsvilkaar for Museet og ligeledes er til nogen Gene for Direktørens Privatliv.

Det maa oprigtigt haabes, at der i Fremtiden maa vise sig Muligheder for en Ændring af Museets Lokaleforhold, som kan byde de Betingelser, som nødvendigvis maa til, for at Museet kan faa en Udvikling, der svarer til dets Værdi som kulturel Institution, og som tillader en Løsning af de Opgaver, det har sat sig som Maal at løse.

# HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS DRIFTSREGNSKAB 1946—47

## UDGIFT

### *Administration og Drift:*

Lønninger m. m. ....	50752,53	Kr.
Rengøring af Lokalerne.....	1747,04	„
Opvarmning af Lokalerne.....	1500,00	„
Vedligeholdelse af Lokalerne...	1450,01	„
Diverse Udgifter og Kontorhold	4891,76	„
		60341,34 Kr.

### *Museets Samlinger:*

Indkøb af Museumsgenstande	16573,60	Kr.
Modtagne Gaver .....	27150,00	„
		43723,60 „
Transport og Arbejdspenge .....	248,07	„
Evakuering og Nyopstilling .....	9845,80	„
Tyveri-, Ansvars- og Ulykkesforsikring .....	323,39	„
Overskud .....	37940,78	„
		152422,98 Kr.

## INDTÆGT

Indtægt ved Forevisning .....	17714,64	Kr.
Statens Tilskud: Handelsmini-		
steriet .....	49500,00	Kr.
„ „ Arbejdsmini-		
steriet .....	8166,04	„
		57666,04 „
Private Bidrag: Kontanter .....	8659,00	Kr.
„ „ Gaver .....	27150,00	„
		35809,00 „
Søfartslotteriets Nettoprovenue .....	41143,14	„
Renter .....	90,16	„
		152422,98 Kr.

*De forannævnte Bidrag fordeler sig saaledes:*

Dansk Dampskibsrederiforening .....	1000,00	Kr.
Grønlands Styrelse .....	300,00	„
Tuborgfondet .....	2000,00	„
Otto Mønstedts Fond .....	5000,00	„
Mærket „S“ .....	200,00	„
Salg af Kronborgplatter .....	159,00	„
	<hr/>	
	8659,00	Kr.

## STATUS PR. 31. MARTS 1947

<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>
Bank- og Spa-		Vindings- og
rekassebehold. 40492,39	Kr.	Tabskonto:
Kassebeholdn. 94,50	„	Overført fra
Krav paa Er-		1945/46 .....
statning for		2646,11
Evakuering		Kr.
m. m. .... 14000,00		Overskud fra
		1946/47 .....
		37940,78
		„
		<hr/>
		40586,89
		Kr.
		Laan hos
		Venneselskab. 14000,00
		„
		<hr/>
		54586,89
		Kr.
		<hr/>
		54586,89
		Kr.

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg i Maj 1947.

JOHS. DALHOFF

KNUD KLEM

# DE GRØNLANDSKE FISKERIER

Af

KNUD OLDENDOW

I Eftersommeren 1946 foretog jeg en lang Inspektionsrejse i Grønland — den første efter Genforeningen med Landet, der under hele Verdenskrigen havde været totalt skilt fra Danmark. Jeg fløj fra Kastrup i Juni Maaned og rejste derefter med Ivigtut som Udgangspunkt i Motorbaad langs den uhyre udstrakte Kyst helt op til Etah i det nordligere Thule-Distrikt og derfra retur til Julianehaab Syddistrikt om paa Østkysten til Vejrstationen Prins Christians Sund. Det var alt i alt en Distance af over 4000 Sømil, altsaa mere end Afstanden fra København til Godthaab og tilbage igen. En enestaaende Rejse.

Omtrent samtidig berejste en Pressedelegation Grønland, og efter Hjemkomsten informeredes den danske Offentlighed om Journalisternes Indtryk fra Rejsen. Der sporedes en meget forskellig Stemmeføring ved disse Publikationer, idet et Mindretal af Presse mændene satte Sindene i Bevægelse ved stærkt kritiske og næppe altid lige sagligt velfunderede Oplysninger, hvorimod et Flertal tog mere nøgternt paa Tingene, omend de ingenlunde fortav, hvilke Mangler der efter deres Opfattelse kunde paapeges i Administration og det koloniserende Arbejde i det Hele. De fremhævede dog de smukke Resultater, der var naaet. Og hvor er der ikke noget at rette, f. Eks. til enhver Tid i vore hjemlige Forhold.

Kritiken satte ogsaa ind paa Spørgsmaalet om, hvorvidt Grønlands Styrelse paa rette Vis ledede de grønlandske Fiskerier, og om vi med tilstrækkelig Kraft og Styrke arbejdede paa dette Felt, samt om vi tilrettelagde Fremtiden paa forsvarlig Maade. Til Klaring af det saaledes rejste Problem skulde de følgende Linier formentlig kunne tjene.

Befolkningen viste overalt, hvor jeg kom frem under min Rejse, som altid den allerstørste Interesse for de grønlandske Erhvervs Fremgang. Det er mange og lange Forhandlinger, jeg herom har ført med Kommuneraad og Udstedsbestyrere saavel som med Grønlændere og Danske ved Kolonistederne. Fiskeriet var overalt i god Gang, og man fremsatte ikke faa berettigede Ønsker om Udvidelse eller Nyanlæg af Fiskesalterier, Ønsker, der i videst mulig Grad vil blive efterkommet. Det samme gælder Kravene om forøget Udsendelse af Linegods, Kroge, Vaad og andre Fiskeriredskaber. Det var en Glæde at konstatere, hvor god Fremgang der stort set var i det grønlandske Fiskerierhverv, og hvor stor Efterspørgsel der sporedes efter moderne Hjælpepidler som Motorbaade og lignende. Det nærmere herom vil fremgaa af det følgende.

I al Almindelighed kan det siges, at der ved en retfærdig Bedømmelse af *Torskefiskeriets* Udvikling i Grønland foruden de aarlige Fangstresultater vil være adskillige Faktorer at tage i Betragtning, som ikke er umiddelbart iøjnefaldende for Folk, der ikke indgaaende har beskæftiget sig med grønlandske Forhold.

Blandt disse Faktorer maa nævnes som den vigtigste, at Torskefiskeriet i Grønland er af en meget ny Dato, og at Befolkningens Indstilling over for Fiskeriet som Erhverv for ikke saa mange Aar siden ved de fleste Steder i Landet var præget af Ringeagt. Fangerne kaldte i sin Tid foragteligt Fiskerne for „Pjaltene“. Fiskeriet blev af de virkelige Erhververe, Storfangerne, betragtet som Tidsfordriv og var et Arbejde, som kun Kvinder og Børn samt den Del af den mandlige Befolkning, der ikke havde Evner nok til at begaa sig som Sælfangere, kunde give sig af med. Denne Indstilling er dog i de senere Aar ændret, men har ved Fiskeriets Begyndelse i ikke ringe Grad præget Udviklingen og hæmmet den en Del.

Den grønlandske Fiskers Arbejdsmetode (og Arbejdsintensitet) er endnu i Dag — selv om der ogsaa paa dette Omraade er sket betydningsfulde Forandringer — præget af hans Oprindelse som Jæger og Kajakfanger, hvilket man maa holde sig for Øje ved Bedømmelse af Resultaterne.

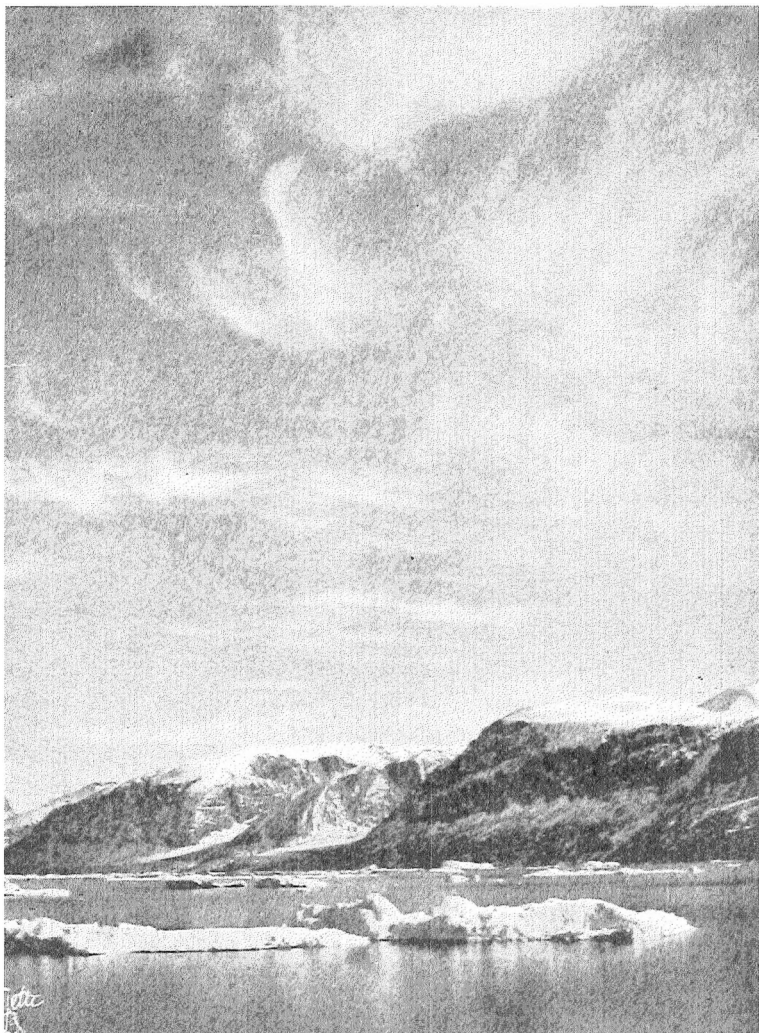


Hertil knytter sig naturligvis endvidere de ogsaa for mange andre grønlandske Forhold saa karakteristiske og meget vigtige Faktorer, særlig de store Afstande i Landet og Landets spredte Bebyggelse. De ca. 2000 Grønlændere, der giver sig af med Fiskeri, driver endvidere næsten alle ved Siden af Fiskeriet Fangst og andre Erhverv (i Lighed med f. Eks. danske Fjordfiskere), og de er bosat paa en Kyststrækning af ca. 1.500—1.800 km ved 80 større og mindre Indhandlingssteder med et varierende Antal af Fiskere fra 10—120. Dette giver i sig selv et talende Udtryk for, at en erhvervsmæssig Omlægning af disse Menneskers Indstilling fra Fangst til Fiskeri — særlig naar dertil skal anvendes mekaniserede Redskaber — nødvendigvis maa kræve Tid.

Det nuværende grønlandske Torskefiskeri er baseret paa en Torskeforekomst, der indfandt sig ved den sydlige Del af Vestkysten omkring 1920; herfra bredte den sig meget hurtigt nordpaa over Godthaab til Sukkertoppens og Holsteinsborgs Distrikter og naaede Diskobugten i Sommeren 1928. Langs hele Kysten blev der saaledes ret pludselig skabt Mulighed for et helt nyt Erhverv. Foranstaltninger til Udnyttelse af dette Erhverv blev omgaaende truffet, og det har til Dato givet følgende Resultater:

*Total Fangst (Rundfisk)*

1920 .....	398 Tons	1932 .....	8.121 Tons
1921 .....	413 „	1933 .....	7.103 „
1922 .....	572 „	1934 .....	8.200 „
1923 .....	680 „	1935 .....	6.497 „
1924 .....	834 „	1936 .....	6.187 „
1925 .....	1.022 „	1937 .....	6.001 „
1926 .....	2.224 „	1938 .....	4.735 „
1927 .....	3.570 „	1939 .....	6.193 „
1928 .....	3.685 „	1940 .....	6.943 „
1929 .....	6.265 „	1941 .....	7.447 „
1930 .....	8.548 „	1942 .....	10.399 „
1931 .....	8.014 „	1943 .....	11.273 „



Fra Grønlands ugæstmilde, men betagende smukke Kyst.

1944 .....	11.569 Tons	1946 .....	13.000 Tons
1945 .....	12.328 „		

Den i Fyrerne begyndte meget store Produktionsstigning har sin naturlige Forudsætning i Torskeforekomstens stadigt

forøgede Tilvækst og Udbredelse i de nordgrønlandske Farvande. Heraf fulgte et øget Antal Personer beskæftiget ved Fiskeriet, forbedrede Anlæg til Behandlingen, Redskabernes Modernisering og bedre Udnyttelse samt Befolkningens stigende Forstaaelse af Erhvervet og Evne til at fiske, altsammen Faktorer, der taler om Fremgang og har Krav paa den største Opmærksomhed.

Naar der nu hæver sig Røster, der taler om Styrelsens manglende Vilje og manglende velvillige Indstilling over for Ophjælpning af det grønlandske Fiskeri, maa det noteres, at man allerede paa saa tidligt et Tidspunkt som i Aaret 1906 anstillede de første Fiskeriundersøgelser ved Grønlands Kyst ved den færøske Fiskeskipper *Napoleon Andreassen*, hvorunder det viste sig, at der dengang ikke fandtes en eneste Torsk. Senere fortsattes disse Undersøgelser i Aarene 1908 og 1909 af Professor *Adolf S. Jensen* med Briggen „Tjalfe“. Professoren konstaterede ved sine praktiske og videnskabelige, nu berømte og højt estimerede Fiskeriundersøgelser langs Kysten, i Fjordene og over Havbankerne paa Strækningen fra Kap Farvel i Syd til Umanak i Nord, at der ved Fiskenæsset i Godthaab Distrikt fandtes en mindre Forekomst af Torsk. Det var dog tvivlsomt, om denne Forekomst var saa righoldig, at der kunde baseres et Erhvervsfiskeri herpaa. Sælfangsten, der fra gammel Tid havde været Grønlændernes Hovederhverv, var siden Aarhundredets Begyndelse i Forhold til det stærkt stigende Befolkningstal i Sydgrønland stærkt paa Retur. Mange Sæler var dengang efter grønlandsk Maalestok Rigdom, faa Sæler betød omvendt Fattigdom. Det var nødvendigt for Styrelsen at gaa i Gang med at finde nye Udveje for det grønlandske Folks Eksistens, selv om Haabet om et godt Resultat var spinkelt. Den vanskelige Situation motiverede i sig selv et frisk Initiativ ad uprøvede Veje; man kunde ikke fortsat klamre sig til Sælfangsten som eneste Erhvervskilde.

En Fiskeristation, den første Spire til det nuværende Torskfiskeri og den nu praktiserede Torskebehandling, blev forsøgsvis etableret ved Fiskenæsset, og flere fulgte i de kommende Aar. Det viste sig senere, at Oprettelsen af de første



Den grønlandske Befolkning erhverver sig i stigende Grad Motorbaade til rationelt Fiskeri.

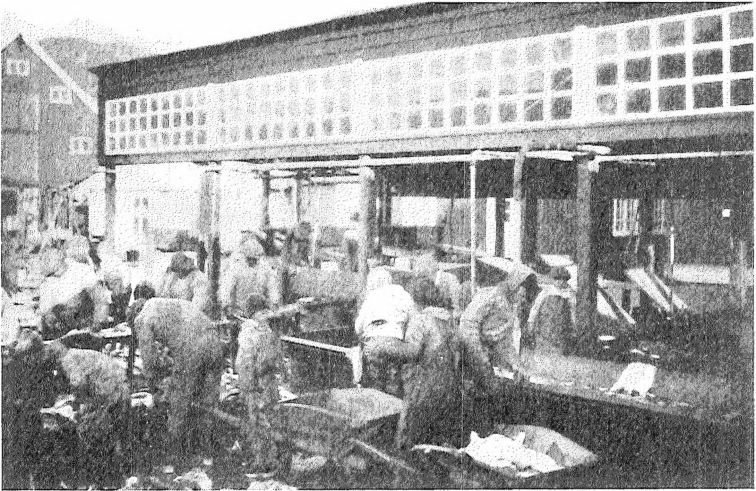
Fiskeristationer for Tilvirkning af Saltfisk fik stor Betydning. idet man herved høstede Erfaringer baade med Hensyn til Tilberedning af Torsken og til Stationernes Indretning. Man lagde her Grunden til den fine grønlandske Saltfiskkvalitet, som siden har holdt sit Ry, og som har været en væsentlig Aarsag til, at Torskefiskeriet i det hele taget kunde føres gennem de meget vanskelige Begynderaar, hvor Prisen paa Saltfisk paa Verdensmarkedet laa meget lavt, og kun meget fine Kvaliteter var i Stand til at hævde sig. Dette vil der formentlig være Grund til at fremhæve. Totaludgifterne paa Frembringelse af den grønlandske Torsk har altid været og vil altid være højere end for Torsk, produceret andre Steder i Verden. Dette er direkte en Følge af de med Transporten over de lange Afstande fra Grønland til Afsætningsstederne forbundne Fragtomkostninger. Det grønlandske Produkt har derfor kun een Maade at hævde sig paa, nemlig gennem sin smukke Kvalitet, og en saadan Position har den grønlandske Saltfisk holdt til i Dag. —

Skønt det sydligste Sydgrønland ligger paa Højde med det

sydlige Norge, er Grønlands Beliggenhed som Helhed i erhvervsgeografisk Henseende ugunstigere end det allernordligste Norge. Der kan hverken modnes Korn eller vokse Skov paa Grønland. Herved bliver Grønlands erhvervsøkonomiske Muligheder ringere end selv det nordligste Norges, hvor Befolkningen er i Stand til at have et omend beskedent Landbrug om Sommeren, samtidig med at de kan drive Torskefiskeri, f. Eks. ved Lofoten om Vinteren. Grønlands erhvervsgeografiske Muligheder indskrænkes saaledes i Hovedsagen til de Mineraler, der findes i Bjergene, til Udnyttelsen af Vegetationen og til de Dyr, der lever i Havet. Af disse Muligheder er Sælfangsten den naturligste for et Folk, der oprindeligt ikke kender store tekniske Hjælpemidler, og Grønlands Erhvervsøkonomi har da ogsaa gennem Aarhundreder væsentligt været baseret paa denne Fangst.

Sælfangsten i Grønland er efterhaanden blevet af mindre Betydning, ikke mindst fordi de vandrende Sæler i stor Udstrækning dræbes paa Ynglepladserne langt fra den grønlandske Kyst. Alligevel viser Fangsten i Forhold til den sidste Halvdel af forrige Aarhundrede faktisk en mindre Stigning i Nordgrønland, men Tilbagegang i Sydgrønland. Skal denne Fangst sættes i Forhold til Befolkningen, maa man huske, at i 1860 var der 9.720 Grønlændere mod ca. 20.000 nu, hvorefter Sælfangsten naturligvis i Forhold til Befolkningen maa notere en betydelig Tilbagegang. Denne relative Tilbagegang begyndte at vise sig i Sydgrønland omkring 1908 og i Nordgrønland omkring 1912. Den store Befolkningstilvækst har gjort, at de erhvervsøkonomiske Problemer i Grønland har faaet en hel anden Karakter end f. Eks. i den eskimoiske Del af Labrador, hvor Befolkningstallet vel har været stigende og faldende, men nu stort set er det samme som for 150 Aar siden, hvorfra den ældste Statistik stammer.

Til stort Held for Grønland har de erhvervsgeografiske Betingelser forandret sig meget væsentligt gennem den sidste Menneskealder. Saavel Lufttemperatur som Havtemperatur er steget, og dette har sandsynligvis været Aarsagen til de meget store Fiskemængder, som i hvert Fald i visse Perioder har givet



Travle Timer med Fiskerensning.

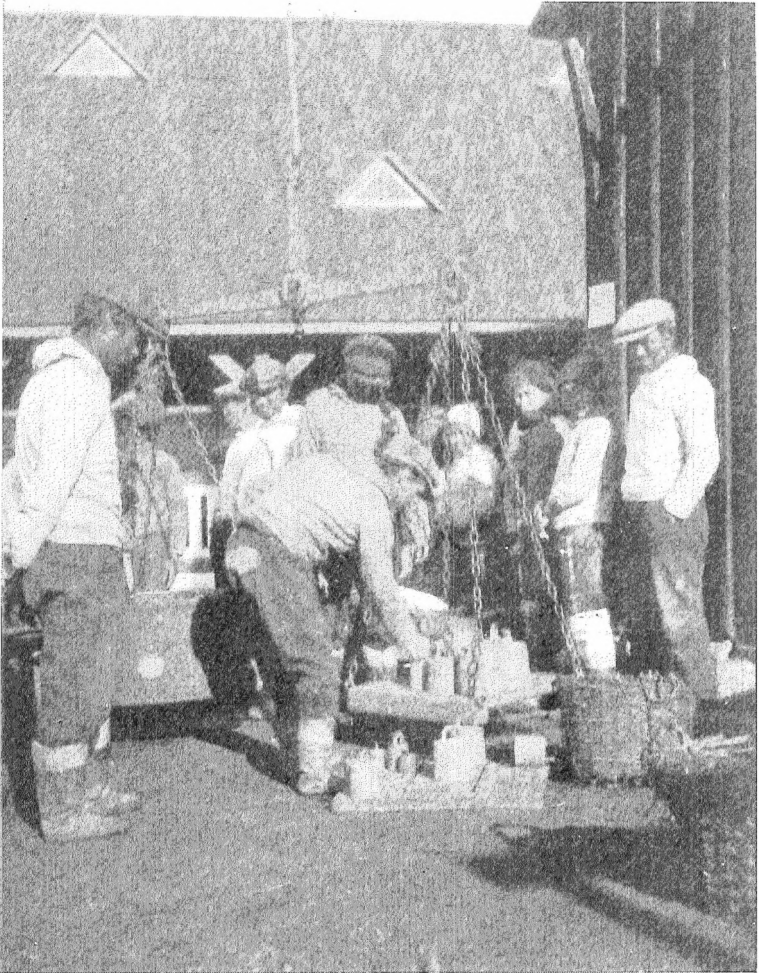
særdeles rige Fangstmuligheder, saaledes som foran paavist siden 1920. Det er ved videnskabelige Undersøgelser blevet fastslaaet, at Torskeforekomsten ved Grønland er baseret paa forholdsvis faa Aargange med ret betydelige Mellemrum, medens de øvrige Aargange er overordentlig svagt repræsenteret i Fangsten; dette maa antagelig skyldes, *at man ved Grønlands Kyst er ved Grænsen af det Omraade, hvor Torskeynglen kan trives*. Sker der i et Aar en eller anden ubekendt kortvarig Forværring i Klimaet, synes det, som om Ynglen ikke kan leve. Torskefiskeriet ved Grønlands Kyst maa derfor af geografiske Grunde siges at være behæftet med et langt større Risikomoment end Fiskeri de fleste andre Steder, hvor der som ved Lofoten vel kan forekomme Svingninger, men ikke af samme Størrelsesorden og behæftet med samme Risikofaktor som ved Grønland. Det kan sikkert siges, at det af rent geografiske Aarsager fremkaldte Risikomoment for det grønlandske Erhvervs-liv er større end for noget andet Erhverv, jeg kender.

Ved Siden af denne meget betydelige rent geografisk betingede Risiko bør man huske, at der med Hensyn til Torskefiskeriet er en tilsvarende verdensøkonomisk Risiko. De Priser,

som den grønlandske Handel har opnaaet pr. kg Salfisk, er til Tider sunket endogsaa meget stærkt. Der er her Tale om en Vare, som er stærkt konjunkturfølsom paa Verdensmarkedet, og denne Konjunkturfølsomhed vil kunne faa skæbnesvanger Betydning for den grønlandske Befolknings Levevilkaar, hvis der ikke er indskudt en Stødpudd af økonomisk Karakter mellem den grønlandske Erhverver og Verdensmarkedet: Det danske Styre har set det som sin Hovedopgave at holde de store Konjunkturudsving borte fra Grønlænderne. Ganske vist vil det kunne fremhæves, at en Erhvervsøkonomi som Grønlands, der rammes stærkt i en Depressionsperiode, ogsaa vil have Fordel af Højkonjunktur og da særlig af Krigskonjunktur, hvor Dele af den øvrige Verden maa leve paa Sultegrænsen. Det maa dog betragtes som økonomisk farligt, hvis man vil omlægge eller vurdere Grønlands Økonomi paa Grundlag af Priser, der er fremkaldt af en Verdenskrig. Det for Grønland vigtigste Spørgsmaal i denne Forbindelse maa derfor være en Undersøgelse af, hvilket Niveau Verdensmarkedets Salfiskpriser vil tendere henimod, naar man fra en Periode med Hungersnødpriser kommer til en Periode med mere normale Priser.

Det maa her være en nærliggende Opfattelse, at kun saafremt den nylig afsluttede Verdenskrig hurtigt skulde blive afløst af en ny, vil Grønland i længere Tid kunne nyde godt af meget høje Salfiskpriser. Hvis den øvrige Verden derimod faar Arbejdsro i en Aarrække, maa det vel antages, at Fiskeprisen vil svinge hen imod et Niveau, der bestemmes af den for Verdensmarkedets Forsyning nødvendige Grænseproduktion. Dette vil i denne Forbindelse sige Omkostningerne ved at lade en fransk eller portugisisk Fiskerbaad gaa til New Foundland og der tage en Last Fisk. Produktionsomkostningerne ved en saadan Fremstilling af Salfisk vil formentlig være saa lave, at Grønland paa Grund af sin fjerne Beliggenhed og paa Grund af det større Risikomoment ikke vil kunne konkurrere med Fordel, men maa være forberedt paa, at Salfiskproduktionen i længere Perioder maa drives med Underskud.

Grønland maa som Salfiskproducent antages at ligge paa



Fisken vejes ved Indhandlingen.

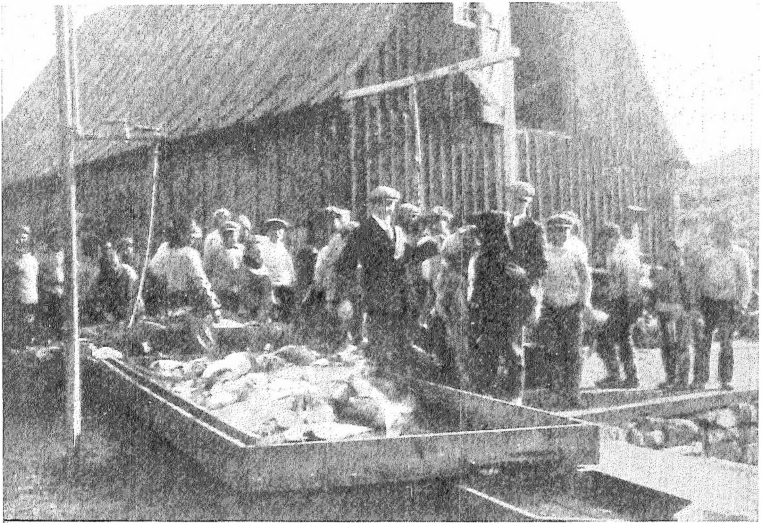
Grænsen af det økonomisk fordelagtige, og i Lavkonjunktur endda under dette. Dette behøver dog ikke at bevirke, at Grønland nødvendigvis maa give Underskud, eftersom der er andre grønlandske Produkter, der i hvert Fald som Regel, og i visse Tilfælde altid vil give Overskud, eksempelvis Rejer, Hellefisk, Ræveskind og i Særdeleshed Kryolit. Saltfiskproduktionen i



Grønland kan i saadanne Perioder altsaa ikke forventes opretholdt paa Grund af sin Rentabilitet, men kun fordi man derigennem ønsker at bibeholde de skabte Indtægtsmuligheder for Befolkningen.

Grønlands Økonomi er saaledes baade paa Grund af Naturforhold og verdensøkonomiske Faktorer underkastet meget stærke Svingninger. Skulde det grønlandske Styres Prispolitik fastsættes paa et verdensøkonomisk Grundlag med Rentabiliteten som afgørende Kriterium, vilde Forholdet være det, at de Priser, der kunde gives i Grønland, maatte være meget stærkt varierende. Det maa endog antages, at Besejling af bestemte Distrikter i visse Aar slet ikke kunde forrente sig og maatte opgives.

Ønsker man at opretholde en i Forhold til andre arktiske Lande og i Forhold til Grønlands store og stærkt voksende Befolkning konstant Besejling, maa Forudsætningen som sagt være, at der imellem de grønlandske Producenter og Verdensmarkedet som foran bemærket findes en økonomisk Regulator, som kan opfange Svingningerne baade i den ene og i den anden Retning. Dette er just det karakteristiske for Styrelsens Prispolitik, der stort set gennem Aarhundreder har været anlagt saaledes, at Befolkningen skulde have en jævnt stigende økonomisk Fremgang, og naar de gør deres bedste ogsaa skulde have rimelige Indtægtsmuligheder. En saadan Politik medførte for 100 Aar siden, hvor Grønlændernes Behov af europæiske Produkter kun var lille, at Grønland gav Overskud, medens det i vor Tid — naar bortses fra Kryoliten — har medført meget betydelige Underskud, idet den grønlandske Befolkning for at kunne opretholde Eksistensen i vore Dage maa have mindst 50 pCt. af deres Forbrug dækket ved Tilførsler over Atlanterhavet. Man har under hele Udviklingen konsekvent maattet lægge en Prispolitik saaledes, at Grønlænderne gradvis kunde bibringes Forstaaelse af Pengeøkonomiens Væsen. Det viste sig simpelthen med tilstrækkelig Tydelighed, at denne Forstaaelse kun kunde opnaas lidt efter lidt og ikke paa een Gang, selvom dette i og for sig havde været muligt paa enkelte Omraader. —



Der er store Torsk imellem.

Foruden Tilberedning af den fangne Torsk og Indretning af Fiskeristationerne var der en Mængde andre Problemer forbundet med at oparbejde et saadant uprøvet nyt Erhverv i Grønland. Allererst skulde den grønlandske Fanger omdannes til Fisker og Interessen for Fiskeriet vækkes. Nok var Fangeren vant til at færdes paa Søen i sin Kajak, men Fisker var han slet ikke, idet det med Fiskerivirksomhedens Udøvelse forbundne haarde og navnlig konstante og sejge Slid var ham ganske fremmed. I første Række gjaldt det om at handle folkepædagogisk og ikke forretningsmæssigt. Der blev derfor i Begyndelsen til den grønlandske Fisker betalt en Fiskepris, der var højere end Prisen paa Fisk andre Steder i Verden paa daværende Tidspunkt. Indenrigsminister *Hauge* skriver herom i sin Pjece „Administrationen af Grønland“ (udkommet i 1927):

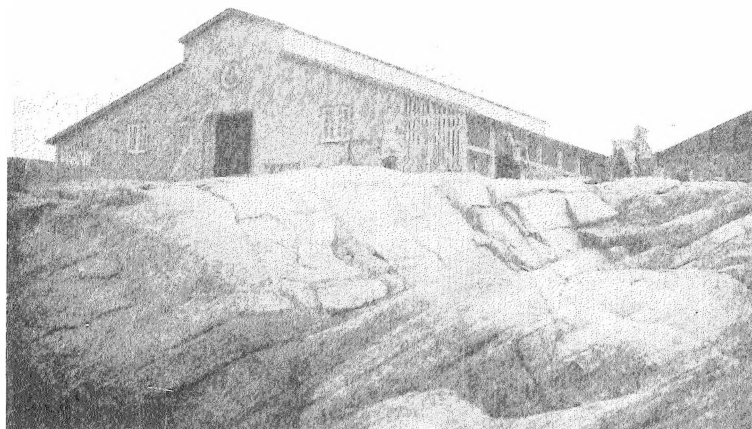
„Jeg har allerede fremført, at den Pris, der betales for Torsk, er saa høj, at Staten ikke har kunnet staa sig herved. Jeg tør paastaa, at det er hævet over enhver Tvivl, at intet privat Firma vilde betale Grønlænderne de Fiskepriser, som

den danske Stat betaler. Der betales nu en fast Pris af 8 Øre pr. kg Torsk, som den fiskes og leveres uopskaaret med Hoved, Hale og Indmad. Staten lader den straks behandle til Saltfisk, og naar Behandlingen har fundet Sted for Statens Regning, er Vægten reduceret med ca.  $\frac{2}{3}$ , det vil sige, at Fisken da er betalt med ca. 24 Øre pr. kg. Men Staten naaede ikke sidste Aar en Gennemsnitspris af 24 Øre pr. kg Saltfisk. Der var saaledes intet til Arbejdsløn for Tilberedningen paa Grønland, til Salt, til Fragt fra Grønland til København, til Rentetab o. s. v. Jeg tør derfor afgjort paastaa, at dersom den danske Stat ikke i disse Aar sikrede Grønlænderne Afsætning paa deres Fiskefangst, vilde de ikke faa den Betaling, de nu faar.“

Senere maatte man som Følge af manglende Arbejdskraft til Fiskens Rensning gaa over til at indhandle denne flækket og rensset; men Fremgangsmaaden viste sig at være den rigtige. Den gav det forventede Resultat, og i Midten af Trediverne var man naaet saa vidt, at den grønlandske Fiskeproduktion — selv med Udgifterne til de mange vidt spredte Anlæg taget i Betragtning — kunde svare Regning, uden at Fiskerens Leveniveau var gaaet ned. Produktionen er siden blevet fordoblet, hvilket maa betegnes som ganske ekstraordinært og i Virkeligheden højst opsigtsvækkende.

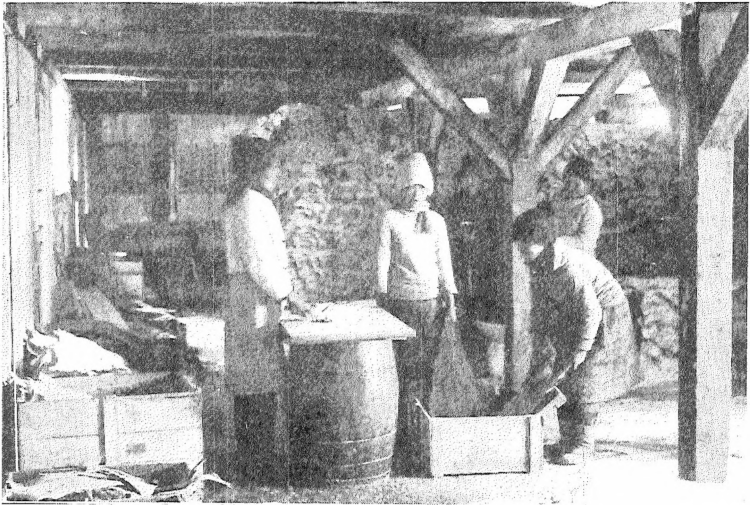
Som Begyndelsesvanskeligheder maa man yderligere notere, at man (samtidig med Fiskeristationernes Oprettelse ved Fisker-næsset) ved Kolonien Holsteinsborg havde anlagt en Station for Tilberedning af Helleflynder. Styrelsen etablerede her i Tyverne et søgaaende Helleflynderfiskeri fra Skonnert, ført af en dansk Fiskemester og med grønlandsk Besætning. Forsøget blev en eklatant økonomisk Fiasko. Man standsede da denne Form for Fiskeri og lagde det over paa søgaaende Motorbaade, med hvilke man kunde vende hjem hver Aften. Paa denne Maade gik det bedre, men heller ikke her var det let for den uøvede og endnu ikke til moderne Fiskeri omstillede grønlandske Fisker at klare sig økonomisk.

Et saadant Fartøj kræver, selv om det er anskaffet gennem rentefrit Laan fra Styrelsen og paa Afdrag, der i Størrelse er afhængig af Værdien af den Fangst, der til enhver Tid ind-



I de seneste Aar rejses overalt hensigtsmæssige Saltchuse.

bringes med Baaden, foruden en omhyggelig Behandling en meget intensiv Udnyttelse for at kunne svare Regning. Nogle faa Konsortier blev dog efterhaanden forsynet med søgaaende Motorbaade; et af disse eksisterer endnu til Trods for, at det i Begyndelsen førte en kummerlig Tilværelse. De andre gik i Stykker, da de ikke engang var i Stand til at holde Fartøjerne i Drift. Alt dette skyldes ikke, at Styrelsen ikke gav Fiskerne ordentlige økonomiske Vilkaar at fiske under, men udelukkende, at Fiskeren endnu ikke var blevet Fisker i egentlig Forstand. Det var heller ikke rimeligt at forvente det. En Udvikling som den, der her er Tale om, maa ligesom den grønlandske Fangers Omstilling til Faareholder og Landbruger kræve en vis Tid. Jeg nærer dog ingen som helst Tvivl om, at den grønlandske Fisker (ligesom Faareavleren paa sit Omraade) nok skal blive dygtig og i Stand til at hævde sig. Jeg er ogsaa overbevist om, at han er stærkt paa Vej dertil, hvad Fiske-resultaterne jo viser, selvom man endnu ikke generelt kan drage Sammenligning mellem ham og f. Eks. den færøske Fisker, der har arvet en gennem Tusinde Aar indvunden Fortrolighed med Hensyn til baade Teknik og det med Arbejdet forbundne Slid.



Fisken vaskes, saltes, omsaltes og stakkes af ferme Grønlænderinder.

De efterhaanden ansatte danske Fiskemestre har imidlertid her ydet en stor Indsats, hvis Virkninger er umiskendelige. Erfaringerne fra 1946 viser, at enkelte Fiskere i Besiddelse af de smaa Motorbaade, Styrelsen udsender, har præsteret Fangster, der ligger over Færingernes gennemsnitlige Udbytte af Fiskeriet paa Bankerne ved Grønland, hvilket er en imponerende Præstation.

Da det altsaa blev klart, at Grønlænderne ikke kunde magte Motorbaadene, maatte der begyndes helt fra Bundten. Man slog da ind paa Træbaade, hvorfra der ved Hjælp af Haandsnører og Langliner kunde drives Fiskeri. Baadtypen var enkel og ikke meget sødygtig, men havde den Fordel, at den kunde fremstilles i Grønland af den grønlandske Fisker selv.

Mange Steder i Grønland staa Torsken i Sæsonen i store Mængder saa tæt paa Land, at et saadant Fartøj er udmærket til Torskefiskeri i Magsvejr om Sommeren. Men hvor Torsken vandrer, og Efteraars- og Vintermaaneder sætter ind med daarligt Vejr og urolig Sø, er sværere Baade forsynet med Motor og helst overdækkede de bedst anvendelige Fartøjer til

grønlandsk Fiskeri. Der er for mig ingen Tvivl om — og der har i Styrelsen aldrig været nogen Tvivl om — at Vejen til Skabelse af et betryggende, stabilt grønlandsk Fiskeri maa gaa fra Dorryen over de mindre Motorbaade til de større Kuttere, eventuelt Skonnerter. Men man maa kravle, før man kan gaa.

Der er fra Styrelsens Side lagt Vægt paa alsidig Udnyttelse af den grønlandske Fiskebestand, og som det vil ses af Tallene nedenfor, er Udviklingen de sidste Aar gaaet ret stærkt i Retning af Overgang til Motorbaade; det er Midlet til en saadan Udnyttelse, og en levende Inspiration for Grønlænderne til at sætte alle Kræfter ind.

*Antal Baade og Motorbaade tilhørende den grønlandske  
Befolkning:*

Aar	Baade	Motorbaade
1920 .....	387	0
1925 .....	558	1
1930 .....	1.157	12
1935 .....	1.469	37
1939 .....	1.509	72

Under Krigen blev der ikke tilført Grønland nye Motorbaade, men den Fiskerflaade, der var deroppe, er blevet vedligeholdt, saa godt det var muligt, og Træbaadenes Antal er endog forøget.

For at gøre den grønlandske Fisker fortløbig med Omgang med Motorer og for ikke at gøre dette Bekendtskab alt for afskrækkende dyrt, maatte man selvfølgelig til en Begyndelse vælge at indføre mindre, men efter Forholdene stærke og velgnede Motorbaadstyper med forholdsvis smaa Maskiner. Dog er ogsaa større Baade med tilsvarende Maskinkraft udsendt til Erhververe, som havde det fornødne Kendskab til Betjeningen af saadanne Baade. Hestekræfterne i de i 1939 anførte 72 Baade fordeler sig iøvrigt som følger:

22	Baade med	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	HK	Maskine
34	„	3/5		
9	„	6/10		
3	„	11/20	„	„
5	„	21/30	„	„

7 af Baadene med over 11 HK Maskiner er anskaffet i Perioden 1935—39. Da Forbindelsen efter Krigen igen blev etableret mellem Danmark og Grønland, blev der herfra yderligere udsendt 20 nye Motorbaade; heraf 4 ca. 30 Fods Baade med Motorkraft omkring 15 HK. Herudover er i 1946 opsendt 40 Motorer til Installation i Baade, bygget i Grønland.

Udviklingen bærer saaledes stadig fremad, og man kan sige, at den grønlandske Fisker er ved at vaagne til Erkendelse af, at han for at kunne naa de store Resultater maa have gode Redskaber. Befolkningen paa den midterste Del af Kysten (Holsteinsborg og Egedesminde Distrikter) synes at være mere fremmelige end de sydligere boende Fiskere, uagtet disse sidste i Virkeligheden har drevet Fiskerierhvervet gennem et længere Tidsrum.

Det er mig en Tilfredsstillelse at kunne oplyse, at Rekvisitionerne paa Motorbaade, baade mindre og større, stadig strømmer ind fra Grønland. Der henligger nu i Styrelsen ca. 80 ueffektuerede Rekvisitioner paa Motorbaade. Baadebygning i Danmark sker imidlertid nu om Stunder ikke fra Dag til Dag; der savnes som almindelig bekendt Materialer, Arbejdskraft og meget andet. Der er fra Styrelsen rettet Henvendelse til mange danske Værfter om Bygning af Fartøjer til Grønland, men fra de fleste har man faaet Afslag eller Tilbud, der med Hensyn til Prisen har ligget langt over det rimelige. Dog er der flere Fartøjer under Bygning, og man mener med Sikkerhed at kunne levere en væsentlig Del af de ønskede Baade i 1947.

For at opfylde Grønlændernes Ønske om flere Baade har man skaffet sig Forbindelse med et Baadebyggeri i Norge, hvorfra man ved forventet velvillig Indstilling fra de danske Bevilgings- og Indførselsmyndigheders Side regner med at kunne

skaffe det grønlandske Fiskeri et Antal velegnede Fartøjer med passende Maskiner til en rimelig Pris. Det er jo ikke Meningen, at Anskaffelse af Baade skal gøre saa store Indhug i den grønlandske Fiskers økonomiske Status, at han kommer i en urimelig Situation.

Derfor tumler vi i Styrelsen med Planer om at yde Tilskud under en eller anden Form til Anskaffelse af Motorbaade. Priserne vil venteligt efterhaanden blive saa høje, at den almindelige grønlandske Fisker kun med Vanskelighed vil kunne magte Købet. Da man gerne vil stille Baade til Disposition til overkommelige Standardpriser, vil det næppe være urimeligt som et Statstilskud til Anskaffelsen at yde Differencen mellem den Pris, vi har Erfaring for, at Grønlænderne kan betale, og den virkelige Indkøbspris. Det vilde lønne sig for alle Parter. Vi ved nu, at en Fisker med en Standard-Motorbaad indbringer 5 Gange saa mange Fisk om Dagen som en Fisker med en almindelig Baad. Det maa være muligt at finde Former for en Reguleringsfond eller lignende, der kan yde de omhandlede Tilskud til Grønlændernes Motorbaadskøb. Foreløbig er denne Sag altsaa kun paa Forberedelsernes Stade, men Forholdene motiverer fuldt ud disse Bestræbelser. Jeg er sikker paa, at saavel Rigsdag som Bevillingsmyndighederne vil godkende saadanne Forslag, naar vi først har faaet dem endelig udformet.

Et under Adskillensens Aar her i Danmark planlagt og projekteret Baadeværft med tilhørende Motorinstallations- og Reparationsværksted, alt med en aarlig Kapacitet paa 40 Baade og Motorbaade, er ydermere under Opførelse i Grønland, saaledes at et ret stort Antal Fartøjer kan bygges i selve Landet.

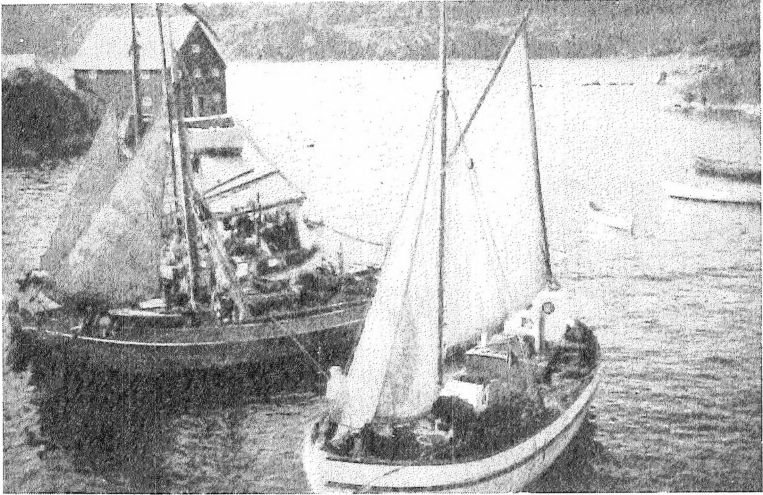
Som foran bemærket drives Torskefiskeriet ved Hjælp af Haandsnører og Langliner, sjældent med Garn. Ogsaa paa dette Omraade er den grønlandske Fisker, støttet af sine egne Erfaringer og belært af danske Fiskemestre, efterhaanden de fleste Steder kommet til Erkendelse af, at det bedste Fiskeriresultat er betinget af de bedste Redskaber. Langliner af det egnede Format og den rigtige Udførelse har særlig i Adskillestiden vundet Indpas og har ganske utvivlsomt bidraget væ-



sentligt til, at Fiskeriresultaterne har været stigende fra Aar til Aar. Igennem lang Tid var det vanskeligt at faa Fiskerne bort fra de i Anskaffelsespris meget billige, men i det lange Løb i Virkeligheden meget dyrere Sisal- og Sejl garnsliner. Det er dog stadig vanskeligt at faa indarbejdet de rigtige Størrelser af Langliner, og man maa vistnok sige, at dette Omraade endnu ikke er færdigopdyrket. En dansk Fisker anvender saaledes som Regel op til 2.000 Kroge pr. Fiskedag, medens den grønlandske Fisker endnu gennemsnitlig kun vil anvende 50—300 Kroge (enkelte dog 1.000 Kroge) pr. Dag. Denne Vanskelighed er forlængst erkendt og Styrelsen har givet Anvisning paa, hvorledes man mener at kunne raade Bod paa dette Forhold. Mange unge Grønlændere er nu naaet saa vidt, at de præcis ved, hvorledes der skal fiskes paa rette Maade, og hvorledes den fangede Fisk skal tilberedes. Saadan Folk sættes nu ind som Fiskemestre ved de Steder, hvor Fiskeriet fortsat trænger til Støtte, og de vil virke som et ansporende Element.

Baade i 1939 og i 1946 er der ført lange og betydningsfulde Forhandlinger med grønlandske Landsraadsdelegater i Rigsdagens Grønlandsudvalg. Herunder var naturligvis ogsaa de erhvervsmæssige Problemer Genstand for indgaaende Drøftelser; man enedes om at fortsætte den paabegyndte Politik til Fremme af Fiskeriet ved Udsendelse af flere og større Motorbaade, ved Udvidelse af og Nyopførelse af Fiskehuse i fornødent Omfang, ved Udvidelse af Indhandlingstiden for Fisk og Imødegaelse af opstaaet Mangel paa Salt og Arbejdskraft samt ved Reformen paa adskillige andre Omraader.

Betragter man Fangstresultaterne, der næsten eksplosivt er steget fra Aar til Aar, undertiden med op til 100 pCt. fra et Aar til et andet, kan det vel ikke vække Forbavselse, om der fra Tid til anden ved enkelte Fiskeristationer — særlig under Krigen, hvor Fangsten i Løbet af et Aar er steget fra 6.000 til 13.000 Tons, og hvor Materialesituationen har været mere end vanskelig — har kunnet opstaa Situationer med Standsning af Indhandling paa Grund af Pladsmangel i Fiskehusene eller som Følge af indtraadt Saltmangel. Og dog er der aarligt af Salt tilført Landet et Kvantum, der i Gennemsnit omtrentlig



Store, søgaaende Rejcbaae, som nu helt sejles af grønlandske Besætninger.

svarer til de to nærmest foregaaende Aars Forbrug, hvilket under de foreliggende ekstraordinære Forhold maa siges at være særdeles godt klaret.

Bygninger vokser jo desværre ikke af sig selv proportionalt med en stigende Produktion, og nye Anlæg kræver baade Bevilning og Materialer, som det undertiden har knebet med at faa frem i saa hurtigt et Tempo, som Produktionen voksede. Med Sandhed kan man dog hævde, at vel begrundede Indstillinger om Udvidelse af bestaaende Anlæg eller om Nyanlæg, naar disse har haft Betydning for det grønlandske Erhverv, hvad enten de er blevet fremsat telegrafisk eller skriftligt, hverken fra Bevillingsmyndighedernes eller Styrelsens Side er blevet mødt med Afslag, saafremt den paagældende Landsfoged er gaact ind for Anlæggenes Opførelse. Dette vil jeg gerne have slaaet fast. Saadanne Indstillinger er ej heller nogensinde blevet forsinket i Styrelsen udover den Tid, det nødvendigvis maa tage at fremskaffe og udsende de til de forskellige Anlæg nødvendige Materialer. Ogsaa dette beder jeg bemærket. Tværtimod kan man maaske sige, at Styrelsen i denne Retning kan rette Be-

brejdelse mod sig selv, da man for ikke at sinke Fiskeriets Udvikling ikke helt sjældent har approberet mangelfuldt belyste Indstillinger. Vi har derved — men i den bedste Hensigt — medvirket til, at Anlæggene i Indretning og Størrelse ikke altid er blevet helt saa velegnede for de paagældende Pladser, som de burde have været. Forøvrigt finder jeg her Anledning til at oplyse, at der ved mange større Fiskeristationer til Rensning af Fisken i rindende Vand findes Skyllekar og Renseanlæg drevet af Motorpumper. Til Flækning og Rensning af Fisken stiller Fiskeristationerne Knive og Fiskebørster til Fiskernes Raadighed. Ved de fleste mindre Fiskeristationer findes Vingepumpeanlæg, der er fuldt tilstrækkelige til, at Tilvirkningen kan foregaa paa forsvarlig Maade. Behandlingen staar langt over den, der praktiseres i forskellige af de fremmede Nationers Skibe, der fisker i Davisstrædet, og det er meningsløst at skyde paa Styrelsen for, at den ikke skulde have fulgt med i Udviklingen. Vore Bestræbelser i saa Henseende anerkendes overalt i Grønland — jeg ved det fra min Rejse saavel som fra min Tid som Landsfoged.

Anstiller man en talmæssig Undersøgelse over Anlæggenes Antal og Størrelse vil følgende Billede tone frem.

Der indrettedes i Aarene:

1920—1924 .....	24	Fiskehuse med ialt	1.506 m <sup>2</sup>	Gulvareal
1925—1926 .....	21	„ „ „	1.077 „	„
1930—1934 .....	52	„ „ „	3.134 „	„
1935—1939 .....	14	„ „ „	1.104 „	„

Af disse Fiskehuse anvendes dog nogle faa Stykker til Behandling af Fiskeskind, Hellefisk og lignende.

Under Adskillelsen opførtes endvidere 16 nye Fiskehuse, og 7 ældre Stationer blev ombygget og udvidet. Der findes saaledes i Dag 141 Fiskehuse med et samlet Gulvareal paa 8.685 m<sup>2</sup> til Behandling af Saltfisk.

Som det vil ses, har Udviklingen heller ikke staaet stille paa dette Omraade. Dog maa det tilføjes, at Anlæggene i Holsteinsborg og Egedesminde Distrikter, hvor Fiskeriet de senere



Dybhavsrejerne bjerges.

Aar er gaaet meget voldsomt frem — medens de sydlige Distrikters er gaaet tilbage — i vid Udstrækning nu tiltrænger Fornyelse og Udvidelse. Det hertil fornødne er sat i Gang. I denne Forbindelse maa man dog erindre, at Saltfiskproduktionen ikke er afhængig alene af Bygningernes Størrelse, men ogsaa af Befolkningens Lyst og Evne til at yde den fornødne Bistand ved Fiskens Tilberedning. Der skabes her undertiden Mulighed for en Konflikt.

Yderligere vil jeg gerne paapege, at den megen Tale, der nu er ført frem om Standsninger i Indhandlingen paa Grund af Plads- og Saltmangel, med et mildt Udtryk har været overdreven. Som Følge af manglende Talmateriale har vi ikke tidligere været i Stand til at dokumentere dette, hvad der forøvrigt heller ikke før har været nogen Anledning til. Af andre Aarsager indkaldte vi imidlertid i Foraaret 1946 en Del Talmateriale, hvorved vi nu er i Stand til at belyse Forholdet. Et tilsvarende Materiale vil i Fremtiden hvert Aar blive bearbejdet, behandlet og offentliggjort baade i Danmark og Grønland. Forholdet er da følgende: Materialet viser, at den største Standsning paa Grund af Mangel paa Plads og Salt har fundet Sted i Egedesminde Distrikt, hvilket ogsaa kunde ventes

efter de foran givne Oplysninger. Standsning paa Grund af Plads- og Saltmangel udgør i Sammenligning med hele Fiskerisæsonen (begge Størrelser er omregnet til Enkeltmands Præstationer for at danne et ensartet Sammenligningsgrundlag) mindre end 6 pCt. (d. v. s. ca. 6 Dage) af hele Sæsonen. Standsningen i Godthaab Distrikt udgør 3 pCt. (ca. 2 Dage), i Sukkertoppen 2 pCt. (ca. 1½ Dag), i Frederikshaab, Holsteinsborg og Godhavns Distrikter ca. 1 pCt. (under 1 Dag); i Jacobshavn og Umanaks Distrikter har der ingen Standsning været.

Ser man paa de Standsninger, der har været foraarsaget af de i Grønland meget svingende Vejrforhold, Udøvelsen af andre Erhverv, eller som en Følge af Søn- og Helligdage, ligger Tallene væsentligt anderledes og noget højere. Mon det ikke er tænkeligt, at der paa Grund af Erindringsforskydninger i Folks Bevidsthed er sket en Forveksling af de forskellige Aarsager til mistede Fiskedage, og at denne Forskydning har været medvirkende til et fortegnet Billede?

En tredje Gruppe, der omfatter Standsning paa Grund af Skibsekspeditioner, Omsaltning og Pakning af Fisken (Samfundsopgaver, der *maa* udføres af Befolkningen ved de respektive Pladser), og som i væsentlig Grad skyldes Mangel paa egnet og villig Arbejdskraft, ligger i Procentangivelse mellem de to fornævnte Grupper. *Det vil saaledes ses, at Standsning i Indhandlingen ved Fiskeristationerne i Grønland i hvert Fald i det forløbne Aar har været mere domineret af Vejret, Udøvelse af andre Erhverv (Rensjagt o. l.) end af Aarsager, der i mere eller mindre Grad kan lægges Styrelsen eller Udførelsen af uafviselige Samfundsopgaver saasom Ekspedition af Skibene eller Behandling af de indbragte Produkter til Last.*

For en Ordens Skyld bemærker jeg udtrykkeligt, at Styrelsen ikke med ovenstaaende Redegørelse har tænkt sig at give Udtryk for en Erkendelse af, at alt paa Fiskeriets Omraade er saare vel. Ved Hjælp af forbedrede tekniske Hjælpemidler og en forbedret Indretning og Udvidelse af Fiskehusene, hvortil man indtil videre agter at anvende 50.000 Kr. p.a., haaber vi at kunne nedsætte Omfanget af det til Fiskebehandlingen



Gronlands første Hermetikfabrik ved Holsteinsborg.  
Arbejdet med at planlægge og anlægge flere saadanne er i fuld Gang.

nødvendige Mandskab. Vi venter paa samme Maade at kunne sætte flere Folk ind i Produktionen. Vi har her blot villet dokumentere, at den rejste Kritik har skudt over Maalet, og at vi ikke „lader Torsken dø af Alderdom“ i de grønlandske Farvande. Vi har overhovedet paa dette Felt intet højere Ønske end at ophjælpe Produktionen og dermed Befolkningens Levekaar. Det er ogsaa vor simple Pligt.

Kan man ikke komme videre og navnlig hurtigere frem ved den moderne Tekniks Hjælp? Dette Spørgsmaal er berettiget og nærliggende; det har ogsaa været overvejet.

Men Problemerne vedrørende mekaniseret Fisketilberedning er saa nye og baade i økonomisk og praktisk Henseende saa komplicerede, at en meget indgaaende Undersøgelse og Behandling er absolut nødvendig, før Udtalelse fra ansvarlig Side kan fremsættes herom, endside før man kan gaa i Gang med at søge Bevilling til Anlæg af den ene eller den anden Virksomhed af den Art. Gronlands beskedne Forhold tilraader ikke just at være Prøveinstitution for saadanne Industrier, og vi mener at handle klogere ved at renoncere paa øjeblikkelig

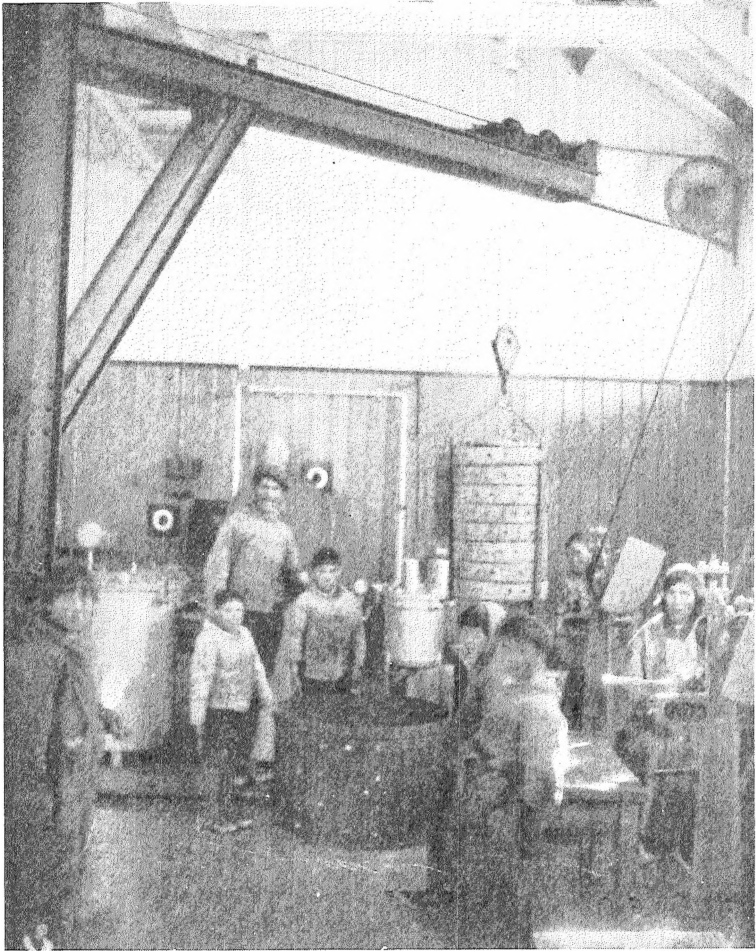
Applaus og maaske sød Kløe, der bagefter vil give os den sure Svie.

Det er formentlig kendt, at Problemer som Lynfrysning af Fisk og Fremstilling af Presfisk er Industriforetagender, der dels herhjemme, dels i Udlandet (for Frysningens Vedkommende særligt i U. S. A.) er opstaaet under Krigen, og som man i Danmark først i 1946 er gaaet i Gang med; med Hensyn hertil mangler man endnu nævneværdig Erfaring.

Det er vel rimeligt og ligetil herhjemme at gaa i Gang med Eksperimenter paa disse Omraader, men jeg for min Part mener, at grønlandske Forsøg af stor økonomisk Rækkevidde vil være ganske uforsvarlige for Tiden, da et mislykket Foretagende i Grønland (jævnfør alle tidligere totalt mislykkede danske Fiskeriekspeditioner til grønlandske Farvande, forøvrigt ogsaa Kobber- og Grafitmindedriften med mere), er mange Gange dyrere end et mislykket Forehavende herhjemme, hvor en anden Virksomhed som Regel straks staaer parat til at overtage Bygninger, Inventar og Maskiner til andet Formaal. I Grønland er ofte alt tabt, og ved Gennemførelse af Foretagender som her omtalt vil det let dreje sig om Millionbeløb. Det er godt nok med Dynamik, men det kolde Overlæg har jo ogsaa sin Berettigelse.

Hermed skal dog ikke være sagt, at man ikke arbejder med Spørgsmaalene, og at man ikke vil gaa med til Oprettelse af Anlæg, saafremt der maatte være en rimelig økonomisk Basis herfor, og det grønlandske Fiskeri herved kan fremmes. Men lad os se, hvad der andetsteds kommer ud af Forsøgene, hvad de koster, og hvorledes de forrenter sig samtidig med, at vi nu her i Styrelsen vil lade Sagen undersøge, for at man kan danne sig et Skøn over Anlægsomkostninger og Forrentning af saadanne Anlæg; ogsaa Mulighederne for Afsætning af de saaledes eventuelt fremstillede Produkter vil blive efterforsket.

Det er udtalt, at Styrelsen af meningsløs Frygt for, at Torsken skal forsvinde fra Grønland, har undladt at ophjælpe Fiskeriet i tilstrækkelig Grad. Dette er efter mit Skøn fyldestgørende gendrevet i det foregaaende. Udtalelsen beror muligvis paa en nærliggende Misforstaaelse. Styrelsen har gennem



Et Hjørne af Henkogningshallen i Holsteinsborg Hermetikfabrik.

Aarene virkelig af Frygt for, at Torsken en Dag skal forsvinde fra Grønland, bevidst ført den Politik, at vi samtidig med fortsat at udnytte Torskefiskeriet *med alle Midler* har søgt at udvikle de øvrige stabile Erhverv saasom Fiskeri af Haj, Høvkat, Hellefisk, Laks og Rejer samt Faareavl og Landbrug og yderligere at støtte de gamle Hovederhverv: Jagt og Fangst af Sæl



og andre Havpattedyr. Vi mener at have haft skellig Aarsag dertil: Torsken staar som bekendt ikke hele Aaret ved Kysten, den optræder sydpaa i Foraars-, Sommer- og Vintermaanederne, nordligst kun i Sommerperioden. Vi tror dog paa, at der om forhaabentlig ganske faa Aar, naar den grønlandske Flaade af søgaaende Motorbaade har faaet en blot nogenlunde passende Størrelse, kan gøres store Fremskridt paa Torskefiskeriets Omraade, idet man til den Tid uden al for voldsom Indgriben i den grønlandske Samfundsstruktur ved Hjælp af Fartøjernes Mobilitet kan blive i Stand til at sætte „Lofotfiskerier“ i Gang paa Steder, hvor man ønsker Fisken indhandlet og behandlet, og derved maaske skabe Mulighed for industriel Udnyttelse eller maskinel Behandling. I sidste Instans maa Udviklingen selv vise Vej frem her.

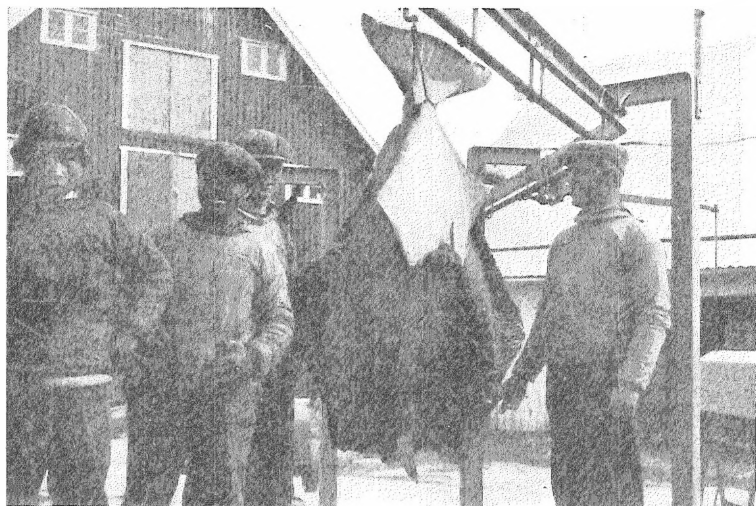
Af Hensyn til Torskens forannævnte sæsonvise og ofte lokale Optræden, de øvrige Fiskearters eventuelle Opfiskning i Tilfælde af intensiv lokal Belastning, hvoraf med Rimelighed vil kunne forudses en alt for voldsom Koncentration af Befolkningen og deraf følgende skiftende Perioder med Ernærings- og Beskæftigelsesvanskeligheder, har man dog hidtil afholdt sig fra saadanne Eksperimenter. „Lofotenfiskeri“ betyder, at Fartøjernes Besætning efter endt Torskeseason vender tilbage til deres Hjemstavn for at drive nogen mere tilfældig Fangst af forskellig Art samt et beskedent Landbrug, og det indebærer altsaa ikke Nødvendigheden af større permanente Sammenflytninger af Befolkningen, der, under de givne Forhold, saafremt Torsken virkelig skulde forsvinde, formentlig vilde blive stillet over for en ligefrem Katastrofe.

Jamen, *hvorfor* skulde dog Torsken forsvinde? Resultaterne af de siden Torskefiskeriets Begyndelse i Grønland gennem alle Aarene anstillede videnskabelige Undersøgelser maner til en vis Reservation, til ikke paa eet Bræt at basere Grønlændernes Fremtid alene paa Torskefiskeriet. Undersøgelserne gør det nemlig ganske klart, at de grønlandske Farvande som omtalt er Torskens Nordgrænse, hvor selv smaa Ændringer i Havets Naturforhold vil medføre betydelige Ændringer i Torskebestanden. For forrige Aarhundrede kendtes to rige Torskefore-



Et øvet grønlandsk Personale piller og pakker Rejerne klar til Eksport.

komster, der dog kun strakte sig over relativt faa Aar og brat afsluttedes. Men vore nu gennem en lang Række Aar metodisk foretagne fiskeribiologiske Undersøgelser viser ubestrideligt, at de forskellige Aargange af Torsk, der indgaar i den grønlandske Torskebestand, er af meget forskellig Individrigdom. Saa-danne Forskelle paa gode og daarlige Aargange kendes vel ogsaa fra andre Farvande, hvor Torsken forekommer, men de er intetsteds tilnærmelsesvis saa udtalte som ved Grønland. *Det grønlandske Torskefiskeri i vore Dage har som Følge heraf været baseret paa ganske enkelte, særlig gode Aargange, ialt 7, nemlig Aargangene 1922, 1924, 1926, 1931, 1932, 1934 og 1936. Fiskeriet i 1946 har saaledes i hvert Fald for Sydgrønlands Vedkommende vist sig at være næsten helt baseret paa Aargangene 1934 og 1936. Rige Aargange senere end Aargang 1936 har ikke været paavist ved Grønland indtil 1946. Disse stærke Svingninger i Aargangenes Individmængder maa som tidligere bemærket antages at bero paa vekslende Naturforhold i Havet. I Aar med gunstige Forhold udvikles megen Torske-yngel, og en god Aargang opstaar, medens i andre Aar, hvor Forholdene er mindre gunstige, den største Del af Ynglen gaar*



Oprindelig var Helleflynderfiskeriet bærende for Henkogningsanlægget — nu er det Rejefangsten.

til Grunde, og Aargangen bliver fattig. Ved Mærkningsforsøg er det paavist, at den grønlandske Torskebestand særlig for de to sydlige Distrikters Vedkommende er nøje knyttet til den islandske, og at saa store Mængder af Torsk, at det influerer paa Bestanden, i enkelte Aar er vandret til Island for at gyde i det varme Vand der. Det er Fakta af denne Art, Styrelsen ikke tør overse, sit Ansvar vel bevidst. Og heroverfor nytter Skriverier eller Paastande i Dagbladene ikke det allerringeste, idet den førte Politik formentlig er i det grønlandske Folks velforstaede Interesse.

Vor Opgave over for det grønlandske Fiskeri maa være at udvikle dette støt og solidt. Dette gør vi, dels ved saa intensivt og økonomisk som muligt at udnytte samtlige konstaterede Forekomster af *alle* Fiskearter, dels ved med Henblik paa Fremtiden at søge opbygget et Fiskeri, der ogsaa vil være i Stand til at tage Opgaver op til Søs og paa fjernere Steder, saafremt det maatte vise sig nødvendigt. De foran anførte Tal peger vist heller ikke i anden Retning. Men det maa forstaas, at enhver Udvikling kræver en rimelig Tid. Den tror jeg ogsaa,

Rigsdagen vil tilstaa os. Man maa som sagt være opmærksom paa, at Udviklingen af det grønlandske Folk til en Fiskerbefolkning kræver mere end een Generation. De nye Tider skal gaa i Blodet først.

De bedrede Levevilkaar og de stigende Indtægter afspejler sig tydeligt paa forskellig Vis. I de grønlandske Sparekasser indestod i 1870 ialt 15.000 Kr., i 1920 260.000 Kr., i 1935 750.000 Kr. og i 1945 2.800.000 Kr. (heri dog ogsaa Indskud fra Danske i Landet). Til Trods for de grønlandske offentlige Kassers omfattende Virksomhed paa forskellig Maade har de kunnet opspare en ikke ubetydelig Formue, der pr. 31. Marts 1945 androg ialt 1.100.000 Kr.; hertil maa lægges den grønlandske Fællesfonds Formue, der samme Dato beløb sig til 514.000 Kr. Det er anselige Beløb, naar henses til de almindelige grønlandske Forhold og til Befolkningens samlede Størrelse, og de skyldes i væsentlig Grad de nye Erhvervs Indførelse og Opblomstring. I Virkeligheden er Grønlænderne med stor Vitalitet og med fuldt Orkester gaaet ind i en fremmedartet Udvikling. Fortidens Stemme har ikke holdt dem tilbage, og de stræber med sejt og solid Tyngde videre ad den nu anviste Vej.

# OM LASTELINIENS HISTORISKE UDVIKLING

Af

E. JUEL-HANSEN

**E**nhver, der har med Søfart at gøre, er fortrolig med Begreberne „Fribord“ og „Lastelinie“ og finder intet forbavsende i det System af Streger, Bogstaver og Cirkler, der er indmejslet i og malet paa et Skibs Sider.

Udtrykket „Fribord“ maa egentlig henføres til den Tid, da Skibene udelukkende byggedes af Træ. „Bord“ er nemlig den gamle Betegnelse for Planke, og med et Skibs „Fribord“ menes den Del af Skibsskrogets Planker — Bord —, som er over Vandet, naar Skibet flyder.

Et tomt Skib har derfor større Fribord, end naar det er lastet, og blev det trykket ned, saa Dækket kom i Vandlinien, havde det intet Fribord og vilde synke, hvis det ikke kunde frigøre sig for den forøgede Vægt.

Fribords-Udtrykket er bibeholdt, skønt Skibe nu hovedsagelig bygges af Staalplader.

Ved „Fribord“ giver man Skibet en Reserveopdrift, saa det kan holdes flydende, selv om det udsættes for, at f. Eks. en tung Vandmængde under haardt Vejr og svær Sø fylder Dækket op, og et vist „Fribord“ er en af Betingelserne for, at et Skib er sødygtigt.

Fribordet maales fra Hoveddækkets Overkant til Vandoverfladen, og til at bestemme denne Afstand anvendes flere Faktorer, blandt hvilke Skibets Styrke, den Rejse, det skal foretage, Aarstiden og Ladningen, det skal bære, er de væsentligste, og det kan maaske have Interesse at vide, hvad der gik forud for de nugældende kategoriske Regler om, hvor dybt et Skib maa lastes ned.

Det synes at være et simpelt Regnestykke, at jo mere Last et Skib tager med sig, des større Fragt indtjenes, men lastes Skibet paa Bekostning af dets Sødygtighed, er Risikoen i høj Grad til Stede for, at Skibet lider under den for tunge Vægt, det skal bære, thi dets Levetid forringes, eller det gaar maaske tabt med sin Ladning og kan hænde med hele Besætningen.

Saalænge Skibets Ejer var alene om at bære det økonomiske Ansvar og Tab ved at overlaste sit Skib, blev det en Sag mellem ham og hans Skipper og Mandskab og maaske ogsaa med Ladningsejeren, om Rejsen skulde udføres. Men allerede i det 17de Aarhundrede begyndte Forretningsfolk at overtage Rederens Risiko mod en nærmere fastsat Pengeydelse, der var bestemt af Risikoens Udstrækning og Værdien af det, Rederen betalte for at faa erstattet, hvis det gik tabt, nemlig Skib, Last og Fragt.

Hvornaar saadanne Søforsikringer begyndte, vides ikke med Bestemthed, men i Følge J. A. Bro. Jørgensen: „Forsikringsvæsenets Historie i Danmark indtil det nittende Aarhundrede“ er det godtgjort, at Søforsikringen i alt Fald for „Det Ostindiske Kompagni“, som stiftedes 1616, har været anvendt, idet Købmænd i Hamburg og Amsterdam paatog sig Assurancen.

I England laa Forholdet saaledes, at i den gamle Tid, før Interessentskaberne dannedes, kunde Søforsikring nok tegnes, men Rederen eller Ladningsejerne eller maaske Skipperne maatte selv eller gennem en Mægler opsøge de interesserede, de saakaldte „underwriters“, der turde vove en saadan Forretning, og som ogsaa maatte formodes at være i Stand til i givet Fald at kunne opfylde deres Forpligtelse.

I det 17. Aarh. opstod i engelske Kystbyer en Art Forfriskningssteder, der kaldtes Kaffehuse, og disse blev Samlingsstedet for de kapitalstærke Forretningsfolk, der var interesseret i Søforsikring.

Et af disse Kaffehuse i London ejedes af en Mr. Edward Lloyd i Slutningen af det 18. Aarh. og efter „Annals of Lloyds Register, 1834 til 1884“ synes det, som om dette Kaffehus, der i 1668 laa i Tower Street, men fra 1692 var flyttet til

Lombard Street, var særlig søgt af Folk, der havde med Søfart og Søassurance at gøre, og det var her, den senere verdensberømte Sømmenslutning „Lloyd“ dannedes, som i 1770 blev grundlagt paa lovformelig Vis som en særlig Sømmenslutning af Søassurandører.

Men allerede i 1720 havde „London Assurance“ og „Royal Exchange Assurance Corporation“ opnaaet Parlamentets Bemyndigelse til at danne et Forsikringsmonopol, som imidlertid annulleredes igen i 1820.

Dette nævnes kun for at fremhæve, at Søforsikring betragtedes med velvillige Øjne fra saavel forsikringsøgende som fra forsikringsgivendes Side, og at Konkurrencen maaske æggede til saavel gode Betingelser som til nedsatte Præmier og til at overtage større Ricisi.

I andre Lande dannedes andre Assuranceselskaber, og denne Form for Risiko og Erstatningsforretning udvikledes gennem Aarene Verden over.

Imidlertid viste det sig efterhaanden nødvendigt at stramme Betingelserne for at paatage sig Erstatningspligter ved Skibshavarier og Forlis, thi et Skib kunde en Overgang laste saa dybt det vilde og gaa til Søs usødygtigt, læk og underbemandet og dog assureres, fordi hverken „underwriters“, Forsikringsselskaberne eller Ladningsejerne undersøgte, om Skibet var i Stand til at foretage sin Rejse med Haab om at bringe Ladningen sikkert frem, og det blev da nødvendigt at sikre sig imod, at mindre samvittighedsfulde interesserede benyttede sig af manglende Tilsyn og assurede, vel vidende, at Skib og Ladning vilde gaa tabt.

Dette gav Anledning til Oprettelse af særlige Selskaber, hvis Opgave var at sikre Assurandørerne mod Tab af nævnte Art, og hermed var man inde paa Metoder, der var Begyndelsen til Skibsklassificering.

Noget egentligt nyt var det dog ikke, saa lidt som Søassurancen var det. Dog er Klassificeringens tidligste Historie hyllet i Taage, men det hævdes fra mest autoritativ Side, se f. Eks. ovennævnte „Annals“, at saavel den som Assurancen indgik

som naturlige Led i Søhandelen, der kan føres tilbage til de ældste Tider.

Det blev da en Opgave at udarbejde Regler og Bestemmelser, som Skibene skulde opfylde, før Assurandørerne paatog sig økonomisk Ansvar, og som baade Ladningsejere og Skibsredere, der arbejdede paa sund og forsvarlig Forretningsbasis, var interesserede i.

Men at engagere særlige Experter til at foretage Undersøgelser af det Skib, der ønskedes assureret og til at følge dets Indladning og Stuvning, var kun muligt, naar det drejede sig om meget faa Skibe. Da Handelsflaaden voksede, tiltog derfor Trangen til en samlet og let tilgængelig Oversigt, eller som det kaldtes, et Register, der ikke alene angav Skibets Navn og Hjemsted, dets Ejere og dets Størrelse, men ogsaa dets Tilstand, dets Lasteevne og hvilken Art Ladninger, det kunde føre og om muligt ogsaa, hvor meget det var i Stand til at laste uden Forringelse af dets Sødygtighed.

Med et saadant Register foran sig kunde de i Rejsen interesserede, altsaa Befragterne, Ladningsejerne, „underwriters“ og store Forsikringsselskaber tryggere vove deres Indsats, forudsat Registeret var udarbejdet af et anerkendt Selskab.

Og dog var detté ikke Begyndelsen. „Annals“ beretter, at de Forretningsfolk, der var stadige Kunder i „Lloyd's Kaffe-hus“, altsaa „underwriters“, som hver for sig paatog sig en vis Del af den samlede Assurancesum, altsaa egentlig det, der nu under en anden Form kaldes Reassurance, udarbejdede deres egne Skibslistes, som de paaførte saa mange Oplysninger som muligt af de Fakta om Skibene, de havde Brug for.

Men Edward Lloyd indsaa Betydningen af at gøre disse Skibslistes bedre tilgængelige for sine Kunder, og i September 1696 udgav han det første egentlige Handelsblad, som han kaldte „Lloyd's News“, der udkom 3 Gange ugentlig, men som lidt forhastet blev forbudt allerede i Februar det følgende Aar, da Regeringen følte sig krænket over nogle i Bladet fremkomne Bemærkninger om Overhuset.

Imidlertid blev Bladet Forløber for det i 1726 paabegyndte og senere verdenskendte „Lloyd's List“, der var Spiren til det



„Register of Shipping“, som blev offentliggjort en Gang i forrige Aarhundrede, og som foruden at være Organet for det første engelske Klassifikationsselskab tillige blev Grundlaget for alle andre Selskaber af samme Art, der oprettedes Verden over.

De ovenfor nævnte første Skibslistes var haandskrevne og sandsynligvis trykt fra 1726, men desværre findes intet af dem bevaret i hvert Fald i England, og det formodes, at alt hvad der var udkommet, gik tabt ved Londonbørsens Brand i 1838. Dog findes i Lloyds Registers Arkiv et Par Eksemplarer fra 1764—65, 66, men deres forkullede Kanter viser, at de er bjerget ud af Flammerne.

I England regner man Aar 1760 som den egentlige Begyndelse til Lloyds Klassificeringsselskab, det første i sin Art i hele Verden, og dets Blad, „Lloyd's List“, opretholdtes udelukkende ved Abonnenterne, „the underwriters“ personlige Tilskud, og ingen andre kunde subscribere paa det. Saa strenge Regler blev gennemført, at hver Abonnent kun fik det nye Aars Ud-gave leveret mod Tilbagelevering af den gamle, og var den gaaet tabt, blev han ekskluderet af Selskabet.

Man ser heri let det Monopol, Selskabet og underwriters fastholdt, og man forstaaer, at Handelsflaadens begrænsede Størrelse var Aarsag nok for dem til ikke at lade flere deltage i Klassifikationsforretningen.

Antegningerne i disse Registre forandredes i visse Retninger i Løbet af faa Aar, og allerede i 1768—69 fulgte et nyt Register, der iøvrigt nærmest adskilte sig fra det første ved Rubriker til Anførelse af Størrelsen af Skibets Besætning og til Underretning om de Reparationer, Skibet havde gennemgaaet. Dette maa bemærkes, da det synes at være et Fremskridt i det Kendskab, man fik til det i Retning af, om det var godt eller daarligt bemanded, og om det havde været udsat for Havarier.

Af dette Register er der bevaret Aargange fra 1775. Det blev kaldt „Underwriters Register“, og heri er for første Gang anvendt den nu saa kendte Betegnelse A. 1 for den Klasse, Skibet stod i. Men en særlig bemærkelsesværdig Forskel fra de tidligere Registre finder man i det tredie, idet den Rubrik, der i første og andet Register angav Besætningens Størrelse, nu

erstattes med en Angivelse af den *Dybgang*, Skibet vilde blive nedlastet til (the feet of the draught of water when loaded), hvilket ikke maa forveksles med den *Dybgang*, til hvilken det kun maatte nedlastes. Denne Bestemmelse fastholdtes til 1834, da den annulleredes.

Med Hensyn til *Dybgangsantegningen* fremgaar det af „Annals“, at der intet vides om, af hvem den blev bestemt, eller under hvilke Forhold det skete, men da den altid anførtes i hele *Tal*, kan det formodes, at den snarere end at give Udtryk for Begrænsning af, hvor langt ned Skibet maatte lastes, kun tjente til, at man fik et forøget Begreb om Fartøjets Størrelse, skønt denne ogsaa havde sin Rubrik.

Skønt det skulde synes en meget paakrævet Bestemmelse, at et Skibs største *Dybgang* anførtes i Registret saavel for at opretholde Klassen, som af særlig Interesse for Skibsejere, Assurandører, Ladningsejere og Ladningsmodtagere, der saaledes fik nogen Sikkerhed for, at Skibet ikke overlastedes, blev der dog *ikke* i Lloyds nye Regler af 1834 paabudt Begrænsning af *Dybgangen*, ligesom de interesserede Parter intet Krav stillede derom.

Imidlertid var Skibene og deres Fremdrivning undergaaet Forandringer, og fra Begyndelsen af 1800 Tallet kom Dampskibe i Gang. Henimod Slutningen af Aarhundredet, da Dampskibe regelmæssigt befor Atlanterhavet, ogsaa i Passagerfart, førte Udviklingen med sig, at en Del Skibe byggedes med Awningdæk, d. v. s. at et Dæk, som blev baaret af Spanter og Dæksbjælker af ringere Dimensioner end de, der var anvendt under Hoveddækket, byggedes op over dette, og derved gav Skibet et større Rumindhold.

For at opretholde Klassen paa disse Skibe, bestemte Lloyds Register nu, at Rummet under Awningdækket skulde forsynes med Aabninger til Afløb for Vand, thi saadanne Spygatter og Lænseporte over Hoveddækket vilde forhindre, at Skibet blev overløst.

Paa Trods heraf lod nogle Skibsredere alligevel de paabudte Aabninger lukke permanent for derved at kunne laste dybere ned, og da dette blev klart for den Komité, som af

Lloyds var dannet til at afgøre, hvilken Klasse et Skib kunde optages i, bestemtes, at fra 1873 kunde saadanne Skibe ikke klassificeres som Awningdækkere, og det kom til Retssag, som faldt ud til Gunst for Lloyd. Samtidig gav Komiteen Tilladelse til, at de omtalte Aabninger maatte lukkes, forudsat at en dybeste Lastelinie bestemt af *den*, anførtes i Registeret og paa Skibets Klassificerings Certifikat.

I Tilføjelse til Reglerne i 1874 blev Lastelinien for alle *nye* Awningdækkere gjort obligatorisk, men da den tidligere Praksis med at lukke Aabningerne stadig florerede, tog Kommissionen atter Affære og besluttede, at *ethvert* klassificeret awningdækket Skib skulde have sin største Dybgang bestemt og en *Lastelinie malet paa Skibssiden*, og dette Mærke gaves Form af en Firkant med den ene Spids rettet nedefter og med Bogstaverne L. R. til højre og venstre for de til Siderne vendende Vinkel-spidsen.

Der syntes saaledes at blive Alvor i Bestræbelserne for at undgaa Overlastning, men det forekommer mærkeligt, at der intet foreligger om, at de, der skulde synes mest interesserede, altsaa „underwriters“, som maatte betale Erstatningerne, ikke selv gjorde mere for at sikre sig.

Initiativet udgik heller ikke fra Lloyds Register, men stod i Forbindelse med, at den senere verdenskendte Samuel Plimsoll i 1871 i det engelske Parlament havde fremsat et Lovforslag om tvungen Lastelinie for alle Skibe, uden dog at faa det vedtaget, men Plimsoll, som selv var Medlem af Parlamentet, udsendte Aaret efter sin Bog „Our Seamen“, der vakte saa voldsom Opsigt, at Parlamentet paany tog Sagen op og efter forskellige Forhandlinger, der bl. a. førte til en *frivillig* Anbringelse af Lastelinie, blev Loven om den *tvungne* Lastelinie vedtaget af Parlamentet i 1890.

Dette oplevede Plimsoll ikke, men det bør fremhæves, at hans energiske Kamp for at hindre Overlastning og for at skabe Kontrol med Skibenes Sødygtighed i det hele taget — thi et Skibs Tilstand og dets Ladnings forsvarlige Stuvning er væsentlige Faktorer for dets Sikkerhed — i særlig Grad skyldtes Hensynet til Søfolkenes Liv, som ingen tidligere ved Søtransporter

havde bekymret sig om. Han godtgjorde f. Eks., at i Tiaaret 1861—70 var over 8000 Søfolk omkomne paa Grund af Skibenes Usødygtighed.

Det blev da berettiget at forlange af Lovgivningsmagten, at *den* skulde sætte en Stopper for saadanne Aarsager til Usø-



Sir Samuel Plimsoll.

(Fotografi efter Gallionsfigur paa et engelsk Sejlskib.)

dygtighed, og skønt kun en Del af Plimsolls Synspunkter og Krav sattes igennem, udformede den engelske Lovgivningsmagt i Aarene 1871 til 1876 det Retsgrundlag, der blev bestemmende for de engelske Myndigheders Tilsyn med Skibes Sødygtighed.

I de fleste engelske Værker om Skibsbygning (se f. Eks. A. Campell Holms: Practical shipbuilding. London 1908) findes under Lastelinickapitlerne de forskellige „Merchant Shipping Act“s Bekendtgørelser omtalte, men klarest Overblik faar

man ved at gennemse de „Report“s, som „The loadline Committee“ har udsendt, og som alle er blevne til efter Samuel Plimsolls vægtige Argumentation i Parlamentet.

Men mærkeligt er det at se, at en velbegrundet Klage over de bestaaende Forhold og fremsat som et skarpt Angreb paa alle interesserede skulde bringes for Landets højeste Myndighed i saadanne Sager, før den følte sig foranlediget til en Lovbestemmelse, der tog Sigte paa at rette, hvad der i mange Aar havde givet Anledning til store Tab af Menneskeliv og Materiel. Underligt er det ogsaa, at man saa længe havde undladt at forhindre Metoder til uhæderligt at berige sig paa andres Bekostning.

Thi før 1890 kunde Redere og Skibsførere nedlaste deres Skibe efter Forgodtbefindende. Den første *lovbestemte* Pligt til at anbringe Lastliniemærket paa et Skibs Sider indeholdes i „The merchant Shipping Act, 1875“ og var en direkte Følge af Plimsolls Arbejde. Mærket skulde da være *en Cirkel med en vandret liggende Diameter*. Det fik for Efterverdenen Navnet Plimsollmærket.

Dette var imidlertid kun obligatorisk for britiske Skibe i udenlandsk Fart og allerede Aaret efter kom en ny „Act“, der bestemte, at ethvert britisk Skib paa over 80 Tons Register, og som ikke udelukkende var beskæftiget i Kystfart, skulde anbringe Plimsollmærket, der — som det i Oversættelse lyder — skulde markere den dybeste Nedlastning i salt Vand, bestemt efter *Rederens* Ønske med Henblik paa den Rejse, Skibet skulde foretage.

Lidt besynderligt forekommer det, at det udtrykkeligt siges i „The loadline Committee's Report“, at skønt Plimsollmærkets Anbringelse var lovbestemt, stod det enhver Skibsreder frit at forandre dets Plads, blot han gjorde det, før Indladning i engelsk Havn begyndte. Men som en alvorlig Paa-mindelse tilføjes, at naar Mærket endelig var anbragt, og Skibet lastede dybere end Centerdisc (Cirkelringen), vilde Rederen blive idømt en Bøde af ikke over 100 Lst.

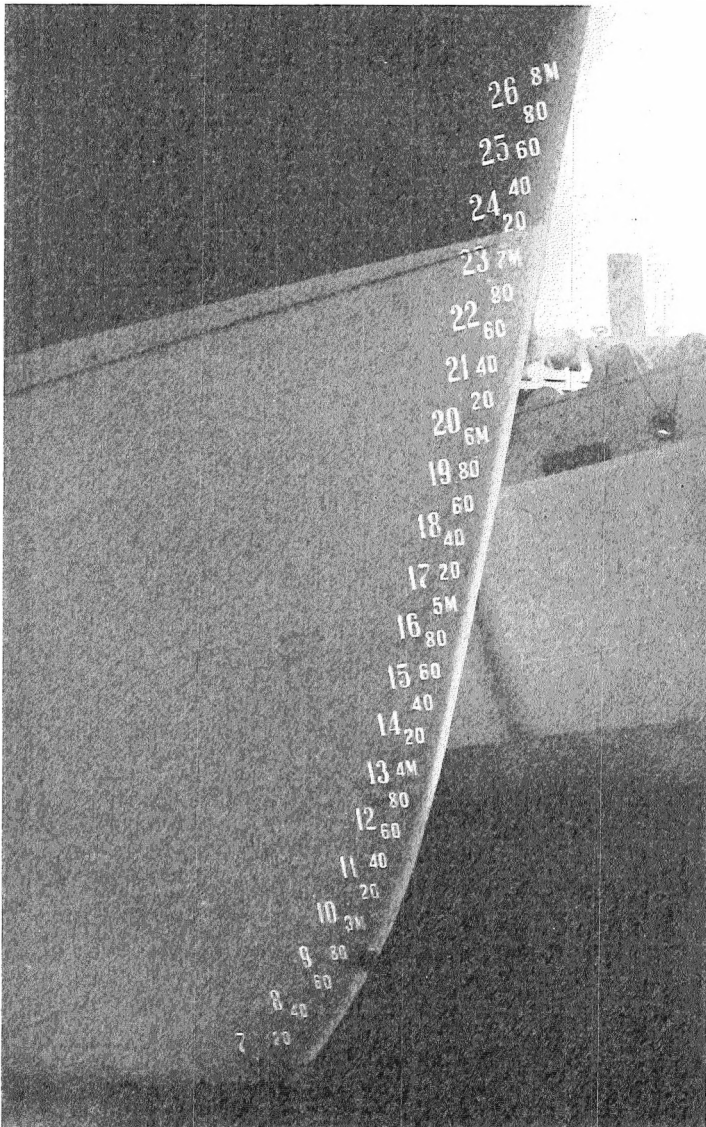
Skønt Samuel Plimsolls manende Ord begyndte at bringe Resultater, var disse efter det fremførte endnu temmelig util-

fredsstillende og gav ingen egentlig Garanti mod Overlastning og deraf følgende Usødygtighed, thi Mærket kunde jo være anbragt saa højt, at der intet eller næsten intet Fribord blev. Komiteen havde da ogsaa sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold. Efter en Forordning i „Merchant Shipping Act“ fra 1873, efter hvilken „Board of Trade“ (en Regeringsmyndighed, der svarer til det danske Ministerium for Handel og Søfart), var berettiget til at forhindre usødygtige Skibe i at forlade Havnen, var det nødvendigt at give Tilsynsmændene Vejledning at gaa efter i Bedømmelsen af, om et Skib var overlastet eller ikke, thi det Skøn, de kunde faa alene ved at aflæse Dybgangen paa de Fodmærker, Skibene skulde have malet paa Stevnene, og som skulde være 6 eng. Tommer høje og med 6 Tommers Afstand, var ikke tilstrækkeligt.

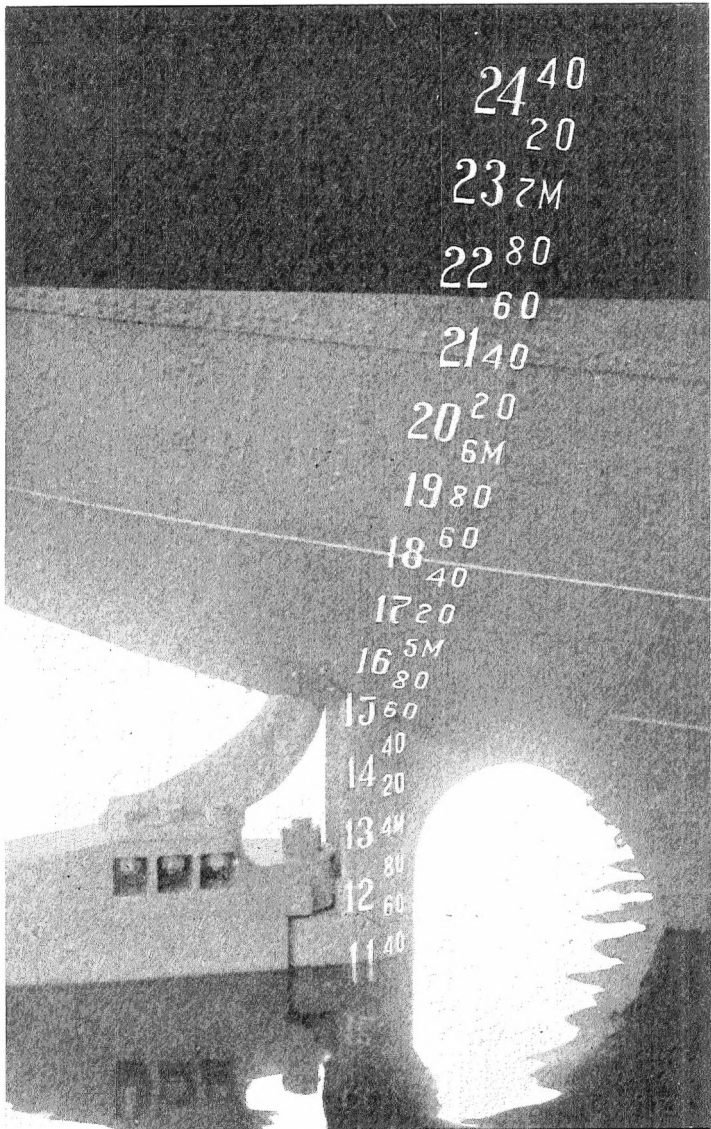
Derfor fandt „Board of Trade“ det paakrævet at udarbejde Fribordstabeller, efter hvilke Plimsollmærket skulde anbringes, men disse Tabeller offentliggjordes ikke før i 1882.

Allerede tidligere havde man dog forsøgt med Fribordstabeller for ikke helt at lade Afmærkningen være overladt til Rederne, og Grundlaget for en saadan Beregning gik ud paa at bestemme Fribordet til at være fra  $1\frac{1}{4}$  til 4 eng. Tommer for hver Fod af Skibets Dybde, alt efter Skibets Størrelse, og skønt man ikke kan fastsætte Tidspunktet, anbefalede endogsaa Sammenslutningen af „underwriters“ et mindste Fribord udregnet efter den simple Regel: 3 eng. Tommer Fribord for hver Fod af Rummets Dybde, anvendelig paa alle Skibe, og denne Regel maa have floreret en Tid, thi den betegnedes som „Lloyds Reglen“.

At en saadan Beregningsmaade var ganske forkastelig, er let forstaaelig, thi den tog hverken Hensyn til Skibets Størrelse, dets Konstruktion, eller dets Form under Vandet og kunde aldrig blive tilfredsstillende. Tilfældighederne spillede for meget ind, og medens det ene Skib maaske fik et passende Fribord, kunde det næste risikere et Fribord, der gjorde dets Sødygtighed ringere, end hvis Rederen selv havde placeret Plimsollmærket.



Dybgangsmærkerne paa Forstævnen af et moderne Lastskib angivet i engelske Fod og efter Metersystemet.



Dybgangsmærkerne paa Agterstævnen af et moderne Lastskib angivet i engelske Fod og efter Metersystemet.



Dette fremgaar ikke af „The loadline Committee's Report“, men gengives efter Campbell Holms: Shipbuilding.

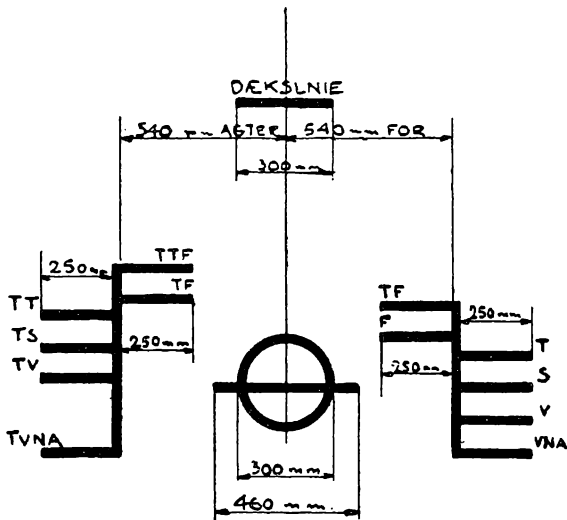
Men ogsaa Lloyds Klassificerings Komité havde taget Problemet om ensartede Fribordstabeller op og udarbejdet dem samme Aar som Board of Trade, der fandt dem egnede og forelagde dem for den første „Load Line Committee“, der blev nedsat i 1883, og som i 1885 afgav det Responsum i Sagen, at det var praktisk muligt at udarbejde Tabeller, som vilde forhindre Overlastning uden at komme paa tværs af Søhandelen, og fremlagde saadanne Tabeller, der angav den dybeste Nedlastning, som med Sikkerhed kunde benyttes af et Lasteskib.

Board of Trade accepterede Tabellerne, der imidlertid kun fik den Betydning, der oversat efter Load Line Committee's report lyder saaledes: at Skibsredere ved frivillig Ansøgning til Board of Trade kunde saavel af dette som af Lloyd faa deres Fribord bestemt efter Tabellerne.

Det afgang altsaa stadig af enhver Skibsejer, om han vilde anbringe sit Plimsollmærke højt eller lavt paa Skibssiden, og om han vilde anvende Fribordstabellerne eller ikke. Det lovbestemte var kun, at Mærket skulde være der. Men utvivlsomt benyttede mange Redere sig af den store Hjælp, Tabellerne gav dem, til at undgaa, at deres Skibe overlstedes.

I næsten fem Aar skete der ingen Forandring i disse Forhold, men da det havde vist sig, at Tabellerne svarede til deres Hensigt, blev i 1890 „The Merchant Shipping (Load Line) Act“ vedtaget, hvorefter det nu blev lovbestemt, at Pladsen for Centerlinien i Plimsollmærket *skulde* anbringes i Overensstemmelse med de Fribordstabeller, som Board of Trade anvendte samtidig med, at Loven vedtoges.

Næsten 20 Aar var forløbet siden Samuel Plimsoll forelagde sin Sag i Parlamentet, og endelig var man naet saa vidt, at det nu var Lov, ikke alene at Lastelinie mærket skulde findes paa ethvert Skib, men at dets Plads *kun kunde bestemmes* af det offentlige eller dette i Forstaelse med Lloyd eller et andet anerkendt Klassifikationsselskab.



Lastelinierne for et Damp- eller Motorskib, der ogsaa tager Trælast paa Dækket.

Øverst Dækslinien og lodret derunder Cirkelringen (Centerdisc) med sin Duameter, der angiver Sommernedlastningsmærket.

Lastelinierne for Trælast er altid anbragt *agtenfor* Centerdisc. I Figuren ser man Skibets Styrbordsside og til venstre for Cirklen Lastelinierne for Trælast.

De vedføjede Bogstaver har følgende Betydning regnet fra oven:

- TTF = *Ferskvands* Trælastlinie i Tropezoner.
- TF = " " i Sommertiden.
- TT = Trope-Trælastelinien.
- TS = Sommer-Trælastelinien.
- TV = Vinter-Trælastelinien.
- TVNA = Trælastelinien for Vinter i Nordatlanten.

Lastelinie-mærkerne til højre-foranfor Cirklen i Figuren angiver Nedlastningspunkterne for al anden Ladning. De vedføjede Bogstaver har følgende Betydning læst fra oven:

- TF = Lastelinien i Troperne i *fersk* Vand.
- F = " " i fersk Vand.
- T = " " i Tropezoner.
- S = " " for Sommertiden.
- V = " " Vintertiden.
- VNA = " " " i Nordatlanten.

Det fremgaar ikke af Load-Line report, men er sikkert en Bestemmelse i Shipping Act, at Forbogstaverne til enten Board of Trade eller til det paagældende Klassifikationsselskab skal anføres til venstre og højre udfor Centerlinien i Lastemærket for dermed at tilkendegive, hvem der har foretaget Fribordsberegningerne. Saaledes træffer man B-T (Board of Trade), L-R (Lloyds Register), R-I (Registro Italiano) m. m.

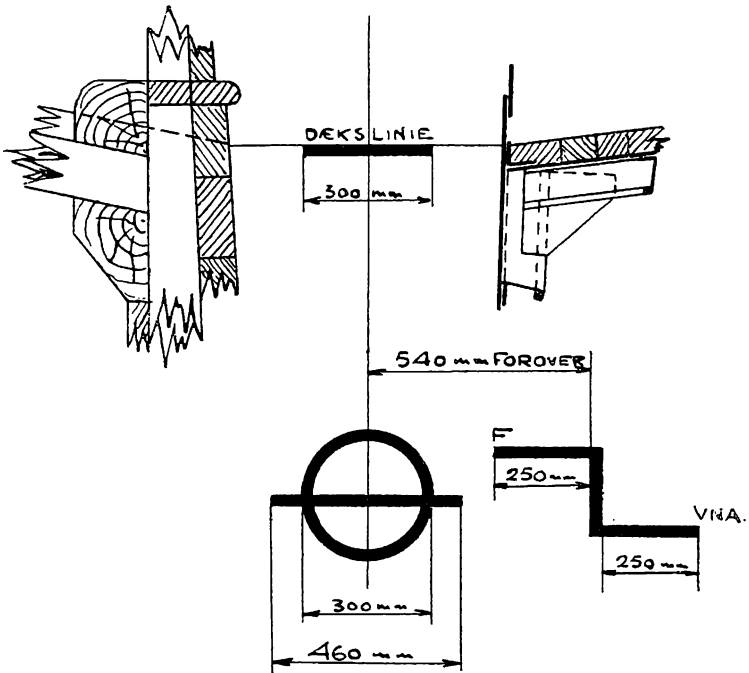
Centerlinien angiver den dybeste Nedlastning for et Skib om Sommeren, og Fribordet er Afstanden mellem Centerliniens Overkant og den tidligere nævnte Dækslinies Overkant.

Da et Skibs Dybgang er forskellig efter Vandets Saltholdighed og efter Vejrligets Karakter Sommer og Vinter, indsaa man Nødvendigheden af at tage Hensyn hertil, og i Fribordstabellerne er beregnet, hvormeget dybere det Skib, hvis Fribord er bestemt, kan nedlaste i fersk Vand, og i indiske Sommerfarvande, og hvor meget mindre det maa laste i Vinterfarvande og i Fart i det nordlige Atlanterhav, og det vil af Tegningen ses, at der i dette sidste Farvand kræves det største Fribord.

I de følgende Aar ændredes Fribordstabellerne i Overensstemmelse med den Udvikling, Skibsbygningen undergik og holdtes iøvrigt à jour med saavel nye Konstruktioner som med nye Skibstyper, og i 1906 bestemtes, at britiske Skibe under 80 Registertons ikke længere var fritagne for at faa Lastelinie-mærket paaført, selv om de kun var beskæftiget i Kystfart, men Reglen gjaldt kun Dampskibe.

En saa gennemgribende Bestemmelse som den lovbefalede Lastelinie for en stor søfarende Nations Handelsflaade maatte uvægerlig foraarsage, at en Del engelske Skibe ikke længere kunde svare Regning, da Overlastningen i Forhold til det nu vedtagne maaske netop gjorde det muligt at indsejle Fortjeneste, og det uretfærdige kom bl. a. til Syne derved, at udenlandske Skibsredere, som købte disse Skibe, kunde sejle dem fordelagtigt, da de ikke uden for England var bundet af Restriktioner i Retning af Nedlastning.

Men en anden Følge af Loven blev den, at fremmede Skibe, der anløb engelske Havne, naturligvis ikke kunde und-



Lastelinierne for et Sejlskib.

Øverst Dækslinie. Lodret derunder Cirklen med Diameteren, der angiver Sommernedlastningsmærket.

Til højre herfor (foranfor) har Afmærkningen følgende Betydning:

F = Ferskvandslastelinien.

VNA = Lastelinien for Vintertiden i Nordatlanten.

tages fra Reglerne om Lastelinie, thi det modsatte vilde føre til, at de blev bedre stillede end de engelske.

Mange fremmede Skibsredere foretrak at lade Lastelinien bestemme for deres Skibe frem for at holde dem borte fra engelske Havne, men hele Sagen maatte jo gribe ind i alle søfarende Nationers Interesser.

I Tyskland havde man i Flg. Load-Line Report selv taget Initiativet til rigoristiske Lasteliniebestemmelser allerede i 1903, men disse viste sig at være forskellige fra Board of Trade's og først i 1907 lykkedes det ved Forhandling at bringe de tyske i Overensstemmelse med de engelske.

Board of Trade var selvsagt klar over de Vanskeligheder, der saaledes opstod for fremmede Skibe, der ikke kunde gives Dispensationer fra Reglerne, og for hvis Skyld Tabellerne ikke kunde forandres, men man kom ud over de Klager og Besværinger, der sagtens daglig forekom, ved i 1906 at lovfæste en ny Merchant Shipping Act, der kategorisk fastslog, at fra dette Aars 1ste Oktober skulde ethvert Skib, der ankom til eller opholdt sig i engelske Havne, have deres Plimsollmærke anbragt af Board of Trade eller af et anerkendt Klassifikationsselskab.

Sagen laa saaledes klar og var ikke til at komme udenom.

### *Sejlskibe.*

Sejlskibe var underkastet de samme Bestemmelser om Fribord og Lastliniemærke som Dampskibe, dog med den Lempelse, at de foruden Cirklen med Centerlinien, der angiver Sommeredlastningens Maksimum, kun skulde have Ferskvandsmærket og Vinternordatlantehavets Mærke anbragt. Skibe under 80 Tons var fritagne.

### *Trælastede Skibe.*

Af Aarsager, der ikke kræver nærmere Udredning, tog Board of Trade i „The merchant shipping act of 1906“ Afstand fra tidligere Praksis med Hensyn til at føre Trælast paa Dækket og bestemte, at baade tung og let Trælast ikke maatte inklades paa Dækket fra europæiske eller Middelhavshavne i Maanederne mellem Oktober og Marts\*, begge inclusive, med mindre særlige Betingelser, som derefter nævnes, opfyldtes, men en tre Fods (eng.) Dækslast i ovennævnte Tidsrum var Maksimum, og Fribordsreglerne skulde overholdes.

Ifølge Load-Line Committee's report udg. 1916 har i Aarene efter 1906 forskellige Landes Regeringer indsendt An-

\* Se Appendix 4 i „Load-Line Committee report“. Fra Trælastfribordets Vedtagelse er Tidsforløbet bestemt til at være fra 1. Novb. til 31. Marts.

modning eller Forslag til Board of Trade om Lempelser for trælastede Skibe om at blive tilstedet et mindre Fribord, mens de førte saadanne Ladninger.

De mellem B. o. T. og L.-L. C. udvekslede Skrivelser gives i „The report“ og resulterer i, at der efter indgaaende Undersøgelser ikke findes Anledning til at forandre de en Gang vedtagne Fribordsbestemmelser, men det anbefales dog at søge Spørgsmaalet belyst internationalt.

Efter Titanic Katastrofen i Maj 1912 tog England yderligere fat paa Problemet „Sikkerhed for Menneskeliv til Søs“, hvorunder ogsaa Lasteliniespørgsmaalet hører, og en international Konvention af 1913—14 vedtoges til dette Formaal.

Paa Grund af den første Verdenskrig blev den imidlertid mangelfuldt ratificeret, og i 1920 krævede England Konventionens Bestemmelser sat i Kraft.

#### *Lasteliniebestemmelser i Danmark.*

I Danmark laa Forholdet saaledes, at kun de Skibe, der før 1906 anløb engelske Havne, var interesserede i at faa Plim-sollmærket anbragt. Ikke faa danske Redere havde dog forsynet deres Skibe med Board of Trade's eller Lloyds Fribords-certificater.

Men efter 1906, da Lasteliniebestemmelserne blev obligatoriske for ethvert Skib, der laa i eller ankom til Havne i United Kingdom, blev det nødvendigt, at Lovgivningsmagten tog Sagen op, og allerede i 1908 begyndte Forhandlingerne i Rigsdagen. Efter Rigsdagstidende for 1908 og 1909 fremgaar det, at der ikke rejste sig nogen egentlig Modvilje mod det fremsatte Lovforslag, kun mente enkelte Talere, at Fribordsbestemmelser ikke var nødvendige for Danmarks Vedkommende, da det ikke fremgik af Ulykkesstatistikken, at Forlis af danske Skibe skyldtes Overlastning.

Man drøftede ogsaa det betimelige i at udarbejde danske Fribordsregler, men da Tiden var knap, enedes man om foreløbig at tilslutte sig de engelske. Loven vedtoges som midlertidig den 14. Maj 1909 med Ikrafttræden inden 1ste Oktober

samme Aar og gjaldt for ethvert søgaaende Skib, der sejlede udenfor indskrænket Fart.

Herefter skulde ethvert dansk søgaaende Skib ansøge Handels- og Søfartsministeriet om Fribordscertificat, som udstedtes, naar nærmere fastsatte Betingelser var opfyldt. Tilsynet med, at Skibene ikke afgik uden at have deres Plimsollmærke i Orden, førtes af Toldvæsenet.

Foranlediget af det engelske Krav om Ratificering af Konventionen af 1914 blev iflg. Rigsdagstidende 1920—21 et Lovforslag gennemført, der behandlede to Grupper. „Sikkerhed for Menneskeliv til Søs“ og „Tilsyn med Skibe“ med særlige Regler for Skibenes Lastelinier.

Uden nævneværdig Debat vedtoges Loven om Tilsyn med Skibe af 20. Marts 1920, og den ved Lovens Ikrafttræden oprettede nye Institution „Statens Skibstilsyn“ fik overdraget Tilsynet med Skibenes Lastelinier, som Toldvæsenet herefter var fritaget for at kontrollere.

Fra 1922 (26. Okt.) blev en Bekendtgørelse sat i Kraft gaaende ud paa, at Damp- og Motorskibe, forudsat de opfyldte særlige Betingelser i Retning af Styrke m. m., kunde faa tildelt et mindre Fribord for visse Trælaster, der førtes paa Dækket, og i de følgende Aar fulgte Bestemmelser, der gjaldt Skibe, hvis ringe Størrelse og hvis særlige Rejser gjorde dem berettigede til en Del Lempelser i Lasteliniebestemmelserne. Se S. 67.

Imidlertid maatte Hovedformalet blive, at alle søfarende Nationer uden Undtagelse enedes om at anvende samme Regler for ensartede Skibe og ensartede Rejser, og i 1930 ratificeredes en international Konvention, der nu er gældende og som omfatter særlige Fribordsbestemmelser og særlige Mærker paa Skibssiden for Skibe med almindelig Dødvægtslast, Skibe med Dækslast af Træ, for Tankskibe og for Sejlskibe.

For danske Skibe er det bestemt, at deres Plimsollmærke skal have Bogstaverne D. L. (Dansk Lov) anført paa hver sin Side af Cirkelens Centerlinie.

# SØENS STEDNAVNE

## ET SØHISTORISK REGISTRATURARBEJDE

Av

LOUIS E. GRANDJEAN

### I.

Værket „Søkortets Stednavne“ udsendt av Søfartens Bibliotek omhandler kun de væsentligste av de søens navne, som er knyttet til det danske *søkort*, og endda kun forsåvidt hovedfarvandene og de større øgårde angår. Opgaven ansås for så stor, at det tyktes nødvendigt at begrænse den på forhånd. Løsningen av den begrænsede opgave indenfor en bestemt tidsfrist og da især under den tyske besættelse, hvor man ikke så let kunde færdes ved stranden med et søkort, måtte komme til at lide av væsentlige brist, så meget mere som det var et førstearbejde, til hvis udførelse kilderne lå spredt og stykkevis måtte opdages.

Udgiver og forfatter var i forvejen enedes om at lægge hovedvægten på de stednavne, som havde tilknytning til selve søfarten, søopmålingen, fiskeriet, dyrelivet og planteverdenen, altså alt det søhistoriske i egentlig forstand ligesom de var ens om at gøre mindst muligt ud av det sprogvidenskabelige vel vidende, at dette var en brist.

Det havde været grundlæggende rigtigt at starte en kutter-expedition i danske farvande og søge oplysningerne direkte på stedet dels om navnenes udtale i stedmålet og dels om grundenes art og hele beskaffenhed, som det ikke lykkedes at få systematisk oplyst ved stenfiskere og bjærgere. Såvel minefare og sejladsbegrænsning som selve bekostningen gjorde et sådant tiltag uigennemførligt.

Av forannævnte årsager vil man forstå, at opgaven altså ikke er løst rationelt, og at adskillige navnetyd ikke kan stå for sprogvidenskabelig klander. Først og fremmest er der det store



felt, som slet ikke er behandlet, det, som ikke berøres av søfarten og følgelig heller ikke er avlagt med navne på søkortet, *strækningerne umiddelbart langs kysterne*.

Det er, som man har kaldt det, *et jomfrueligt navnestof*, som er gemt i kyststednavnene i strengeste forstand og som er knyttet til allehånde fiskepladser langs kysterne, til sten og småpuller og til render og småløb såvelsom til fiskemeedene iland.

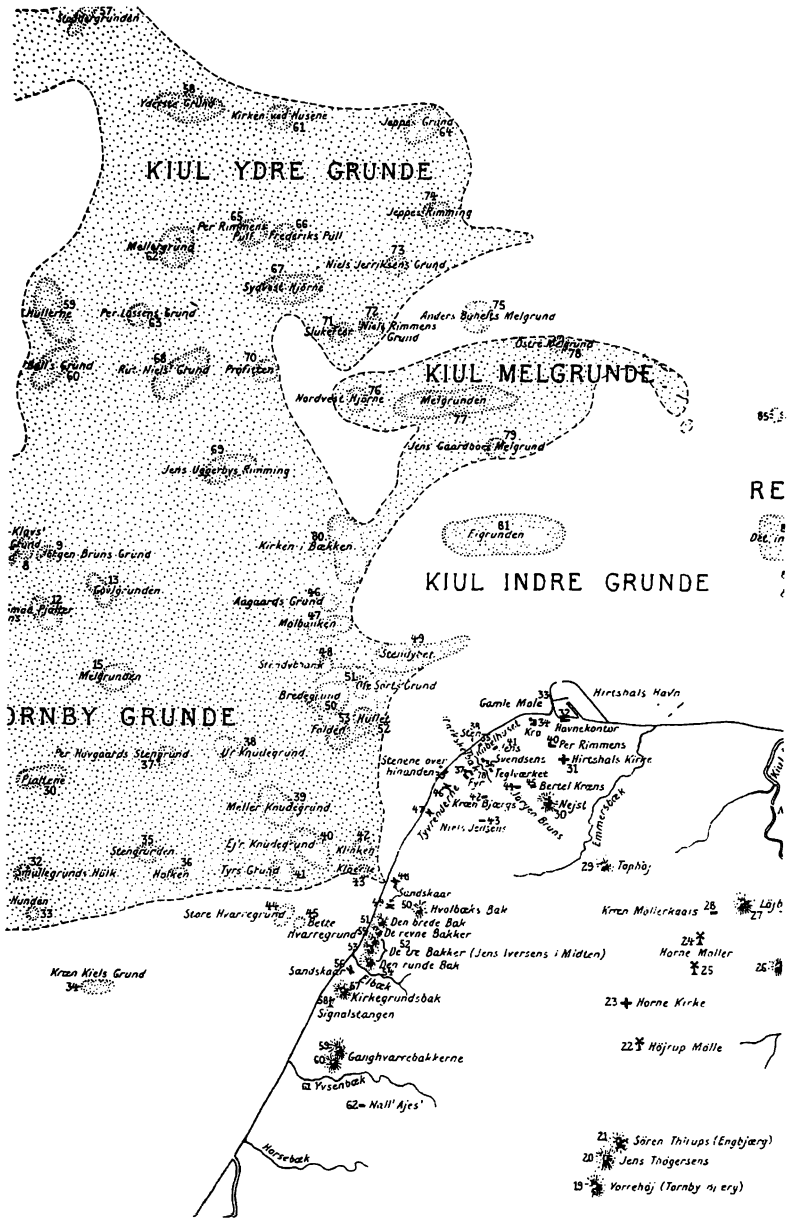
Hele dette navnestof er dog ingenlunde forbisat. Nogle av Stednavneudvalgets sogneoptegnere gjorde allerede i begyndelsen av 1920'erne opmærksom på dette navnestof, og i sin beretning 1919—23 gjorde Stednavneudvalget en note herom, som bevirkede, at cand. *Johs. Schrøder* i 1924 tog spørgsmålet op og rettede en henvendelse til Dansk Fiskeriforening om sagen. Dette tiltag førte til, at der kom et samarbejde igang mellem Fiskeriforeningen og Stednavneudvalget, som blev ens om at søge hele dette navnestof innsamlet og behandlet (se Gunnar Knudsen: Stednavneudvalget gennem 25 år, 1910—1935, pag. 33 ff.).

I 1925 indeholdt Vendsysselske Årbøger bl. a. en avhandling av lærer *A. Skjødsholm*: „Grunde og gamle Meed“, som behandlede disse kyststednavne fra Lyngby, Løkken, Grønhøj og Blokhus ved vestkysten.

I Dansk Fiskeritidende for maj 1925 udsendtes en opfordring til fiskerne om at støtte disse undersøgelser og det lykkedes at skaffe 32 optegnere, til hvem Stednavneudvalget rettede henvendelser i januar 1926 medsendende søkort, som det kgl. Søkartarkiv beredvilligt havde stillet til rådighed, samt et særtryk av lærer Skjødsholms avhandling for at vise, hvad det var man ønskede optegnet. Der indgik 28 besvarelser med 1607 navne.

Stednavneudvalgets optegnelser fra Hirtshals blev i 1927 på dettes foranledning udgivet i form av et kort for hele Hirtshals Flak, hvorpå alle navnene var avlagte på privat bekostning av havneingeniør *Fibiger*. Her blev der altså skabt et fortrinligt forbillede, men det er blevet derved.

Samme år rettede professor dr. jur. *Frantz Dahl* og Sted-



Udsnit af kortet over Hirtshals flak.

navneudvalgets kontorchef *Gunnar Knudsen* i Dansk Fiskeritidende no. 21 en ny opfordring til fiskerne betitlet „Optegnelsen af Stednavnene i vore Farvande“, hvori det fremhævedes som ønskeligt, at den påbegyndte optegnelse kunde føres videre. Det skete ganske vist ikke, men helt stille lå sagen alligevel ikke. I 1931 offentliggjorde magister *Aage Rohmann*, som havde været en av de ivrigste optegnere, i det bornholmske tidsskrift „Gammelt å Nyt“ en lille avhandling om „Fiskegrunde ved Arnage“ ca. 1760 (pag. 48) på grundlag av amtmand J. C. Urnes indsamlinger av navnestoffet beroende i Rigsarkivet. I tidsskriftets følgende årgang 1932 anstillede arkitekt *P. Thorsen*, Rønne, i en artikel „Lidt mere om fiskegrunde ved Arnage“ sammenligninger mellem de gamle og nu brugelige navne, som viste ret stor overensstemmelse. Endelig udsendte Bornholms og Christiansøs Fiskeriforening i 1933 sit 50 års jubilæumsskrift, hvori der var et afsnit om „Stednavne på søen“ med 216 navne fra hele den bornholmske kyst. De bornholmske fiskemeed kan således let behandles.

I „Søkortets Stednavne“ I & II (1945/46) er endvidere som nævnt enkelte av de således indsamlede navne blevet behandlet, men kun når de var sidestykker til andre navne i selve søkortet, hvilket lod sig gøre, fordi Stednavneudvalget var så elskværdig at stille samlingen til disposition. Her ligger så sagen op til dato.

\*

Men derved bør det dog ikke bero. Som *Gunnar Knudsen* skrev i Stednavneudvalgets jubilæumsskrift (pag. 34), er det vigtigt, at dette navnestof samles og behandles, eftersom det hovedsagelig er minder om det ældgamle kystfiskeri i åben båd, som nu er ved at gå i glemme, efter at man i de senere år er kommet ind på at drive søgående fiskeri på dybere vand ved hjælp av kuttere. Lærer Skjødsholm skrev i sin avhandling, at fiskeriet i den grad har skiftet karakter, at de fiskere er let talte, som kan give besked om navne og meed, thi de unge fiskere med deres store motorbåde og moderne fiskeredskaber går langt udenfor de gamle grunde og de finder den bund, de

ønsker, ved hjælp av et fedtloed og ikke mere ved hjælp av meed. Hvad der her er blevet sagt for 20 år siden, er så meget sandere idag; *sagen haster overordentlig*, om hele dette navnestof skal reddes fra fortabelse. Navnestoffet vil simpelthen i stor udstrækning dø med de gamle fiskere. Det er allerede sket i vort grandeland, Sverige. I „Blekingkusten mellan Mörrums- och Ronnebyån“, Lund 1939, måtte dr. phil. *Bertil Ohlsson* bekræfte, at mange meed og fiskegrunde ved Blekingkysten ikke kunde stedfæstes (pag. VI) og at adskillige kystnavne fast er ukendte av andre end nogle få oldinge, fordi indenskærs fiskeriet har mistet sin betydning, og de unge fiskere kender kun navnene på de steder, som ligger ved farledene.

I en anmeldelse av „Søkortets Stednavne“ I skrev den kendte lokalhistoriker, postmester *C. Klitgaard* i Hjørring i Jyllandsposten 11.12.1945, at mange av de av Skjødsholm offentliggjorte navne allerede nu næppe kan tydes og at det derfor er ønskeligt, at alle disse mindre kendte navne langs kysterne tages op til undersøgelse. Andre anmeldere har gjort lignende betragtninger gældende.

\*

Man vil selvklart spørge: er det nu så vigtigt, at disse navne optegnes og tydes? Det er det uden tvivl, al den stund disse navne indeholder væsentlige bidrag til *dansk søhistorie*. Men de har tillige betydning for sprogvidenskaben og rimeligvis også delvis for vore geografer og geologer. „Søkortets Stednavne“, som jo er knyttet til søkortet, har allerede vist, at disse navne avspejler mange århundreders søhistorie i alle dens avskygninger, og følgelig kan vi vente det samme av navnene udenfor søkortet dog vel med formodningen om, at de *især* vil bringe oplysninger om det *kystleds fiskeri*. Dette er også erfaringen fra Sverige. I „Småländska Skärgårdsnamn“ Uppsala 1933 bekræfter dr. phil. *Ivar Modéer*, at fiskeriet er den faktor, som indenfor kystnavnsområdet har efterladt de talrigste spor. Og om fiskeriets historie kan vi nok trænge til flere enkeltheder især fra meget gammel tid. Men disse meednavne vil utvilsomt også bringe værdifulde oplysninger om selve

*den kystleds sejlads*, fordi landtoningerne (bakker, pynter, huse og bevoxning) indgår i dem. Jeg har fordringsløst forsøgt i nogle artikler „Mærkesejlad og ønavne“ i Tidsskrift for Søvæsen 1946 at gøre opmærksom på mærkesejladens store betydning for navnegivningen langs kysterne. Forsøget er ganske uvidenskabeligt allerede av den årsag, at jeg er forud for det indsamlede materiale, men jeg har ment at burde fremsætte teorien om mærkesejladens og navngivningens meget nære forbindelse uanset fejlbehæftelsen i enkelthederne. Det er på sæt og vis en arbejdsmetode, jeg har villet skitsere, idet jeg som amatør ikke har drømt om at ville gå sprogforskerne i bedene. Til dem overlader jeg gerne til sin tid, når materialet er der i sin fulde udstrækning at vrage og kassere, hvad jeg som dilettant har givet — og en skjælm kan som bekendt ikke give mere end han har. De rent praktiske, søhistoriske bidrag, jeg har forsøgt at give, må selvklart berigtiges av sprogvidenskaben, der har det sidste ord, men det praktiske og det videnskabelige må brydes indbyrdes.

Kyststednavnene, vil jeg være tilbøjelig til at mene, vil sikkert bringe adskillige *noaord* frem. Måske var fiskerne den del av befolkningen, som havde flest tabuforestillinger, fordi de farer, elementerne udsatte dem for, gav næring til overtroen. Visse ting måtte ikke kaldes ved deres rette navn, fordi det vilde bringe ulykke, og fiskerne anvendte derfor noanavne i stedet. Det er kendt, at mølle på søen benævnedes trindel (på Bornholm trønta), og når en *mølle* indgik som fiskemeed, kaldtes den trindel eller trønta, som atter indgik i grundnavnet. Den kendte landtoning på Samsø *Dyret*, vistnok et ældre *Digerhøj*, havde ifl. sagnet et andet navn, som ikke måtte nævnes, da der så skete en stor ulykke; det rette navn kendte kun nogle få.

Et dybere indblik i disse noanavne vilde være betydningsfuldt, og det er som nævnt muligt, at kyststednavnene kunde give et bidrag hertil.

\*

Der er endnu et forhold, som bør nævnes i denne forbindelse.

Således som disse kyststednavne er knyttet nært til kyststrækningerne, kommer de i et vist mon til at berøre *de tegnede landtoninger*. Disse er siden 1843 indgået i *Den Danske Lods* som illustrationer, men de første danske tegnede landtoninger går helt tilbage til Laurentz Benedichts: Søkartet over Øster- og Vestersøen fra 1568. Her foreligger altså et omfangsrigt materiale, som indtil nu aldrig er blevet behandlet. Landtoningerne er ingenlunde et overstået stadium trods fyr- og vagervæsenets voldsomme udvikling. Under isforhold, hvor fyrskibe, prikker, tønder og vagere bliver inddraget, såvel som under krigsforhold, hvor fyrene er slukkede, er mærkesejladsen stadig brugelig og må støtte sig til landtoningerne. Marinen har derfor et stort materiale, som selvklart for det helt moderne materiales vedkommende må forblive hemmeligt, men ældre materiale må sikkert være tilgængeligt for forskning ...

Det tykkes mig, at det til hjælp for tydet av mange av de i denne artikel omhandlede navne må være av ikke ringe hjælp, om den søhistoriske registratur også gav agt på disse landtoninger. En rationel måde at gøre det på vilde vel være ligefrem at skabe en samling av disse landtoninger gennem tiderne og ordne dem opklæbet på kartonner, hver lokalitet for sig og med toningerne opsat i tidsmæssig rækkefølge, så man kan studere ændringerne gennem tiderne med hensyn til dels bevoxning og bebyggelse og dels i selve konturerne ved erosionen. Studierne av landtoningerne kan let blive en hjælpevidenskab også for geografien og geologien.

\*

Der skal både et stort arbejde og mange midler til for at gennemføre denne opgave, som Stednavneudvalget først av alle har stillet, og som jeg gerne vil støtte forsåvidt anbefalingen av dens løsning angår. Løsningen er for stor for enkeltpersoner, når man erindrer, at der knytter sig flere biopgaver til hovedopgaven og måske, at den også for Stednavneudvalget alene er for sammensat. Da nu Søfartsmuseet har lagt grunden til en søhistorisk registratur, ligger det da ikke indenfor det rationelles rimelighed at henstille et samarbejde f. ex. mellem Stednavne-

udvalget, Marineministeriet og Søfartsmusæet på hele dette område. Skal f. ex. registraturen, og det skal den uundgåeligt, gennemgå de gamle skibsjournaler i Rigsarkivet, hvis tal går op i tusinder, vilde det da ikke være hensigtsmæssigt, at der ved samme lejlighed blev udskrevet sedler på alle de navne på grunde, som er nævnt i disse flere århundreder gamle logbøger. Der kunde nævnes andre arbejder, som kunde følges ad.

Fik man under registraturen nedsat et udvalg bestående av en repræsentant for Stednavneudvalget, en for Marineministeriet eller Søkortarkivet og en geograf, kunde det samlede arbejde sikkert let lægges til rette på en hensigtsmæssig måde. Men først og fremmest: tiden er kostbar, sagen kan fremmes for sent og det vilde derfor være at håbe, at et eller andet fond eller en institution vilde stille de fornødne midler til rådighed, så opgaven kan blive løst, inden det bliver for sent.

Om betydningen av opgaven med biopgaver og dens hurtige løsning måtte fremgå tilstrækkelig tydeligt av denne lille artikel, da har den tilvisse nået det tilsigtede mål. Av egen erfaring kan jeg dog sige, at een mand næppe kan nå til vejs ende og om betydningen av centralisation og samarbejde indenfor det søhistoriske felt har jeg allerede udtalt mig i en kronik i Berlingske Aftenavis den 21. september 1946, hvorfor jeg her kan nøjes med at henvise til denne.

Skibsreder *Knud Lauritzen* har taget sagen op ved sit friske tiltag gennem Søfartens Bibliotek, forsåvidt søkortets stednavne angår, men det burde bestemt ikke bero derved.

## II.

Hvordan visse kyststednavne kan give os historiske oplysninger, skal jeg i det efterfølgende give en lille prøve på, forsåvidt fortidens sømærker angår.

Allerede i oldtiden havde vore søfarende forfædre taget *naturlige* og *kunstige* sømærker i anvendelse. Der findes ingen direkte meddelelser om den mærkesejlads, som fulgte herav, men *stednavnene* ved kysterne er den kilde, der flyder rigeligst herom. I middelalderen fortsattes udbygningen av avmærknin-

gen især med udlægning av søtønder og oprettelsen av vippefyv. Vor viden om fjerne tidens avmærkning er selvklart en væsentlig viden til forståelse av datidens navigering. Her skal meddeles nogle enkeltheder om visse sømærker, om hvilke stednavnene fortæller.

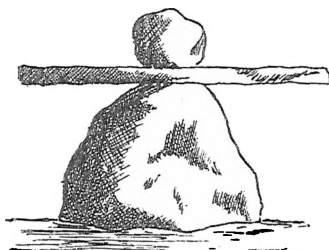
Dr. Ivar Modéer har i „Färdvägar och Sjömärken vid Nordens Kuster“ 1936 i avhandlingen om *Grimskær* ved Kalmar påpeget, at sømærker og vejvisere i ikke ringe mon er blevet tildannet langs kysterne i menneskeskikkelse eller i hvert fald i lemmer, i hoveder el. lign. Således sammensætter Modéer Grimskær med grima i betydningen maske, således at man kan antage, at skæret har været forsynet med et sømærke, en pæl med en maske, et hoved eller et ansigt, hvis træk måske har været forvredent av rædsel — for at advare. Der er næppe tvivl om, at dr. Modéers antagelse er rigtig, i hvert fald finder den bekræftelse også indenfor tidligere dansk område. Sådanne sømærker var nemlig i brug endnu i 1800 tallet. I den danske Lods 1843 pag. 271 berettes om Wismar havn, som dannedes av 2 rader pæle, „av disse pæle har de 2 yderste *toppe som mandehoveder*“, altså de 2 pæle, som man udefra først fik i sigte. Hvis man f. ex. vil forsøge at tolke stednavnet *Mandehoved* på Stevns er det dog ikke unaturligt at tænke sig en sømærkepæl, som har været opsat her til hjælp for navigeringen og forsynet just med et sådant fra Wismar kendt mandehoved.

Ved den gamle Dyrså, der førte ind til Djursø (Kolindsund i Djursland), hvor ledingsflåderne samledes i middelalderens begyndelse og i slutningen av oldtiden, har der muligvis stået et tydeligt sømærke, siden søkortene 1629 og 1681 har bevaret den nautiske betegnelse *Grimmsund* (Grimsondt). I så fald må mærkepælen have været forsynet med en grime, en maske, som har givet anledning til navnet, som iøvrigt smittede av på Grenå, som i de hollandske søkort oftere betegnedes Grimste(d) (således 1634, 1647 og 1681), ligesom åen også er betegnet Grimå i de nautiske former Grimmio (1554) og Grimmo (1594), som er let hollandiseret.

Kyststednavnene med grim- er ret almindelige både i Sve-



rige og Norge. I Danmark derimod synes Grimå og Grimsund at være de eneste bevarede i de hollandske søkort og de eksisterer jo faktisk heller ikke mere. Ved havnene var pæle meget avbenyttet, fordi det var naturhavne. Her var pælene først og fremmest fortøjningspæle, men det var kun naturligt, at de tillige brugtes til sømærker, i hvert fald de yderste, som vi så fra Wismar. Endnu 1843 (se den danske Lods) var Egense Dyb forsynet med pælerader, Bløden havn havde tvende rader pæle, ved Dyvig (Fejø) stod resterne av en fordums pælehavn og i Lænkevig var der også nedrammet fortøjningspæle<sup>1</sup>.



En lang rad store sten, som var særligt kendelige ved kysterne, blev selvklart brugt som sømærker, som meed både av fiskere og søfarende. Adskillige av dem har fået navnet *Kællingen*, som er bevaret op til vore dage. De var altså blevet sammenlignet med en menneskeskikkelse, en gammel, bustesvær kælling. Måske har man pyntet lidt på det naturlige sømærke ad kunstig vej ved t. ex. at forsyne dem med en bjælke som arme og lægge en mindre sten ovenpå som hoved.

Derved fremhævede man stenene og gav dem større blikfang. De fik vel lov til at stå i fred, da kysterne ikke befærdedes av nutidens ofte noget tankeløse landligere, som skal pille ved alt<sup>2</sup>. Ovenstående tegning viser, hvorledes disse Kællingestene

<sup>1</sup> Forordning om havnevæsenet i Kbhvn. av 18. april 1744 bestemte: „Og for at kende de pæle, som til forhaling må bruges, skal de alene *males* med *røde hoveder*“.

<sup>2</sup> Først forordningen av 21.3.1705 bestemmer at de straffes på livet (!) „som borttage eller forandre de varder og kiendetegn, som er satte i søen eller ved strandsiden til de seilendes efterretning“.

kan have været opbygget av en stump drivved og en extra sten.

Der er masser eksempler fra 1700 og 1800 tallet på, at disse sømærkesten blev hvidmalede eller hvidkalkede for lettere at falde i øjnene og nemmere at ses i skumringen. Se således Sø-kortets Stednavne no. 82. Hvorfor sandsynligheden taler for, at Kællingestenene har været forsynet med arme, skal påvises i det efterfølgende.

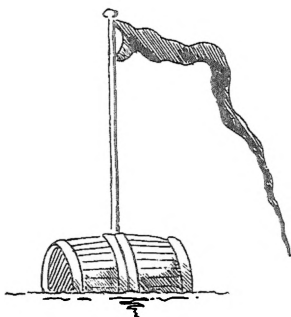
\*

Når de to søtønder ved Hals ved middelalderens slutning kendtes under navnene *Skomageren* og *Skræderen*, gisner jeg på, at det var spirtønder, som jo sås længere væk, og at disse spir på toppen var forsynet med mandehoveder, der yderligere tydeliggjorde dem. Disse mandehoveder har måske været malede med ansigter, ligesom vi véd, at t. ex. Jellingestenenes dekorationer har været farvelagte. Men hvorfor blev søtønderne just kaldt Skomageren og Skræderen? Ganske simpelt fordi de har været sammenlignet med en skomager og en skræder blandt fiskerne! Johs. Steenstrup har jo netop i „Nogle træk av fiskerbefolkningens historie“ (i Dansk historisk Tidsskrift 1905/06 pag. 153) gjort opmærksom på, at der i middelalderen ikke eksisterede nogen fastboende fiskerbefolkning, at fiskeriet var sæsonfiskeri, der blev drevet som bierhverv, således at både skomager og skræder var i bådelauget ganske som endnu i 1800 tallet mange fiskere om vinteren var vævere. Jfr. Vævergrund no. 411 i Søkortets Stednavne.

Man *personificerede* sømærkerne; det var et menneske, som udpegede sejlleden og farvandet, en forankret lods, ganske som vi kender det fra stednavnene i Sverige og Norge langs disse landes kyster. Således opfattedes da også den stenpyramide, der opsattes på Tunø, som en „stenkarl“, se no. 309 i Søkortets Stednavne. Trær i land anvendtes som bekendt — og gør det jo endnu — som meed og er vistnok i viid udstrækning blevet kaldt noget med -mand, se Søkortets Stednavne no. 721, Mandens Grund.

Var det ikke hele menneskefiguren eller hovedet, som fik udtryk i sømærket, så anvendtes i stort mon arme, der pegede

i den retning ad hvilken der skulde sejles. *Armehoved* på Samsø, der fra gammel tid havde en varde, se således den danske Lods 1843 pag. 61, har uden tvivl sit navn av, at det oprindelig var en armvarde. D. v. s. en varde forsynet med arm. Disse kunde have een eller to arme, vel afhængig av om der kunde sejles kun på een eller på begge sider av sømærket<sup>1</sup>. Den danske Lods 1843 oplyser t. ex., at Varö Skiær havde armvarde, Torborskiær varde med 2 skævt udvisende arme, Vinga Skiær havde armbåke, Vrenen armvarde og ved Husum var der en båke med en arm på toppen. Modéer antager da også i ovennævnte avhandling, pag. 75, at den kendte fyrplads Söderarm på sydsiden av sejlleden til Finland-Stockholm skærgård har sit navn av en sådan nu forsvunden armvarde eller armbåke. At Kællingestenene skulde have været forsynet med een eller to arme er derfor ret sandsynligt<sup>2</sup>.



Søtønde eller bol fra 1700 tallet.

Fra de naturlige sømærker gik man via naturmærker, som blev fremhævet lidt ad kunstig vej, over til de kunstige sømærker som t. ex. søtønderne. Men længe inden fyrene kom til

<sup>1</sup> Således t. ex. i Lodsanordning for Nymindegab og Ringkjøbing av 9.5.1805: „På pladsen i Skjernå fire kabler med træfløje, som viser til hver sin side, da der er seilbart på begge sider av dem“.

<sup>2</sup> Man nøjedes også med hænder, se t. ex. Forordningen av 15.4.1682 hvorefter det blev strengt forbudt at indtage eller udskyde ballast i Kbhvns. havn „uden på dertil særlig forordnet sted mellem høje pæle med hænder på“. Jfr. Gerhard L. Grove: Københavns Havn 1908 pag. 23.

anvendelse, tændte man bål på land til vejledning for de søfarende, vel især i diset vejr, storm og hen under aften. Om natten sejlede man som bekendt ikke i oldtiden.

Vesten for Børglum Kloster ligger *Baalhøj*, antagelig det højdedrag, på hvilket man betjente sig av „det falske fyr“ i middelalderen, der bragte så mange skibbrud til de snedige kystbeboere. Når tolkningen av Boels Rev, Søkortets Stednavne no. 225 forudsætter et navnekomplex knyttet til selve stenen, er dette dog næppe rigtigt. Snarere må man støtte sig til et *Baalnæs* inde på stranden ved indsejlingen til Randers Fjord, hvor man i fjerne tider tændte bål til hjælp for navigeringen<sup>1</sup>. Et Baalnæs avslides til Baals, denne form ser vi også i søkortet fra 1791. Det vilde svare godt til Boelsørs Huk ved Flintholm i Odense Fjord, som ligeledes kan være et oprindeligt Baalnæsøre, hvor bålet tjente besejlingen av den læge Odense Fjord. Der ligger også et Bael tværs for det punkt, hvor Langø Vrid ender (se den danske Lods 1843 pag. 202), som muligvis kan hidrøre fra et navigationsbål. Der har utvivlsom været forskel mellem bavn og bål. Bavnen var jo signalild i krigstid for krigsfolket i land, bålet fredstidild for de søfarende.

I Jylland hedder ildsignalhøjene *Bavnehøj* lige til Øster Han Herred, men i Hvetbo og det øvrige Vendsyssel kaldes de Bålhøje som påvist av Peter Skautrup i „Det danske Sprogs Historie“ I. pag. 174. Det er næppe en tilfældighed, at det er i Vendsyssel, at Bålhøjene flourerer. Dær var de av særlig betydning for navigationen, såsnart Ommelandsfarten var kommet igang.

\*

Let forbiges betydningen av søkortets stednavne, men der er ingen tvivl om, at de ældre navne i høj grad kan bringe

<sup>1</sup> Tolkningen av *Bols Rev* er usikker. Der foreligger nemlig en anden mulighed. I et manuskript av Sæmund Magnussen Holm om optagning av sunkne skibe 1784 (i Marinens Bibliotek) omtales et *Bol*, en søtønde, der markerer vrag og sunkne skibe og som er forsynet med en stang og et flag, se billedet fra manuskriptet. Det er dog kun tøndens alene (3), som benævnes bol. Det er altså en ældre betegnelse for en søtønde, hvis oprindelse endnu ikke er kendt og som kanhænde må søges i hollandsk.

oplysninger om ældre tiders søfart, når man når til den rette tolkning av dem. At man i tvivlstilfælde ved tolkningen foretrækker en *nautisk* udlægning, skal nok i det lange løb vise sig at være rigtigt.

Navne er i sig selv en sjov ting, jo besynderligere de er, men mægtig interessant, når man når så vidt, at man kan *forklare* dem, hvad desværre ofte er nederdrægtig svært!

# TRÆK AF KRYDSTOLDVÆSENETS HISTORIE

Af

B. V. MUNTHE AF MORGENSTIERNE

Med Kong Christian V's Bortforpagtning af Tolden i 1692 til en Mand ved Navn *Kruse* indledes det danske Toldvæsens Virke paa Søen omkring Danmark-Norges vidtstrakte Kyster.

Nævnte *Kruse* var tilsyneladende en særdeles driftig og initiativrig Mand, der ønskede at faa det størst mulige økonomiske Resultat af sin Forpagtning, thi samme Aar søgte han — og fik Tilladelse til at „udrede“ Kystfartøjer for hermed at bekæmpe det dengang stærkt udbredte Smugleri, der jo paaførte ham direkte Tab.

Omkring Aar 1700 overtog Statsmagten selv Driften af Toldvæsenet. Krydsfartøjernes Virksomhed fortsattes dog ad samme Linie som paabegyndt under omtalte Toldforpagter *Kruse*. *Fartøjerne*, hvis Antal ikke var overvældende (saaledes i 1777 kun 4), blev kommanderet af Officerer fra Søetaten, der forrettede Tjeneste ombord i disse for eet Aars Krydstogt ad Gangen.

Den Bemyndigelse til Visitation m. v. af Skibe i Søen, der blev tilstaaet Toldvæsenet, fremgaar af *Plakat af 18. Marts 1776* og var stort set Rettesnor for den Virksomhed, *Krydsfartøjerne* udførte indtil 1899, fire Aar før Institutionens Ophævelse. I nævnte *Plakat* bestemmes saaledes, hvad de Søfarende havde at iattage over for „Vore til Krydsning udsendte Kongelige *Fartøjer*“. Var *Skibene* saaledes „destinerede til en Kongelig dansk eller norsk Havn“, skulde *Skibets Dokumenter* paa

Forlangende forevise Fartøjets Chef, „disse Skippere skulde fremdeles under deres Haand tilstille benævnte Officer en over den heele Ladning i Følge medbringende Certepartier, Connossementer og Fragtbreve, efter Pakker, Foustagier og Mærker rigtig Fortegnelse, paa hvilken tillige skulde anføres dets Skibs-Provisioner, forsaavidt samme bestaaer i fremmede Vahre, saasom Viin, Brændeviin, Tobak, Caffé og deslige“. Endvidere hedder det: „De kommanderende Officerer paa disse vore Kongelige Fartøjer skal det staae frit for, enten at ledsage Skibene til det bestemte Toldsted, eller og samme, saavel som de forefindende Vahre, hvor han det fornødent eragter, med det Kongl. Toldsegl at forsegle“. Iflg. en Circulair-Skrivelse af 26. Juni 1777 fra Vestindisk-Guineisk Rente- og Generaltoldkammer fremgaar endelig, at der fra da af skulde medfølge en Toldbetjent med hvert Krydsfartøj.

Ikke mindst grundet paa den langvarige Krig mellem Danmark-Norge og England 1807—14 og den deraf følgende Vareknaphed tiltog Smugleriet langs vore Kyster saavel under Krigen som i Aarene derefter.

I 1818 blev en virksom Bekæmpelse af dette Uvæsen imidlertid indledet af daværende Toldinspektør J. J. G. Blom i Rudkøbing<sup>1</sup>. Denne udrustede for egen Regning en Baad, med hvilken han begyndte en intensiv Jagt paa Smuglere. Hans store Resultater paakaldte hurtigt Generaltoldkammerets Interesse, der derpaa lod indkøbe 7 Krydsbaade og saaledes skabte „en kombineret Krydsindretning langs Rigets Kyster i Kattegat og Østersøen“, der blev underlagt nævnte Bloms Kommando.

Med en samtidig Udvidelse af Landtoldopsynet paa Vestkysten blev Smugleriet her bragt ned til et Minimum, medens det uheldigvis samtidig tiltog i en foruroligende Grad paa Øst-

---

<sup>1</sup> Johan Jacob Gram Blom, født i Christiania 1784. Kom til Danmark Aar 1800 og løste 1812 Borgerskab i Rudkøbing som „Commisionær“. I 1818 ansattes han som konstitueret Toldkontrollør s. St. Blom udnævntes 1825 til Overtoldkontrollør for Sjælland og Fyen og virkede senere en Aarrække i Flensborg som Overtoldkontrollør for Hertugdømmerne. Død i Odense 1862.

kysten. Da man imidlertid hældte til den Anskuelse, at et forøget Landopsyn her ikke vilde faa den ønskede Virkning grundet paa Kystliniens særlige Karakter, tog man Lære af „den kombinerede Krydsindretning“s tilfredsstillende Resultater. Den 16. Maj 1824 indstillede man saaledes om Oprettelsen af et ordnet Krydstoldvæsen. Den 26. s. M. blev dette bifaldet ved allerhøjeste Resolution, og ved *Bekendtgørelse af 13. Juli 1824* blev Institutionen oprettet i den Skikkelse, som den stort set bevarede til Nedlæggelsen i 1904. Ovennævnte Blom udnævntes samtidig til Landets første Krydstoldinspektør.

Krydstoldflotillen blev ved Oprettelsen fordelt i to Afdelinger, nemlig „Krydstoldinspektoratet for Monarchiets Østkyst“ og „Krydstoldinspektoratet for Monarchiets Vestkyst“, hver med en Krydstoldinspektør i henholdsvis København og i Wyk paa Føhr som Chef.

Antallet af Krydstoldstationer varierede noget fra Aar til Aar under Hensyntagen til det Antal Fartøjer, Inspektoraterne til forskellig Tid disponerede over. I Henhold til bevarede Rapporter over Afsnittenes Virksomhed og Fartøjernes Stationering for 1854, indsendt til General-Toldkammeret fra de to Inspektorater<sup>1</sup>, fremgaar det, at følgende Stationer har været udlagt:

*Østkysten*: Nyborg, Kielerbugt, St. Bælt Syd, Langelandsbæltet, Lille Bælt Nord, Thurø-Odshoved, Faaborg, Lille Bælt Syd, Lollands Nordkyst, Præstø Bugt, Køge Bugt, Aarhus Bugt, Læsø Rende og Øresund Syd. Ialt 14 Stationer.

*Vestkysten*: Graadyb, Knuddyb, Rømø Nord, Listerdyb, Hørnumdyb, Smalddyb, Hooge, Gl. Hever, Ny Hever, Eideren, Tønning, Sallervik, Bysum, Vatterne, Neufeldt, Brunsbüttel, Büttel, Stor, Glückstadt, Krüickau, Pinnau, Juelstock og Schullau. Ialt 23 Stationer.

Den her nævnte Fordeling af Stationerne giver iøvrigt et tilnærmelsesvis rigtigt Billede af de Arbejdsomraader, der omfattede de to Inspektoraters Virke indtil Krigsaaret 1864.

Med Preussens og Østrigs Overfald paa Riget gik Slesvig

---

<sup>1</sup> Krydstoldvæsenets Arkiv i Rigsarkivet. Artiklen er i al Væsentlighed udarbejdet paa Grundlag af det her bevarede Materiale.



tabt, og Holstens Tilknytning til Danmark opløstes. For Krydstoldvæsenet betød dette, at den hidtidige Organisation naturligt ophævedes. Det vestlige Krydstoldinspektorat opløstes, og samtlige Fartøjer underlagdes Inspektoratet i København, der samtidig blev udvidet. En Række dygtige og myndige Chefer udviklede i de følgende Aar Institutionens Ydeevne til et meget højt Niveau — en Virksomhed, der gennem Aartier blev til største Nytte for Toldvæsenets Arbejde, men som grundet paa Teknikens hastige Udvikling op mod Aarhundredskiftet dog kom til at miste sin Betydning.

Inden for det Krydstoldfartøjerne tildelte Virkeomraade var disses Chefer bemyndiget til at lade foretage Visitation af Skibe under Sejl (Damp) eller for Anker, naar disse var bestemt for dansk Havn. (Jfr. bl. a. Toldfordn. af 1. Febr. 1797 m. v.). Iflg. dennes § 138 var Toldvæsenet nemlig berettiget til ikke blot at efterse Lasten men ogsaa til at laase og forsegle Skibet og endelig at forblive ombord under Indsejling til Lossestedet. Af Krydstoldvæsenet udvidedes denne Bestemmelse iøvrigt derhen, at Forseglingen ogsaa kunde finde Sted for Skibe, hvis Papirer angav udenlandsk Destinationshavn, naar disse ankrede op under dansk Kyst. En saadan Foranstaltning beroede imidlertid paa Skøn, og man indskrænkede sig oftest til at holde saadanne „mistænkelige“ Fartøjer under Observation, saalænge de befandt sig inden for eller i umiddelbar Nærhed af dansk Søterritorium.

Naar et Skib var bestemt for Bording, overførtes Krydsfartøjets Chef og Mandskab hertil i dennes Jolle medførende Inkvireringskassen, der bl. a. indeholdt Toldseglet<sup>1</sup>, Skrivematerialer, Lak og Lakspande, Lys, Tommestok m. v. I Toldfartøjet forblev en Matros og Drengen, der med denne Besætning fulgte i Nærheden af det bordede Skib, hvor Inkvireringen nu tog sin Begyndelse.

Føreren af det bordede Fartøj var pligtig til under Strafansvar overfor Toldvæsenet at opgive alle saavel aabne som

<sup>1</sup> Se Illustration Side 123. Krydstoldsegl fra Hertugdømmerne „Kreuzzollsigel No. 20“ med Kong Christian VIII's kronede Navnetræk. Original tilh. Toldmuseet, København.

Fig. 1. Knaphulsblækhus. Blækhus af denne Type anvendtes af Krydstoldofficianten ved Udfærdigelse af Dokumenter under Inkvirering i Søen. Original tilh. Toldmuseet, København.



skjulte Indgange til Lasten samt ethvert Gemme, hvor Varer kunde opbevares. Straffen for at skjule Indgange eller Forsøg paa Svig ved Anvendelse af løse Rammer, falske Bolte o. l., hvorved stedfunden Forsegling gjordes illusorisk, var ikke ubetydelig, idet en saadan Forseelse kunde straffes med Mulkt paa indtil Kr. 30,— pr. Ton af Skibets Tonnage (1887).

Efter endt Gennemgang af Skibets Dokumenter og Ladning blev alle Luger skalket og forsynet med Toldvæsenets Plombe evt. Segl. I Overensstemmelse hermed blev ogsaa de af Fartøjets øvrige Gemmer, der indeholdt toldpligtige Varer forseglet. Dækslast — oftest Træ og Tømmer — blev maalt op, og Rumfanget paaført Skibets Papirer.

For at ingen Fører paa et senere Tidspunkt skulde kunne paaberaabe sig Ukendskab til Lovens Bestemmelser, maatte enhver Skibsfører over for Toldvæsenet afgive en skriftlig Erklæring, hvori bekræftedes at Skibet ikke indeholdt flere Gem-

mer samt øvrige Adgange til Lasten end de, der var forevist Myndighederne<sup>1</sup>. Paa denne Tilstaaelse, det s. k. *Forseglingss-revers*, blev desuden af Toldopsynet paaført Antallet og Placeringen af de Segl, der ved den paagældende Lejlighed var anbragt samt eventuelle Anmærkninger i Forbindelse med den stedfundne Inkvirering. Foruden den her nævnte Erklæring var Føreren forpligtiget til at afgive en skriftlig Deklaration indeholdende Oplysning om de i Skibet værende toldpligtige Varer opbevaret saavel inden som uden for de af Krydstoldvæsenet eftersete og forseglede Rum.

De ovennævnte skriftlige Erklæringer fra Skibets Fører omtales ikke i Krydstoldvæsenets Instruktion af 24. April 1860. Ifølge denne er disse erstattet af en i Vidners Nærværelse afgivet mundtlig Erklæring indeholdende Oplysning „om der haves toldpligtige Varer i Skibet uden for det egentlige Lasterum og, saafremt der haves Ladningsdokumenter over Ladningen, tillige, om de ere opførte i disse, samt om der i Skibet findes skjulte Gemmer eller andre Adgange til Lasterummet end Dækslugerne“. Efter Afgivelsen af denne Erklæring skulde Inkvireringen derpaa finde Sted.

Saavel Forseglingssreverset som den ovenfor nævnte Deklaration udfyldtes in duplo. (Med Bortfaldet af den skriftlige Deklaration blev det Skibets Fører paalagt at medunderskrive Forseglingssreverset.) Det ene Eksemplar afleveredes til Skibets Fører, der saaledes overfor Landtoldvæsenet var i Stand til at berigtige den i Søn stedfundne Visitation samt Lastens Størrelse og Indhold m. v. Det andet Eksemplar beroede hos Krydstoldofficianten (fælles Benævnelse for Tjenestemænd inden for Krydstoldvæsenet), der snarest fremsendte det til den paagældende Toldmyndighed i Skibets Destinationshavn.

Saafremt Ladningen indeholdt store Kvantiteter af toldpligtige Varer (f. Eks. Spiritus o. l.) forblev en Toldofficiant ombord (Ledsageren) og fulgte med til den Havn, hvor Varen

<sup>1</sup> Sponneck, W. C. E. Greve: Om Toldvæsen i Almindelighed og det danske Toldvæsen i Særdeleshed, København 1840, samt Tidsskrift for Toldvæsen. Fra sidstnævnte har Forfatteren iøvrigt indhentet en Række Oplysninger til Brug for denne Artikel.

skulde udskibes. Grundet paa de praktiske Vanskeligheder, der var forbundet med Udsendelsen af Ledsager, søgte man — navnlig i ældre Tid — i videst mulig Grad at undgaa en saadan Foranstaltning. Det skal dog nævnes, at det siden ældste Tid havde været Coutume at give samtlige tyske Kreaturbaade, der anløb Kolding Havn for Ladning, en saadan Ledsager om Bord i Lille Bælt.

I Destinationshavnen foretog Landtoldvæsenet sig det videre fornødne bl. a. med Hensyn til Udfærdigelsen af Generalangivelsen.

Med Forsegling af Ladning og øvrige toldpligtige Varer i Søen paaregnede Myndighederne stort set at have umuliggjort Smugleriet paa vore Kyster. Dette har sandsynligvis langt fra været Tilfældet, selv om denne Foranstaltning utvivlsomt har været medvirkende til en stærk Begrænsning af dette Uvæsen. Alene Frygten for disse velsejlende Krydsfartøjers hurtige Tilsynkomst i Farvandet har sikkert spillet en stor moralsk Rolle for eventuelle Udøvere af Smuglergerningen.

Den stadig stigende Kritik, der i Løbet af 1800-Tallet rejste sig mod Krydstoldvæsenet, og som resulterede i Institutionens Nedlæggelse 1904, vil senere blive berørt. Men at der af dennes Funktionærer blev udført et betydeligt og særdeles energisk Arbejde fremgaaer klart af de Tal for Bordinger og Inkvireringer, der anføres i Inspektoratets aarlige Rapporter til Generaldirektoratet for Skattevæsenet. Disse er udarbejdet paa Basis af de enkelte Toldsteders Rapporter til de to Overtoldinspektorater.

I Aaret 1877 kan saaledes nævnes, at kun 21 af de Kalundborg anløbne 121 Skibe havde ungaaget Krydstoldvæsenets Bordning. For Præstøs Vedkommende var Tallene samme Aar 82 af 466 ankomne Skibe. I 1881 indberetter Næstved Toldkammer i Skrivelse af 22. Januar til „Det Kongelige Toldinspektorat for Østifterne“ vedrørende Krydstoldvæsenets Virksomhed for 1880 bl. a. følgende: „..... at det for sit Vedkommende har al Grund til i saa Henseende at udtale sig tilfredsstillende, saavel fordi der af de hertil fra Udlandet indklarerede 170 Fartøjer ikkun har været 24 ukontrollerede Fartøjer med Ladning,

som ogsaa fordi det ud for Næstved med flere Tolddistricter stationerede Krydsfartøj er af Toldkontrollen i Karrebæksminde jævnlig observeret paa dets Rekognosceringstoure under Kysten og i Farvandet“.

I 1884 foretog Krydstoldvæsenet ialt 15.019 Inkviringer, hvoraf de største Antal fandt Sted i nedennævnte Farvande saaledes: Læsø Rende 1118, Stensnæs 895, Øresund Nord 850, Skjoldnæs 810, Fornæs 801, Grønsund 752, og Svendborgsund 723. Af Stationer med færre Bordinger kan nævnes Langelandsbæltet med 363 og Graadyb med 297. Stationen Knuddyb, der viste det ringeste Resultat, naaede kun op paa 39 Bordinger. Disse Tal giver iøvrigt et bemærkelsesværdigt Indtryk af Besejlingstæthedens Fordeling i danske Farvande for ca. 60 Aar siden. For samme Aar er der til Krydstoldinspektoratet indgaaet 6 Rapporter vedrørende lovstridige Handlinger nemlig 1 om ulovlig Lossen, 2 om ulovlig Laden, 1 om Seglbrud, 1 om Beskadigelse af Segl samt 1 om Overfald paa Toldvagt. Den første Forseelse blev straffet med Mulkt, den sidste henvist til Rettergang, medens Generaldirektoratet for de 4 øvrige Sagers Vedkommende frafaldt Krav om Straf. Af det Faatal Rapporter der blandt Krydstoldvæsenets Papirer findes bevaret vedrørende lignende lovstridige Handlinger, fremgaar det, at disses Antal pr. Aar sjældent overstiger det her nævnte Antal. Desværre findes Krydstoldstationernes egne Rapporter ikke bevaret, ligesom Sagerne nærmere Enkeltheder ikke har kunnet lade sig efterspore.

Af de nævnte Toldsteders Indberetninger til Overtoldinspektorerne og af Krydstoldinspektoratets Skrivelse af 6. Febr. 1892 til Generaldirektoratet fremgaar det, at Procenttallet for de fra Udlandet til danske Havne indkomne, ukontrollerede Skibe kun er 4.76 %. Et Resultat der i samme Skrivelse betegnes som „saa fortrinligt som jeg kan ønske det“. Som en klog Reservation for Fremtiden slutes Skrivelsen dog med følgende forsigtige Vending: „Det er maaske muligt, at der med et ganske særligt Held et enkelt Aar kan opnaaes et endnu gunstigere Resultat, dog tør det ikke forventes, saameget mere som Uheld jo ogsaa kan indtræffe navnlig paa et Terri-

torium som Søen, hvor Vind og Veirforhold have saa meget at sige“.

I Aaret 1896 blev 16.069 Skibe kontrolleret, heraf 13.635 Sejl- og 2434 Dampskibe. De tre Krydsstationer der havde opnaaet det største Antal Inkvireringer var da flg.: Øresund Syd 1462, Læsø Rende 1233 og Øresund Nord 958.

At Toldstederne rundt i Landet imidlertid ikke har haft et alt for stort Hovedbrud med Udfærdigelsen af deres aarlige Rapporter til Overtoldinspektoraterne fremgaar umiddelbart ved Gennemgang af disse Skrivelser bevaret for et længere Aaremaal. For saa godt som alle Toldsteder gælder det, at man — bortset fra den nødvendige Ændring af Aarstal og øvrige Chiffre — har benyttet sig af nøjagtig den samme Skrivelse fra Aar til Aar.

Bortset fra det ovennævnte Inkvireringsarbejde paahvilede der iøvrigt Krydstoldvæsenet visse sekundære Opgaver navnlig af søpolitimæssig Art. Fartøjerne skulde saaledes paase, at udenlandske Fiskere ikke drev Fangst paa dansk Søterritorium samt overvaage Stenfiskeriet langs Kysterne. Det paahvilede endvidere Institutionen at assistere meteorologisk Institut med Vejrobservationer, at give Søfarende Vejledning, til visse Tider at assistere Brevdueforeningen i krigsmæssigt Øjemed, at assistere Skibe under Haveri, at assistere Redningsvæsenet samt at foretage Transport af Gejstlighed og Læger til de isolerede Smaaøer. Selv om Krydstoldvæsenet i 1896 ved 3 forskellige Lejligheder har reddet 7 Menneskeliv, øvede disse ovennævnte Opgaver ikke nogen væsentlig Indflydelse paa Virksomhedens Arbejde iøvrigt. Ved en Gennemgang af de bevarede Arkivalier har Forfatteren blot truffet paa en enkelt Omtale af disse Pligter, nemlig i en Skrivelse fra Krydstoldvæsenets sidste Chef, Kommandør F. L. C. M. V. Wulff til Generaldirektoratet i 1897. Heri redegøres for disse Opgaver i Forbindelse med en Imødegaaelse af den Kritik, der da havde rejst sig mod denne Del af Toldetaten.

Ogsaa Søopmaalingsarbejder er i ældre Tid foretaget af Krydstoldvæsenet. Et stadigt Vidnesbyrd herom findes i enkelte Navne paa Grunde i vore Farvande. „*Tetens Grund*“ ved

Langelands nordøstlige Spids er saaledes opkaldt efter den daværende, konstituerede Krydstoldinspektør F. M. Tetens, der sandsynligvis i Slutningen af 1820'erne foretog denne Opmaaling<sup>1</sup>. Tetens var iøvrigt udset til at foretage Opmaalingen af Læsø Trindel. Da han imidlertid erklærede, at dette store Arbejde kun kunde udføres brudstykkevis, dersom ikke Krydsjagten egentlige Arbejde skulde stilles i Bero, blev dette overdraget til Marinen 1827<sup>2</sup>. Navnet paa den i Guldborgsunds nordøstlige Indløb liggende Grund „*Argusgrund*“ har ligeledes en intim Tilknytning til Krydstoldvæsenet, idet denne blev opmaalt af daværende Krydstoldinspektør, senere Marineminister H. H. S. Grove. Opmaalingen fandt Sted ombord i Krydstoldskonnerter „*Argus*“, efter hvilken Grunden blev opkaldt<sup>3</sup>.

I Tilslutning til Redegørelsen for Krydstoldvæsenets Virke skal blot erindres, at da Kong Frederik VII i 1860 foretog sin Rejse til Øerne langs Slesvigs Vestkyst, var Krydstoldinspektionskutteren „*Neptunus*“ stillet til Majestætens Disposition. Denne Rejse gav senere Anledning til en omfattende Korrespondance mellem den daværende Krydstoldinspektør, Kaptajnløjtnant O. C. Hammer (senere kendt fra sit berømmelige Forsvar af Vesterhavsoerne under Krigen 1864) og Generaldirektoratet, der paa sin Side gør Ophævelse over de Indkøb bl. a. til Fartøjet, der i denne Anledning er gjort i Flensborg og Rendsborg. Indkøbene omfattede bl. a. Anskaffelse af Flag, 30 Alen Møbelbetræk og et Brysselertæppe til et Beløb af ialt 316 Rdl. 12 Sk. Først da det i en Skrivelse fra Kaptajnløjtnanten af 26. Aug. s. A. understreges, at Tæppet var et ægte Brysselertæppe synes man indenfor Administrationen at have affundet sig med de Betænkeligheder, dette selvbestaltede Indkøb havde givet Anledning til.

Krydstoldflotillens Materiel var indtil Tiden efter 1864 sammensat af Fartøjer omfattende saavel Skonnerter, Jagter, Sluper, Everter som aabne Baade. I 1846 bestod den østlige Af-

<sup>1</sup> Grandjean, Louis E.: Søkortets Stednavne I—II. Kbhvn. 1946.

<sup>2</sup> Klem, Knud: Om Udlægningen af Danmarks ældste Fyrskib paa Læsø Trindel 1829. Handels- og Søfartsmuseets Aarvog 1942.

<sup>3</sup> Grandjean, Louis E.: Søkortets Stednavne I—II. Kbhvn. 1946.

deling saaledes af 22 — den vestlige af 21 Fartøjer. Hertil kom endvidere Krydskutteren „Falken“, der var Overkontrolløren direkte underlagt. Denne havde fast Station i Helsingør.

Med de to Afdelingers Sammenslutning efter Tabet af Slesvig og Holsten synes der at være blevet tilstræbt en vis Ensartethed i Bygningen af Fartøjer. Beklageligvis er Kendskabet til de ældre Fartøjer yderst ringe, og Afbildninger end-sige Konstruktionstegninger er ikke Forfatteren bekendt, og det maa anses for tvivlsomt om saadanne overhovedet findes bevaret<sup>1</sup>.

Om Krydstoldinspektionsskonnerten „*Frederik VII*“ ses det af en Skrivelse fra Krydstoldinspektoratet for Monarchiets Vestkyst til Ministeriet for Hertugdømmet Slesvig, at denne blev købt i 1851 af Skipper H. I. Bender, Flensborg for 2000 Rdl. Skibet var da rigget som Slup. Hos Skibsbygmester I. Schröder i Glückstadt blev det imidlertid ombygget til 2-m Skonnert. Denne Ombygning betaltes med 600 Rdl., hvortil kom diverse andre Udgifter beløbende sig til endnu 800 Rdl., saaledes at Fartøjet ialt stod Staten i 3400 Rdl. Af „*Frederik VII*“s Inventarieliste fremgaar, at der i Chefens Kahyt bl. a. forefandtes Porcellæn og Glasservice til 12 Personer (dog kun 6 Champagneglas!). Et Skib med Salon til 12 Personer kunde tyde paa et temmelig stort Deplacement. Skonnerten afløstes senere af den ovennævnte „*Neptunus*“, og dens videre Skæbne er Forfatteren ubekendt.

Som Inspektionsfartøj paa Monarkiets Østkyst tjente samtidig den i 1854 byggede 2-m Skonnert „*Argus*“. Dette Fartøj var bygget af den for sine fortræffelige Konstruktioner saa velkendte Skibsbygmester E. C. Benzon i Nykøbing F. Denne, der havde været Elev hos Fabrikmester A. Schifter og Skibsbygmester Funch paa Orlogsværftet, grundlagde i 1848 det Værft, hvorfra der i en Aarrække skulde søsættes en Række kendte Fartøjer — ikke mindst Lystfartøjer.

Krydstoldinspektionsskonnerten „*Argus*“ søsattes den 20. Maj 1854. Dens Drægtighed var 18½ Cml., Længde mellem

---

<sup>1</sup> Vedr. Krydsfartøjer fra Fanø henvises til Kromann, N. M.: Fanø Historie I, Esbjerg 1933.



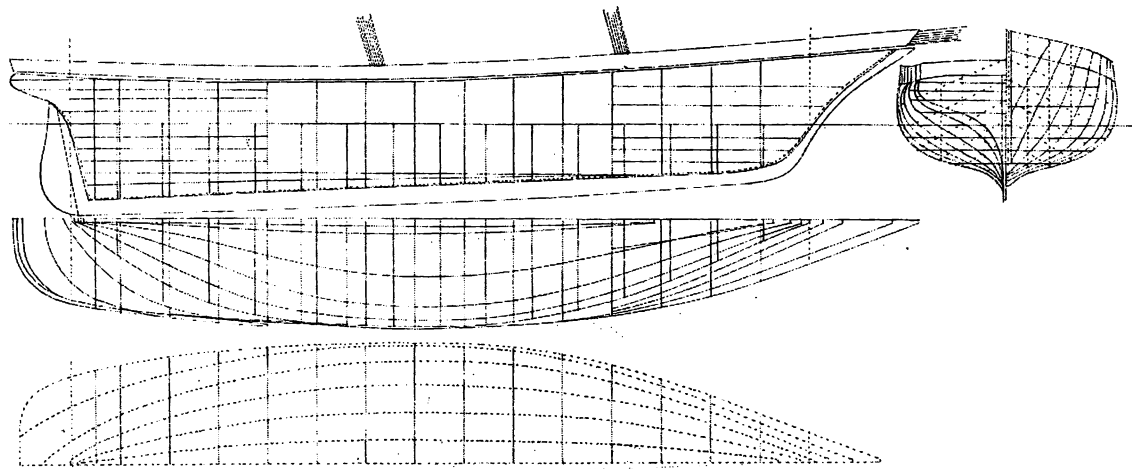


Fig. 2. Opstalt, Spanterids og Linietegning til Krydstoldskonnerten „Argus“.  
Tegning af Skibsbygmester E. C. Bazon. Original tilh. Handels- og  
Søfartsmuseet paa Kronborg.

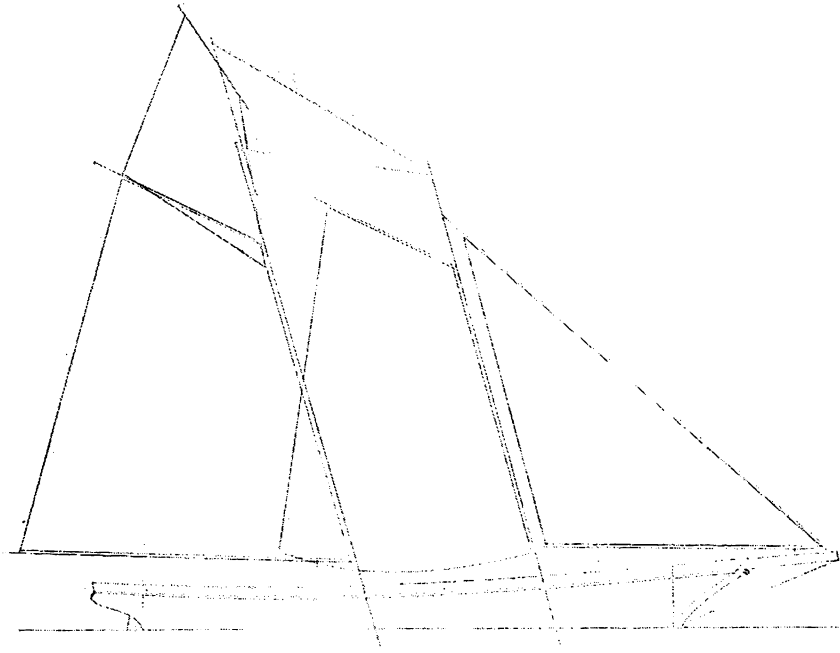


Fig. 3. Krydstoldskonnerten „Argus“ med dens originale Rigning. Tegning af Skibsbygmester E. C. Benzon. Original tilh. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

Perpendikulærerne 58'4", St. Bredde paa Tømmeret 17'5", dybgaende Agter 7'1", dybgaende For 4'5". Og største Længde 71'5". Fartøjet var clipperbygget med en for Tiden usædvanlig skarpbygget Stævn. (Fig. 2.) Skibets Linier, der var meget slanke og smukt proportioneret, gav dette et stærkt Præg af Lystfartøj, hvilket yderligere blev understreget af dets særegne Rigning. (Fig. 3). De to Master var stærkt hældende. Fokkemasten var — efter amerikansk Forbillede — uden Stang og førte kun to Sejl nemlig et enkelt meget stort Forsejl med Bom, og Staget staaende paa Nokken af Sprydet samt et Skonnertsejl. Stormasten førte Storsejl samt Store-Gaffeltopsejl. Skonnertens nære Slægtskab med Datidens store Lystfartøjer lader sig imidlertid ogsaa umiddelbart paavise ved Betragtning af den noget større amerikanske 2-m Skonnertyacht „*America*“s Konstruktions- og Sejltegninger stammende fra Tiden før dens Ombygning 1859. (Original tilh. Det britiske Admiralitet). Dette Fartøj blev bygget for international Kapsejlad i Begyndelsen af 50'erne efter Tegning af den bekendte, amerikanske Skibskonstruktør George Steers. Rigningen var udført af den engelske Sejlmager George Ratsey. I „*Argus*“ genkender vi ikke blot „*America*“s slanke Linier, skarpe Forskib og dybe Agterskib men ogsaa det fyldige Agterspejl med den karakteristiske, pølseformede Gilling. Sejl og Rigning er paa samme Maade fuldstændig i Overensstemmelse med den i Yachten „*America*“ anvendte.

Som det skete med „*Argus*“s amerikanske Forbillede, kom ogsaa dette Fartøj til at gennemgaa en Ombygning. Dette skete sandsynligvis o. 1865<sup>1</sup>. Skroget blev ved denne Lejlighed forlænget ca. 8 Fod, og Rigningen stærkt ændret. Masterne rejstes en Del, Sprydet forsynedes med Klyverbom og Pyntenetstok, Fokkemasten fik Stang, og Skonnertsejlet forsynedes med Bom. Det enkelte Stagesejl erstattedes samtidig af Fok, Klyver og Jager. (Fig. 5.)

Til Brug for Krydstoldtjenesten byggedes i Tidens Løb en Række Jagter samt nogle mindre, aabne Krydsbaade til Sej-

<sup>1</sup> Velvilligst oplyst af Hr. Skibskonstruktør O. Benzon, København.

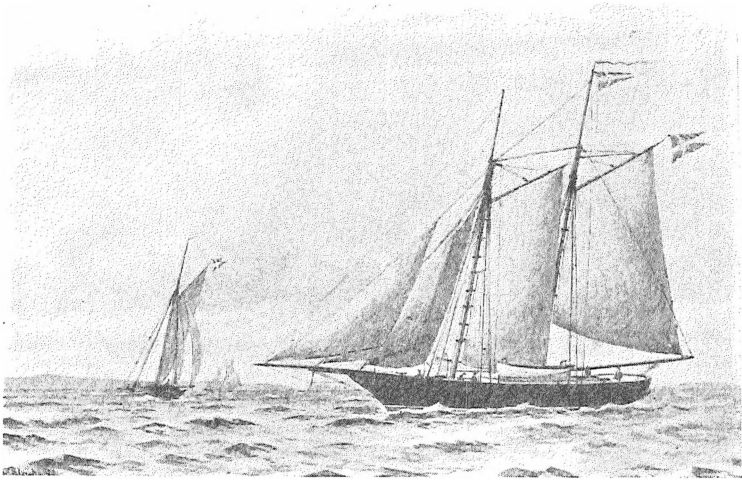


Fig. 4. Krydstoldskonnerten „Argus“. Farvelagt Tegning af Chr. Blache. Original tilh. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

lads i de indre Farvande. Krydsjagterne havde almindeligvis ikke Navne, men var i Lighed med Fyrskibene forsynet med Nummer. Det ældste af disse Fartøjers Oprindelse er Forfatteren ubekendt. Først med Aaret 1853 vides det, at ovennævnte Skibsbygmester Benzon søsatte en platgattet Krydsjagt sandsynligvis *Nr. XVIII* paa  $3\frac{3}{4}$  Cml. I 1863 søsattes samme Sted endnu en Krydsjagt *Nr. III*, og denne var rundgattet. Dette var et af de faa Fartøjer af denne Type, Benzon leverede Told-etaten (Fig. 6.) De følgende blev leveret af Skibsbygmester N. F. Hansen bortset fra en enkelt Undtagelse, der leveredes af Skibsbygmester Sparre i Nysted paa Lolland.

Ovennævnte Skibsbygmester N. F. Hansen drev indtil 1877 Værft i Kerteminde<sup>1</sup> under Navnet N. F. Hansen & Co. (Hans Kompagnon var Skibsbygger Kauslund.) Saavel her som i Odense, hvortil han flyttede sin Virksomhed, byggede han bl. a. en Række større Fartøjer foruden et stort Antal Krydsjagter — ialt 16 Stkr. — samt en Krydstoldskonnert. I Tiden 1875—90 leverede Skibsbygmesteren saaledes 4 Jagter fra Værftet i

<sup>1</sup> Velvilligst oplyst af Fru Laura Kofoed, Odense.

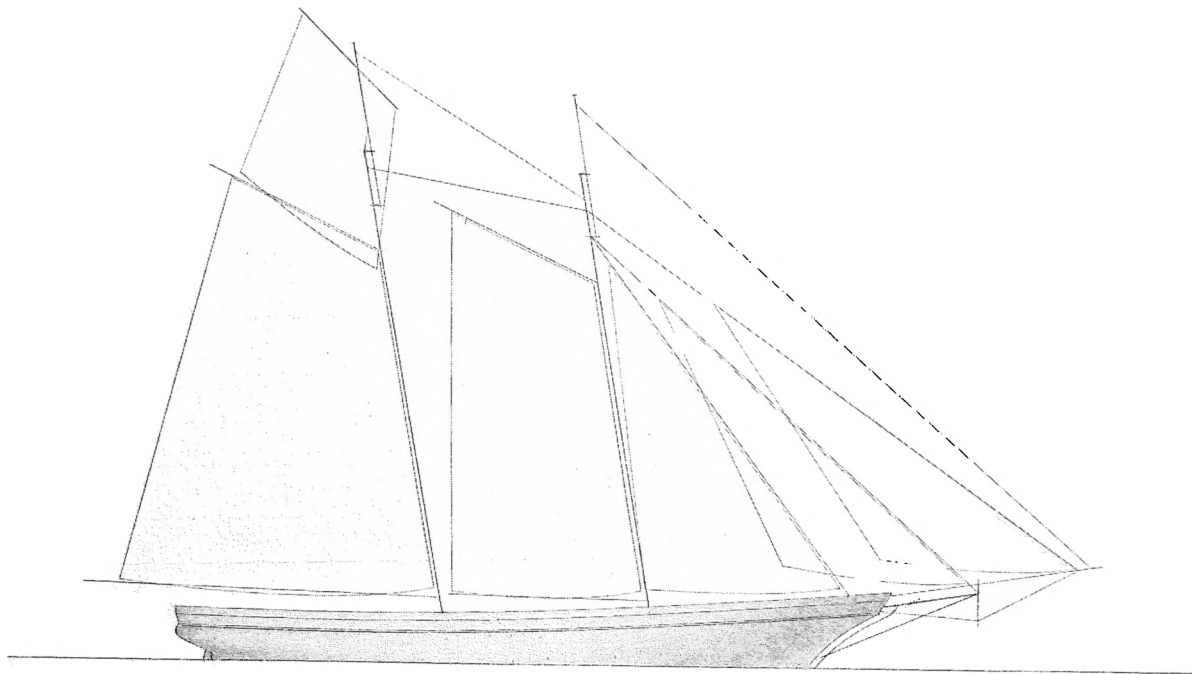


Fig. 5. Krydstoldskonnerten „Argus“ efter Ombygningen o. 1865. Tegning af Skibsbygmester E. C. Benzon.  
Original tilh. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

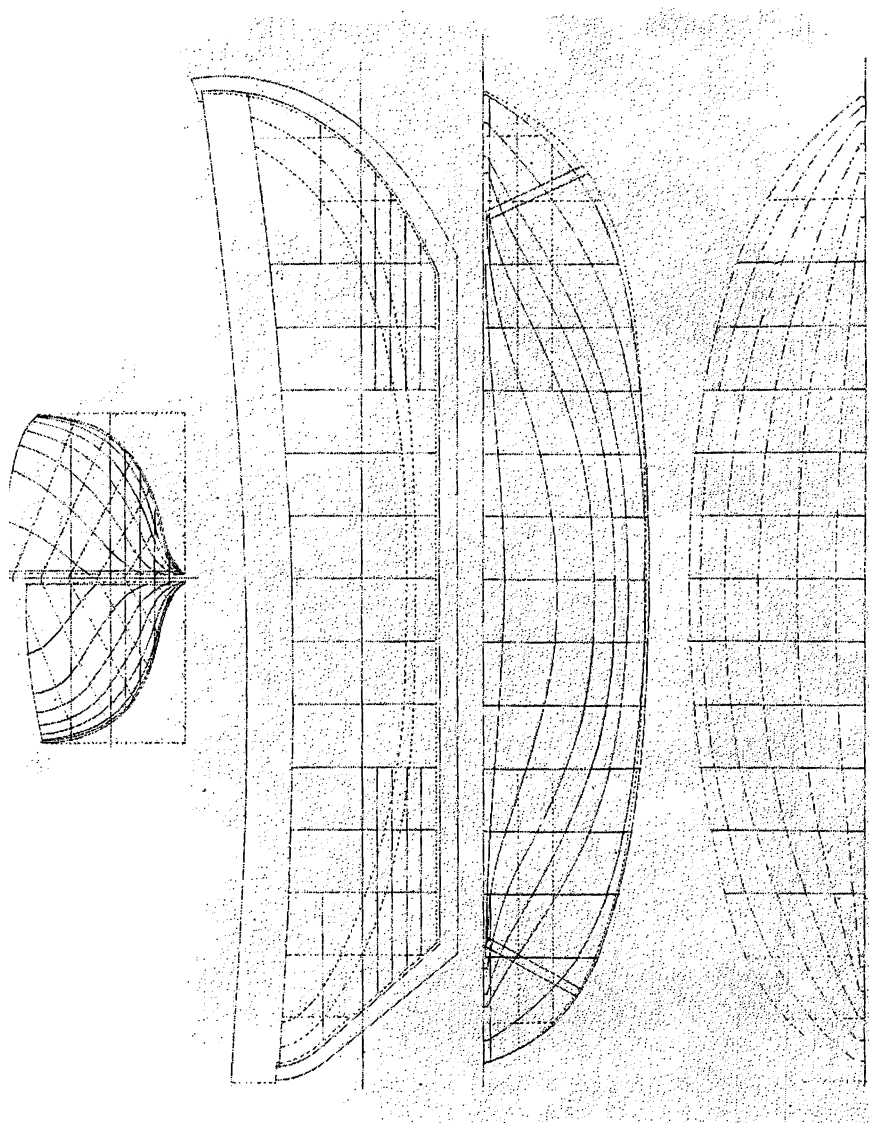


Fig. 6. Opstalt, Spanterids og Linietegning af rundgattet Krydsjagt.  
Tegning af Skibsbygmester E. C. Bazon. Original tilh. Handels- og  
Søfartsmuseet paa Kronborg.

Kerteminde, nemlig Numrene *VIII, XII, XIII og XIV*. Fra Værftet i Odense 12 Fartøjer, nemlig Krydstoldskonnerten „*Argus*“ samt Jagterne *Nr. II, IV, V, VI, VII, XI, XV, XIX, XXI, XXIII og XXV*.

At man inden for Krydstoldinspektoratet har været yderst tilfreds med de Fartøjer, der var udgaaet fra N. F. Hansens Værft fremgaar af den Kendsgerning, at man, bortset fra den ene Ordre der blev givet til Værftet i Nysted, iøvrigt lige til Krydstoldvæsenets Nedlæggelse holdt fast ved Samarbejdet med Skibsbygmester Hansen.

Samtlige de fra dennes Værft leverede Fartøjer var rundgattede med en Skrogform, der dog afveg væsentligt fra Skibsbygmester Benzons Konstruktion. (Fig. 7.) Fartøjerne var mere underløbne og har derved haft større Manøvredegytighed, hvad der for disses særegne Tjeneste ikke har været af ringe Betydning, ligesom ogsaa Sejlevnen og Sødygtigheden har været forbedret gennem denne Konstruktion.

N. F. Hansens overordentlig smukke Fartøjer, hvis Linier er en Glæde for Øjet, staar som Repræsentanter for en af de bedste Smaafartøjstyper, dansk Skibsbygning har frembragt. Det er derfor ikke uden Grund, at Toldkrydserne efter Krydstoldvæsenets Reduktion og sluttelige Nedlæggelse har været stærkt efterspurgt som Lystfartøjer. Den Dag i Dag betegner „*Toldkrydsertype*“ en som Lystfartøj anvendt velsejlende, rummelig, tryk og sødygtig Type med moderat Dybgang særlig vel-egnet for danske Farvande.

Selvom Krydstoldinspektoratet krævede speciel Tegning til hver enkelt Nybygning, da var samtlige Fartøjer som nævnt alle bygget ud fra et udpræget Enhedsprincip. En Række af saavel Byggekontrakter som Konstruktionstegninger fra denne Periode er blevet bevaret for Efterverdenen, hvorfor man paa dette Sted nærmere skal søge at danne sig et Skøn over de Krav, Inspektoratet har stillet til Konstruktion, Takkelage m. v.

I Skrivelse af 10. April 1886 til Generaldirektoratet for Skattevæsenet andrages om Tilladelse til at bygge et Krydsfartøj *Nr. XXV* paa ca. 23—25 Tons til Erstatning for det i Lillebælts mellemste Del stationerede Krydsfartøj *Nr. XXI*.

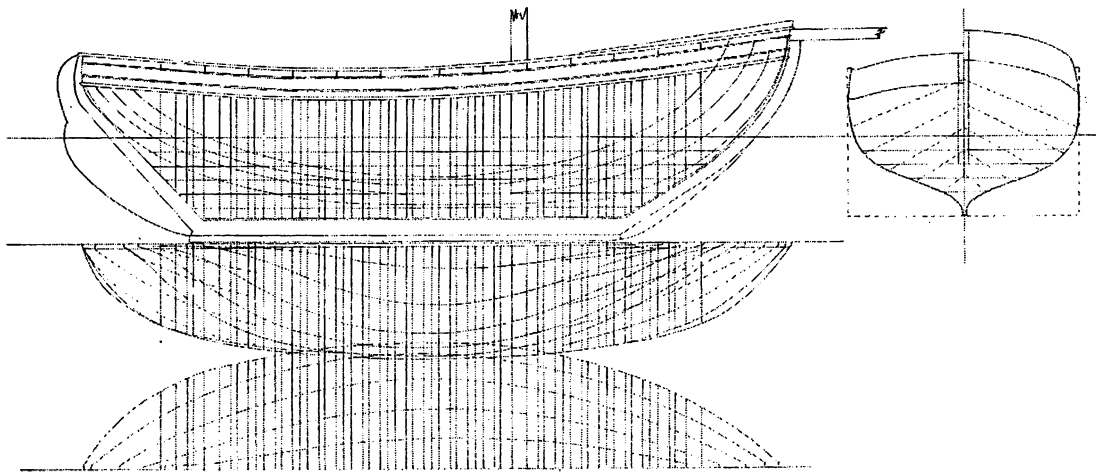


Fig. 7. Opstalt, Spanterids og Linietegning af rundgattet Krydsjagt.  
Tegning af Skibsbygmester N. F. Hansen. Original tilh. Fru Laura Kofod,  
Odense.



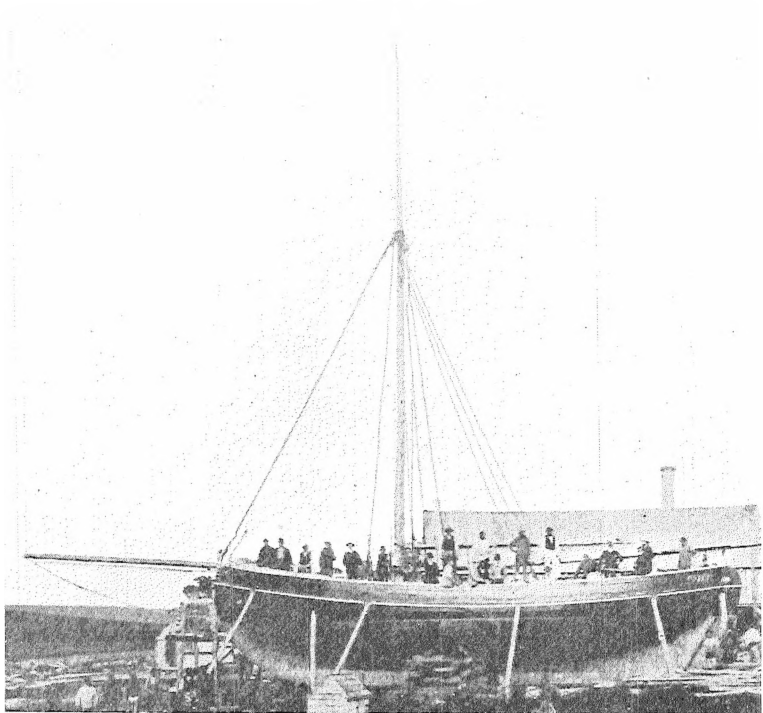


Fig. 8. Krydsjagt XXV før Stabelafløbningen paa N. F. Hansens Værft i Odense.

„Contracten og Tegningen ere omtrent de samme, hvorefter de senere Krydsfartøjer ere byggede, hvilke alle have viist sig som gode og practiske Fartøjer“.

Efter at have modtaget Generaldirektoratets Tilladelse underskrives Kontrakt med Skibsbygmester N. F. Hansen den 22. April s. A. Heraf fremgaar bl. a., at Skibet skal være rundgattet af Eg, kravelbygget og kobberforhudet indtil  $\frac{3}{4}$  Fod over Vandlinien.

Af Kontraktens Indhold skal her citeres følgende (i Ud-drag) :

Af § 1 : „... bl. a. Pullerter med solide Beslag til Falkonet-ter anbragt saaledes, som det af Toldinspektøren paavises“.

Af § 2 : „... Fuldstændig tiltaklet Reisning og et Stel Seil

af bedste 22 inch. amerikansk Bomuldsdug bestaaende af 1 Storseil, 1 Stagfok, 1 Storklyver, 1 Mellemklyver med 1 Reb i, 1 Stormklyver, 1 Bredfok og 1 Gaffeltopsejl. Alle efter vedlagte Tegning“.

Af § 3: „... Under Dækket deles Lastrummet saaledes, at det har Kahyt med separat Nedgang, Lukaf til 1 Betjent og Folkelukaf“. ... „I Kahyt og Betjentlukaf Køier, Bord med Skuffe og Laas samt Voxdug, Skabe til Klæder og Proviant, Sopha med Hynder og Betræk af bedste Brysseler-Gulvtæppe-tøj, 3 Feltstole med samme Betræk, Gulvvoxdug, 1 Kakkelovn med Kobberrør og Kobberrøghat, den skal tillige varme ind i Betjentlukafet ved galvaniseret Jernplade og Knærør, Ildtøj og 2 Spejle samt Closet med galvaniseret Jernspand“. Vedrørende Folkelukafet fremgaar det iøvrigt, at dette skal være forsynet med 4 Køjer, Skabe, Bord, Kabys med Komfur samt Køkken-tøj af Kobber.

I Henh. t. § 4 fremgaar det bl. a. hvilke Rundholter, Skibsbygmesteren skal levere, nemlig: Mast, Spryd, Bom, Gaffel, Bredfokkeraa, Gaffeltopsejlsraa, Spilebom og Flagspil. Alt Tovværk skulde være fremstillet hos Firmaet Jacob Holm & Sønner i København.

I Kontraktens sidste Paragraf, § 12, nævnes Fartøjets Købesum Kr. 10.000.—<sup>1</sup>, der skulde erlægges saaledes: Kr. 1000.— ved Kølstrækningen, Kr. 2000.— naar Fartøjet var rejst i Spant, Kr. 1500 naar Dækket var lagt, Kr. 1500 naar Jagten var besigtiget i biilfærdig Stand og Resten Kr. 4000.— ved den endelige Levering. (Fig. 8.)

I 1895 tilfredsstillede Inspektionsskibet „Argus“ ikke læn- gere de Krav, der maatte stilles til Krydstoldinspektørens Tjenestefartøj og blev derfor erstattet af en ny 2-m Skonnert af samme Navn ligeledes bygget hos Skibsbygmester N. F. Hansen i Odense. Den gamle „Argus“ blev fra 1. Marts s. A. udlagt paa Stationen Odense Fjord.

Det nye Fartøj var et overmaade smukt og særdeles vel-

<sup>1</sup> Kontraktens øvrige Paragraffer indeholder Bestemmelse vedrørende en Række tekniske Detailler med Hensyn til Bordlægning m. v., for hvilke der desværre af Pladshensyn ikke kan redegøres paa dette Sted.

sejlende Skib<sup>1</sup>. Ikke uden Berettigelse omtales det af Krydstoldinspektør Wulff i en Skrivelse til Generaldirektoratet i meget rosende Vendinger, hvoraf skal citeres: „Ved den nye Krydstoldskonnert „Argus“ Bygning har Skibsbygmester Hansen anvendt særlig Flid og Omhu“.

Skonnerten var kravelbygget med Klipperstævn- og Hæk. (Fig. 9.) Drægtighed ca. 74 Tons. Længde mellem Perpendikulærerne 71', største Bredde 18'11", største Dybgaaende i Ballast 7'6". Det samlede Sejlareal udgjorde 4700 Fod. Kølen var dyb og skarp, Lønningen forsynet med Finkenet og Finke- netslønning. I Modsætning til Forgængeren havde Fartøjet en særdeles pyntelig saavel Stævn- som Agterspejlsornamentik. Under Sprydet saas en smukt udskåret Galionsfigur forestil- lende en kronet Ørn med udspilede Vinger. Under og bag den- ne strakte sig en ca. 15 Fod lang Ornamentik udført som slyngende Akantusblade aftagende i Størrelse mod Agter. Langs Lønningens Underkant Agter prydedes Fartøjet af et lignende, udskåret Arkantusornament. „Argus“ Master var Traditionen tro stærkt agterudhældende. Sejlføringen var iøv- rigt stærkt lig den for den første „Argus“ efter dennes Ombyg- ning i 1866 nævnte. Mellem Masterne førtes dog et enkelt Mellemslagsejl.

Skonnertens Apterling var efter den Tids bedste Smag sær- deles smukt udført. Krydstoldinspektørens Lukafer var placeret

---

<sup>1</sup> Under Udarbejdelsen af dette Manuskript har Forfatteren ved Gen- nemgang af trykte Kilder angaaende Forhold vedrørende Krydstoldvæsenet iagttaget enkelte Misforstaaelser i Relation til de to Krydstoldskonnerter af samme Navn: Louis E. Grandjean: Søkortets Stednavne II (Køben- havn 1946) Side 283. Det her gengivne Fotografi viser den i 1895 byg- gede „Argus“ (se Fig. 10) og ikke som anført det af Skibsbygmester Ben- zon konstruerede Fartøj og har saaledes ikke været benyttet ved Opmaa- lingen af nævnte Grund. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, Aarbo- g 1944, Side 137: Den paa Afbildningen gengivne „Argus“ er det i 1854 byggede Fartøj (se Fig. 4). Det var ikke som nævnt Inspektionsskonnert i 1899, idet det paa daværende Tidspunkt var erstattet af N. F. Hansens Nybygning. Iøvrigt skal henledes Opmærksomheden paa, at den Opgivelse for Krydstoldvæsenets Fartøjer for 1840, der anføres samme Sted, kun omfatter den østlige Afdeling.

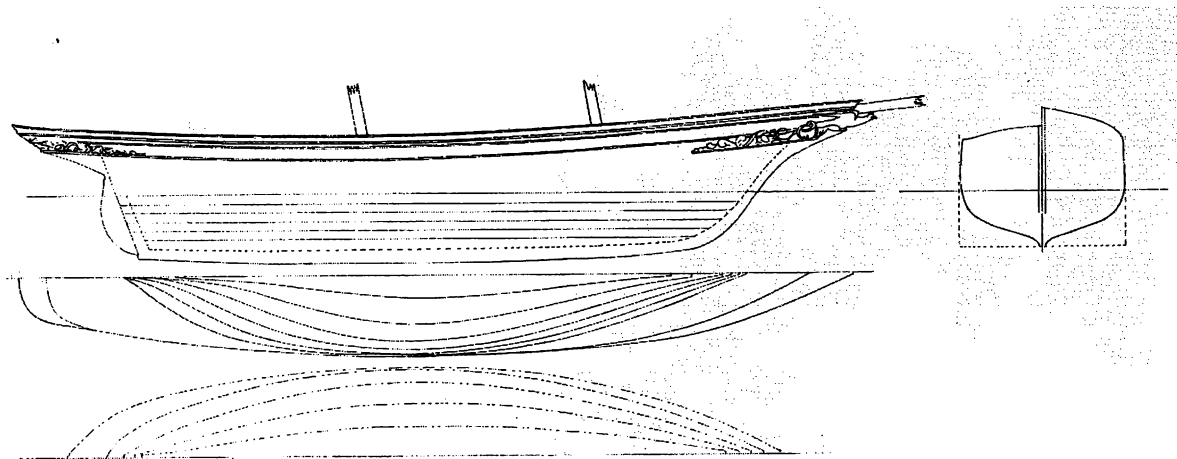


Fig. 9. Opstalt, Spanterids og Linietegning af Krydstoldskonnerten „Argus“. Tegnning af Skibsbygmester N. F. Hansen. Original tilh. Fru Laura Kofoed, Odense.

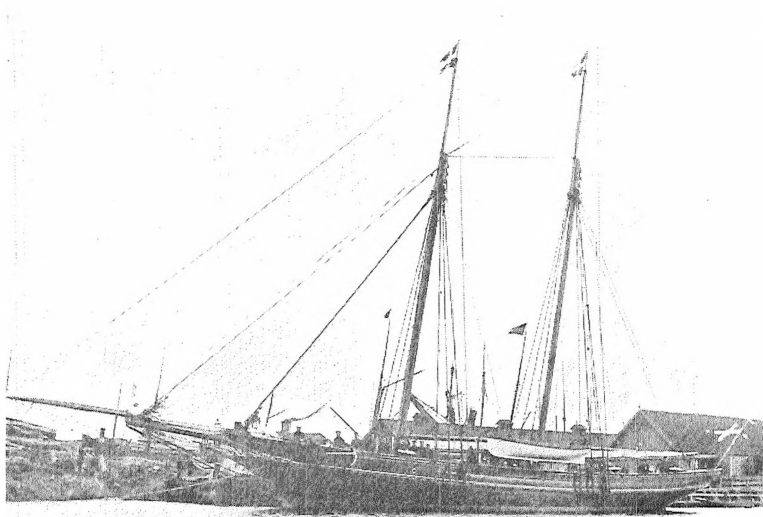


Fig. 10. Krydstoldskonnerten „Argus“ ved Bolværk. Foto o. 1900.

Agter under et lavt Ruf forsynet med „skylighter“. Nedgangen fandt Sted fra Agterdækket ad en Trappe, der førte til en mindre Forstue med Garderobe, Skabe o. s. v. Ret for Nedgangen fandtes Dør til Salonen 12' langt og 10'—6" bred, forsynet med Sofaer, Skabe, Bord m. v. Skotterne var beklædt med smukt udskåret Træ, der gav Lukaf'et et vist luksuøst Præg. Midskibs foran Kahytten var placeret en kort Korridor med Døre til to Separatkahytter, Stirids om Bagbord og om Styrbord Baderum med W.C.

Mellem Chefens Kahytter og Fokkemasten var yderligere anbragt to Kahytsnedgange. Den agterste førte til 2 Kamre, dels Assistentens og dels Betjentenes samt Kabelrum og W.C. Skibets forreste Nedgang førte til Folkelukafet, der havde en Længde af 14'6" og en Bredde af 10'. I Skibets Stævn og adskilt fra Folkelukafet ved et Skot laa Kabyssen, et omtrent kvadratisk Rum ca. 6' paa hvert Led. De to Master var ført henholdsvis gennem Korridoren til Chefens Kahyt og Folkelukafet. Paa Dækket bag Kabyssens skylight var Ankerspillet placeret, mellem Masterne var i Davider ophængt to Rednings-

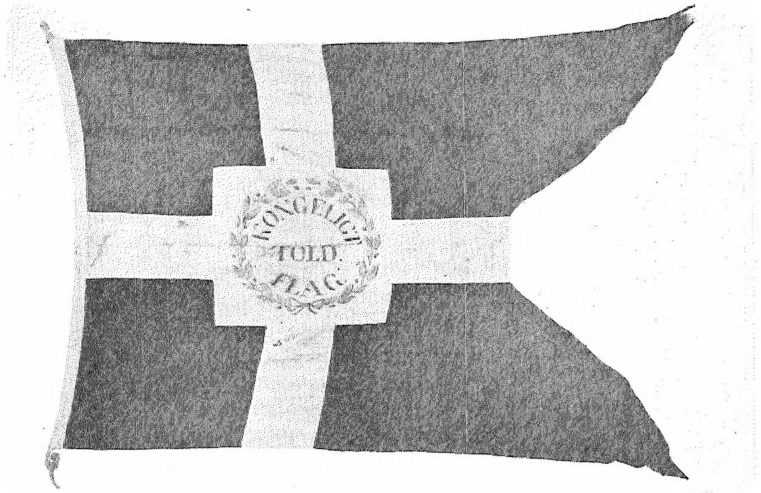


Fig. 11. Toldvæsenets gamle Flag. Original tilh. Toldmuseet, København.

baade, og paa Agterdækket bag Nedgangen til Chefens Kahyt fandtes et cylinderformet Nathus af Messing. Styringen skete med Rorpind.

Krydstoldvæsenets Fartøjer førte Toldvæsenets Flag under Gaffelen — evt. paa et Flagspil agter. Det kgl. Toldflag blev indført ifl. Placat af 4. Juni 1778 „da det undertiden skal være hændet vore Kystbetjente ved Toldstederne og i Told-Districterne i Norge, at de, tvertimod Toldrullens Bydende, er blevne hindrede fra at komme ombord paa vedkommende Skibe, ved det at Skippere ikke havde villet opbrase; og bemeldte Skipperere, naar de i sligt Tilfælde derfor ere blevne tiltalte, gemeenlig skal have undskyldt sig med, at de ikke have kendt Toldbetjentene og deres Baade“. Toldflaget var „et til den Ende indrettet og fra alle andre forskielligt Flag, som skal være rødt med hvidt Kors udi, splittet for Enden, og førende i en grøn Krands i Midten den Indskrift: Kongelig Told-Flag“. (Fig. 11.)

Med Datidens store Interesse for Etikette- og Rangspørgsmaal spiller ogsaa Iagttagelsen af Flagceremoniellets rette Over-

holdelse en ikke ubetydelig Rolle i Krydstoldvæsenets Historie, hvilket bl. a. fremgaar af den temmelig omfattende Korrespondance, der har fundet Sted vedrørende dette Spørgsmaal. Her skal blot i Uddrag nævnes de udførlige Regler for Flagning ved Havne, der paabydes ifl. „Samling af Cirkulairer og andre Bestemmelser af alm. Indhold vedk. Told- og Brænderibeskatningen i Hertugdømmet Slesvig, No. V — 1853“. Heraf fremgaar bl. a. følgende: „Det paalægges herved alle dem, hvem Opsynet med Havnene i Slesvig Holsten er overdraget, at drage Omsorg for, at Havneflaget heises, hvergang en ved paagjældende ikke stationeret kongelig Toldkrydser anløber eller forlader Havnen og toner Flag. Flaget bør i Regelen forblive veiende, saalænge Toldkrydserens Flag veier, dog under ingen Omstændigheder ikke længere end 2 Timer, og i blæsende og fugtigt Veir skal Flaget stryges, saasnart Krydsfartøjet er ankret paa Rheden eller fortøjet i Havnen, i hvilken Henseende der imidlertid sker Undtagelse med Inspektionsfartøjet, da Havneflaget stedse skal veie for samme, saalænge det fører Flaget“.

Det særprægede og smukke Toldflag forsvandt 1890 og erstattedes af det Splitflag, Toldvæsenet fører i vore Dage.

Krydstoldfartøjerne var, som det fremgaar af ovenstaaende, udrustet med Falkonetter. Om Brugen af disse hedder det bl. a.: „Naar Krydstoldofficerer ombord i en Toldkutter agte at borde et Skib, heise de, foruden det kongelige Toldflag under Gaffelen, Standeren paa Stortoppen<sup>1</sup>. Har Signaliseringen ikke den tilsigtede Virkning, har Krydstoldfartøjerne Ordre til at benytte deres Falkonetter, først med løse Skud; have disse ikke fornøden Virkning, fortsættes med skarpe Skud og Forfølgning“.

Om denne Beskydning siges der imidlertid i „Instruktion for Krydstoldvæsenet“, 1860, at dersom Skibet ikke drejer bak, skal der affyres to løse Skud, derpaa et skarpt „dog saaledes rettet, at hverken Skib eller Besætning træffes“. Dersom dette forblev uden Virkning, skulde Rapport afgives, saafremt Skibets Navn var kendt. I modsat Fald skulde Forfølgningen fort-

<sup>1</sup> Standeren var forsynet med Paaskriften „Kongelig Toldkrydser“.

sættes indtil Omstændighederne tillod en Bording af Fartøjet eller dettes Navn og Hjemsted blev konstateret. Risikoen ved at hindre Krydstoldvæsenet i at forrette sine Tjenesteforretninger har altsaa ikke været forbundet med direkte Livsfare, hvilket uden Tvivl med stor Fordel har været udnyttet af Datidens Smuglerbaade. Et saadant Fartøj byggedes saaledes o. 1860 i Helsingør specielt til dette Formaal paa Bestilling af et Lurendrejerhold i Råå. Det roedes af 8 Par Aarer (en s. k. „16 manna snipa“) og gik navnlig i Fart mellem Råå samt Kysten Syd herfor og den sjællandske Kyst. Trafikken gik kun et Par Aar. Ved List blev Baaden anholdt paa Grunden Disken i Øresund af det svenske Toldvæsen og ført til Landskrona. Ladningen bestod almindeligvis af 6 Pakker Tøj og 32 Helankre Sprit<sup>1</sup>.

Foruden Falkonetter fandtes fra ældste Tid et mindre Antal Haandvaaben i Fartøjerne. Disse bestod af Geværer, Pistoler og Hugerter. Vedligeholdelse og Fornyelse af disse synes at have givet Anledning til adskillige Bryderier for Krydstoldinspektoraterne. De Vaaben, der fra Statens forskellige Beholdninger har været stillet til Etatens Raadighed, har sikkert heller ikke været Materiel af nogen udsøgt Kvalitet.

I Maj 1846 synes de to Krydstoldinspektorater — aabenbart efter fælles Aftale — med Energi at have taget Spørgsmaalet om en Fornyelse af Haandvaaben op over for det Kgl. General-Toldkammer- og Commercekollegium. Den østlige Krydsafdeling meddeler saaledes, at Vaabnene er i en meget maadelig Tilstand, hvilket maa tilskrives deres „mangeaarige Væren ombord i Krydsfartøjerne“. Hele Vaabenbeholdningen bestod iøvrigt af 14 Geværer, 12 ubrugelige Pistoler og 28 Hugerter. 10 af Afdelingens Fartøjer var iøvrigt helt uden Bevæbning.

Den vestlige Afdelings Udrustning var ikke i en stort bedre Forfatning. Denne bestod af 28 Sabler og 10 gamle Pistoler, der foreslaas erstattet fra Hærens Arsenal i Rendsborg. Da man aabenbart allerede dengang har været klar over Vanskelighederne ved i dette Land at faa bevilget Midler til Anskaffelse

<sup>1</sup> Velvilligst oplyst af Hr. Fisker Anders P. Persson, Råå.



af Vaaben, der eventuelt kunde komme i Anvendelse, anbefaler man Købet af en Beholdning udrangerede Husarsabler med den Begrundelse, at disse ikke mere var reglementeret for denne Afdeling. Herved blev i alle Tilfælde opnaaet en vis Ensartethed i Udrustningen.

Brugen af Geværer ophørte i Løbet af Aarhundredet, og Mandskabet blev kun udrustet med Pistol og Huggert, der iøvrigt altid blev baaret under Bording af Fartøjer saavel i Søen som i Havn. Vaabnene maatte imidlertid kun anvendes til Selvforsvar.

Hvad angaar Uniformering af Krydstoldvæsenets Personel foreligger der fra Midten af 1800-Tallet Uniformsreglementer, der stort set følger de for Landtoldvæsenet iøvrigt gældende Bestemmelser for Paaklædning m. v.

Toldvæsenets smukke mørkegrønne Uniform var allerede da i Brug og har saaledes hørt til denne Etat i mere end et Aarhundrede.

Iflg. Reglement af 26. November 1851 var flg. Uniformer reglementeret for Krydstoldvæsenets Personel:

Krydstoldassistenter: „Frakke af grønt Klæde med sort Fløjels opstaaende Krave, hvorpaa en Distinctionsknapp, sorte Fløjelsopslag uden Distinction, 2 Rader gule Vaabenknapper, sort Underfoer, sort Halsbind, Beenklæder af staalgraat Klæde, Klædeshue af Frakkens Stof og med Cocarde. Under denne tilstedes det at bære en smal Guldtræse“. Til Galabrug er Frakken forsynet med guldbroderede Sløjfer paa Krave og Opslag og hertil bæres trekantet Hat.

Krydsskipperne (fra 1856 Krydsbetjente) bar Uniform som Assistenter, men dog med blaa Krave og uden Ærmeopslag. (For Krydsbetjentenes Vedkommende krævedes Styrmands-eksamen. Almindeligvis avancerede disse senere til Krydstoldassistenter.)

Matroser og Drengene var iklædt ulden Skjorte eller blaa- og hvidtribet Trøje med Ravndugs- eller blaa Benklæder alt efter Vejrets Beskaffenhed. Om Sommeren blev i Land baaret hvid Shantungsskjorte og hvide Benklæder med rød Kantning. Denne Uniform var ogsaa reglementeret ved festlige Lejligheder.

Hovedbeklædningen var den for Datidens Søfolk saa velkendte blanke, runde Hat forsynet med sort Baand med Paaskriften „Krydstoldvæsen“.

I Aaret 1860 foretoges en Række Ændringer i Uniformeringen, hvorved saavel Krydsbetjente som Matroser og Drengene ikklædtes blaa Uniformer og for de sidstnævntes Vedkommende indførtes blaa, skotske Huer med Huebaand og Paaskriften „Krydstoldvæsen“<sup>1</sup>. Samtidig afskaffedes den pittoreske hvide Uniform og den blanke, sorte Hat. 25 Aar senere ændredes der atter i Uniformsreglementet. Ogsaa for Krydstoldassistenterne beordredes nu Frakke af mørkeblaat Klæde, og Institutionen havde hermed forladt den grønne Uniform. Samtidig afskaffedes den skotske Hue og erstattedes af en rund Hue med Kokarde og Huebaand med Paaskriften „Krydstoldvæsenet“<sup>2</sup>.

Ved Krydstoldvæsenets Ophævelse bar Mandskabet Uniform af Snit som den af Orlogsmarinen benyttede. Klædets Farve var dog lysere (som den af C.B.U.-Mandskabet i vore Dage anvendte). Kraven var lyseblaa som Skjorten dog uden hvide Striber. Huens Snit som Orlogsgasternes. Huebaandet, der endte i to med forgyldte Ankre forsynede Nakkebaand, var forsynet med Paaskriften „Krydstoldvæsen“. (For Inspektionsfartøjets Besætnings Vedkommende „Argus“). Langs Huens Kant var paasyet et smalt, hvidt Kantebaand, og Pulden var i Midten paasyet en blaa Uldkvast, som endnu brugt af Eleverne i Skoleskibet „Georg Stage“.

Alene Chefen for Krydstoldvæsenet, Krydstoldinspektøren, bar ikke Toldetatens, men den for Orlogsmarinen reglementerede Uniform.

Inden for Krydstoldvæsenet herskede en mønstergyldig Orden i Fartøjerne, der havde et vist orlogsmæssigt Tilsnit. Alle, der sejlede med disse, havde aftjent deres Værnepligt i Flaaden, og den Disciplin, der her var indpodet Mandskabet, fulgte med over i Krydstoldvæsenet. En forhenværende Krydsmatros, Hr.

<sup>1</sup> Instruction for Krydstoldvæsenet, 24. April 1860.

<sup>2</sup> Forandring i Instruction for Krydstoldvæsenet af 24. April 1860, den 6. Oktober 1885.

G. Pedersen, Toldmuseet i København, beretter saaledes, at naar Krydstoldinspektøren tiltalte Personellet, indtog dette ganske selvfølgelig en ulastelig Retstilling — et Forhold, der ogsaa gjaldt Assistenterne.

Krydstoldinspektørens hyppige Tjenesterejser var ikke mindst medvirkende til at sætte et stærkt Præg paa Forholdene inden for Institutionen. Hans Trechow giver saaledes i Tidsskrift for Toldvæsen 1903 (Side 65) en levende Karakteristik af Krydstoldskonnerten „*Argus*“s Virksomhed og af dennes Chef, Kommandør F. L. C. M. V. Wulff. I Lasten førtes Tovværk, Blokke, Kættinger, Sejldug m. v., som fordeltes til Jagterne, efterhaanden som disse trængte til forskellig Fornyelse. „*Argus*“ anmelder ikke sin Visit høitideligt i Forvejen; den kommer susende som en Havørn over en Andeflok, og undertiden flyver den videre uden at have blinket med det skarpe Øje, undertiden slaar den ned med Næbet, hvilket er udlagt: „en alvorlig Røffel“; bruger den tillige Klørne, hvad saare sjældent sker, om det overhovedet er hændet, bør det udlægges som: „Færdig“. Om Kommandøren skrives bl. a.: „Hans Humør straalere omkap med Lysstraalene i Bordets slebne Krystaller, hans Konservationsstof er uopslideligt, hans Person beleiret af Middagens kvindelige Attraktion“. Men naar Tjenesten kalder, faar man straks et ganske anderledes Indtryk af den charmerende Middagsgæst: „Det kan blæse en pibende Jevndøgnsstorm med et hyggeligt Følge af Hagl og Snebyger, naar Jollen i Marts Maaned henter Kommandøren paa Toldbodens Slæbested. Rask hales derpaa Aarerne henover de toppede Søer, og med et Spring staar Wulff paa „*Argus*“s Dæk; Jollen hales indenbords, Ankeret lettes, og man er paa Vej for at se Toldkrydserne efter i Sømmene“.

Nævnte Krydstoldinspektør F. L. C. M. V. Wulff (1842—1914), der var den sidste i Embedet, modtog den 4/4 1864 sin kongelige Udnævnelse til Officer i Marinen, den 1/2 1877 ansattes han som Næstkommanderende i Krydstoldvæsenet for den 28/3 1881 at blive dets Chef, en Stilling han med stor Dygtighed besad indtil Institutionens Ophør 1904.

I de første Aartier gjorde Krydstoldvæsenet en god Fyldest,

Krydsjagterne udførte med Lethed deres Tjeneste paa den Tid, da et Dampskib paa Søen endnu var en Sjældenhed. Men efterhaanden som Dampskibstonnagen vandt større og større Indpas, begyndte Kritiken at rejse sig mod denne Form for Toldtjeneste.

Paa Baggrund af den positive Omtale af Krydstoldvæsenet og dets Virksomhed, der af den senere Finansminister og Generaltolddirektør W. Greve Sponneck kommer til Udtryk i dennes tidligere omtalte Værk: „Om Toldvæsen i Almindelighed og det danske Toldvæsen i Særdeleshed“, er det interessant at bemærke, at allerede en halv Snes Aar senere slaar en anonym Forfatter i Bayer's Arkiv for Handel, Skibsfart og Toldvæsen til Lyd for en Forøgelse af Kystopsynet og en delvis Ophævelse af Kysttoldvæsenet.

I Tidsskrift for Toldvæsen 1887 (Side 41) fremføres af daværende Toldforvalter L. C. Müller i Artiklen „*Krydstoldvæsenet*“ paa ny et Forslag om en Reorganisation af Institutionen. Antallet af Krydsfartøjer foreslaas reduceret, og Ønsket om en Forøgelse af Kystvagterne i Forbindelse med Baadpatrøiller fremsættes paany. Forslaget motiveres bl. a. med, at Krydsjagterne iflg. deres hele Virksomhed ikke er i Stand til at hindre Smugleri paa Kysterne, dette ikke mindst grundet paa det Faktum „at Skibsfarten nu til Dags væsentlig har forandret Karakter mod forhen, idet den nu i Regelen er livlig til alle Aarstider, medens som bekjendt Krydstoldvæsenets Virksomhed i Vintermaanederne er betydelig indskrænket ...“. Tanken om Krydsvæsenets Nedlæggelse finder ikke Udtryk hos Forfatteren, der imidlertid slaar til Lyd for Bevarelsen af enkelte større Krydsfartøjer, „men disse kunde hensigtsmæssig være Kystdampere, saaledes som i Tydskland, hvorved vindes, at hverken Vind, Veir eller Strømforholdene kunde hindre deres Virksomhed, ligesom de kunde tilbagelægge større Strækninger i en kortere Tid, og hvad der taler for en Forandring fra Seilkraft til Dampkraft er ogsaa dette, at Dampskibene Aar for Aar mere og mere benyttes til Fragtfart, medens Seilskibene aftage i samme Forhold“.

I samme Tidsskrift 1889 (Side 26) findes endnu et Indlæg

ogsaa under Overskriften „*Krydstoldvæsenet*“, mærket „— e“, hvori der atter slaas til Lyd for en delvis Nedlæggelse af Krydstoldvæsenet. Argumenterne er her ganske overensstemmende med de i ovennævnte Artikel fremførte.

Kritiken af Toldvæsenets i Søen stedfindende Virksomhed giver sig nu Udtryk ikke blot inden for Administration og Søfartskredse, men ogsaa i Landets Rigsdag. Af Skrivelse fra Krydstoldinspektoratet til Generaldirektoratet for Skattevæsen af 17/12 1890 fremgaar det saaledes, at et af Folketingets Medlemmer har fremsat Kritik af Krydsvæsenets Omkostninger. I Skrivelsen hedder det saaledes: „Det viser Ukjendskab til Forholdene, naar det ærede Medlem anfører, at Krydsvæsenet koster meget. Alle der er inde i Sagerne erkjende, at Krydsvæsenet forholdsviis koste meget lidt, nemlig o. 200.000.— Kr., og at der for denne Sum erholdes meget, idet nemlig aarlig ca. 30 Krydsfartøjer holdes udrustede og i Virksomhed, ca. 150 Mand lønnes, uniformeres og erholde Naturalforplejning, et nyt Krydsfartøj bygges, alle Reparationer udføres, alle nye Inventarier til alle Krydsfartøjerne anskaffes og ca. 15 Landtoldposters Baademateriel repareres og fornyes“. Hvad angaar Tanken om Indførelse af Dampfartøjer, erklæres det af Krydstoldinspektøren, at dette er baade dyrt og uhensigtsmæssigt, og at der ikke er Grund til „at gjøre Forandring ved et Apparat, som functionerer godt og billigt og tilfulde udøver den tilsigtede Nytte“.

Krydstoldvæsenets Chef forsøgte — omend forgæves — at hævde sin Institutions Anseelse og Berettigelse. Den gamle Sejlskibstids smukke Traditioner fattede ikke Teknikens Sejrsgang. Tiden var allerede da ved at løbe fra selv hurtigsejlende Krydstoldjagter.

Den Forsinkelse Inkvireringen og Forseglingen afstedkom, forvoldte givetvis megen Ulejlighed og ikke saa lidt Irritation, der gav Anledning til stor Utilfredshed. Dette ikke mindst inden for Dampskibsfarten. Krydstoldjagtens Tilsynekønst betød under alle Forhold en saare uvelkommen Standsning i Søen.

Dansk Skibsrederiforening vedtog i den Anledning paa en Generalforsamling i Nordby 1896 en Resolution, der „op-

fordrer Bestyrelsen til at søge ændret de gennem Krydstoldvæsenet i vore Farvande herskende Forseglingsforhold og til at søge gennemført en Reform af den for Skibsfarten i vore Farvande byrdefulde Maade, hvorpaa Krydstoldvæsenet udøver sin Virksomhed“. Resolutionen forblev ikke uden Virkning. Ved *Resolution af 10. Juni 1899* bestemtes det saaledes, at den hidtil foreskrevne Bording, Forsegling og Ledsagelse af Skibe indtil videre „ikke vilde være at foretage, naar Skibet befandt sig under Sejl eller Damp“.

Krydsfartøjernes Virksomhed blev hermed stort set begrænset til at bevogte Kysterne. Institutionens Nyttевærdi blev i høj Grad forringet, hvilket yderligere understregedes af Loven af 24. Marts 1899, hvorved Antallet af Fartøjer reduceredes med ca.  $\frac{1}{3}$ , idet det ifl. dennes § 5 bestemtes, at der i den følgende femaarige Periode skulde finde en Reduktion Sted saaledes, at saavel Antallet af Krydstoldassistenter som af Fartøjer skulde nedskæres med 2 pr. Aar. Med Udgangen af Finansaaret 1904—05 vilde Antallet af Assistenten og Toldjagter saaledes være blevet reduceret fra 30 til 20.

Tanken om Krydstoldvæsenets definitive Ophævelse var nu blevet aktuel, og Myndighederne beskæftigede sig i en alt stærkere Grad med dette Problem.

I Henhold til *Cirkulære af 7. Juli 1902* afæskes Toldstederne endelig en Udtalelse om disses Syn paa Krydstoldvæsenets Virksomhed og Værdi som Middel til Bekæmpelse af Smugleriet langs vore Kyster. En Række af disse Erklæringer, der fremsendtes gennem Overtoldinspektoraterne for Østifterne og Nørrejylland findes bevaret. Af disse fremgaar det, at langt den overvejende Part af Toldstederne gaar ind for en Ophævelse af Virksomheden. En Del af Toldstederne giver paa dette Sted naturligt Udtryk for de Ønsker, de lokale Forhold maatte give Anledning til. Ribe Toldkammer foreslaar saaledes Oprettelsen af en bereden Toldtjeneste paa Strækningen fra Ribe Aa til Sneum Aa som Erstatning for Krydstoldjagten. Enkelte Toldkamre som Svendborg, Faaborg, Nyborg, Fredericia, Kolding, Bogense, Esbjerg og Rudkøbing gaar imidlertid af al Kraft imod Krydstoldvæsenets Nedlæggelse og henstiller til

Generaldirektoratet for Skattevæsenet, at Krydstoldvæsenets Virksomhed for de omliggende Farvande fortsættes uforandret. Ærøskøbing Toldkammer tør ikke udtale sig denne Sag vedrørende.

Paa Baggrund af den smukke og oprigtige Anerkendelse af det dygtige og energiske Arbejde, udført af Institutionens Tjenestemænd, der gentagne Gange kommer til Udtryk i disse Skrivelser, virker Indholdet af Overtoldinspektør F. M. Weibels Skrivelse af 11/11 1902 noget overraskende. Skrivelsen, der gaar stærkt ind for en Nedlæggelse af Krydstoldvæsenet, indledes saaledes: „For mit Vedkommende har jeg allerede som Assistent i Vordingborg faaet Øjnene op for Krydstoldvæsenets Humbug. Krydsere laa næsten altid i Masnedsund, hvorfra der hver Formiddag og Eftermiddag gjordes et lille Slag, saaledes at dette altid var sikkert paa at kunne komme tilbage i god Tid til Banerestauranten. Kun naar der kom Telegram om, at Kommandøren (Gottlieb) var i Farvandet, fik den travlt med at gaa ud i Kanterne af Districtet“.

Naar Overtoldinspektøren i sin Argumentation mod Krydstoldvæsenets Virksomhed bl. a. omtaler Krydsjagten i Vordingborgs Virksomhed, vil det være naturligt at erindre om de særlige Besejlingsforhold i Storstrømmen. Farvandets Afgrænsning og Overskueligheden af dette berettigede maaske til en vis Grad Krydstoldjagtens „smaa Slag“ i Farvandet omkring Masnedsund. Ved et mærkeligt Skæbnens Træf faldt det iøvrigt i 1922 i Overtoldinspektørens Lod, under Patrouilletjenestens nuværende Ledelse, paany at organisere Toldvæsenets Tjeneste paa Søen.

Paa Basis af de Synspunkter vedrørende Krydstoldvæsenets Fremtid, der kom til Udtryk i langt det overvejende Antal Rapporter fra de lokale Toldsteder, udarbejdedes af Generaltolddirektoratet et „*Forslag til Lov om Krydstoldvæsenets Nedlæggelse*“.

I Bemærkningen til dette Lovforslag fremføres bl. a.: „De Grunde, som førte til Oprettelsen af et Krydstoldvæsen ere imidlertid allerede for længst ophørte at virke, og omend Krydstoldvæsenet under Datidens Smugleri kan have gjort Fyldest og

vel ogsaa senere, saa længe Dampskibsfarten ikke omfattede Hovedparten af Skibsfarten, har været til god Nytte, maatte dets Betydning, alt som man nærmede sig Nutiden, svinde mere og mere ind. Dette staar for det første i Forbindelse med, at systematisk Smugleri neppe nu til Dags kan tænkes sat i Scene herhjemme. Det betragtes saa langt fra mere som god Købmandsskik at smugle Varer ind eller begaa anden Toldsvig, at den Importør er stempet, om hvem det bliver bekendt, at han er grebet i saadant, og de allerfleste Firmaer føle sig endog meget ilde berørte af Ordensmulkter, naar det kan synes usikkert, om der virkelig har været god Tro til Stede“.

Lovforslaget, der iøvrigt kun indeholder 5 Paragraffer, giver Udtryk for Ønsket om Inddragelse af Embedet som Krydstoldinspektør, Formindskelse af Antallet af Krydstoldassistenter fra 20 til 2, Salg af Krydstoldskonnerten „*Argus*“ samt 20 af Institutionens 23 Jagter. Stillingen som Næstkommanderende skulde samtidig inddrages. Denne Embedsmand, der var Officer i Orlogsmarinen, forrettede Tjeneste i Krydstoldvæsenet for et kortere Aaremaal og lønnes herfor med et aarligt Honorar.

De tre Jagter, der ønskedes bevaret, skulde stationeres i henholdsvis Odense Fjord og Svendborg, medens den tredie tænktes anvendt som Reservefartøj. Det førstnævnte ønskedes stationeret ved Indløbet til Odense Fjord som Forseglingspost, medens man af Hensyn til Svendborg Tolddistrikts lange Kystomraade, de mange Øer og Nærheden af den slesvigske Kyst ansaa det for „forsigtigst“, at det derværende Toldkammer fortsat disponerede over et større Fartøj. Til hver Station skulde knyttes en Krydstoldassistent.

I Henhold til Skrivelser fra Kommandør Wulff af 20/5 og 24/5 1903 til Generaldirektoratet for Skattevæsenet<sup>1</sup> foreslaas Krydsfartøj *Nr. XIII* udlagt paa Odense Fjord (Toldvagtskibet Odensefjord), og *Nr. XXIV* stationeret i Svendborg (Toldvagtskibet Svendborgsund).

Lovforslaget indeholdt endvidere Ønsket om Erhvervelse

<sup>1</sup> Skrevet om Bord i Krydstoldskonnerten „*Argus*“ i Nivaabugten.



af en Motorbaad (ca. Kr. 17.000) til Kontrolarbejdet for Hals Toldsted samt en Forøgelse af Landtoldopsynet med 15 Rorsbetjente og 15 Opsynsmænd. De aarlige Udgifter til Toldvæsenets Kystkontrol var budgetteret til ca. Kr. 49.000, hvilket for Toldvæsenet skulde betyde en Besparelse paa ca. Kr. 176.000 i Forhold til Finansaaret 1901—02.

Iflg. *Lov af 24. April 1903 ophævedes Krydstoldvæsenet fra 1. April 1904.* Institutionens Personel indtraadte for en stor Dels Vedkommende i Landtoldvæsenet, dels som Toldassistenter (Strandkontrollører) dels som Rorsbetjente eller Opsynsmænd. Nogle ældre Tjenestemænd afskedigedes paa Vente- penge, og Resten forlod ved denne Lejlighed Toldetaten for at søge Beskæftigelse i andet Erhverv.

Fartøjerne solgtes ved offentlig Auktion. Den første „*Argus*“ solgtes til Island<sup>1</sup>, den sidste erhvervedes af svensk Friherre Dixon med Inventar for Kr. 30.000.—, og blev af denne benyttet som Lystyacht. Af Jagterne, der spredtes for alle Vinde, findes iøvrigt i vore Dage et Antal bevaret især som Lystfartøjer. Som Lastfartøj sejler endnu „*Svend*“ af Mariager, ex Krydsjagt XIX, bygget 1874.

I Henhold til ovennævnte af Generaltolddirekoratet udarbejdede Lovforslag vedrørende Krydstoldvæsenets Nedlæggelse forblev de to Stationer i henholdsvis Svendborgsund og Odense Fjord bevaret. Allerede den 1/4 1905 blev den førstnævnte Station dog inddraget, og 6 Aar senere, den 1/11 1911, fik den sidstnævnte samme Skæbne. Den danske Krydstoldjagt tilhørte nu Søens Historie.

Toldvæsenets Virke langs Danmarks Kyster havde dog ikke faaet sin Afslutning. Knapt 10 Aar senere, den 1/4 1920, sejlede de fire første Motor-Toldkrydsere ud til deres Stationer. De tre „*Argus*“, „*Svend*“ og „*Knud*“ stationeredes i henholdsvis Aabenraa, Sønderborg og Graasten, medens den fjerde „*Valdemar*“ blev udlagt i Aarhus. Hermed var Grunden lagt til *Toldvæsenets Patrouilletjeneste*, som den kendes i Dag.

<sup>1</sup> Velvilligst oplyst af Fru Laura Kofoed, Odense.

Denne omfatter nu 22 Fartøjer, hvortil yderligere kommer 13 mindre Baade underlagt de respektive Toldsteder.

Som Dampmaskinen gjorde det forbi med Sejlskibstiden og dens tusindaarige Tradition, saaledes gjorde den ogsaa Sejlkrydstjenesten til et Levn fra en svunden Tid. De hvide Sejl er stort set forsvundet fra Havene, og i det praktiske Liv paa Søen spiller Sejlskibet i Dag ingen væsentlig Rolle. — Det kan maaske beklages, men eet er givet: Den Tid kommer aldrig mere tilbage.




---

Liste over Krydstoldinspektører i Tiden 1827—1904 findes paa flg. Side. Vedrørende disses Data iøvrigt henvises til Topsøe-Jensen, T. A. og Marquard, E.: Officerer i Den Dansk-Norske Søetat 1660—1814 og Den Danske Søetat 1814—1932. København, 1935.

For værdifulde og kritiske Raad ydet mig under Udarbejdelsen af Manuskriptet bringer jeg hermed Hr. Overtoldkontrollør K. Kofoed-Jespersen og Hr. Civilingeniør Knud E. Hansen min hjerteligste Tak.

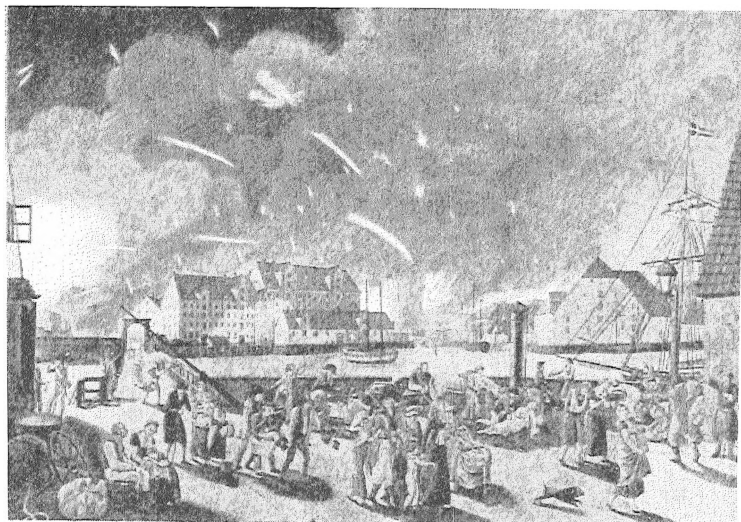
## KRYDSTOLDINSPEKTØRER I TIDEN 1827—1904

### *Østkysten:*

Tetens, F. M. (1792—1862)	1827—34	(I Tiden 1827—33 konstitueret).
Meyer, J. A. (1799—1875)	1835—37	
Muxoll, F. C. G. (1804—1880)	1838—42	
Wulff, J. P. F. (1808—1881)	1842—45	(Konstitueret).
Muxoll, F. C. G. (1804—1880)	1846—48	
Bøcher, M. B. (1811—1886)	1848—51	
Grove, H. H. S. (1814—1866)	1852—55	
Pedersen, O. C. (1813—1873)	1856—60	
Gottlieb, C. F. (1817—1881)	1860—64	
do.	1866—81	(I Tiden 1866—70 konstitueret).
Wulff, F. L. C. M. V. (1842—1914)	1881—1904	

### *Vestkysten:*

Dichmann, F. C. (1788—1872)	—1832	
Schultz, A. D. (1788—1862)	1833—38	(Konstitueret).
Raffenberg, M. E. (1804—1876)	1838—41	
Donner, J. O. (1808—1872)	1842—48	(I Tiden 1842—46 konstitueret. Under Oprøret 1848—50 Chef for den slesvig-holstenske Flaade. Senere preussisk Marineofficer).
Hammer, O. C. (1822—1892)	1850—64	(I Tiden 1850—54 konstitueret).



Stik af G. L. Lahde efter Tegning af C. W. Eckersberg: Prospekt af  
Københavns Bombardement 1807.  
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

## KØBENHAVNS BOMBARDEMENT

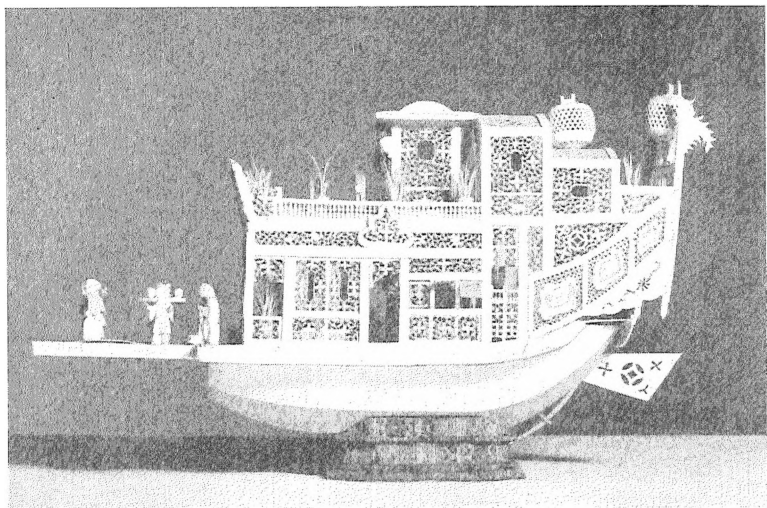
Da Krigen udbrød mellem England og Danmark i Eftersommeren 1807, sendte Englænderne en Flaade til København. Byen blev indsluttet til Lands og til Vands. Forsvaret var svagt. Tropperne bestod i væsentlig Grad af en ikke krigsvant Borgervæbning. Blandt de frivillige Korps var især Livjægerne aktive. Byen udsattes 2.—4. September, navnlig Natten mellem 3. og 4. September, for et kraftigt Bombardement. Resultatet blev Danmarks Nederlag og Flaadens Tab. 1071 københavnske Ejendomme blev ødelagte eller beskadigede under Bombardementet. Københavnerne flygtede i stort Tal til Christianshavn. Eckersbergs Billede giver en livfuld Fremstilling af denne Flugt. I Forgrunden Pladsen foran Langebro. I Midten ses en Borgervæbningsofficer og hans Familie, rundt om andre Borgerfolk medtagende deres vigtigste Ejendele, saarede Militære eller Civilpersoner, en Brandsluffe etc. I Baggrunden den brændende Frue Kirke. I højre Mellemgrund gamle Bryghus, opført af Chr. IV som Led i Slotsholmens Befæstning. 1739 forpagtedes Bryghuset af det københavnske Bryggerlaug, som efter dets Brand i 1767 paa Kanalens anden Side opførte „Kongens Bryghus“, der ses i Billedets Midte flankeret af den noget lavere Grynmølle. Gavlen udfor Langebro tilhører Fængslet „Blaataarn“.



Bronzealders Ragekniv med Skibsfremstilling. Kopi af en jysk Original  
i Nationalmuseet.  
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

#### BRONZEALDERS RAGEKNIV MED SKIBSBILLEDE

Bronzealderen fik i Danmark et langt og straalende Forløb. Talrige Oldtidsfund i den danske Jord belærer os om en høj Kultur med en stærkt udviklet Kunstfølelse og en fremragende Evne til at give Udtryk for denne. Paa talrige Bronzesager, ikke mindst paa Vaaben og Toiletsager, ses kunstneriske Fremstillinger. Rageknivenes forholdsvis store Flader giver især Muligheder herfor. Motiverne er saavel lineære Ornamentter som mere eller mindre realistiske Figurfremstillinger. Blandt disse sidste indtager Skibsbilledet en fremtrædende Stilling. Rageknivenes Skibsbilleder ligner i høj Grad Helleristningsbilledernes, med hvilke de vel ogsaa maa siges at være samtidige. De viser lange, lave Skibe med høje, stærkt svungne „Stævne“. Skibene har ingen Køl, den under Baaden anbragte Kølplanke er i begge Ender, undertiden — som her — dog kun i den ene, forlænget ud over selve Baadens Form med en Planke, der maa opfattes som en Del af Baadens Konstruktion. Tværgaaende Streger, der undertiden forbinder Kølplanken med Rælingen, kan opfattes som en Slags Spanter. Paa ovennævnte Fremstilling ses i Midten en Figur, der kan være en Mast med Sejl, men Fremstillingen her er iøvrigt mindre realistisk end ornamental i sin Karakter, og det er ingeniunde heller givet, at Bronzealderens Skibe har ført Sejl. I hvert Fald viser vore ældste virkelige Skibsfund, Hjortespringbaaden og Nydamskibet, ikke Mast.

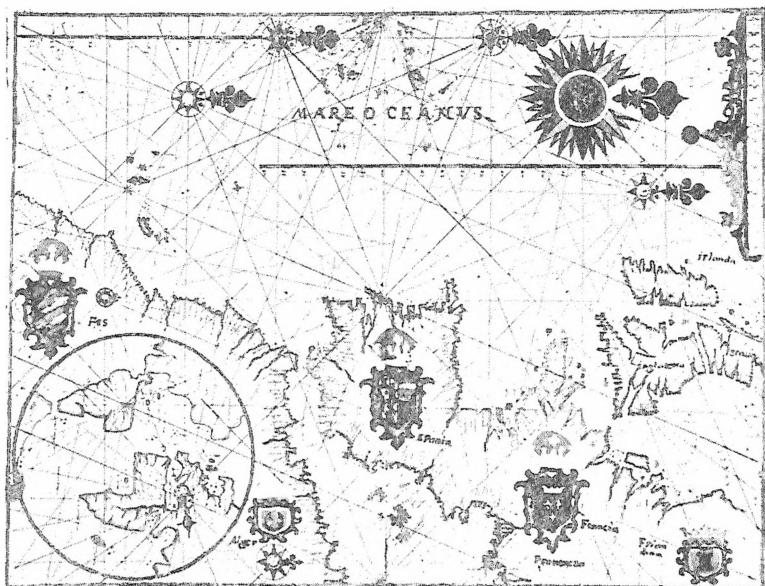


### KINESISK HUSBAAD

Den første regelmæssige Forbindelse med Kejseren af Kinas umaadelige Rige blev etableret med Udsendelsen af Fregatten „Cronprintz Christian“, der den 25. Oktober 1730 lettede fra Københavns Red for at begive sig ud paa den lange og farefulde Rejse til det fjerne Canton. Den 25. Juni 1732 — 20 Maaneder senere — var den atter hjemme med sin rige Last af The, Porcelæn, Nanking, Silketøjer, Laksager, Krydderier og Luksusvarer. En 70-aarig Opgangs- og Velstandsperiode i dansk Handels og Søfarts Historie indvarsledes med dette Togt.

Ikke mindst blandt Datidens velhavende Klasser blev Drømmen om „det himmelske Rige“ snart overordentlig levende, og „Kineseriet“ blev i de kommende Aartier den store Mode. Ved Import eller Imitation viste den særprægede kinesiske Stilkunst sig snart paa mangfoldige Omraader. Ikke blot Møbler, Porcelæn og Prydsgenstande, men ogsaa Arkitektur og Haveanlæg bar Præg af Tendensen i Datidens Smag.

Blandt Søfartsmuseets Minder om dansk Kinahandel findes ovenstaaende rigt udskaarne Model af en Husbaad udført i Elfenben. (L. 37.0, H. 23.0 og Br. 13.5 cm). Fartøjet, hvis Udsmykning vidner om Luksus og en meget forfinet Smag, har været anvendt som flydende Lystpavillon. Paa Dækket og i Kahytterne ses bl. a. opdækkede Borde, Stole og Bænke, Blomsterkrukker, Lamper og et Husalter. Mænd, Kvinder og Børn, alle minutiøst og livagtigt gengivet, er fordelt i Baaden og bidrager hermed til at gøre dette Stykke kinesisk Kultur fra en svunden Tid til et harmonisk Hele. En noget lignende Model, hidrørende fra Dronning Sophie Magdalenes Dødsbo 1772, tilhører nu Nationalmuseet.

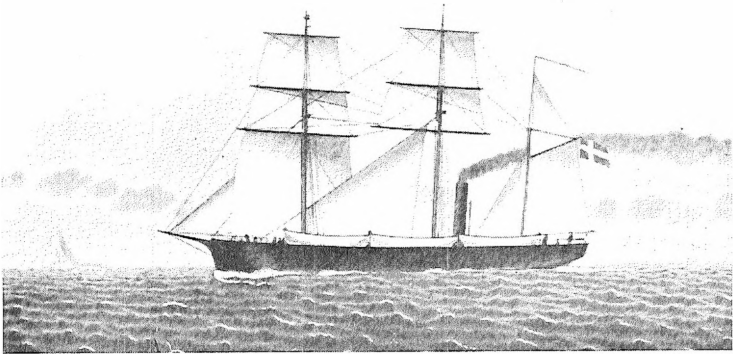


## PORTOLAN

Haandtegnet Søkort, italiensk Arbejde udført paa Pergament af helt Skind, sandsynligvis fra Midten af 1500-Tallet. Portolanen indeholder tre Blade omfattende Middelhavet, det østlige Atlanterhav samt Ægæerhavet. Kystkonturer, Øer, Kompasroser samt de Rigerne symboliserende Vaabenskjolde er udført i Akvarel med Indlæg af Guldblade og er iøvrigt overordentlig sirligt udført.

Allerede Antikkens Grækenland med dets højt udviklede Søfart kendte en vis Form for Søkort, de s.k. Peripler (periplus  $\rho$ : Omkringsejling). Disse var Læsekort. I Slutningen af 1100-Tallet synes Kompasset at være kommet i Brug i Middelhavet, og Italienerne var de første, der i Kortfremstillingen forstod at drage Nytte heraf. Fra 1200-Tallet kendes Portolanen (portolano  $\rho$ : Havnebog), der uden Tvivl direkte nedstammer fra Periplerne med Paavirkning af ældre italienske Sejlbeskrivelser. Den italienske Portolan blev Forbillede for senere spanske, franske og portugisiske Arbejder.

Portolanen, det s.k. Kompaskort, savner Gradinddeling, men har af Hensyn til Orienteringen indtegnede Distancer (ifl. Svenskeren Norden-skiöld er en Portolanmil = 3.15 naut. Mil), Kompasroser og et eller flere Systemer af Kompaslinier. Portolankort er skabt udelukkende paa Basis af observerede Azimuther og Latituder samt aarhundredgammel Tradition og Erfaring m. H. t. Afstande mellem forskellige Punkter.



### S/S „THOMAS ROYS“

Paa et meget tidligt Tidspunkt har dansk Kapital været investeret i Hval- og Robbe(Sæl)fangsten i Nordhavet. Spitsbergen blev opdaget 1595. I Troen paa at Omraadet var en Del af Grønland, søgte Christian IV forgæves at sikre de dansk-norske Interesser i Konkurrencen mod den engelske og hollandske Fangstvirksomhed. Ved Forlig i 1618 blev Danske Ejland Centret for dansk Fangst ved Øgruppen. Omkring 1640 forlagdes Virksomheden til de grønlandske Farvande, men allerede ca. 15 Aar senere ebbede den danske Hvalfangst ud.

Fra o. 1750 blæses der atter Liv i den dansk-norske Hvalfangstvirksomhed. København og en lang Række Provinsbyer udruster Fartøjer, ligesom ogsaa Staten sender Fangstskibe til de grønlandske Farvande. Men Udbyttet forblev saare beskedent. I Tiden 1776—82 udsendte Den kgl. grønlandske Handel 123 Skibe, der tilsammen kun nedlagde 204 Hvaler, og allerede 1789 ophører denne Virksomhed. Den private Hvalfangst afsluttedes praktisk talt med Danmarks Indtræden i Krigen 1807, hvorimod Robbefangsten snart genoptoges ikke mindst af Rederne fra Flensborg og Bornholm. Den ophørte endelig 1863.

I 1865 tog Kaptajnøjntant O. C. Hammer Initiativet til Oprettelsen af „Det danske Fiskeriselskab“, der foruden „Thomas Roys“ anskaffede 5 større Fartøjer til Jagt paa Hval og Sæl. Resultaterne var meget ringe — i 1867 saaledes kun 14 Hvaler og 780 Tdr. Sæltran — og allerede 1870 maatte Virksomheden indstilles. Det sidste danske Forsøg paa Hval- og Robbefangst i stor Stil afsluttes hermed og er ikke siden blevet genoptaget.



## ET HUNDREDEAARS MINDE

Indenfor det danske Handelsliv i sidste Halvdel af det 19. Aarh. indtager Hans Broge en fremtrædende Plads. Han var født i Grenaa som Søn af Købmand og Skipper Niels Broge, fik sin handelsmæssige Uddannelse i det store Aarhusfirma H. Meulengracht & Søn, var i nogle Aar Rejsende for et hamborgsk Handelshus, blev dernæst Kommiss i Randers, men nedsatte sig allerede 7. Dec. 1847 i 25-Aars Alderen som selvstændig Forretningsdrivende i Aarhus, i disse Dage altsaa for netop hundrede Aar siden. Han fik en heldig Start. Især blev Englands Overgang til Frihandel af stor Betydning for hans nystartede Virksomhed. Selv var han heller ikke nogen almindelig Købmand. Han forstod i høj Grad at bane nye Veje, og han fik stor Betydning for det danske Landbrug som Eksporterhverv. Den danske Smørproduktion stod paa dette Tidspunkt paa et temmelig lavt Standpunkt. Kun de større Gaarde formaaede at producere en nogenlunde ordentlig Varc. „Herregaardssmørret“ havde et vist Navn. De mindre Gaarde kunde derimod slet ikke være med. Deres Produktion var altfor uensartet, og desuden kendtes Begrebet Vintersmør næsten ikke som Eksportartikel. Nogen egentlig selvstændig jysk Smøreksport fandtes iøvrigt ikke dengang. Kielske Købmænd opkøbte det jyske Smør og eksporterede det til England som Kielersmør.

Hans Broge satte en Agitation i Gang for Krafftodring af Kreaturerne om Vinteren til Bedste for en Smørproduktion. Sammen med Professor Segelcke fik han i 1868 arrangeret en Udstilling for Vintersmør i Aarhus, ved hvilken baade store og smaa Gaardbrug i stort Tal var repræsenteret og hvor det bevistes, at den personlige Dygtighed og ikke Brugenes Størrelse var af størst Betydning for Produktionen. Resultatet blev da ogsaa en stærk Udvikling af Mcjeribrugget i Midtjylland, og Hans Broge oparbejdede en betydelig jysk Smøreksport.

Korn- og Kreaturproduktionen havde ligeledes hans Interesse. Ogsaa paa dette Punkt var en Agitation blandt Landbrugerne nødvendig for at forbedre Produktionen. Broge var navnlig ivrig for en Udvidelse af Dyrkingen af Maltbyg. Han udviklede ligeledes en betydelig Eksport af levende Kvæg.

Ogsaa paa anden Maade kom Hans Broge til at gavne Landbrugets Interesser. Oprettelsen af Baneanlæggene Aarhus—Ryom og Aarhus—Oder skete paa hans Initiativ, og i 1860-erne var han Medstifter af Det jysk-engelske Dampskibsselskab. Selskabets Skibe fik Navne som „Hengest“ og „Horsa“ efter de angelsachsiske Erobrere af England i sin Tid og antydede derved den Erobring af det engelske Landbrugsmarked, som man tilstræbte.

Hans Broges stærke Personlighed gjorde ham til en førende Skikkelse i jysk Erhvervsliv; han var Jydernes „Kong Hans“. Hans Firma var et Handelshus af den gode gamle Type. En Slutseddel med Hans Broges Navn under var solidere end selv Nationalbanken. Han bestræbte sig paa



Portræt af Hans Broge.

at opretholde den personlige Kontakt med sine Kunder, og paa Trods af hans mange Gøremaal er hans egen Haandskrift at finde i talrige af Firmaets gamle Kopibøger.

I Følge Oplysning fra Direktør Louis E. Grandjean bestemte Hans Broge i sit Testamente, at hans Firma ikke maatte bestaa længere end med Sønesønnen Hans Carl Broge. For nogen Tid siden er Melforretningen derfor blevet bortsolgt, og netop nu i Hundredaaret for Firmaets Stiftelse er Jernforretningen ligeledes blevet afhændet. Et Firma, som har haft en enestaaende Betydning, især for den danske Landbrugsproduktion, er dermed overgaaet i Historien paa et Tidspunkt, da nyt Initiativ og nye Retningslinier er paakrævede for en fremtidig gunstig Udvikling af Danmarks Hovederhverv.

# SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

## BERETNING

*for*

REGNSKABSÅRET 1946—47

Selskabets sjette ordinære Generalforsamling afholdtes i Kongens Kammer paa Kronborg Slot Mandag den 19. Maj 1947 Kl. 14<sup>15</sup>. Formanden for Helsingør Turistforening, Banedirektør Friis, valgtes til Dirigent.

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

Efter at Handels- og Søfartsmuseet paa Grund af Krigsevakueringen og de omfattende Nyopstillingsarbejder havde været lukket i adskillige Maaneder, aabnedes Museet paany for Offentligheden i Begyndelsen af Juni Maaned 1946. Det blev bl. a. forevist for Selskabets Medlemmer ved Generalforsamlingen i Fjor, og jeg antager, at adskillige af de tilstedeværende enten ved den Lejlighed eller siden har aflagt Museet et Besøg og derved faaet et Indtryk af Museet i dets nye Skikkelse og af de Principper for Opstillingen, som er fulgt. Museet har i den forløbne Sæson siden Nyaabningen kunnet glæde sig over et meget stort Besøg, større end nogensinde tidligere, og saavel Pressen som de besøgende har udtalt sin Tilfredshed med den Ændring, der er sket. Siden har Arbejdet gaaet sin jævne Gang.

En Forøgelse af Statens Tilskud har muliggjort Ansættelsen af en Museumsinspektør, saaledes at Museet ved Hjælp af Statens Tilskud, private Bidrag og de Midler, som stilles til

Raadighed af Selskabet, med større Kraft end hidtil har kunnet tage fat paa Løsningen af de mange Opgaver, som paahviler det. Der er i Aarets Løb sket en Række mindre Ændringer og Suppleringer af Museets Opstillinger, som vi vil faa Lejlighed til at studere nærmere under Rundgangen bagefter, men selv om der altsaa stadig sker Forbedringer, er det klart, at store og synlige Forandringer drejer det sig ikke om saa kort Tid efter Nyaabningen.

En meget væsentlig Del af Arbejdet har ydermere fundet Sted paa Omraader, der ikke kan iagttages af det besøgende Publikum. Især gælder dette Paabegyndelsen af et søhistorisk Registratur, der ordnes efter Kartotekssystemet, og som indeholder Oplysninger om danske Skibe, om dansk Skibsbygning og adskillige andre Omraader inden for dansk Navigation. Museet lægger megen Vægt paa dette Arbejde og regner med, at dette Registratur med Aarene skal udvikle sig til at blive en meget vigtig Kilde til Studiet af dansk Søhistorie, men det bør dog stærkt understreges, at det drejer sig om et Arbejde paa meget lang Sigt, som skal bygges op Led for Led gennem lang Tid, saaledes at man ikke foreløbig skal vente, at det kan give Svar paa alle Spørgsmaal. Vi kan derfor foreløbig kun udtale vor Tilfredshed med, at dette Indsamlingsarbejde nu er paa-begyndt, og ytre Haabet om, at Museet efterhaanden vil faa Held til her at skabe et Kildemateriale, som vil blive til megen Nytte for Studiet.

Ogsaa paa et andet Omraade søger man ny Landvinding. Gennem en Aarrække har Museet som bekendt ladet foretage Opmaalinger af ældre Fiskerbaade og andre lokalt prægede Smaaskibstyper. Det agter nu at gaa videre med Indsamling af ældre Fiskeredskaber for efterhaanden at skabe en Samling, der kan give en god Belysning af dansk Fiskeris Historie gennem Tiderne. De forskellige Myndigheder inden for Fiskeriets Administration har vist denne Sag megen Interesse, og Museet har netop i de sidste Dage modtaget en Bevilling fra Tuborg-fondet paa Kr. 2000.— til dette Formaal.

Nærmere Oplysning om dette og adskilligt andet vedrørende Museets Virksomhed vil naturligvis fremkomme i Mu-

seets Aarsberetning, men skønt det altsaa ikke her er Stedet at give en nærmere detailleret Redegørelse for Museets Arbejde, har jeg dog fremsat disse Bemærkninger, fordi jeg gaar ud fra, at det har Interesse for de tilstedeværende „Venner“ at høre lidt derom. Jeg kan paa Venneselskabets Vegne kun udtale min Tilfredshed med, at man nu er i Gang med disse Opgaver, og udtrykke Haabet om, at Museet vil faa Held til at føre dem igennem. Det bør ogsaa understreges, at det store Landslotteri, som Museet afholdt i Fjor Sommer, har indbragt et Netto-udbytte paa henved Kr. 40.000.—, og at dette Beløb naturligvis vil være en god Hjælp for Museet i de første Par Aars Arbejde.

Naar nu saadanne nye, krævende Opgaver er taget op, og naar disse har en saa stor Betydning for Museets Udvikling, som Tilfældet er, er det kun naturligt, at man fra Museets Side lægger Vægt paa at faa den fornødne Fasthed i Tilrettelæggelsen af Arbejdet paa de forskellige Felter. Museets Ledelse har derfor rettet Henvendelse til Selskabets Bestyrelse med Forespørgsel, om Selskabet i indeværende Aar vilde bevilge Museet en Sum af Kr. 6.000.—, som man tænker sig at fordele med Kr. 1.000.— til Biblioteket, Kr. 1.000.— til Søhistorisk Registratur og Kr. 2.000.— til hver af de 2 søhistoriske Afdelinger, som Museet i sin Arbejdsdeling er opdelt i. Bestyrelsen er paa det rene med, at det er nødvendigt, at Museet stadig kan supplere sit Haandbibliotek af Speciallitteratur saavel til Brug i det daglige Arbejde som til Udlaan til særligt interesserede, og at der med Arbejdet med søhistorisk Litteratur er forbundet store Udgifter, bl. a. til Fotograferinger, og har derfor stillet sig imødekommende over for disse Ønsker og har bevilget det nævnte Beløb. Bestyrelsen er desuden af den Opfattelse, at det sikkert vil være ønskeligt ogsaa i de kommende Aar i Selskabets Gavepolitik at gaa frem efter saadanne Linier og haaber, at Generalforsamlingen kan tiltræde dette Synspunkt. Man ønsker dog derudover ogsaa at overlade Museet større og mere kostbare Enkeltgenstande, som maatte være egnede for Samlingen. For indeværende Aar foreligger der Andragende om at skænke Museet en nøjagtig Kopi af en Originalmodel af en

hollandsk Fløjte, som forefindes paa Søfartsmuseet i Amsterdam. Dette Museum har givet Tilladelse til Kopiering af Modellen, og Bestyrelsen har ligeledes bevilget dette Andragende. Der er nu indsendt Ansøgning til Direktoratet for Vareforsyning om Tilladelse til Købet, og man haaber meget, at denne Tilladelse bliver givet.

Selskabet udsendte i Efteraaret Aarboeg 1946, der foruden de sædvanlige Beretninger indeholder flere værdifulde Afhandlinger. Denne Aarboeg er den største, vi endnu har udgivet. Det er vort Haab, at vi ogsaa fremtidig kan udsende saadanne vægtige Aarbøger, selv om de ikke alle kan blive saa store som denne. I Aar vil den i hvert Fald ikke kunne blive saa stor. Paa Grund af Papirrationeringen vil det være nødvendigt at foretage visse Indskrænkninger, ligesom Typografstrejken kommer til at forsinke Aarbogens Udgivelse. Paa Selskabets Vegne takker jeg meget for de Tilskud fra forskellige Firmaer, som vi har modtaget til Aarbogens Trykning. Vi paatænker i de kommende Aarbøger at optage nogle Annoncesider bag i Bogen.

Bestyrelsen har endvidere truffet Bestemmelse om at søge afholdt et Medlemsmøde med Foredrag til Efteraaret.

I nogle Aar har Redaktør Freeman, Dagbladet „Børsen“, velvilligst paataget sig Hvervet som Museets og Selskabets Pressesekretær. Redaktøren har nu udtalt Ønsket om at fra-træde denne Post, og jeg benytter her Lejligheden til at takke Redaktøren for hans interesserede og uegennyttige Arbejde, ligesom jeg takker Redaktør Weibel, Dagbladet „Børsen“, for hans Tilsagn om at ville paatage sig Hvervet i Redaktør Freemans Sted.

Vi har stadig en lille Stigning at konstatere i Medlemstallet. Ganske vist figurerer der paa Regnskabet kun 787 Aarsmedlemmer imod 799 i 1945/46, men der er desuden 16 Nyindmeldelser, der imidlertid først kommer Regnskabet til Gode i indeværende Regnskabsaar, idet disse Indmeldelser ligger i indeværende Kalenderaar, og man ikke har villet opkræve Kontingent af dem gennem Indløsning af Aarboeg 1946. Der er desuden 5 nye livsvarige Medlemmer, ialt 90 livsvarige, saa-

ledes at det samlede Medlemstal er 893. Stigningen er kun ringe, og der er derfor al mulig Grund til at understrege Nødvendigheden af en stadig Forøgelse af Medlemstallet, for at Selskabet i stedse stigende Grad kan udfylde sin Opgave som Støtteselskab for Museet.

I Tilknytning til Formandens Beretning drøftedes Spørgsmaalet om Optagelse af Annoncer i Aarbogen. Magister, Civilingeniør Lundsgaard mente, at Annoncer vil skæmme Aarbogen, mens Civilingeniør Børsen hævdede, at dette ikke vilde blive Tilfældet, hvis Annoncerne fandtes samlede bag i Bogen og ikke berørte Teksten. Formanden foreslog, at man forsøgte den af Ingeniør Børsen nævnte Fremgangsmaade. Formandens Beretning godkendtes dernæst enstemmigt. Dirigenten rettede en Tak til Formanden for Beretningen og for den store Interesse, han udfoldede til Selskabets Tarv.

Derefter forelagde Kassereren, Museumsdirektør Klem, det reviderede Driftsregnskab 1946/47, der balancerede med Kr. 10.754,50, mens Status balancerede med Kr. 45.549,72. Regnskabet er offentliggjort andetsteds i nærværende Aarvog. Decharge gaves uden Debat.

Derefter foretoges Bestyrelsesvalg. Efter Tur afgik ORS. Falbe-Hansen, Direktør C. A. Møller og Fyrdirektør Sinding. De genvalgte alle. Revisorerne, Stadsingeniør A. T. Jørgensen, Helsingør, og Fuldmægtig Herluf Jacobsen, Handelsministeriet, genvalgte ligeledes.

Under Punkt Eventuelt forespurgte Redaktør Bærentzen, om der var Planer om en Udvidelse af Museets Lokaler, hvilket han fandt i høj Grad paakrævet. Han mente, at en skarp Kurs maatte følges i Arbejdet for at skaffe mere Plads. Formanden og Museumsdirektør Klem svarede, at Museets Ledelse overfor Komiteen havde fremholdt Nødvendigheden af en Lokaludvidelse. Foruden en almindelig Udvidelse af Samlingerne var baade Magasinplads og Lokaler til Særudstillinger i høj Grad paakrævet.

Endvidere drøftedes Spørgsmaalet om eventuelt at sælge Aarbogen i Boghandelen, hvortil Formanden meddelte, at Bestyrelsen paatænkte at prøve med Salg gennem Danske Bog-



handleres Kommissionsanstalt, idet man mente, at denne Form gav mindst Besvær og økonomisk Risiko.

Efter Generalforsamlingen foretog Medlemmerne en Rundgang i Museets Lokaler under Ledelse af Museumsdirektør Klem.

Med Henvisning til Formandens Bemærkninger angaaende Modellen af en hollandsk Fløjte kan yderligere bemærkes, at Myndighederne har givet Indførelstilladelse for denne Model, som derefter i Sommerens Løb er ankommet og opstillet i Museet, hvis Afdeling for det 17. Aarh. dermed er forøget med en meget interessant og værdifuld Genstand.

Endvidere skal bemærkes, at Museet og Venneselskabet har vedtaget at paabegynde Udsendelsen af en Serie søhistoriske Skrifter, hvis første Numer vil blive en Skildring af Forfatteren, Direktør Louis E. Grandjean af „Skibbruddets Saga“, der giver en særdeles interessant Fremstilling af Bjergningslovgivningen gennem Tiderne. Selskabets Medlemmer vil faa Adgang til at købe dette udmærkede Værk for nedsat Pris. Bogen vil formentlig udkomme inden Udgangen af 1947.

# SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1946—47

*Udgifter:*

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet med Udgivelse af Aarbog .....	9663,68	
÷ Salg af denne .....	262,50	
Bidrag til samme .....	7500,00	
	7762,50	
		1901,18
Kontorhold, Porto og diverse Udg.	1723,18	
÷ Refunderet Porto .....	351,00	
		1372,18
Overskud .....	7481,14	
hvoraf livsvarige Medlemmers Kont.	1300,00	
og Indtægt ved Tilskud .....	100,00	
	ialt 1400,00	
iflg. Vedtægternes § 9 henlægges til Reservefond, medens Resten overf.	6081,14	7481,14
		10754,50

*Indtægter:*

<b>Kontingent:</b>		
786 aarsbetalende .....	8496,00	
5 livsvarige .....	1300,00	
		9796,00
Tilskud til almindelige Formaal .....	100,00	
Renter af Bank- og Girobeholdning .....	858,50	
		10754,50

## STATUS PR. 31. MARTS 1947

*Aktiver:*

Bank-, Giro- og Sparekassebeholdning .....	31549,72
Laan til Handels- og Søfartsmuseet .....	14000,00
	<hr/>
	45549,72

*Passiver:*

## Reservefond:

Overført fra 1945—46 .....	13088,75
Henlagt fra 1946—47 iflg. Drifts- regnskabet .....	1400,00
	<hr/>
	14488,75
Overført fra 1945—46 .....	24979,83
„ iflg. Driftsregnskabet	
1946—47 .....	6081,14
	<hr/>
	31060,97
	<hr/>
	45549,72

Helsingør, den 11. April 1947.

WILLIE C. K. HANSEN V. FALBE-HANSEN P. CHRISTENSEN  
 ERNST V. KAUFFMANN 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, den 1. Maj 1947.

A. T. JØRGENSEN

HERLUF JACOBSEN

# SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

## BESTYRELSE

Skibsreder WILLIE C. K. HANSEN, R. af Dbg., Formand.  
Overretssagfører V. FALBE-HANSEN, R. af Dbg., p. p., Næst-  
formand.  
fhv. Borgmester P. CHRISTENSEN.  
Bankdirektør ERNST V. KAUFFMANN, R. af Dbg., D. M., p. p.  
Direktør, Civilingeniør C. A. MØLLER, R. af Dbg., D. M., p. p.  
Kommandør, Fyrdirektør P. E. B. SINDING, K. af Dbg., D. M.,  
p. p.  
Museumsdirektør KNUD KLEM, Kasserer og Sekretær.

## LIVSVARIGE MEDLEMMER

Andersen, N., Direktør, Odense.	Dalhoff, Johannes, Departements- chef, Kbhvn.
Bendix, Adam B., Direktør, Hellerup.	Dinesen, O., Proprietær, Præstø.
Benzon, Boje, Fabrikejer, Dr. sc., Stokkerup.	Dithmer, G., Direktør, Ingeniør, Kbhvn.
Blache, H. H., Direktør, Dr. techn., Charlottenlund.	Eilschou-Holm, V., Læge, Kbhvn.
Buck, Aage, Grosserer, Kbhvn.	Ekman, Oskar, Civilingeniør, Kbhvn.
Bærentzen, Axel, Redaktør, Kbhvn.	Engelbrecht, M., Fabrikant, Kbhvn.
Bøgelund-Jensen, S., Direktør, Kbhvn.	Falbe-Hansen, V., Overretssagfører, Kbhvn.
Christensen, F. H. Lauenborg, stats- aut. Skibsmægler, Vejle.	Finsen, Aage, Kreditforeningsdirek- tør, Gentofte.
Christensen, T. C., Skibsreder, Kbhvn.	Gjersøe, Sigurd, Direktør, Civil- ingeniør, Hellerup.
Dahl, M. C., Direktør, Kbhvn.	Goddik, Peter, Grosserer, Vedbæk.

- Hagedorn, H. C., Overlæge, Dr. med., Gentofte.
- Hansen, Henning, Arkitekt, Kbhvn.
- Hansen, Knud, Skibsreder, Kbhvn.
- Hansen, Willie, C. K., Skibsreder, Kbhvn.
- Hansen, Fru Skibsreder Willie C. K., Kbhvn.
- Harhoff, Chr., Skibsreder, Kbhvn.
- Hasselbalch, K. A., Godsejer, Dr. med., Snekkersten.
- Hatt, Gudmund, Professor, Dr. phil., Kbhvn.
- Heering, Peter, Fabrikant, Kbhvn.
- Henriques, C. B., Højesteretssagfører, Kbhvn.
- Hoffmann, J. H., Civilingeniør, Charlottenlund.
- Holm, Chr., Generalkonsul, Kbhvn.
- Horn-Lassen, Kaj, Grosserer, Kbhvn.
- Houmøller, A., Direktør, Civilingeniør, Hellerup.
- Hvidt, L. N., Dispachør, Kbhvn.
- Højgaard, Knud, Civilingeniør, Kbhvn.
- Ingholt, Poul, Bankdirektør, Kbhvn.
- Jacobsen, Georg, Bankdirektør, Odense.
- Jacobsen, Svend F., Direktør, Kbhvn.
- Jacobsen, Walther, Direktør, Kbhvn.
- Jensen, Henry L. W., Grosserer, Kbhvn.
- Jensen, P. J., Godsckspeditør, Kbhvn.
- Johansen, Frits, Direktør, Kbhvn.
- Juul-Christensen, Ove, Grosserer, Hellerup.
- Kauffmann, Ernst v., Bankdirektør, Kbhvn.
- Kemp, Frithjof, Overretssagfører, Kbhvn.
- Knudtzon, Th., Højesteretssagfører, Gentofte.
- Kraft, F. W., Direktør, Kbhvn.
- Kromann, E. B., Skibsreder, Marstal.
- Lauritzen, Knud, Skibsreder, Konsul, Kbhvn.
- Leth, Peter, Direktør, Kbhvn.
- Linge, W., Grosserer, Kbhvn.
- Lorentzen, Poul, Civilingeniør, Kbhvn.
- Lund, Carl C., Tandlæge, Hellerup.
- Lund, Svend Aage, Chefredaktør, Charlottenlund.
- Lundbeck, H., Fabrikejer, Kbhvn.
- Mansa, H. H., Direktør, Civilingeniør, Charlottenlund.
- Millech, Bruno, Grosserer, Kbhvn.
- Møller, C. A., Direktør, Civilingeniør, Kbhvn.
- Møller, E. S., Ingeniør, Vedbæk.
- Møller, S. Scherffenberg, Civilingeniør, 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, Ingeniør, Klampenborg.
- Penter, Emil, Grosserer, Kbhvn.
- Petersen, Harald, Murermester, Kbhvn.
- Petersen, Harald, Murermester, Snekkersten.

- Petersen, Ingo, Direktør, Kbhvn.  
 Petersen, K. K., Direktør, Kbhvn.  
 Petersen, Viggo, Grosserer, Kbhvn.  
 Prior, Alexis J., Arkitekt, Kbhvn.
- Reimann, A., Godsejer, Stensved.  
 Rothe, Fr., Kontorchef, Kbhvn.
- Shaw, G., Højesteretssagfører,  
 Kbhvn.  
 Simon, L., Grosserer, Charlotten-  
 lund.  
 Stallnecht, Kai, Grosserer, Kbhvn.  
 Strand, Victor B., Grosserer, Kbhvn.  
 Svarrer, Hans, Grosserer, Odense.
- Svendsen, O., Skibsreder, Kbhvn.  
 Svenningsen, Hans, Skibsreder,  
 Kbhvn.
- Thomassen, S. A., Grosserer, 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

- Aabyrt, Leif, Skibsfører, Marstal.  
 Aalborg Værft, A/S, Aalborg.  
 Aarhus Havneudvalg, Aarhus.  
 Abel, Albert, Vicekonsul, Aalborg.  
 Agger, Knud, Kunstmaler,  
 Helsingør.  
 Ahrensberg, H. M., Husejer,  
 Kbhvn.  
 Albertsen, R. L., adm. Direktør,  
 Orlogskaptajn, Kbhvn.  
 Albrechtsen, A., Snedker, Helsingør.  
 Albrechtsen, Erling, Museumsinspek-  
 tør, cand. mag., Odense.  
 Allerup, Otto, Vinhandler, Kbhvn.  
 Ameln, Henrik, Dispacør, Bergen.  
 Andersen, Alfred, Pantefogedassi-  
 stent, Helsingør.  
 Andersen, Allan E., Købmand,  
 Helsingør.  
 Andersen, Arvid S., Konsul,  
 Helsingør.  
 Andersen, Aug., Portør, Snekker-  
 sten.  
 Andersen, Børge Bjørn, Skibs-  
 ingeniør, Hundested.
- Andersen, C., Sparekassedirektør,  
 Hillerød.  
 Andersen, C. Dannesboe, Apoteker,  
 Hellerup.  
 Andersen, E. V., Smed, Helsingør.  
 Andersen, Harry, Bogtrykker,  
 Helsingør.  
 Andersen, Jørgen, Lærer, Char-  
 lottenlund.  
 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.  
 Andreassen, A. V., Grosserer,  
 Kbhvn.

- Andresen, A. P., Tømrer,  
Helsingør.
- Andresen, Chr., Skibsreder, Kbhvn.
- Andrup, Otto, Museumsdirektør,  
mag. art., Hillerød.
- Ankjærgaard, H. J., Pakmester,  
Helsingør.
- Antvorskov-Petersen, Skrædermester,  
Helsingør.
- Arbejdernes Fællesorganisation,  
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.
- Baastруп, Vilh., Kommunalæge,  
Kbhvn.
- Bager, H. J., Søfartschef, Kbhvn.
- Bagh, Axel, Ingeniør, Kbhvn.
- Bahnsen-Mallinson, Margaret, Kon-  
certsangerinde, Helsingør.
- Bang, Jørgen, Direktør, cand. jur.,  
Kbhvn.
- Bang, Ulf, Grosserer, Kbhvn.
- Barfoed, Knud V., Arkitekt, Kbhvn.
- Baungaard, R., Grosserer, Kbhvn.
- Behrend, Sv. A., Prokurist, Kbhvn.
- Benzon, O., Konstruktor, Kbhvn.
- Benzon, Fru Tove, Vedbæk.
- Berg, Erik, Grosserer, Kbhvn.
- Berg, Henry, Snedkermester,  
Kbhvn.
- Berg, R., Forfatter, Præstø.
- Berg-Jensen, K., Politibetjent,  
Søborg.
- Berthelsen, Vald., Forretningsfører,  
Helsingør.
- Beyer, C. K., Civilingeniør, Kbhvn.
- Bilstein, Alfred, Grosserer, Kbhvn.
- Bindslev, Alfred, Borgmester,  
Kbhvn.
- Birkholm, C., Købmand, Helsingør.
- Blehr, Ellen, Fru, Oslo.
- Blichert, Ejnar, Kommunalæge,  
Holte.
- Blok, L. M., Ingeniør, Helsingør.
- Boas, Jørgen, Læge, Hellerup.
- Boertmann, A. M. H., Kredslæge,  
Helsingør.
- 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, Sv. Aa., Kontorchef,  
Helsingør.
- Bosevang, C., Kunstmaler,  
Hellebæk.
- Bosevang, Fru Kunstmaler C.,  
Hellebæk.
- Boy, Søren, Købmand, Skelskør.
- 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, Stadsskoleinspektør,  
Helsingør.
- Brun, Erik, Landsdommer, Hellerup.
- Brunoe, Søren, Billedhugger,  
Kbhvn.
- Bruskin, B., Direktør, Civilingeniør,  
Kbhvn.
- †Bruun, Agnes, Kommunalærerinde,  
Lemvig.

- Brünniche, E. H., Museumsdirektør, Kbhvn.
- Brøker-Sørensen, P., Entreprenør, Holbæk.
- Buch, Helge, Ingeniør, Kbhvn.
- Buchthal, Fritz, Dr. med. Skodsborg.
- Budtz, Otto v. Egede, Landinspektør, Kbhvn.
- Burmeister & Wain A/S, Kbhvn.
- Bünner, Ellen, Lærerinde, Helsingør.
- Bærentsen, H., Landsretssagfører, Kbhvn.
- Bøgh-Hansen, E., Forvalter, Kbhvn.
- Børgesen, B. E., Murermester, Helsingør.
- Børsen, H., Civilingeniør, Kbhvn.
- Carl, Hans P., Skibsreder, Kbhvn.
- Carlsberg Bryggerierne, Kbhvn.
- Carlsen, Steffen, fhv. Skibstømrer, Helsingør.
- Carlsson, J., Barbermester, Helsingør.
- Carstens, Karen, Lektor, Kolding.
- Carstensen, Else, Sekretær, Kbhvn.
- Carstensen, Harald, Civilingeniør, Lyngby.
- Christensen, C., Gartner, Espergærde.
- Christensen, Carl G., Befragter, Sæby.
- Christensen, C. D., Togfører, Helsingør.
- Christensen, C. F., Bankdirektør, Nykøbing F.
- Christensen, Chr., adm. Direktør, Kbhvn.
- Christensen, Ejvind, Købmand, Kbhvn.
- Christensen, Jørgen, Prokurist, Kbhvn.
- Christensen, K., Overassistent, Helsingør.
- Christensen, Kaare K., Ingeniør, Bergen.
- Christensen, Knud I., Tømrer, Ribe.
- Christensen, Kr., Forvalter, Kbhvn.
- Christensen, Ludvig, fhv. Minister, Folketingsmand, Kbhvn.
- Christensen, Marius, Murermester, Lyngby.
- Christensen, N. O., stud. jur., Kbhvn.
- Christensen, Peder, fhv. Borgmester, Helsingør.
- Christensen, Poul, Repræsentant, Kbhvn.
- Christensen, Robert A., Direktør, Kbhvn.
- Christensen, Roger, Farvehandler, Helsingør.
- Christensen, Svend Olaf, Kedelsmed, Helsingør.
- Christensen, Viggo, Overborgmester, Kbhvn.
- Christiansen, Alfred, Maskinmester, Helsingør.
- Christiansen, Chr., Kranfører, Helsingør.
- Christiansen, Chr., Skibsbygmester, Rønne.
- Christiansen, C. P., Detailhandler, Helsingør.
- Christiansen, H. J., Forretningsfører, Kbhvn.
- Christiansen, Hans V. Bohn, Seminarieelev, Haslev.
- Christiansen, J. W., Gartner, Helsingør.
- Christiansen, M., Depotbestyrer, Helsingør.
- Christiansen, Michael Bohn, stud. techn., Helsingør.
- Christophersen, J., Skibsmægler, Kbhvn.
- Clausen, A., Snedkermester, Helsingør.



- Clausen, E. Th., Grosserer, Kbhvn.  
 Clausen, H., Bestyrer, Helsingør.  
 Clausen, H. A. M., Restauratør,  
 Helsingør.  
 Cruse, Erik Bang, Ingeniør, Kbhvn.  
 Dahl, Paula, Sygeplejerske,  
 Helsingør.  
 Dahlstrøm-Nielsen, Henry, Klejn-  
 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 „Orion“, A/S,  
 Kbhvn.  
 Dampskibsselskabet „Progress“,  
 Kbhvn.  
 Dampskibsselskabet „Torm“, A/S,  
 Kbhvn.  
 Danckwardt, C., Ingeniør i Søvær-  
 net, Kbhvn.  
 Danielsen, Otto, Befragter, Kbhvn.  
 Danielsen, Otto, Direktør, Kbhvn.  
 Dansk Skibstømrerforbund, Kbhvn.  
 Davidsen, L., Kommuncingeniør,  
 Espergærde.  
 Den danske Landmandsbank,  
 Kbhvn.  
 Den polytekniske Lærestanstalt,  
 Kbhvn.  
 Det Dansk-Franske Dampskibs-  
 selskab, Kbhvn.  
 Det danske Kulkompagni A/S,  
 Kbhvn.  
 Det Danske Petroleums Aktiesel-  
 skab, Kbhvn.  
 Det Forenede Dampskibs-Selskab  
 A/S, Kbhvn.
- Dideriksen, C. J., Grosserer,  
 Ordrup.  
 Didriksen, Christian Corlin,  
 Snedkermester, Kbhvn.  
 †Dorph, H., Driftsbestyrer,  
 Helsingør.  
 Dreyer, Thorvald, Arkitekt, Kbhvn.  
 Drosted, Volmer, Arkitekt,  
 Helsingør.  
 Drosted, Fru Margrethe, Helsingør.  
 Drucker, Fru Elsebet, Kbhvn.
- Ebbehøj, Chr., Direktør, Ingeniør,  
 Kbhvn.  
 Eckhaussen, H., Kustode, Helsingør.  
 Eilertsen, Th., Afdelingsingeniør,  
 Kbhvn.  
 Eilschou-Holm, Fr. Vilh., Sømands-  
 præst, Kbhvn.  
 Elkjær, G. V., Viceskoleinspektør,  
 Helsingør.  
 Ellekilde, O., Kabelingeniør,  
 cand. polyt., Gentofte.  
 Elmquist, V. Balslev, Maskinmester,  
 Nykøbing S.  
 Elsnab, Fru Astrid, Aalborg.  
 Elving, Ingeborg, Sproglærerinde,  
 Helsingør.  
 Enevoldsen, Else, Bankassistent,  
 Helsingør.  
 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.

- Falkenskov, V. F. O., Motorfører, Helsingør.
- Fjalland, Aage, Adjunkt, cand. mag., Helsingør.
- Flensmark, Harald, Præst, Kbhvn.
- Flynn, F. M., Pastor, Helsingør.
- Foged, N. O., Driftsbestyrer, Helsingør.
- Foged, Fru Driftsbestyrer N. O., Helsingør.
- Forenede Olie Kompagni A/S, Det, Kbhvn.
- „Foreningen til Søfartens Fremme“, Kbhvn.
- Forsmark, A. Lind, Arbejdsmand, Helsingør.
- Frandsen, Erik, Direktør, Civilingeniør, Hellerup.
- Frandsen, Georg, Maskinmester, Kbhvn.
- Frandsen, Jul., Malermester, Helsingør.
- Frederiksen, I. M., Vagtmester, Løjtnant, Helsingør.
- Frederikshavns Værft og Flydedok, Frederikshavn.
- Fredfeldt, Knud V., Kommune­lærer, Kbhvn.
- Freilev, P. A., Overretssagfører, Kbhvn.
- Frender, H., Tandlæge, Kbhvn.
- Friis, E., Fuldmægtig, Kbhvn.
- Friis, Fru, Helsingør.
- Friis, Jørgen, Driftsbestyrer, Helsingør.
- Friis, Fru Gudrun, Helsingør.
- †Friis, S., Bagermester, Helsingør.
- Friis-Hansen, Sv., Tandlæge, Kbhvn.
- Friis-Holst, C., Købmand, Kbhvn.
- Friis-Jensen, P., Kommunelærer, Helsingør.
- Fritzbøger, 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., Forstander, Kom­munelærer, Helsingør.
- Garde, H. A., Civilingeniør, Kbhvn.
- Garnum, Otto, Læge, Kbhvn.
- Geisler, Aage, Grosserer, Kbhvn.
- Genkel, Ernst, Grosserer, Kbhvn.
- Gjedsted, S., Ebeltoft.
- Gjerløv-Knudsen, Arkitekt, Kbhvn.
- Gjødrik-Andersen, A., Skibsfører, Svendborg.
- Glahn, S. Egede, Ingeniør, Charlottenlund.
- Gleerup, Alfred, Læge, Kbhvn.
- Glunk, H., Grosserer, Kbhvn.
- Godtfredsen, G. A., Repræsentant, Kbhvn.
- Gorrissen, N. J., Højesterets­sagfører, Kbhvn.
- Gotschalk, cand. jur., Esbønderup.
- Gottliebse, Ole, Modelbygger, Taarbæk.
- Gottschalck, William, Maskin­mester, Helsingør.
- Grandjean, Louis E., Direktør, Forfatter, Kbhvn.
- Grønbech & Sønner, M. J., Kbhvn.
- Grønlands Styrelse, Kbhvn.
- Grønnemose, E. E. N., Murer­mester, Helsingør.
- Guldhammer, H. A., Navigations­direktør, Kbhvn.

Güllich, S. A., Vognmand,  
Helsingør.

Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn.

Haastrup, A., Tandlæge, Kbhvn.

Haderslev Havneudvalg, Haderslev.

Hagelsteen, Redaktør, Helsingør.

Hagelund, F., Skrædermester,  
Helsingør.

Hahn-Petersen, Eigil, Skibsreder,  
Kbhvn.

Halberg, Knud, Dr. med., Hillerød.

Hamann, Viggo, Grosserer, Kbhvn.

Hansen, Agda, Kontorist, Helsingør.

Hansen, Bennet C. K., Skibsreder,  
Kbhvn.

Hansen, Fru Skibsreder Bennet C.  
K., Kbhvn.

Hansen, C. B., Rentier, Kbhvn.

Hansen, Chr., Viceskoleinspektør,  
Helsingør.

Hansen, Chr., Vognmand,  
Helsingør.

Hansen, C. O. Waaben, Disponent,  
Kbhvn.

Hansen, Ditlev, Købmand,  
Helsingør.

Hansen, Eduard, Baadebygmester,  
Klampenborg.

Hansen, Einar, Afdelingsarkitekt,  
Kbhvn.

Hansen, Erik, Grosserer, Kbhvn.

Hansen, Erik, Kemigraf, Kbhvn.

Hansen, F. Benthien, Husejer,  
Gentofte.

Hansen, G. Haastrup, Snedker-  
mester, Kbhvn.

Hansen, H., Stadsdyrlæge,  
Helsingør.

Hansen, H. A., Skibsreder, Kbhvn.

Hansen, Herdis, Frk., Lyngby.

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, Kbhvn.

Hansen, Niels Fr., Landsretssagfø-  
rer, Helsingør.

Hansen, N. P., Bagermester,  
Helsingør.

Hansen, O. F., Lodsmedhjælper,  
Helsingør.

Hansen, Otto, Skibsbygmester,  
Stubbekøbing.

Hansen, Paul-Erik, mag. art.,  
Hornbæk.

Hansen, S. Gram, Tandlæge,  
Charlottenlund.

Hansen, Simon Chr., Maler,  
Helsingør.

Hartmann-Petersen, Sadelmager-  
mester, Helsingør.

Hasager, Niels, Redaktør, Kbhvn.

Havneudvalget i Kolding.

Havneudvalget i Skive.

Hede, Poul, Landsretssagfører,  
Kbhvn.

Hedin, E., Kæmner, Helsingør.

Heimann, V., Grosserer, Kbhvn.

Heinricy, O., Isenkræmmer,  
Helsingør.

Helsingør Brændsels- og Trælast-  
handel A/S, Helsingør.

Helsingør Byraad.

Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jern-  
bane, Helsingør.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyg-  
geri, Helsingør.

Helsingør Tømrerlaug, Helsingør.

Henningsen, Sv. Aa., Lektor,  
Snekkersten.

Henrichsen, C., Detaillist, Odense.

Henriksen, H. H., Købmand,  
Helsingør.

- Henriksen, P. Kock, Direktør,  
Civilingeniør, Odense.
- Henriques, C. B., Højesteretssagfø-  
rer, Kbhvn.
- Henriques, Frederik, Grosserer,  
Klampenborg.
- Hermansen, B., Forhyringsassistent,  
Rødovre.
- Hilborg, Johan F., Direktør,  
Kbhvn.
- Hill-Madsen, Ernst, Ingeniør,  
Kbhvn.
- Hilsted, Finn, Sagfører, cand. jur.,  
Hellerup.
- Hjorth, Fru Unni, Oslo.
- Hoff, Alfred, Ingeniør, Kbhvn.
- Hoffmeyer, Erik, Skibsreder,  
Hellerup.
- Holbæk Byraad.
- Holck, C. J., Skibsingeniør,  
Helsingør.
- Holm, C. K., Former, Helsingør.
- Holm, Peter, fhv. Museumsdirektør,  
Aarhus.
- Holm, Sven, Fabrikant, Snckkersten.
- Holm, Valdemar, Murermester,  
Dragør.
- Holmark, Einar, Grosserer, Kbhvn.
- Holm-Petersen, F., Skibsreder,  
Svendborg.
- Hornby, H., Ingeniør, Forstander,  
Helsingør.
- Hou Møller, Fru Kirsten, Helsingør.
- Hvalkof, A. L., Distriktsingeniør,  
Helsingør.
- Hvass, Tyge, Arkitekt, Hellerup.
- Hüsig, Karla, Lærerinde, Helsingør.
- Hüsig, T. F. V., Smedemester,  
Helsingør.
- Høiberg, Anker, Sekretær, Kbhvn.
- Hørup, V., Bankkasserer, Helsingør.
- Høyer, Fyrassistent, Hanstholm.
- Ingeniør-Sammenslutningen,  
Kbhvn.
- Ingnæs, Hans, Redaktør,  
Ringkøbing.
- Ingwersen, Henry, Antikvitets-  
handler, Helsingør.
- Irgens, E. W., Repræsentant,  
Søborg.
- Irgens, Fru Repræsentant E. W.,  
Søborg.
- Iuel-Brockdorff, Niels, Baron,  
Kommandør, Kbhvn.
- Jacobsen, G., Ingeniør, Kbhvn.
- Jacobsen, P. H., Købmand,  
Helsingør.
- Jacobsen, V. C. F., fhv. Raadhus-  
forvalter, Helsingør.
- Jans, Ove L., Grosserer, Kbhvn.
- Jansen, Wm. H., Direktør, Hobro.
- Jantzen, Helvig, Frøken, Hornbæk.
- Jantzen, M., Disponent, Lyngby.
- 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. V., Grosserer, Kbhvn.
- Jensen, I. C., Boliginpektør,  
Helsingør.
- Jensen, Ingeborg, Kommunelærer-  
inde, Helsingør.
- Jensen, J., Gartner, Helsingør.
- Jensen, Fru Gartner J., Helsingør.
- Jensen, Jens, Politibetjent, Kbhvn.
- Jensen, K. W. F., Kok, Helsingør.
- Jensen, Laur., Repræsentant,  
Kbhvn.
- Jensen, Louise, Fotograf, Helsingør.

- Jensen, M. F., Lods, Helsingør.  
 Jensen, Mogens, Stud. art., Kbhvn.  
 Jensen, N., Bagermester, Helsingør.  
 Jensen, P., Købmand, Kbhvn.  
 Jensen, P. S., Lods, Helsingør.  
 Jensen, S. A., Civilingeniør,  
 Gentofte.  
 Jensen, Vera, Stud. mag., Kbhvn.  
 Jensen, V. F., Lokomotivfører,  
 Helsingør.  
 Jensen, Vilh. A. C., fhv. Rektor,  
 Helsingør.  
 Jensen, Fru Rektor Vilh. A. C.,  
 Helsingør.  
 Jespersen, Knud, Repræsentant,  
 Charlottenlund.  
 Jespersen, K. Wraa, Prokurist,  
 Søborg.  
 Johannessen, Emil, Fiskehandler,  
 Hillerød.  
 Johannessen, Holger, Tapetserer-  
 mester, Kbhvn.  
 Johannessen, J. N. M., Snedker,  
 Helsingør.  
 Johannessen, Johs. P., Sognefoged,  
 Snekkersten.  
 Johansen, Arnold P., Havemand,  
 Helsingør.  
 Johansen, Henning, Centralmekani-  
 ker, Kbhvn.  
 Johansen, Olga, Frk., Kbhvn.  
 Johansson, P., Styrmand, Korsør.  
 Jonassen, Else, Lærerinde,  
 Helsingør.  
 Juell-Andersen, G., Fiskehandler,  
 Helsingør.  
 Juell-Hansen, E., Overbibliotekar,  
 Kaptajn, Kastrup.  
 Juul, Svend, Vinhandler, Kbhvn.  
 Juul, W., Smedemester, Kbhvn.  
 Juul-Petersen, A., Arkitekt, Kbhvn.  
 Jørgensen, Aage E., Borgmester,  
 Overretssagfører, Kbhvn.  
 Jørgensen, Albert, Direktør,  
 Hellerup.  
 Jørgensen, Alb. V., Højesterets-  
 sagfører, Kbhvn.  
 Jørgensen, A. Th., Stadsingeniør,  
 Helsingør.  
 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, fhv. Indenrigs-  
 minister, 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, Viceskoleinspek-  
 trice, Helsingør.  
 Kaastrup, Axel, Repræsentant,  
 Kbhvn.  
 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.  
 Kiörboe, E. T., Enkepastorinde,  
 Helsingør.  
 Kiörboe, Fr., Arkitekt, Holte.  
 Kjærsgaard, Sofie, Husmoder i  
 K.F.U.M., Helsingør.  
 Kjær & Sommerfeldt, Vinhandel,  
 Kbhvn.  
 Kjölnær, Th., Kunstmaler, Hillerød.  
 Klangel, K., Lærer, Helsingør.  
 Kleiminger, H. L., Politifuldmægtig,  
 Helsingør.  
 Klem, Aage E., Civilingeniør,  
 Kbhvn.  
 Klem, Helen Lise, Frk., Helsingør.  
 Klem, Knud, Museumsdirektør,  
 Helsingør.  
 Klem, Lone, Frk., Helsingør.  
 Klem, Oline, Fru, Kbhvn.  
 Klem, Ollis, Fru, Helsingør.  
 Klerk, Niels, Lektor, Landsretssag-  
 fører, Kbhvn.  
 Klitgaard-Jørgensen, Johs., Tand-  
 læge, Kbhvn.  
 Knudsen, Axel, Købmand,  
 Hjortespring.  
 Knudsen, Einar, Ingeniør, Hellerup.  
 Knudsen, Helge Ursin, Civilinge-  
 niør, Helsingør.  
 Knudsen, P., Lemvig.  
 Knutsson, O. F. S., Tapetserer-  
 mester, Helsingør.  
 Koch, Jørgen, Civilingeniør, Kbhvn.  
 Kongsted, T., Underdirektør,  
 Helsingør.  
 Korsgaard, P., Ingeniør, Fabrikejer,  
 Folketingsmand, Nyborg.  
 Korsør Byraads Havneudvalg,  
 Korsør.  
 Kramer, W., Direktør, Helsingør.  
 Kramer, Fru Direktør W.,  
 Helsingør.  
 Kristensen, Hans P., Læge, Søborg.  
 Kristensen, Knud, Statsminister,  
 Gaardejer, Humlebæk.  
 Kristensen, L., Grosserer, Kbhvn.  
 Kristoffersen, Aksel, Antikvar,  
 Helsingør.  
 Krog, M. S., Apoteker, Helsingør.  
 Krohn, J. H., Afdelingsingeniør,  
 Kbhvn.  
 Kromann, N. M., Forfatter, Esbjerg.  
 Kunst, Aage, Grosserer, Kbhvn.  
 Københavns Amtsråd, 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, Steen, Kbhvn.  
 Lannung, Gunnar L., Vekselerer,  
 cand. polit., Kbhvn.  
 Lannung, Hermod, Landsretssagfø-  
 rer, Kbhvn.  
 Lannung, Sven, Matrikulinspektør,  
 Kbhvn.  
 Larsen, B. O. G. E., Assistent,  
 Charlottenlund.  
 Larsen, C., Fotograf, Helsingør.  
 Larsen, Carl Chr., Bryggeriarbejder,  
 Helsingør.  
 Larsen, Carl Otto, Pedel, Helsingør.  
 Larsen, Erh., Revisor, Kbhvn.  
 Larsen, H., Rangerformand,  
 Helsingør.  
 Larsen, H., Snedkermester,  
 Helsingør.  
 Larsen, H. Lolk, Fuldmægtig,  
 Kbhvn.  
 Larsen, Jacob, Overportør,  
 Helsingør.

- Larsen, Jens, Landsretssagfører, Helsingør.
- Larsen, L., Fuldmægtig, Hillerød.
- Larsen, Martin, Konsul, Helsingør.
- Larsen, N. V., Tømrrermester, Helsingør.
- Larsen, Fru Tømrrermester, N. V., Helsingør.
- Larsen, Ove, Direktør, Kbhvn.
- Larsen-Jensen, O., Direktør, Helsingør.
- Lauritsen, Fyrassistent, Kragenæs.
- Lauritzen, Ivar, Skibsreder, Kbhvn.
- Laursen, P., Kbhvn.
- Lauterbach, F., Overretssagfører, Kbhvn.
- Leisner, R., Ingeniør, Lyngby.
- Lemche, Hans Jacob, Direktør, Kbhvn.
- Lerche, B. J., Prokurist, Helsingør.
- Lilbæk, Hakon, Købmand, Kbhvn.
- Liljeborg, Frank, Kastrup.
- Lind, Chr., Skibsbygmester, Rønne.
- Lindhard, Aage, Lektor, Birkerød.
- Linvald, Steffen, Museumsinspektør, Charlottenlund.
- Lock, P., Læderhandler, Helsingør.
- Lohse, Ellis, Direktør, Kbhvn.
- Lotz, M. E., Lærerinde, Helsingør.
- Lund, E., Bagermester, Øerne.
- Lund, E., Prokurist, Kbhvn.
- Lund, Hans, Grosserer, Helsingør.
- Lund, Inger, Lærerinde, Helsingør.
- Lund, O., Kantor, Helsingør.
- Lund, V. E. A., Konsul, Helsingør.
- Lundberg, Georg, Direktør, Kbhvn.
- Lundbæk, Erik, Landretssagfører, Kbhvn.
- Lund-Hansen, Ritmester, Aarhus.
- Lundsfryd, V. E., Ingeniør, Kbhvn.
- Lundsgaard, Erik, Direktør, cand. polyt., Kbhvn.
- Lundsgaard, J. H., Maskininspektør, Kbhvn.
- Lyhne, Theodor, Direktør, Kbhvn.
- Lyngby, Jan M., Ingeniør, Kbhvn.
- Lyngbye, Jørgen Svitzer, Grosserer, Gentofte.
- Lynggaard, K., Helsingør.
- Lønberg-Holm, A., Ingeniør, cand. polyt., Kbhvn.
- Lövald, C., Snedkermester, Kbhvn.
- Mackeprang, M., fhv. Museumsdirektør, Dr. phil., Charlottenlund.
- Madsen, Adam, Grosserer, Kbhvn.
- Madsen, Fru Ellen, Tricotagehandlerske, Helsingør.
- Madsen, Ellen M., Plejemoder, Helsingør.
- Madsen, E. N., Direktør, Springforbi.
- Madsen, Jens, Røgeriejer, Helsingør.
- Madsen, Fru Røgeriejer Jens, Helsingør.
- Madsen, J., Sekretær, Kbhvn.
- Maegaard, E., Direktør, cand. jur., Kbhvn.
- Malling, Jens, Sekretær, cand. jur., Kbhvn.
- Mallinson, Anna Sophie, Fru, Helsingør.
- Malmberg, J. P., Arkitekt, Kbhvn.
- Malver, A., Læge, Kbhvn.
- Manniche, Peter L. R., Højskoleforstander, Helsingør.
- Marineforeningen, Kbhvn.
- Marstrand, Vilhelm, Civilingeniør, Kbhvn.
- Mehren, Inger v., Kontorassistent, Helsingør.
- Mellentín, Aage, Grosserer, Gentofte.
- Mersing, Bibliotekar, Helsingør.

- Merved, C. P., Overportør,  
Snekkersten.
- Metz-Hansen, J. H., Havneassistent,  
Helsingør.
- Meyer, Knud, Grosserer, Kbhvn.
- Meyer, Ove, Civilingeniør, Hellerup.
- Michelsen, C. R., Telefondirektør,  
Hellerup.
- Michelsen, Oluf, Slagtermester,  
Kbhvn.
- Mikkelsen, Aage, Murermester,  
Helsingør.
- Mikkelsen, Børge, Repræsentant,  
Snekkersten.
- Mikkelsen, Michael, Bogbinder,  
Helsingør.
- Mikkelsen, Poul Erhardt, Medhjæl-  
per, Hillerød.
- Mogensen, A. F., Civilingeniør,  
Dragør
- Mogensen, S., Stationsforstander,  
Korsør.
- Mogensen, Th. H. A., Bager,  
Helsingør.
- Moldow, Georg, Grosserer, Kbhvn.
- Moltke, Harald, Kunstmaler, Greve,  
Kbhvn.
- Moltke, O., Sekretær, Snekkersten.
- Monberg, I. C., Grosserer, Kbhvn.
- Mortensen, J., Forpagter, Helsingør.
- Munck, Niels, Direktør, Kbhvn.
- Munck, Ove, Ingeniør, Kbhvn.
- Munk-Petersen, Urmager, Næstved.
- Munk-Petersen, E., Bankdirektør,  
Næstved.
- Munthe af Morgenstjerne, B. v.,  
Museumsinspektør, Helsingør.
- Myhr, Wilhelm, Værkstedsleder,  
Rødby Havn.
- Müller, Poul, Læge, Kbhvn.
- Møller, Aase Kraunsøe, Frk.,  
Hellerup.
- Møller, Birthe Kraunsøe, Frk.,  
Hellerup.
- Møller, E. S., Fabrikant, Vedbæk.
- Møller, F., Konditor, Helsingør.
- Møller, Karen, Fru, Hellerup.
- Møller, Stig, Direktør, Kbhvn.
- Møller-Andersen, A., Landsretssag-  
fører, Kbhvn.
- Nakskov Skibsværft, Nakskov.
- Nathansen, Ino, Fuldmægtig,  
Kbhvn.
- Navitas, A/S, 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, Frk.,  
Helsingør.
- Nielsen, August, Kustode, Helsingør.
- Nielsen, C., pens. Depotarbejder,  
Helsingør.
- Nielsen, Chr., Model- og Baade-  
bygger, Fejø.
- Nielsen, Edgar, Malermester,  
Snekkersten.
- Nielsen, Ejnar J., Tømrermester,  
Helsingør.
- Nielsen, Gunnar Vilholm, Mejeri-  
ejer, Helsingør.
- Nielsen, Fru Mejeriejer Gunnar  
Vilholm, Helsingør.
- Nielsen, H., Glarmester, Helsingør.
- Nielsen, Fru Glarmester H.,  
Helsingør.
- Nielsen, Hans, Ekspedient,  
Helsingør.
- Nielsen, H. A., Smedemester,  
Helsingør.
- Nielsen, H. M., Fabrikant, Kbhvn.



- Nielsen, Holger, Grosserer, Kbhvn.  
 Nielsen, J., Muremester, Helsingør.  
 Nielsen, Jacob, Repræsentant,  
 Kbhvn.  
 Nielsen, J. C. M., Stationsforstan-  
 der, Helsingør.  
 Nielsen, Jens, Hotelejer, Helsingør.  
 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 Han-  
 delsministeriet, Kbhvn.  
 Nielsen, S. A. W., Arkitekt,  
 Helsingør.  
 Nielsen, Severin, Ingeniør, Kbhvn.  
 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., Direktør, Odense.  
 Normann, L. O., Direktør, Kbhvn.  
 Norsk, Frans, Overlæge, Hellerup.  
 Nygaard, Ejnar, Kaptajn, Skibs-  
 reder, 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.  
 Olrik, Helge, Dommerfuldmægtig,  
 Helsingør.  
 Olsen, Albert, Professor, Dr. phil.,  
 Kbhvn.  
 Olsen, Benny, Direktør, Kbhvn.  
 Olsen, Chr. A., Grosserer, Kbhvn.  
 Olsen, C. Meinert, Tømrermester,  
 Kbhvn.  
 Olsen, Fr., Civilingeniør, Kbhvn.  
 Olsen, G. E., Grosserer, Konsul,  
 Helsingør.  
 Olsen, Fru Grosserer, Konsul G. E.,  
 Helsingør.  
 Olsen, H. F. V., Sparekassedirektør,  
 Helsingør.  
 Olsen, H. Th. Aug., Maskinarbej-  
 der, Helsingør.  
 Olsen, Herman, Smedemester,  
 Brønshøj.  
 Olsen, Ivan Munk, Kbhvn.  
 Olsen, K. E., Vinhandler, Kbhvn.  
 Olsen, Knud, Ingeniør, Charlotten-  
 lund.  
 Olsen, Lindorf, Bogbinder, Kbhvn.  
 Olsen, Oluf, Kontorist, Helsingør.  
 Olsen, Oluf, Tjener, Helsingør.  
 Olsen, Poul, Slagtermester,  
 Hellerup.  
 Olsen, Paul A., cand. pharm.,  
 Hellerup.  
 Olsen, Sophus, Fabrikant, Kbhvn.  
 Osgaard, Lauritz, Fabrikant,  
 Charlottenlund.  
 Overgaard, Chr., Direktør,  
 Dr. techn., Charlottenlund.  
 Overgaard, Frode, Dekorator,  
 Søborg.  
 Paludan, A. C., pens. Toldassistent,  
 Assurandør, Helsingør.  
 Paul-Petersen, A., Arkitekt,  
 Hellerup.  
 Paulsen, Paul Jørgen, Civilingeniør,  
 Helsingør.

- Pedersen, Aage, Læge, Hellerup.  
 Pedersen, Alexander, Grosserer, Kbhvn.  
 Pedersen, Carl Chr. Brandt, stud. techn., Helsingør.  
 Pedersen, Chr., Fiskehandler, Lillerød.  
 Pedersen, C. O., Maskinmester, Helsingør.  
 Pedersen, Dagmar, Fru, Helsingør.  
 Pedersen, Evald, Forvalter, Helsingør.  
 Pedersen, Ingvard, Grosserer, Kbhvn.  
 Pedersen, I. D. S. V., Væver, Helsingør.  
 Pedersen, N. E., Slagtermester, Kbhvn.  
 Pedersen, P. H., fhv. Overmontør, Helsingør.  
 Pedersen, S. A. L., Lokomotivfører, Kbhvn.  
 Pedersen, F., Havneassistent, Helsingør.  
 Pedersen, Valdemar, Bogtrykker, Kbhvn.  
 Peschardt, H., Repræsentant, Kbhvn.  
 Petersen, Aage, Kontorassistent, Helsingør.  
 Petersen, A. H., Skibsreder, Svendborg.  
 Petersen, Andr. Rudolf, Grosserer, Kbhvn.  
 Petersen, Fru Oliemøller C., Helsingør.  
 Petersen, Carl, Fabrikant, Kbhvn.  
 Petersen, Carl, Maskinfabrikant, Gilleleje.  
 Petersen, Chr., Brolæggermester, Helsingør.  
 Petersen, Cl. W., Tømremester, Kbhvn.  
 Petersen, Eiler, Grosserer, Roskilde.  
 Petersen, Einer, Opsynsmand, Helsingør.  
 Petersen, Erik, Gentofte.  
 Petersen, Gudrun Stein, Postkontorist, Helsingør.  
 Petersen, Hans, Vognmand, Helsingør.  
 Petersen, Hartvig, Sejlmagermester, Frederikshavn.  
 Petersen, H. Ekeroth, Radiotelegrafist, Skagen.  
 Petersen, I. C., Bogtrykker, Nexø.  
 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. V., Proprietær, Græsted.  
 Petersen, S. Chr., Maskinmester, Helsingør.  
 Petersen, Sophie, Lektor, cand. mag., Kbhvn.  
 Philip, N., Grosserer, Kbhvn.  
 Pontoppidan, Axel, Kaptajn, Kammerjunker, Klampenborg.  
 Poulsen, Arnold, Ingeniør, Charlottenlund.  
 Poulsen, Finn V., Optiker, Kbhvn.  
 Poulsen, H., Tømremester, Helsingør.  
 Poulsen, J. P., Smedemester, Helsingør.  
 Privatbanken A/S, Kbhvn.

- Proschowsky, Paul M., Civilingeniør, Hellerup.
- Quist, Ejnar, Direktør, Odense.
- Qvist, H., Overingeniør, Kbhvn.
- Qvist, Svend Aage, Kbhvn.
- Rager, E., Civilingeniør, Folketingsmand, Kbhvn.
- Rahbek, Knud, Civilingeniør, Kbhvn.
- Ramsdorf, 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, Kjeld, stud. techn., Kbhvn.
- Rasmussen, Knud Robert, Dykker, Holte.
- Rasmussen, L., Modelbygger, Rødby Havn.
- Rasmussen, N. V. P., Automobilfabrikant, Helsingør.
- Rasmussen, R. F., Kommunalærer, Helsingør.
- Rasmussen, R. P., Matros, Helsingør.
- Rasmussen, V. S., Ingeniør, Kbhvn.
- Rathje, Eigil, Ingeniør, Kbhvn.
- Ravn, K., Værkfører, Helsingør.
- Rederiet „Anholt“ A/S, Kbhvn.
- Reib, A., Kommunalrevisor, Helsingør.
- Reich, Alexander Albert, Skibsbygger, Kbhvn.
- Reich, G., Smedemester, Kbhvn.
- Reich, Poul Albert, Kleinsmed, Helsingør.
- Rendal, H., Landsretssagfører, Helsingør.
- Riise, A. H., Læge, Hillerød.
- Rink, G., Apoteker, Helsingør.
- Risom, Sven, Arkitekt, Kbhvn.
- Robbert, R. A., Skibsreder, Kbhvn.
- Rosendahl, A., Bogholder, Kolding.
- Rosenkilde, V., Boghandler, Kbhvn.
- Rosenstand, Einar, Arkitekt, Klampenborg.
- Rosenthal, Leif K., Redaktør, Klampenborg.
- Rotheisen, J. P. T., Bogtrykker, Helsingør.
- Rønne Havneudvalg, Rønne.
- Rønne, Joh., Enkefru, Helsingør.
- Rønne, Tage, Ejendomsmægler, Helsingør.
- Rønsted, Karmark, Landsretssagfører, Kbhvn.
- Saanne-Larsen, Tekla, Frk., Helsingør.
- Samson, I., Speditør, Charlottenlund.
- Saxild, Jørgen, Ingeniør, Gentofte.
- Schack, Gudmund, Grosserer, Kbhvn.
- Schaumann, H., Driftsbestyrer, Odense.
- Schaumann, P., Ingeniør, Nykøbing F.
- Scherffenberg, G., Ingeniør, Hellerup.
- Schjørring, Fr., Fyrskibsfører, Helsingør.
- Schmaltz, H., Skorstensfejermester, Helsingør.
- Schmaltz, Fru Skorstensfejermester H., Helsingør.
- Schmidt, A. V. B., Overmontør, Helsingør.

- Schmiegelow, A., Skibsreder,  
Kbhvn.
- Schmiegelow, C. H., Smedemester,  
Helsingør.
- Schmiegelow, E., Professor, Dr.  
med., Kbhvn.
- Schnedler, G. S., Civilingeniør,  
Klampenborg.
- Schollert, J. P., pens. Lokomotiv-  
mester, Helsingør.
- Schou, Elisabeth, Frk., Kbhvn.
- Schou, Just, Grosserer, Kbhvn.
- Schou, Fru Gerda Just, Kbhvn.
- Schousboe, Sigurd, Konstruktør,  
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., Borgmester,  
Helsingør.
- Segerskog, John, Overingeniør,  
Helsingør.
- Sehestedt Bohn, C. V., Toldfor-  
valter, Ærøskøbing.
- Seibæk, Aage, Grosserer, Hellerup.
- 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.
- Sonne, H. O., Civilingeniør, Kbhvn.
- Sonne, Ths., Direktør, Kbhvn.
- Sonne-Hansen, K., Direktør,  
Charlottenlund.
- Sparekassen i Nykøbing paa Falster.
- Spodsberg, K. E., Læge, Kbhvn.
- Sprenger, K., Værkfører, Helsingør.
- Staarup, Hans, Afdelingsingeniør,  
cand. polyt., Aarhus.
- Starch-Petersen, B., Billedskærer-  
mester, Helsingør.
- Steensgaard, P., Maskinist, Kbhvn.
- Steffensen, Hother, Boghandler,  
Helsingør.
- Steffensen, James, Telegrafingeniør,  
Hellerup.
- Storch, O., Civilingeniør, Kbhvn.
- Strandgaard, Aage, Arkitekt,  
Kbhvn.
- Strandgaard, Knud, Sekretær, cand.  
jur., Taarbæk.
- Strube, Sten, Redaktør, Helsingør.
- Struve, O. J., Færgemand,  
Helsingør.
- †Strømgren, Elis, Professor, Dr.  
phil., Kbhvn.
- Stub-Nielsen, Axcl, Dyr læge,  
Helsingør.
- Stürup, C. og Co.s Eftlg. A/S,  
Helsingør.
- Stæhr, Harald, Direktør, Kbhvn.
- Suenson, 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.
- Svensden, Nordahl, Lektor, Sorø.

- Svendsen, Paul W. E., Redaktør,  
Ringsted.
- Svendsen, Rita E., Kontorassistent,  
Helsingør.
- Svendsen & Christensen, A/S Damp-  
skibsselskabet „Vendila“, Kbhvn.
- Sæbye, Poul, Kunstmaler,  
Klampenborg.
- Søgaard, L., Enkefru, Helsingør.
- Søgaard, C., cand. pharm.,  
Helsingør.
- Søgaard, Helge, Museumsdirektør,  
Dr. phil., Aarhus.
- Søkjær, O. B. J., Journalist, Kbhvn.
- Sølvér, Carl V., Kaptajn,  
Skodsborg.
- Sølvhøj, Hans, cand. mag.,  
Helsingør.
- Sørensen, Aage, Slotsbetjent,  
Helsingør.
- Sørensen, Aksel, Lærer, Ribe.
- Sørensen, Axel, Ingeniør, Hellerup.
- Sørensen, H. H., Redaktør,  
Helsingør.
- Sørensen, Niels, Lærer, Aarhus.
- Sørensen, Poul, Civilingeniør,  
Skodsborg.
- Sørensen, Sigvard, Skotøjshandler,  
Helsingør.
- Sørensen, Valdemar, Overlærer,  
Helsingør.
- Tegner, V. P. B., Civilingeniør,  
Kbhvn.
- Teknisk Landsforbund, Kbhvn.
- Thalbitzer, V., Amsforvalter,  
Kbhvn.
- Thalbitzer, W., Professor, Kbhvn.
- Thengel, Einar, Kontorist,  
Helsingør.
- Thomsen, A., Kbhvn.
- Thomsen, A. M., Hotelejer,  
Helsingør.
- Thomsen, C. A. H. Trolle,  
Fiskeridirektør, Hellerup.
- Thomsen, Ingolf, Vicevært,  
Helsingør.
- Thunbo, Anton, Grosserer, Kbhvn.  
Tikøb Sogneraad, Tikøb.
- Torp, Folmer, Butikschef, Roskilde.
- Trondal, M., Skibsfører, Redaktør,  
Nyborg.
- Trosborg, A., Kriminalbetjent,  
Helsingør.
- Tryde, G., Læge, Kbhvn.
- Tuborg Fabriker, Hellerup.
- Turistforeningen for Helsingør.
- Tuxen, Henry, Civilingeniør,  
Charlottenlund.
- Tvede, Alfrida, Frk., Helsingør.
- Tvede, Kitty, Frk., Helsingør.
- Tvermoes, Sven, Grosserer, Kbhvn.
- Ulrich, Kay, Amtmand, Hillerød.
- Valentin-Hjorth, K., Grosserer,  
Kbhvn.
- Valeur-Meller, Svend, Amtsvej-  
inspektør, Civilingeniør, Kbhvn.
- Vennike, O., Arkitekt, Hellerup.
- Villerslev, Jens, Snedker, Hellerup.
- Vinther, Vilh. Heikel, Bankfuld-  
mægtig, Charlottenlund.
- Vohlert, Knud, Grosserer, Kbhvn.
- Volf, Holger, Fabrikant, Hellerup.
- Voss, C., Mejerist, Helsingør.
- Voxted, B. K. P. R., Lokomotiv-  
fører, Helsingør.
- Voxted, Fru Lokomotivfører B. K.  
P. R., Helsingør.
- Waagepetersen, H. L., Direktør,  
cand. polyt., Fru, Helsingør.
- Waagepetersen, H. T., Grosserer,  
Kbhvn.
- Wahl, Chr., Grosserer, Kbhvn.
- Walløe-Meyer, John, Fuldmægtig,  
Kbhvn.
- Wamberg, K., fhv. Viceskole-  
inspektør, Helsingør.

- Warburg, Hugo, Fabrikant, Skagen.  
Weber, L., Maskinkonstruktør,  
Helsingør.  
Weilbach, J. S. V., Sejl- og Kom-  
pasmager, Kbhvn.  
West, Ole, Skrædermester,  
Helsingør.  
Westergaard, Biskoṑ, Ribe.  
Wiberg, J., Grosserer, Fru, Kbhvn.  
Wieth, Oscar, Speditør, Kbhvn.  
Wiibroes Bryggerier A/S, C.,  
Helsingør.  
Willumsen, A., Fru, Helsingør.
- Willumsen, G. J., Fabrikmester,  
Helsingør.  
Wineken, K., Politimester,  
Helsingør.  
Winther, Heinrich, Kaptajn, Berlin.  
Wolf, Halfdan, Grosserer, Kbhvn.  
Wolf, Louis, Grosserer, Kbhvn.  
Worm, C. A., Grosserer, Kbhvn.  
Wright, Karen, Fru Konsulinde,  
Helsingør.
- Yde, Jens, Direktør, Kbhvn.

## INDHOLDSFORTEGNELSE

Museets Komité og Personale .....	7
Handels- og Søfartsmuseets Beretning for Regnskabsaaret 1946—47 .....	9
Handels- og Søfartsmuseets Driftsregnskab 1946—47 .....	22
Direktør Knud Oldendow: De grønlandske Fiskerier .....	24
Overbibliotekar, Kaptajn E. Juul-Hansen: Om Lastelinien historiske Udvikling .....	54
Direktør Louis E. Grandjean: Søens Stednavne .....	73
Museumsinspektør B. v. Munthe af Morgenstjerne: Træk af Kryds- toldvæsenets Historie .....	87
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende Tekster .....	125
Beretning fra Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1946—47 .....	133
Selskabets Driftsregnskab 1946—47 .....	139
Selskabets Bestyrelse og Medlemsliste .....	141

Takket være den Forstaaelse for Museets kulturhistoriske Opgaver der er vist af Søfarten og de Kredse, der staar i nær Tilknytning til dette Erhverv, er det lykkedes at faa dækket samtlige de med Udgivelsen af denne Aarbog forbundne Udgifter.

Foreningen Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker hermed sin hjerteligste Tak til følgende Firmaer og Institutioner, der ved Tegning af Annoncer eller ved Gaveydelse har støttet Udgivelsen af dette vort Lands eneste søhistoriske Aarskrift:

Aarhus Havnevæsen

Assurance-Compagniet Baltica A/S

A/S Dampskibs-Selskabet paa Bornholm af 1866

Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri

A/S Dampskibsselskabet Dania

A/S Det Danske Kulkompagni

Det Danske Petroleums Aktieselskab

A/S. Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Dansk Shell A/S

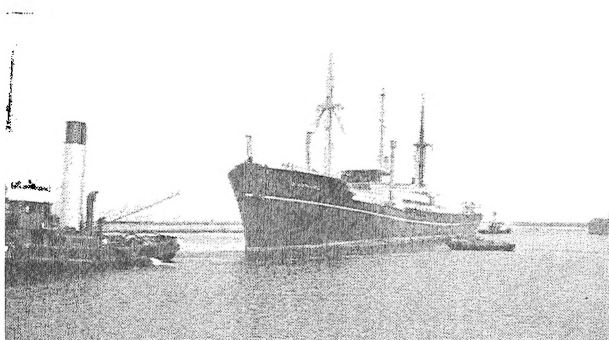
De Forenede Kulimportører A/S

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S



Det Forenede Olie-Kompagni A/S  
A/S Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik  
Kjøbenhavns Handelsbank A/S  
C. K. Hansen  
A/S Dampskibsselskabet Heimdal  
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S  
Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening, Lmt.  
Københavns Havnevæsen  
Den danske Landmandsbank A/S  
Rederiet J. Lauritzen  
A/S Motortramp  
Dampskibs-Aktieselskabet Myren  
Danmarks Nationalbank  
Dampskibsselskabet Norden A/S  
Dampskibsselskabet Orient A/S  
A/S Dampskibsselskabet Orion  
Privatbanken i København A/S  
Dampskibs-Aktieselskabet Progress  
Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia  
Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S  
A/S Dampskibsselskabet Torm  
A/S Dampskibsselskabet Vendila  
Iver C. Weilbach & Co.  
A/S Det Østasiatiske Kompagni

# AARHUS HAVN



Danmarks mest centrale

*VANDDYBDE OP TIL 10 M.*

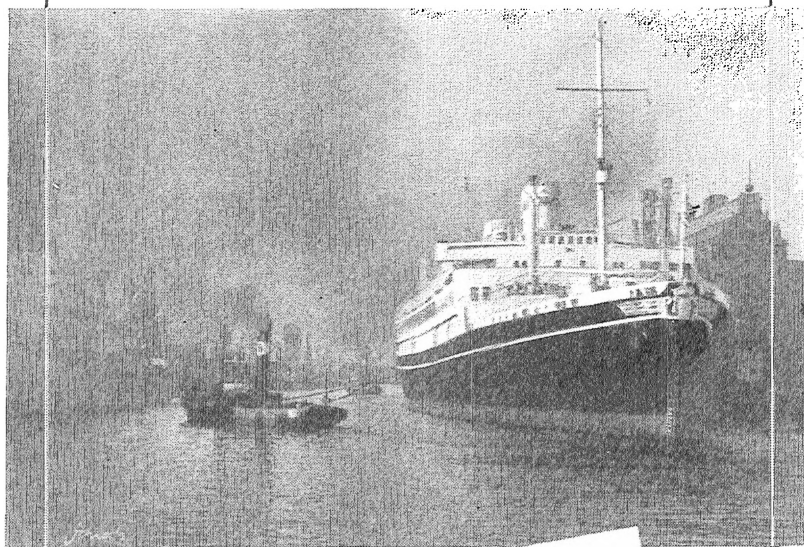
MODERNE

KRANER



HURTIG

LOSNING



Forsikring skal man ha ..  
**BALTICA**

ASSURANCE-COMPAGNIET BALTICA A/S  
BREDGADE 42, KØBENHAVN K

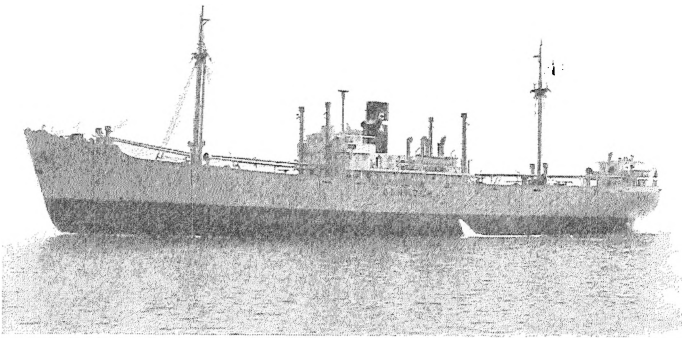
*Afdelingskontorer overalt i Danmark*

A K T I E S E L S K A B E T

**BURMEISTER & WAIN'S**

M A S K I N - O G S K I B S B Y G G E R I

K Ø B E N H A V N · D A N M A R K



A/S DAMPSKIBSSELSKABET

# DANIA



CHR. ANDRESEN  
KØBENHAVN



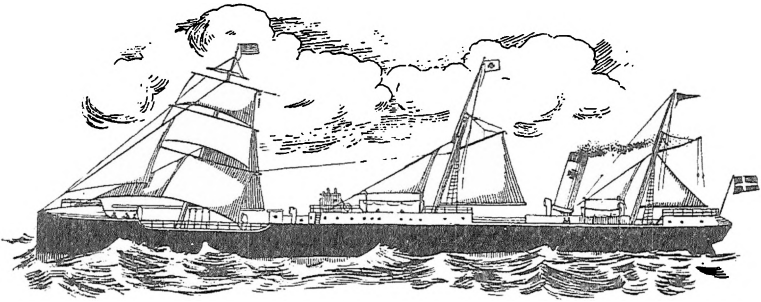
AS

DK

DET DANSKE  
KULKOMPAGNI  
KØBENHAVN

K

2



**D.D.P.A.s**  
**første**  
**Tankskib**

var S/S „Christine“, som blev søsat 1890

---

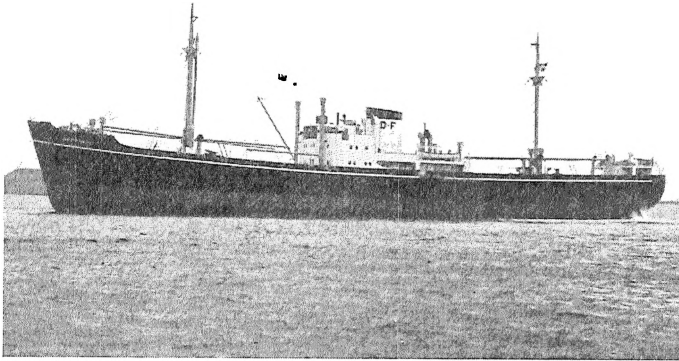
**I Dag bestaar D.D.P.A.s Flaade**

af 3 store, oceangaaende Tankskibe samt  
19 andre Fartøjer med ialt 45.000 Brutto-  
registertons.

---



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



A. N. PETERSEN

# A/S DET DANSK-FRANSKE DAMPSKIBSSELSKAB

TELG.-ADR. :  
DANSKFRANSK

TELEFONER :  
1243 . 12443 . 12843  
RIGSTELEFON : 224  
FJERNKRIVER : 2357



# WORLD WIDE BUNKERING SERVICE



*Overalt i Verden har Shell Bunkerstationer,  
hvor Skibsfarten bliver forsynet med*

*Brændselolie og  
Smøreolier*

**A/S DANSK SHELL**

**HOLMENS KANAL 7 . C. 9838 . KØBENHAVN K**

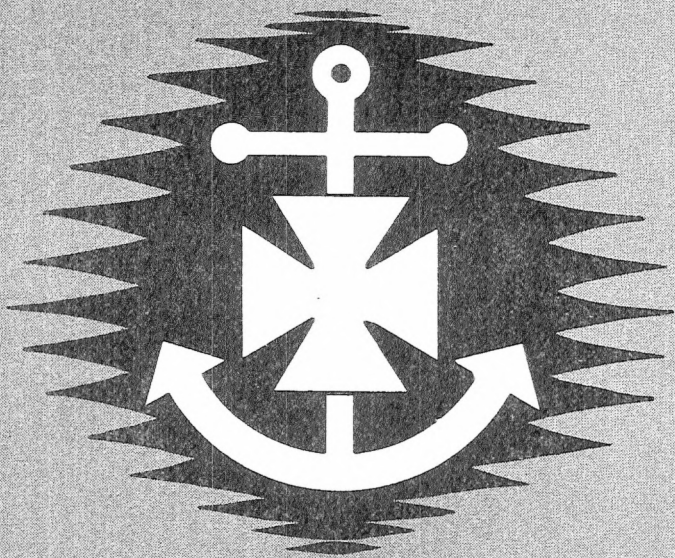
**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**



**TELEGRAMADRESSE:  
KULIMPORT**

**TELEFONER:  
CENTRAL 211  
RIGSTLF. 211**

**KØBENHAVN**



**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**

AKTIESELSKAB

(The United Steamship Co. Ltd.)

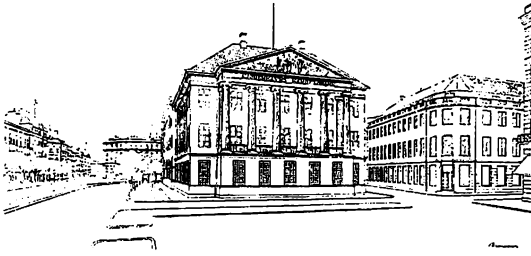
**THE SCANDINAVIAN-AMERICAN LINE**

COPENHAGEN

A K T I E S E L S K A B E T

**FREDERIKSHAVNS JERNSTØBERI  
&  
MASKINFABRIK**

FREDERIKSHAVN · DANMARK



# KJØBENHAVNS HANDELSBANK

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2  
83 AFDELINGER OG FILIALER

AKTIEKAPITAL KR. 50.000.000  
RESERVER KR. 50.000.000





# **C. K. HANSEN**

GRUNDLAGT 1856

## **SKIBSREDER & MÆGLER**

**Befragtning · Linieagentur · Assurance & Havariagentur  
Klarering og Losninstilsyn · Spedition og Grænseekspektion**

**INTERNATIONALE TRANSPORTER  
SKIB BANE BIL LUFT**

**KØBENHAVN, K.**

**35, AMALIEGADE**

**TELEGRAM ADR.: „HANSEN“ · „HANSENAIR“**

**TELEFON: CENTRAL 72 · RIGS 13**

*Filialer:*

**PADBORG - KRUSAA**

**Repræsentanter i alle**

**Provinsbyer**

*Korresponderende Reder:*

**<sup>D</sup>/<sub>S</sub> DANNEBROG <sup>A</sup>/<sub>S</sub>**



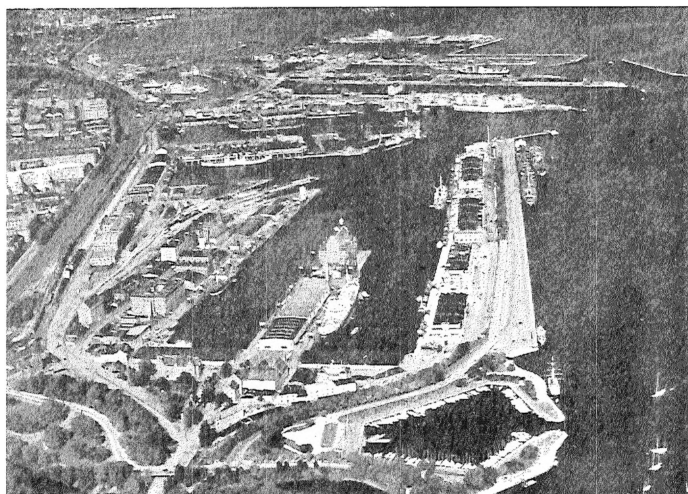
# HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.



# KØBENHAVNS HAVN

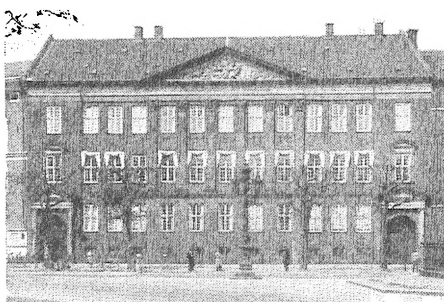


FOT.: NOWICO

## KØBENHAVNS FRIHAVN

*Østersøens  
naturlige Fordelingshavn*

# DEN DANSKE LANDMANDSBANK



Hovedsæde: Holmens Kanal 12  
København K

45 Filialer i København og Omegn  
59 Filialer i Provinsen



Telegram Adresse: **LANDMANDSBANK**

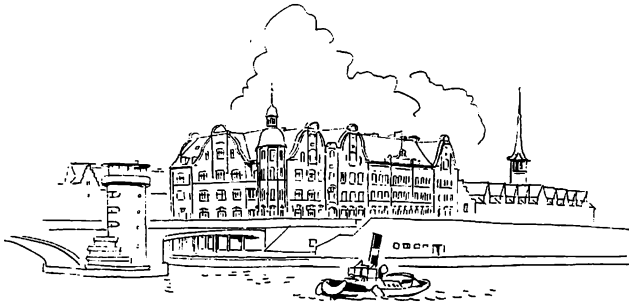
**A/s MOTORTRAMP**  
**SHIPOWNERS**

**Stensved**

DAMPSKIBSAKTIESELSKABET

MYREN

HOLM & WONSILD



# PRIVATBANKEN

I KJØBENHAVN AKTS.

TELEFON CENTRAL 1

BØRSGADE 4 - KBHVN.

*Københavns ældste Bank*



32 FILIALER

# **Dampskibsselskabet „PROGRESS“**

Kalvebod Brygge 4

København

Telegramadresse: MARIUSON — Central 12057



*Tegn Deres Forsikringer i*

**SKANDINAVIA**

Kongens Nytorv 6,  
København K.



Telefon Central 9316  
Tlgr.adr. Reassurance





# EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS-ENTREPRISE

GRUNDLAGT 1833

KVÆSTHUSGADE 1 — KØBENHAVN K

CENTRAL 5195 — UDEFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

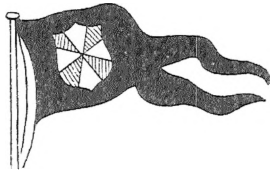
BJERGNING  
BUGSERING  
DYKKERARBEJDE  
UNDERVANDSSKÆRING  
UNDERVANDSSVEJSNING  
LÆGTERUDLEJNING  
PUMPEARBEJDE



DAMPSKIBSSELSKABET

TORM <sup>A</sup>/<sub>S</sub>





SVENDSEN & CHRISTENSEN

A/S DAMPSKIBSSELSKABET VENDILA

---

TEL. ADRESSE:  
NAUTICAL

