



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 1948

AARBOG 1948

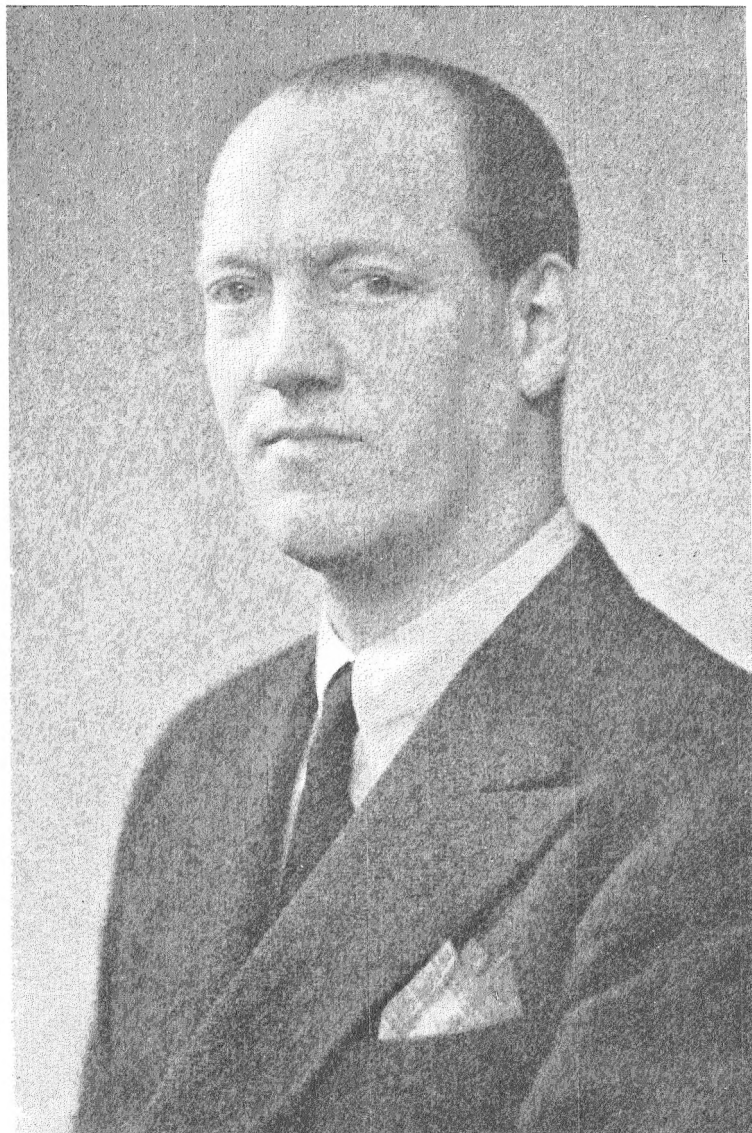
HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
PAA KRONBORG

A A R B O G 1948

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

HELSINGØR 1948

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.

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.

Ligesom i tidligere Aar har Museet staaet i kollegial Forbindelse med kulturhistoriske Museer i Ind- og Udland, i særlig Grad naturligvis med Museer indenfor det samme Fagomraade. Fremmede Museumsmænd, bl. a. fra Holland, har studeret Museets nye moderne Opstillinger, hvis Principper er drøftet med megen Interesse, og de vil formentlig i væsentlig Grad blive benyttet ved Opstillingen af nye Søfartsmuseer, som er under Forberedelse andetsteds.

Museet har haft den Sorg i Løbet af 1947 at miste sit Komitémedlem Professor, Dr. phil. Elis Strømgren. Professor Strømgren har siden 1928 været Medlem af Komiteen som Repræsentant for den astronomiske Videnskab. Paa den store Særudstilling, som Museet arrangerede i 1926 i Anledning af Helsingør Bys 500-Aars Jubilæum, indrettedes en astronomisk Afdeling som et Udtryk for den nære Forbindelse, der bestaar mellem den nautiske Videnskab og Astronomien, og som bl. a. manifesterer sig i vor verdensberømte Astronom Tycho Brahes Person. Denne astronomiske Særudstilling bibeholdtes i nogle Aar som Led af Museet, men ophævedes senere ved de omfattende Nyopstillinger, som fandt Sted i 1929—30, idet Pladsforholdene ikke tillod, at Museet specialiserede sig saa stærkt paa et enkelt Felt. Uanset dette bevarede Professor Strømgren sin store Interesse for Museet, hvis Udvikling han fulgte nøje, ligesom han regelmæssigt mødte til Komiteens Møder. Komiteen bevarer i Professor Strømgren med Taknemlighed Mindet om en interesseret Personlighed, hvem Museets Tarv altid laa stærkt paa Sinde.

Med Udgangen af 1947 er Professor, Dr. phil. Knud Fabricius paa Grund af Alder udtraadt af Komiteen, af hvilken han har været Medlem siden 1924. Ogsaa Professor Fabricius, der i Komiteen repræsenterede den historiske Videnskab, har i den lange Aarrække, han har været Medlem, næret en levende Interesse for Museets Anliggender, i Debatten om hvilke han altid har taget livlig Del. Museet paaskønner i høj Grad denne Interesse og benytter herved Lejligheden til at udtale sin hjertelige Tak til Professoren for de mange Aars Medarbejde.

Museets Samlinger er i Aarets Løb vokset med jævn Vækst.

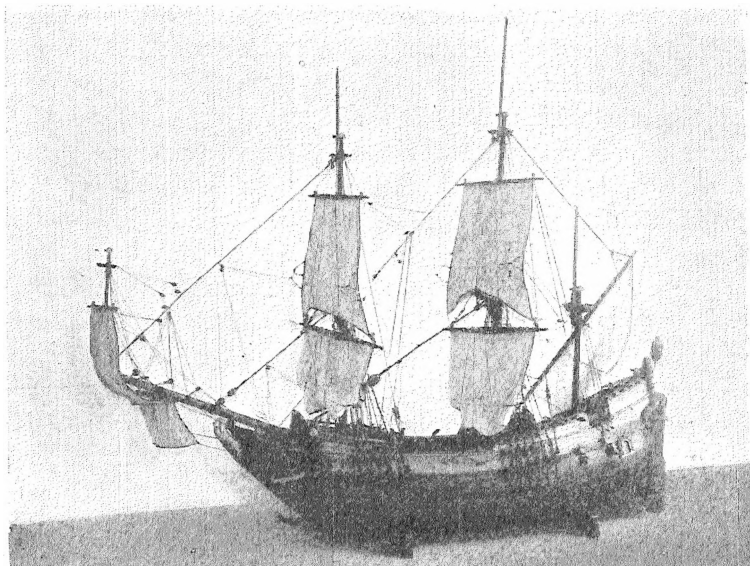
HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PAA KRONBORG

BERETNING

for

REGNSKABSAARET 1947—48

Den Interesse, som Handels- og Søfartsmuseet ikke mindst i de senere Aar har kunnet glæde sig ved ikke alene fra de særligt interesserede Kredses Side, men ogsaa fra det store Publikum, har ogsaa i Regnskabsaaret 1947—48 givet sig Udtryk. Museets Samlinger er i dette Aar besøgt af 74.424 Personer, det største Tal hidtil i Museets Historie. Ogsaa Entreindtægten repræsenterer en Rekord. Den andrager i Aar over Kr. 20.500,—. Ialt har 7700 Personer haft gratis Adgang til Museet. Dette yder som bekendt gratis Adgang til danske Skoler samt til Handelsskoler, Navigationsskoler, Skoleskibenes Besætninger etc. Museet benytter paany Lejligheden til at understrege dette Forhold med Opfordring til de nævnte Skoler om at benytte sig deraf i størst mulig Udstrækning. Museets Samlinger er udmærket egnet til Demonstrationer i det Undervisningsstof, som de nævnte Specialskoler beskæftiger sig med, men de giver tillige fortrinlige Illustrationer til Danmarks Historie i Almindelighed, og et Besøg i Handels- og Søfartsmuseet er derfor velegnet som Led i de aarlige Skolerejser. Ikke mindst er Museets Materiale af Interesse for alle Drengene. Adskillige Lærere bruger med stor Fordel Museet i Emneundervisningen og giver deres Elever skriftlige Opgaver i Emner indenfor Museets Omraade. For Specialskolerne ligger Emnerne jo lige for Haanden. Entreindtægten udgør desværre et nødvendigt Led i Museets Økonomi, men Museet lægger af ideelle Grunde megen Vægt paa, at Skolebesøg finder Sted i stor Udstrækning.



Model af hollandsk Fløjte omkr. 1650. Kopi af en samtidig Model i Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam. Gave fra Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“.

157

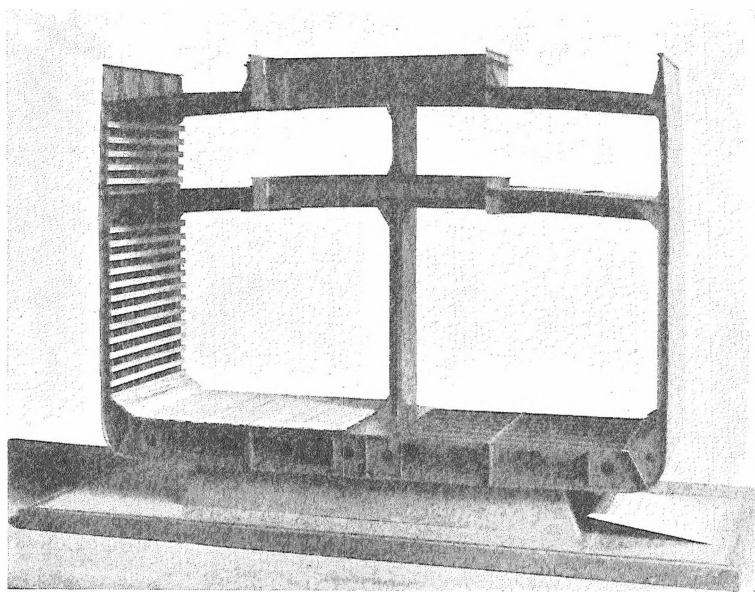
Blandt Nyerhvervelserne skal især nævnes den i sidste Aarsberetning omtalte Model af en hollandsk Fløjte fra Midten af 17. Aarh. Modellen er en Gengivelse af en samtidig Model, som findes i Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum i Amsterdam, der venligst har tilladt, at Modellen er blevet kopieret til Brug for Museet. Det er en meget værdifuld Forøgelse af Samlingen, og Museet udtaler sin erkendtlige Tak saavel overfor Museet i Amsterdam som overfor Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, der har afholdt de til Modelfremstillingen medgaaende Udgifter. D/S Dannebrog har skænket Halvmodeller af S/S „Ellensborg“ og S/S „Hekla“, 1884, sidstnævnte overtaget fra Thingvallaselskabet, Skibsbygmester R. Rasmussen, Nakskov, en Halvmodel af tremastet Skonnert „C. Castenskjold“ samt en Samling Konstruktions-tegninger og Fotografier fra det gamle Træskibsværft i Nakskov.

Skibsbygningsafdelingen er forøget med en Række Middel-

spantmodeller: en af de middelalderlige Skibstyper fundet i Kalmarfjord og af moderne Typer et enkeltbundet Jernskib, Barken „Prinsesse Marie“, bygget 1893 i Helsingør, og et dobbeltbundet Staalskib, S/S „E. M. Dalgas“, bygget 1930 i Helsingør efter Cellesystemet. Fra Stads- og Havneingeniøren i Randers er som Gave modtaget en Konstruktionstegning af den gamle Hjuldamper „Fulton“, 1851—52. Skibskonstruktør Otto Benzon har skænket en Samling Konstruktionstegninger og andet Materiale, hidrørende fra hans Bedstefader, Skibsbygmester E. C. Benzons kendte, banebrydende Virksomhed i Nykøbing Falster.

Fra Fyr- og Vagervæsenet er skænket to Stykker Undervands-Membransendere og en Kødsæk af en Type, som tidligere anvendtes om Bord i Fyrskibene til Opbevaring af fersk Kød, der heri ophængtes i Skibets Rig for derved bedre at bevares i den friske Luft, samt to Stk. Haubitze, der tidligere anbragtes paa Fyrskibenes Lønning ved Laaringen agter, og med hvilke man skød Varselskud til forbigående Skibe, naar disse faretruende nærmede sig Grundene.

Af de øvrige Gaver skal nævnes en Skibskiste fra Havneassistent Th. Pedersen, Helsingør, et Træskrin med farvet Straabeklædning, udført af danske Fanger i „Prisongen“ 1807—14 og skænket af Hr. Svend Lund, Lyngby, en Vinflaske fra Vraget af det engelske Skib „The Crescent“, der i 1808 strandede ved Vestkysten, givet af Strandfoged Holger Mikkelsen, Lyngby, en Tommestok af Ben, dateret 1778, fra Adjunkt Ernst, Helsingør, en Sejlmagerpose med Redskaber fra Hr. Einar Mathiassen, København, en Forhyringskontrakt fra Galeasen „Langeland“, Kaptajn P. Norsk af Rudkøbing, udstedt af Rudkøbing Toldkammer 19/2 1867. Kontrakten er skænket af Forhyringskontoret i København. En Samling Reglementer og andre Tryksager er foræret Museet af fhv. Mester ved Søartilleriet Harald Poulsen, København, en haandskrevet Dagbog fra en Sørejse og nogle farvelagte Tegninger, som har tilhørt Kaptajn Chr. J. Kromann, af Hr. Ib Kromann, København, et Forslag til Lov om Krydstoldvæsenets Nedlæggelse af Museumsinspektør Munthe Morgenstjerne. Et ældre



Model af Middelspant af dobbeltbundet Staalskib S/S „E. M. Dalgas“,
1930. Gave fra Tuborgfondet.

Skibsanker hidrørende fra Udgravningerne paa Slotø er modtaget gennem Adjunkt Marius Hansen, Nakskov. Fra Dampskibsselskabet „Dania“ er som Gave modtaget en Samling Genstande, hidrørende fra den anden Verdenskrig. Den bestaar af en Gasmasker i Lærredshylster, to Luftværnssigtemidler, en Staalhjelme af engelsk Model, et Livredningsbælte af Gummi med Lærredsbetræk og Ventil, en Gummidragt til Beskyttelse mod Kulde og Sø til Benyttelse ved Havari samt en Staalhjelme af dansk Model. Alle disse Genstande har været benyttet om Bord i Rederiets Skibe i engelsk Tjeneste under Krigen, sidstnævnte dog indenfor Spærringen. Inspektør Munthe Morgenstjerne har i Forbindelse med Arbejdet ved Søhistorisk Registratur berejst forskellige Egne af Landet med det Formaal at indsamle Fotografier og Oplysninger. Som Resultat heraf er en betydelig Mængde Materiale tilgaaet Registraturet. Til dette er anskaffet et Arkivskab.

For Fiskeriafdelingens Vedkommende skal nævnes, at Museets Opmaaler især har berejst Vestkysten. En Række Opmaalinger er foretaget: en flad Baad fra Løkken, bygget ca. 1890 til Løkken Bjærgelav, en Løkken Jolle fra 1886, en Landdragningspram fra Søndervig samt en Jolle med Stiksværd fra Klegod, alle karakteristiske Typer for de Egne af Vestkysten, hvor de hører hjemme. Samtidig er modtaget Opmaalingstegninger af Jagten „Anna“ af Vejle (ex. „De fire Brødre“ af Marstal), Danmarks ældste Sejlskib, der har været i stadig Brug siden sin Bygning i 1794, men som forliste under sidste Krig. Museet har berejst de fynske Kyster og Dele af Sydøstjylland for Indsamling af Minder til Fiskeriets Historie. Resultatet har været en Samling værdifulde ældre Fiskeredskaber. Museet takker først og fremmest Fiskerne for den Velvilje, de har vist Indsamlingen og ikke mindre Fiskeriets Myndigheder, herunder de stedlige Embedsmænd, først og fremmest Overfiskeribetjentene Morsø i Fredericia og S. Chr. Jensen, Svendborg, samt Fiskeribetjent H. Johs. Nielsen i Kerteminde. Vi bringer ligeledes en Tak til Dansk Fiskeriforening for dens beredvillige Støtte til denne Sag.

Museets Haandbibliotek er i Aarets Løb vokset med 270 Numre. Den betydeligste Erhvervelse paa dette Omraade er et indbundet Eksemplar af samtlige Aargange af „Finanstidende“, der er tilgaaet som Gave fra Amtsforsvalter C. Thalbitzer, København. Museet har indledet et Samarbejde med Søfartens Bibliotek, idet Parterne holder hinanden underrettet om deres Erhvervelser af kostbare nautiske Værker for saa vidt muligt at forhindre Dobbeltanskaffelser af saadanne.

Redaktør Veibel, Dagbladet „Børsen“, har i Aarets Løb virket som Presseattaché for Museet og Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, for hvilken Virksomhed begge Parter udtaler sin erkendtlige Tak. Museet takker ligeledes den skibstekniske Konsulent, Ingeniør, cand. polyt. Knud E. Hansen, for Raad og Vejledning. Museumsdirektør Klem har i September 1947 sammen med denne besigtiget Udgravningerne af Kong Hans' og Christian IV's Skibsværfter paa Slotø ved Naskov Fjord. En foreløbig Beretning om dette inter-

essante Fund er givet i nærværende Aar bog af Adjunkt Marius Hansen, Nakskov, der har udfoldet et betydeligt Initiativ for disse Udgravningers Igangsættelse og Gennemførelse. Det er første Gang vi paa dansk Grund træffer paa Vidnesbyrd om ældre dansk Skibsbygning, og Udgravningerne repræsenterer derfor de ældst bevarede Levn af et Erhverv, der saavel i vor egen moderne Tid som ogsaa i den ældste historiske Tid blev en førende dansk national Industri.

Museet har ved Museumsinspektør Munthe Morgenstjerne og Direktør Klem deltaget i Dansk kulturhistorisk Museumsforenings og Dansk historisk Fællesforenings Aarsmøde i København og paa Krogerup i Dagene d. 26.—28. Sept. 1947. Den Bevilling til Gennemførelse af visse Museumsarbejder, som Museet i nogle Aar har haft paa Beskæftigelsesloven, har desværre ikke kunnet forlænges. Derimod har det, som det fremgaar af Regnskabet, efter Ansøgning fra Erstatningskommissionen vedr. den tyske Værnemagts Benyttelse af fast Ejendom modtaget en Sum af Kr. 15942.91 til Dækning af en Del af Udgifterne i Anledning af den af Tyskerne fremtvungne Evakuering af Museet. Det har derved været i Stand til at tilbagebetale det Laan af Kr. 14.000,—, som i sin Tid optoges hos Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ til dette Formaal. Museet takker Selskabet for den værdifulde Hjælp, det paa denne Maade har ydet i en vanskelig Tid. Ved Hjælp af Selskabet har Museet ligeledes kunnet paabegynde Udgivelsen af en Serie „Søhistoriske Skrifter“, af hvilken de to første Publikationer allerede er udsendt, to Bøger af Forfatteren Louis E. Grandjean „Skibbruddets Saga“, en Skildring af Bjergningslovgivningen i Danmark gennem Tiderne, og „Skibsfartens Hjælpetopper“, der redegør for Bugseringens Historie her i Landet.

Museet har paa visse offentlige Kontorer deponeret forskellige Billeder, som ikke for Tiden er i Brug i Samlingen. Nogle Marineforeninger har henvendt sig med Anmodning om Deponering af Materiale til Udsmykning af de Marinestuer, der indrettes rundt omkring. Museet har i Forvejen en Del Materiale anbragt paa denne Maade og vilde særdeles gerne

fortsat yde en saadan Hjælp, men ser sig desværre ikke længere i Stand til at opfylde de fremsatte Ønsker.

Museumsinspektør Munthe Morgenstjerne har i Efteraaret 1947 foretaget en Studierejse til U. S. A. Til Hjælp til Dækning af Udgifterne i Forbindelse hermed har Det Østasiatiske Kompagni ydet vederlagsfri Rejse med M/S „Falstria“, ligesom Skibsreder Knud Lauritzen har ydet et Tilskud paa Kr. 1000,—. Rejsen har været af stor Betydning dels ved den Forbindelse, der derved er oprettet med en Række Søfartsmuseer i U. S. A., dels derved, at Museumsinspektøren under Rejsen har faaet Lejlighed til nærmere at studere disse Museer og til at orientere sig om Arbejdet om Bord paa et moderne Skib. Museet udtaler herved sin erkendtlige Tak saavel overfor Det Østasiatiske Kompagni som overfor Skibsreder Knud Lauritzen. Museet takker ligeledes alle, som i Aarets Løb har ydet Gaver til Museet enten i Genstande eller ved kontante Bidrag. Bidragyderne findes anført i Forbindelse med omstaaende Regnskab. Museet takker de Annoncører, som gennem deres Annoncer har sikret Udgivelsen af Museets Aarbog, ligesom det retter en oprigtig Tak til de Rederier, som ved forøgede Bidrag har ydet Støtte til Museets Drift. Museet har til Rederiforeningen rettet Henvendelse om en Forhøjelse af Tilskudene til Museet. Rederiforeningen er med stor Beredvillighed gaaet ind for denne for Museet saa betydningsfulde Sag. I indeværende Aar er paa denne Konto ialt indgaaet et Beløb af Kr. 8957,75. Bidragene er indsendt fra følgende Rederier: Det Østasiatiske Kompagni, Dansk-Fransk Dampskibsselskab, De forenede Kulimportører, Dampskibsselskabet „Progress“, Rederiet C. Clausen, Svendborg, Dampskibsselskabet „Torm“, Det store nordiske Telegraf Selskab, Dampskibsselskabet „Heimdal“, Jepsens Rederi, De danske Sukkerfabrikker, Tankskibsrederiet, Rederiet Alfred Christensen, Dampskibs-Aktieselskabet „Orient“, J. Asmussens Rederi, Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, Dampskibsselskabet „Vendila“, Det Forenede Dampskibs Selskab og Dampskibsselskabet „Dannebrog“. Museet haaber paa, at denne Liste af Bidragydere i den kommende Tid vil yder-

ligere forøges, saaledes at alle danske Rederier yder deres Bidrag til Opretholdelse af Søfartsmuseet.

Blandt de kontante Ydelser i indeværende Aar maa ligeledes regnes Salget af de Kronborgplatter, som Den kongelige Porcellænsfabrik i Fjor skænkede Museet. Salget har paa dette Regnskab indbragt et Beløb af Kr. 753,—.

Værdien af Venneselskabets Støtte er ofte understreget i Museets Aarsberetninger. Den giver sig først og fremmest til Kende ved de forskellige Publikationer, Aarbogen og Søhistoriske Skrifter, der udsendes under Selskabets økonomiske Ansvar, men derudover yder Selskabet ogsaa paa anden Maade værdifuld Hjælp. I Regnskabsaaret 1947—48 har Selskabet foruden den ovennævnte Model af en hollandsk Fløjte fra o. 1650 ydet en kontant Sum af Kr. 6000,—, ligesom det som sædvanlig har ydet et Bidrag af Kr. 600,— til Dækning af Udgifter ved Selskabets Kontorhold.

I sidste Aarsberetning berørtes Museets Pladsforhold. Museet er igennem de senere Aar undergaaet en betydelig Udvikling. Det er naaet et godt Stykke fremad paa Vejen til Skabelsen af et dansk Handels- og Søfartsmuseum, der paa fyldestgørende Maade kan belyse Handelens og Skibsfartens Historie i vort Land, men der er for mange Afdelingers Vedkommende endnu store Mangler. Disse vil ikke kunne løses med de nuværende Pladsforhold, og Museets Komité har derfor rettet Henvendelse til den danske Regering om at tage under Overvejelse at søge dets Pladsforhold væsentligt forbedret. Det maa inderligt haabes, at disse Overvejelser maa føre til et positivt Resultat.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS DRIFTSREGNSKAB 1947—48

UDGIFT

Administration og Drift:

Lønninger m. m.	55.989,60	Kr.	
Rengøring af Lokalerne	1.783,49	„	
Opvarmning af Lokalerne	1.500,00	„	
Vedligeholdelses af Lokalerne ...	1.000,00	„	
Diverse Udgifter og Kontorhold	3.098,88	„	63.371,97 Kr.
			63.371,97

Museets Samlinger:

Indkøb af Museumsgenstande .	20.876,73	Kr.	
Modtagne Gaver	3.460,00	„	24.336,73 „
			24.336,73
Transport og Arbejdspenge	240,47	„	
Tyveri-, Ansvars- og Ulykkesforsikring	218,43	„	
Overskud	6.243,66	„	
			94.411,26 Kr.

INDTÆGT

Indtægt ved Forevisning	20.542,94	Kr.	
Statens Tilskud: Handelsmini-			
steriet.....	35.000,00	Kr.	
„ „ Arbejdsmini-			
steriet.....	3.003,31	„ -	38.003,31 „
			38.003,31
Private Bidrag: Kontanter	29.249,86	Kr.	
„ „ Salg af Platter	753,00	„	
„ „ Gaver	3.460,00	„	
			33.462,86 Kr.
÷ tilbagebetalt Laan til Venne-			
selskabet	14.000,00	„	19.462,86 „
			19.462,86
Renter	459,24	„	
Erstatning for Evakuering	15.942,91	„	
			94.411,26 Kr.

De forannævnte Bidrag fordeler sig saaledes:

D.D.P.A.-Fondet	1.000,00	Kr.
Otto Mønstedts Fond	5.000,00	„
Tuborgfondet	2.000,00	„
Dansk Dampskibsrederiforening	1.000,00	„
Grønlands Styrelse	300,00	„
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	2.000,00	„
Mærket „S“	200,00	„
Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“	7.792,01	„
En Kreds af Redere	9.957,85	„
	<hr/>	
	29.249,86	Kr.

<i>Aktiver</i>		<i>Passiver</i>	
Bank- og Spa- rekassebehold- ning	45.752,49	Kr.	Vindings- og Tabskonto: Overført fra
Kassebehold- ning	1.078,06		1946/47
	<hr/>		40.586,89
	46.830,55	Kr.	Overskud fra
			1947/48
			6.243,66
			„
	<hr/>		46.830,55
			Kr.

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, d. 14. April 1948.

JOHS. DALLHOFF /

KNUD KLEM

Driftsregnskab og Status er, efter at være sammenholdt med de indsendte Kassebilag, fundet overensstemmende med de af Museet førte Bøger. Bank- og Kassebeholdningens Rigtighed er konstateret.

København, den 21. April 1948.

HERLUF JACOBSEN

UDGRAVNINGEN AF KONG HANSES SKIBSVÆRFT ENGBORG PAA SLOTØ I NAKSKOV FJORD

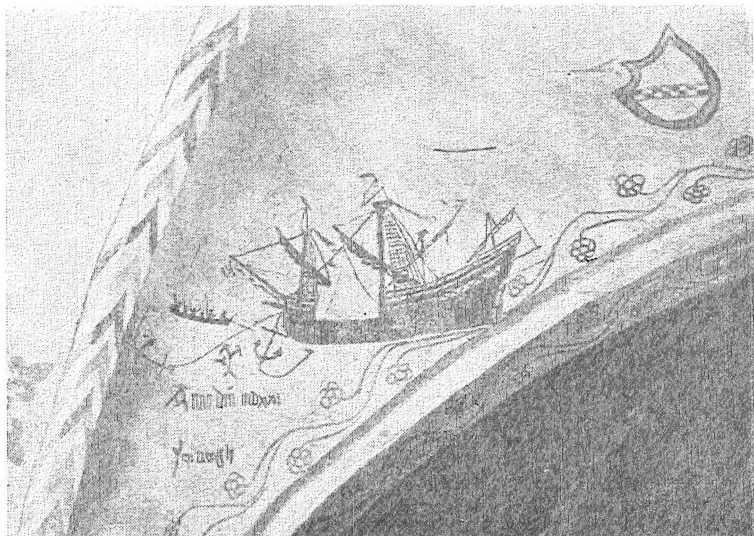
EN ORIENTERING

Af

MARIUS HANSEN

De store Opdagelser i Slutningen af det 15. Aarhundrede bevirkede, at Søvejene afløste de gamle Karavaneveje i den internationale Handel. Nye Lande og nye Varer blev draget ind i den europæiske Økonomi og fremkaldte en Forskydning i de historiske Handelsomraader, der var samlet om de to europæiske „lukkede“ Have: Østersøen og Middelhavet, der sank ned til at blive Handelsveje af sekundær Betydning i Forhold til Atlanterhavet, der fra nu af blev den store Handelsvej. Først i vore Dage med Suezkanalens Aabning har Middelhavet atter genvundet sin Betydning for den internationale Søfart. Østersøen har vundet i Værdi som Hovedvej for de mange Lande, der grænser op til Østersøen i Kraft af disse Landes store Udenrigshandel. Opdagelserne gav Portugal, Spanien, Frankrig og England lige saa gode Muligheder for Handel, som de italienske Byer før havde haft det paa Middelhavet. I Østersøen, hvor Hansestæderne havde haft Handelen, mens dens Veje gik fra Syd til Nord, maatte disse nu se denne Handel glide over til Vestmagterne, samtidig med at Varerne fik en anden Karakter. Korn og Tømmer og andre Grovvarer kom til at beherske Østersøhandelen.

Søfarten blev ved denne Udvikling et Erhverv, der tiltrak sig de regerende Fyrsters stigende Opmærksomhed. De større Krav, der stilledes til saavel Skibe som Mandskab, maatte naturligvis give sig Udslag i Forbedringer og Nyskabninger af saavel Skibstyper som Sejlføring, Navigation, Udrustning m. m. Lasteevnen blev sat betydeligt i Vejret, indtil man naaede en



Kalkmaleri i Æbeltoft Kirke — dateret 1521 — muligvis „Maria“.

1521

Størrelse i Skibene, der først er blevet overgaaet i det 19. Aarhundrede. Samtidig skabtes en Skibstype, der alene havde til Formaal at sikre og opretholde Ejendomsretten paa Havet: Orlogsskibet.

Denne Udvikling maatte faa gennemgribende Betydning for det dansk-norske Samfund. Hansestæderne havde i Kraft af deres Beliggenhed ved de fra Syd til Nord gaaende Handelsveje sikret sig en dominerende Indflydelse paa dansk Politik gennem Aarhundreder, ligesom disse Byer havde sikret sig et solidt Marked i de nordiske Lande. Der var derfor hen mod Aar 1500 et udbredt Ønske i Norden om at frigøre sig for Hansevældet — og selv overtage Udenrigshandelen. Kong Hans maa saaledes i sin Haandfæstning af 1481 forpligte sig til ikke at stadfæste nye Privilegier til udenlandske Stæder eller Købmænd uden Rigsraadets Samtykke. De eksisterende Privilegier skulde øjensynlig løbe Tiden ud, hvorefter Handelen skulde gaa over paa hjemlige Hænder. De danske Byer manglede imidlertid baade Kapital og Initiativ til en saadan Politiks Realisation. Der kan ikke herske Tvivl om, at Kong Hans

paa dette Punkt har været enig med Adelen i dens Syn paa Udviklingen af en selvstændig dansk Handelsstand; der kunde være Uenighed om det Tempo og de Midler, der skulde anvendes, men Maalet var man enige om, ligesom politiske Spørgsmaal de nordiske Lande imellem kunde gribe forstyrrende ind i Planerne. Unionspolitikken kom saaledes til at spille en afgørende Rolle.

Kong Hans ønskede naturligt at faa genoprettet Unionen, men stødte her paa et stærkt, unionsfjendtligt svensk Parti, der under Sten Stures Ledelse ændrede den svenske Stats økonomiske Liv. Naturaløkonomien afløstes af Pengeøkonomien, den svenske Krone optraadte som den store Opkøber, der i Hansestæderne fandt en god Aftager af de svenske Produkter, ikke mindst de svenske Malme fra Midtsverige. Sverige blev ved denne Politik en økonomisk Enhed, der ikke behøvede Støtte fra de andre nordiske Lande — Unionen var blevet overflødig. Medvirkende til denne Udvikling var ogsaa Forholdene i Tyskland, Kejsermagtens Svaghed, Sværdridderordenens tiltagende Opløsning, de tyske Fyrsters indbyrdes Kævl og endelig Hansestædernes Tilbagegang paa Grund af den almindelige økonomiske Udvikling, foraarsaget af Opdagelserne. I Rusland voksede det moskovitiske Rige under Ivan III Vasiljevits frem til en Stormagt, der kunde blive en Trusel mod Sveriges nordøstlige Provins, Finland. Da Ivan III havde samme Planer over for Hansestædernes Filialer i Rusland som Kong Hans, var der hermed aabnet Mulighed for et Samarbejde mod den fælles Fjende.

I dette storpolitiske Spil, hvor Unionspolitikken oprindelig er den drivende Faktor, og hvor livsvigtige Spørgsmaal faar afgørende Betydning, kommer Østersøen til at spille en ganske afgørende Rolle. Den, der er Herre paa Østersøen, behersker den nordiske Politik. Unionspolitikken udvikler sig saaledes til at blive en Kamp om Herredømmet paa Østersøen; „mare nostrum“ blev ikke et tomt Slagord, men en jærnhaard Realitet, hvorom mange Kampe maatte udkæmpes, inden Spillet blev afgjort. Danmark havde de bedste Kort paa Haanden med Herredømmet over Skaane, Bleking, Bornholm, Gotland

og senere Dagø-Øsel, der ganske lukkede Sverige inde. Dette Herredømme maatte naturligt fremkalde en svensk Trang til en uhindret Forbindelse med de tyske Stæder; en Trang, der maatte give sig Udslag i Krige med Maalet at gennembryde den danske Indkredsning af Sverige. — Østersøherredømmet blev Stridens Kærne. For Danmark blev det et Forsvar for de fremskudte Stillinger i Østersøen, mens det for Sverige blev Angrebskrige. Orlogsflaaden fik i de to Lande Opgaver, der svarede til disse Maal. I den mere end hundredaarige Kamp kom Flaaderne og dermed ogsaa Flaadebaserne til at spille en afgørende Rolle. Flaadestationerne skulde være nær ved de Steder, hvor Kamphandlinger kunde ventes, men samtidig i Sikkerhed for uventede Overfald og dog med gode Muligheder for Proviantering, Ind- og Udslibning af Mandskab m. m. Nakskov Fjord, der skærer sig ind i det frugtbare Vestlolland, rummer disse Muligheder for Østersøens Vedkommende. Den lille Ø Slotø ejer alle de Betingelser, der maa stilles til en god Flaadestation: dybt Vand helt ind til Øen, Lollands Egeskove, det frugtbare Opland, Plads længere inde i Fjorden til ledige Skibe — og endelig Fæstningen Nakskov i Ryggen.

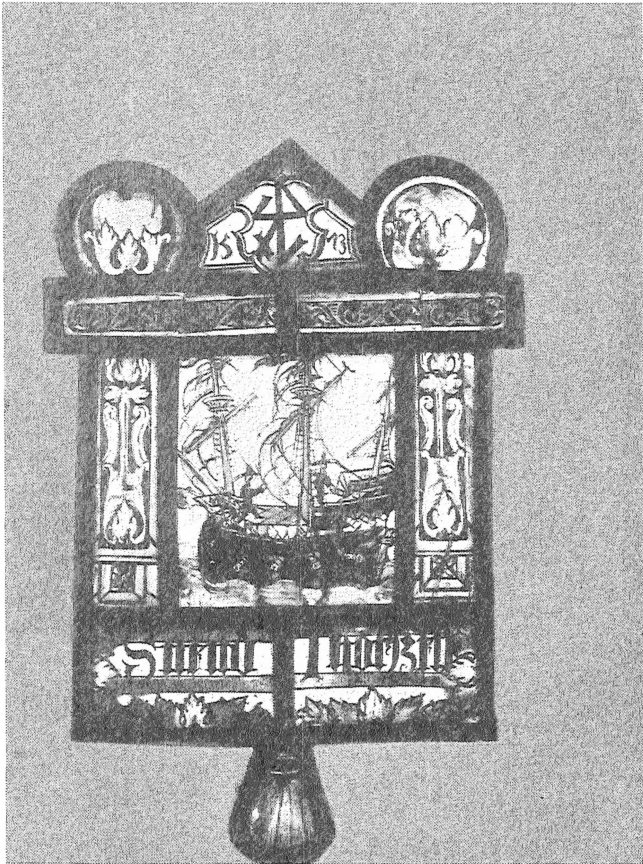
Hansestæderne med Lybæk i Spidsen var naturligvis ganske klar over denne Tidernes uheldige Udvikling, men hvorledes skrue Udviklingen tilbage? Hansestædernes Rettigheder i Danmark-Norge var dog fortsat af et saa betydeligt Omfang, at Stæderne fandt sig i mange Krænkelser fra den danske Kongemagts Side, naar blot Stædernes Privilegier blev opretholdt; men da Kong Hans i 1490 giver Englænderne ikke alene samme Rettigheder som Hansestæderne, men yderligere Friheder, vækker det Uro i Lybæk. Og dog maatte man samme Aar opleve, at Hollænderne fik lignende Rettigheder som Hansestæderne. Hensigten var klar. Hansestæderne skulde konkurreres ud fra det nordiske Marked af de opvoksende Handelsnationer, da der ikke i Danmark-Norge fandtes en Handelsstand, der var i Stand til at løfte Arven efter de tyske Købmænd. Fuldt paa Linie med denne Politik er Ditmarsker-toget i Aar 1500, hvor Kong Hans søger at knægte Ditmarskerne, der var Lybækernes trofaste allierede. Felttoget mis-

lykkedes og gav Anledning til Oprøret i Sverige — og dermed en Tilspidsning af Kong Hanses Østersøpolitik. Resultatet blev en næsten 6-aarig Krig med Sverige. (1501—3 og 1506—09).

Denne Krig gav Anledning til mange Forhandlinger mellem den danske Konge og Hansestæderne, især Lybæk, der foretrak et magert Forlig fremfor en dyr og tvivlsom Krig. Bemærkelsesværdig er især Forliget i 1507, hvor Kong Hans bekræfter alle Hansestædernes Privilegier, men Lybækkerne maatte anerkende Kongens Ret til at visitere lybske Skibe, og hvor et lybsk Skib mødte en dansk kongelig Orlogsmand, skulde det straks stryge Flaget og lade sig visitere.

Uden Forbundsfæller og presset ogsaa fra russisk Side maatte Sverige endelig i 1509 give efter og slutte Fred. Takket være sin Flaade havde Kong Hans fremtvunget en Afgørelse med et tilfredsstillende Resultat. Udsigten til en saa mægtig Magtfaktor, som Kong Hans efter denne Sejr vilde være, og med de mod de vendiske Byer fjendtlighedsindede Anskuelse, fik Lybæk og adskillige Hansebyer til at foretage en brat Ændring i den hidtil fulgte Udenrigspolitik. Ydmygelserne fra den danske Konges Side maatte ophøre, Privilegierne respekteres, Erstatningerne for de lidte Tab m. m. maatte udredes. Kort sagt Regnskabet med Kong Hans maatte gøres op. Ganske pludselig sker dette Stemningsomslag i Lybæk i Løbet af Efteraaret 1509. Lybæk saa sin Eksistens truet ved den danske Østersøpolitiks Fortsættelse: Englændere og Hollændere vinder ind paa det nordiske Marked, Nordens Lande fremelsker en selvstændig Borger- og Handelsstand, Skaanemarkedets Betydning er stærkt reduceret ved de sekundære Markeders Opstaaen ved Malmø, Dragør og Lollands Albue, der ikke nær gav Hansestæderne Erstatning for Nedgangen paa Skaanemarkedet.

Lybæk fik det svenske Selvstændighedsparti over paa sin Side i en ny Krig mod Danmark i 1510, utvivlsomt fremkaldt ved det dansk-russiske Forbund af 1509. Situationen er derefter i Aaret 1510 saaledes, at Sverige-Lybæk danner et Forbund rettet mod Danmark-Rusland. Østersøen maatte i en saadan Konflikt blive Skuepladsen for det afgørende Opgør



Glasmaleri fra Skanør Kirke, nu Lunds Universitets historiske Museum,
et Orlogsskib fra 1513.

1513
 mellem Parterne: Østersøpolitikken træder klart frem i Nordens Historie.

Situationen i 1510 kom ikke uventet for nogen af Parterne. Hansestæderne og ikke mindst Lybæk havde rustet og forberedt sig paa en kommende Søkrig. Skibe var blevet bygget til Erstatning for de mange, de danske Kapere havde taget gennem Aarene, ja selv store Skibe byggede man med Krigen for Øje, skønt Byen hidtil havde kunnet klare enhver Krig ved at bevæbne Handelsskibene.

Kong Hans havde imidlertid ogsaa systematisk forberedt sig paa et Opgør med Hansebyerne. Der er en opmuntrende Foretagsomhed over Kongens Flaadepolitik. Som den første europæiske Monark skaber han en Orlogsflaade, bestaaende af Skibe, hvis eneste Opgave var at føre Krig. Hidtil havde man i Tilfælde af Krig blot bevæbnet de Handelsskibe, man kunde faa fat paa. Men Krudtvaabnenes Udvikling og stigende Anvendelse i Kamp gjorde en Ændring nødvendig paa dette Omraade. Skibene maatte bygges med dette specielle Formaal for Øje. Planker og Spanter skulde kunne modstaa Kanonkuglerne, Dækket skulde bære et stort Antal Skibskanoner, Besætningen blev meget større, hvorfor den skulde have mere Plads. Der var ikke længere Mulighed for at bevare et Lastrum i disse Skibe. Man skabte Orlogsskibet.

Kong Hans købte Skibe i England og Skotland, og han fremhæver over for den skotske Konge, at det skal være Krigsskibe, og at Besætningen skal være Søfolk. Han lejer Skibe og „laaner“ hos Købmændene, der maatte lægge bi ved Kronborg for at betale Tolden. Sidst og i denne Forbindelse det vigtigste, han bygger Skibe. Vi ved, at han lod bygge Skibe ved Sønderborg, i København og ved Store Bælt. Mange Kongebreve handler om den opvoksende danske Orlogsflaade. Enkelte Navne er bevaret paa hans Skibe: Badekvasten, Griffen og Svanen, Peter van Hull og Den flyvende Geist — og Engelen og Maria.

Mandskabet fik han lige saa mange forskellige Steder, som Skibene havde Oprindelseslande, idet han tvangsudskrev Mandskab fra Købmandsskibene ved Kronborg; men især gav den store Kaperflaade, der med Kongens Billigelse gjorde de danske Farvande usikre for hans Modstandere, Kong Hans rig Lejlighed til at forsyne sig med uforfærdede Søfolk. Paulus Eliæ stempler dem i Skibykroniken som „en Række Sørøvere af den værste Slags“. Det var dygtige Søfolk, men haarde Halse har det sikkert været, mest kendt er Didrick Pinnink, Tile Giseler, Pothorst, Ræmnerkat, Johannes og Georg cocus og Brødrene Bartun, hvoraf den ene paadrog sig kongelig Vrede ved at stikke af med et af Kong Hans's Skibe og begynde for

sig selv i Nordsøen. Adskillige af disse Mænd gik senere ind i Flaaden og blev agtværdige Søofficerer paa Linie med Søren Nordby, Skipper Clement, Otto Rud, Jens Holgersen Ulfstand, der lagde Grunden til den danske Orlogsflaades stolte Traditioner.

Hidtil har vi ikke haft andet end de skriftlige Kilder at øse af, naar vi skulde have et Indtryk af Kong Hans's Flaadepolitik. I de sidste Aar har man imidlertid udgravet Slottet Engelsborg paa Slotø i Nakskov Fjord — der har vist sig at rumme de sidste Rester af Kong Hanses Skibsværft — et befæstet Skibsværft: Borg og Arbejdsplads.

I de følgende hundrede Aar fortsatte Kampen om Østersøen mellem Danmark og Sverige. Den oprindelige Unions-tanke var nu svundet ind til en Strid om Unionens Symbol: det kgl. Vaabenmærke med de tre Kroner; og det oprindeligt sekundære Motiv — Herredømmet paa Havet — var blevet det primære, idet Danmarks hele Magtstilling var afhængig af et fortsat Herredømme over Østersøen. Sveriges Politik var lige saa selvfølgelig rettet imod det danske Søherredømme; og i denne Kamp kunde Sverige regne med Sympati hos de store søfarende Nationer England og Holland, der ikke ønskede en dominerende Magt ved Østersøen. De gamle Hansestæder spillede nu ikke længere nogen Rolle i den nordiske Politik.

Den nordiske Syaarskrig (1563—70) havde givet det danske Søherredømme den største Udstrækning fra Nordkap til Elbens Munding og fra Skagerak til den finske Bugt. Herredømmet var sikret ved glimrende Flaadestøttepunkter, ligesom Flaaden gennemgaaende var i fortrinlig Stand. I Kalmarkrigen (1611—13) prøvede Sverige at bryde det danske Søherredømme, men uden Held. Det lykkedes derimod Sverige at erhverve væsentlige Landomraader paa den anden Side Østersøen i Balticum, hvor det opnaaede rige Indtægter gennem Toldafgifter ved de store Floders Udløb i Østersøen. Statsmagtens Svaghed i Østeuropa muliggjorde den svenske Fremtrængen lige til Polens Grænser, hvilket affødte en Række Krige, idet en Gren af den svenske Vasaslægt havde arvet den polske Trone og stadig opretholdt Arvekrav paa Sverige.

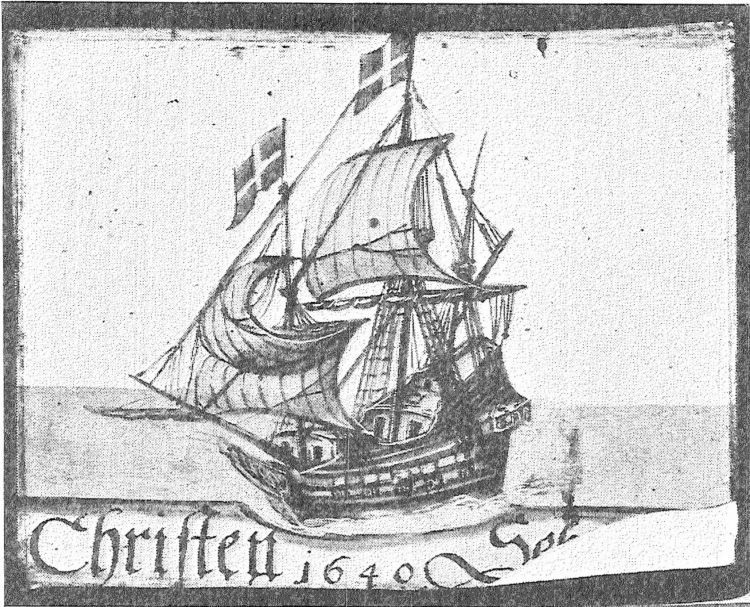
Det danske Østersøherredømme blev alvorligt truet ved den svenske Ekspansion, idet en Fortsættelse heraf Syd om Østersøen vilde true Danmark fra dets svageste Side — Landbroen med Tyskland. Da Sverige samtidig i det 17. Aarhundrede slaar ind paa en mere aktiv Flaadepolitik, udtrykt i Ønsket om fremskudte Flaadebaser i den sydlige Del af Østersøen, tilspidsedes Forholdet mellem Danmark og Sverige i første Halvdel af Aarhundredet. I Juni 1624 udjævnedes de aktuelle Stridsspørgsmaal ved et Kongemøde i Knäred, men Modsætningsforholdet vedblev dog at bestaa, og ved den mindste ydre Anledning kunde det blive til en væbnet Konflikt.

Udviklingen i Tyskland kom nu atter til at spille en afgørende Rolle i den nordiske Politik. Reformationstidens Kampe var alene i Tyskland endt med et Kompromis mellem de to store Religioner, men en Konflikt imellem dem vilde som Følge heraf meget let faa Tyskland som Skueplads, hvorved hele Mellemeuropa vilde blive inddraget i Krigen.

Allerede i 1610 var der Udsigt til, at en ren dynastisk Strid mellem to tyske Fyrster skulde udvikle sig til en Religionskrig. Faren drev over, da Henrik IV af Frankrig myrdedes, skønt Katolikkerne havde samlet sig i en Liga, mens Protestanterne havde sluttet sig sammen i en Union.

Protestanterne stod svagest, men søgte at skaffe sig Hjælp hos de protestantiske Fyrster i England, Holland, Sverige og Danmark. Christian IV var ikke blind for Udviklingen i Tyskland. Han søgte at skaffe sine Sønner tyske Fyrstendømmer, der kunde tjene som fremskudte Stillinger for Kongeriget. Ja, han lod sig endog i 1624 vælge til Kredsoborst i den neder-sachsiske Kreds, skønt Krigen allerede rasede paa 6. Aar og egentlig var afgjort med et protestantisk Nederlag, men en sejrrig katolsk Kejser vilde blive en meget farlig Nabo for Christian IV.

Christian IV havde forberedt sig paa en saadan Situation. De danske Fæstninger var blevet udbygget, Flaaden var i glimrende Stand og fremmede Tropper hvervedes, selv om Rigsraadet havde holdt igen. Og da den engelske Konge, Jacob I, henvendte sig til de nordiske Lande for at faa dannet et For-



Orlogsskib fra 1640 fra en lollandsk Kirke — nu Maribo Stiftsmuseum.

1640 135
 bund mod Kejseren, viste det sig, at Christian IV var billigere med sine Fordringer end Gustav Adolf. Et Samarbejde mellem de to Konger var udelukket paa Grund af det traditionelle Modsætningsforhold, idet de to Monarker skinsygt vaagede over, at Modparten ikke opnaaede et Fortrin. Greb Danmark ikke ind i den tyske Konflikt, vilde Sverige gøre det, og Danmarks Prestige vilde lide betydeligt. De danske Forbundsfæller viste sig imidlertid at være næsten uden Værdi, idet den lovede Hjælp kun blev ydet i ringe Udstrækning, ligesom Frankrig trak sig helt tilbage, rimeligvis fordi Richelieu havde vovet sig for langt ud under Forhandlingerne, og Frankrig endnu ikke var forberedt paa en Krig mod Kejseren (Habsburgerne).

I Maj 1625 begyndte Christian IV det tyske Felttog, der skulde faa et saa uheldigt Forløb. Her skal blot fremdrages enkelte Træk, der har Tilknytning til Flaadestationen paa Slotø. Allerede i 1623 paabegyndtes Istandsættelsen af det gamle Skibsværft, da Østersøen atter vilde blive Skuepladsen

for evt. Flaadeoperationer. Da Krigen efterhaanden nærmede sig Danmarks Grænser, viste det sig at være en gavnlig Foranstaltning, idet Flaadens Østersøopgaver steg i samme Grad som Landstridskræfterne blev sat ud af Spillet af Wallensteins Styrker, der til sidst besatte hele Jylland, mens han selv opslog sit Hovedkvarter i Lybæk. Her udkastede han Planen om et stort nordtysk Rige, og han antog den stolte Titel „General af Østersøen“. Østersøen var blevet den vigtigste Front.

I 1628 forberedte Wallenstein en storstilet Invasion af Danmark, og til dette Formaal havde han samlet en stor Invasionsflaade i Femern Bælt, hvor den blev ødelagt ved en dristig dansk Aktion. Den lollandske Flaadestation paa Slotø og Ankerpladsen ved Albuen var i disse Aar et af Flaadens betydeligste Støttesteder, der ofte havde Besøg af Christian IV. Skibene repareredes paa Slotøværftet, Nybygninger løb af Stabelen, Flaadeafdelinger laa her i Vinterleje. Ja, da man endelig i 1629 naaede til at forhandle om Fredens Betingelser, mødtes Christian IV og de danske Forhandlere i Nakskov, hvor man enedes om Fredens endelige Udformning: ingen dansk Indblanding i tyske Forhold.

Christian IV var trængt ud af Tyskland, Sverige var klar til at gribe ind i Krigen — og det paa et Tidspunkt, hvor den kejserlige Magt var kulmineret. Sverige høstede Frugterne af Christian IV's Indsats. Det danske Østersøherredømme var brudt sammen, Flaadebasen paa Slotø havde mistet sin Betydning — Engelsborgs Skæbne var beseglet. Suset af de store historiske Begivenheder skulde ikke længere naa ind til den lille Ø — glemte fik den Lov at ligge i tre Hundrede Aar. Græs groede over dens Mure, der langsomt nedbrødes, idet Omegnens Bønder hentede Sten til nødtørftige Reparationer i den gamle Ruin. Sagn og Tradition begyndte at spinde det dunkle Spind over de tavse Mure. Men naar Danmark kom i Nød, skulde Skatten hæves — en hel Tønde Guld.

Udgravningerne paabegyndtes i Sommeren 1944 under Nationalmuseets Kontrol, idet Arbejdet blev udført af Gymnasieelever, først og fremmest fra Nakskov komm. Gymnasium, men som Aarene er gaaet og Arbejdet har taget større Omfang,



Luftfoto af Engelsborg efter Udgravningen — to tyske Skibe i det gamle Løb.

2. side 196

ogsaa af Gymnasiaster fra en lang Række danske Gymnasier, ligesom et Antal norske og hollandske Gymnasieelever har deltaget i Udgravningerne, der har formet sig som en kammeratlig Sammenkomst med den fælles Opgave at løse Slotø Gaade. Ialt har 150 Gymnasiaster fra Haag til Trondheim deltaget i Arbejdet; Jyder og Øboer, Drengene og Piger har gennem fire Somre flyttet de betydelige Mængder Jord, der gennem Tiderne havde aflejret sig over Ruinen. Selv om Arbejdskraften var gratis, var der dog Udgifter forbundet dermed. Midlerne blev skaffet til Veje hos Firmaer og Institutioner i Nakskov — især har Nakskov Skibsværft ydet Udgravningerne al ønskelig Hjælp.

Udgravningerne har nu bragt det gamle Skibsværft for Dagen, og vi er i Stand til at danne os en Forestilling om, hvorledes et middelalderligt befæstet Skibsværft har set ud. Engelsborg er et meget mærkeligt Bygningsværk. Det bestaar af et meget solidt Taarn i Syd, hvorfra der udgaar et Par Flankemure mod Nord ned til Stranden. Vinklen mellem



Engelsborg før Udgravningen.

157

Flankemurene er ca. 45° , idet de ikke har et lige Forløb ned mod Vandet, da de har et Knæk, hvorved Spændvidden forøges mellem Flankemurene. Her mellem de beskyttende Flankemure har det gamle Skibsværft haft Byggebeddingerne med tilhørende Værksteder. Taarnet er bedst bevaret, idet der under det indtil $2\frac{1}{2}$ m tykke Lag af Nedstyrtningsmateriale viste sig velbevarede Murrester, hvor ogsaa Skalmuren var i Behold. Taarnet maaler ca. 12 m i Tværmaal, Murværkets Tykkelse andrager ca. $3\frac{1}{2}$ m, saaledes at Rummet i Taarnet kun udgør 4,30 m i Diameter. Hele Bygningsværket er rejst paa en dobbelt Række af solide Kampesten, hvorfor de nederste Skifter er lidt uregelmæssige med Rulskifter og andre Udfyldninger, indtil den plane Flade er naaet, hvorefter Taarnet er opført i polsk Forbandt, mens Flankemurene er opført i Munkeskifte. Fugningens Stregbehandling viser imidlertid, at saavel Taarn som Flankemure er opført samtidig omkring Aar 1500. Det arkivalske Stof giver os Aarstallet 1508—10. Anlægget er saaledes godt tidsfæstet til Kong Hans's Regeringstid.

Taarnet fremtræder nu med Indgangen mellem Flankemurene i Stueetagen og fra Rummet straalere 7 Skydeskaar ud

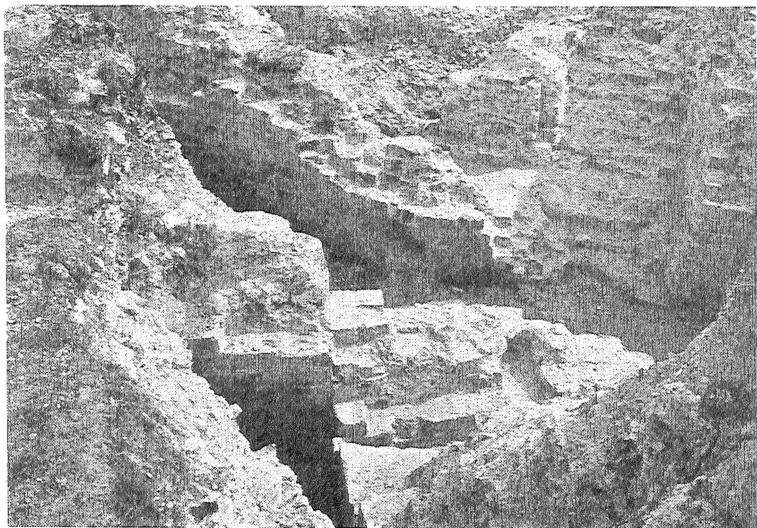


Skydeskaar i Taarnet — indvendig.

over Voldgraven mod den over for liggende Vold. Skydeskaarene er af middelalderlig Karakter, ca. 1 m indvendig, men kun ca. 10 cm \times 35—40 cm udvendig. Midt i Skydeskaarene findes en tværgaaende, temmelig lavtsiddende Kanal, der sikkert har givet Plads for et Stykke svært Tømmer, der har tjent til Underlag for „Kanonens“ og beregnet til at tage Rekylen. Skydeskaarets hele Udseende og Konstruktion gør det sandsynligt, at den „Kanon-Type“, der har været anvendt, er den saakaldte Mike- eller Hagebøsse, der paa Løbets Underside var forsynet med en Hage til at lægge over en Bjælke, der saa optog Rekylen under Skydningen. Ganske interessant har det vist sig, at disse Bomme utvivlsomt før har siddet som Tømmer i en Bindingsværksbygning, idet Taphullerne har efterladt „Cementtappe“ i et Par af Bomhullerne. Da Christian IV atter tager Værftet i Brug, laa der en Bondegaard i Vejen — noget lignende kan ogsaa have været Tilfældet, da Kong Hans opførte Engelsborg, hvorefter man har anvendt Tømmer fra den nedbrudte Gaard til Bomme i Skydeskaarene. Skydeskaarene i Taarnet sidder imidlertid saa lavt, at det kun har været muligt at skyde over i Volden paa den anden Side

Voldgraven. Taarnet har da som ved andre Middelalderborge været beregnet til det sidste Forsvarssted — og først, naar Fjenden var kommet over Volden og skulde forcere Graven, har man kunnet tage det tunge Skyts i Brug. Fjernforsvaret har skullet føres fra Taarnets øvre Etager og fra Flankemurenes Skyttegange. Det er i Dag umuligt at afgøre, om Taarnet har haft mere end 2 Etager — Stue og 1. Sal. Der er nu kun faa Rester tilbage af 1. Sal, men dog nok til at slaa fast, at den har været der. I Taarnruinens nuværende Skikkelse fremtræder 2 Skaar i Syd. Det viste sig at være Gulvet i 2 Skydeskaar af nøjagtig samme Konstruktion som Skydeskaarene i Stuen. Selv i den nuværende Skikkelse har man fra Ruinens højeste Top en storslaaet Udsigt over Nakskov Fjord med Øer, skovklædte Næs og Bredninger; det har ikke været nødvendigt at have større Højde for at overskue Farvandet helt ud til Enehøjes Sydspids. I den østlige Mur afdækkedes en Vindeltrappe, der har udgjort Forbindelsen mellem 1. Sal og Stueetagen. Vindeltrappen er højresnoet, saaledes at en evt. Angriber har maattet føre Vaabenet med venstre Haand, mens Forsvareren har kunnet benytte den højre.

Forbindelsen mellem Taarn og Flankemur er ikke sikker. I hvert Tilfælde er der ikke Tale om nogen Sammenhæng i de nederste 6 Skifter, hvorimod der er en svag Mulighed for en Fortanding i det 7. Skifte paa vestre Flankemur. Desværre er Murværket ikke bevaret i større Højder paa disse Steder, saaledes at Spørgsmaalet ikke kan løses. Men selv om Forbindelsen mellem Taarn og Flankemur har været gennemført højere oppe, er det vel nok en meget naturlig Fremgangsmaade først at sikre sig, at Taarnet er sat rigtigt af, inden man er gaaet igang med Flankemurene. Denne Forbindelse maa naturligt blive et svagt Sted i Konstruktionen. Det er da ogsaa interessant at se, at man har gjort denne Forbindelse til en særlig Afdeling af Borgen. Et Mellemlid mellem Taarn og Værftpladsen — under Udgravningen kaldet „Entreen“. Vindeltrappen udgaar fra Entreen, og i begge Sider er den forsynet med et Skydeskaar, der har været i Stand til at bestryge Flankemurenes Ydersider. Disse Skydeskaar er af samme Kon-



Forbindelse mellem Taarn og Flankemur — Vindeltrappen.

159

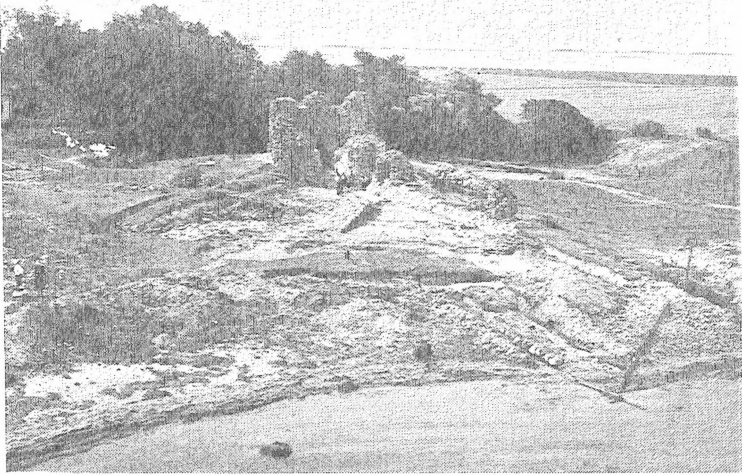
struktion som Taarnets, men ikke saa dybe. I Entreen fremtræder Forbindelsen mellem Taarn og Flankemur ved et Spring i Murværket, idet Flankemuren er trukket lidt tilbage. Entreen afgrænses mod Nord af en tværgaaende Mur, der har været gennembrudt af en Port eller Dør paa det Sted, hvor Flankemuren har det førømtalte Knæk — ca. 9 m fra Taarnet. Ogsaa Entreen har haft to Etager at dømme efter de bevarede Murresters Højde. Mod Øst og Vest er Entreen udstyret med Skydeskaar af den sædvanlige Bygning. Der var imidlertid det bemærkelsesværdige ved det vestre af disse Skydeskaar, at det i Gulvet havde et Lerlag, der tydeligt var paavirket af stærk Varme — Leret var omdannet til Tegl.

Østre Flankemur anedes før Udgravningen kun gennem Grønsværen som en lille Forhøjning; det viste sig imidlertid, at den fandtes godt bevaret et Par Spadestik nede, men da man her er under den Dybde, hvor man kunde vente at finde Skydeskaar, blev Græstørven ikke fjernet fra Muren. Nogle faa Meter fra Tværmuren viste østre Flankemur sig at rumme en Døraabning med en lille Brolægning foran. Under Gulvet

i Døraabningen løber en Kloakledning tværs gennem Flankemuren. En tilsvarende Aabning gennem Flankemuren findes ca. 17 m fra Flankemurens Knæk. Mellem disse to Kanaler findes i Rulskiftet en Sten, der er forsynet med ca. 30 Rosetter — Murer- eller Teglmestermærker af en hidtil ukendt Mester. Flankemuren kan desværre ikke spores helt ud til sin Afslutning, men Stikprøver har dog fastslaaet dens Forløb ca. 10 m længere, end de nu synlige Spor lader formode, d. v. s. at Flankemuren har gaaet helt ned til den oprindelige Strandkant.

Vestre Flankemur har en rummelig Portaabning lige Nord for Tværmuren. Vi har her sikkert Værftets Hovedindgang fra Landsiden. Endnu i 1877 stod Porten overhælvvet, men Tidens Ugunst har ødelagt dette særprægede Parti. Nord for Portaabningen findes Flankemurenes bedst bevarede Skydeskaar, idet man her ikke alene har bevaret tydelige Rester af Buestikkene, men ogsaa de ydre Sten, saaledes at man har kunnet fastslaa, at ogsaa Flankemurenes Skydeskaar har været af samme Konstruktion som Taarnets, hvilket vel ogsaa var at vente. I vestre Flankemur dels afdækkedes, dels sporedes 6 Skydeskaar med en saadan indbyrdes Afstand, at man kan formode, at der har været i hvert Tilfælde 10 Skydeskaar i denne Flankemur, der ogsaa sporedes helt ned til Strandkanten. — Flankemurene er ca. 3 m tykke.

Ud for Porten mod Vest ligger Brolægningen endnu af den oprindelige Vej ind til Borgen, saaledes at den samtidig danner en Vold mellem Hav og Voldgrav og smyger sig frem for den nordre Ende af Volden, hvorefter man har kunnet passere Voldgrav Nr. 2, der sikkert har staaet i Forbindelse med Havet, saaledes at Engelsborg i Virkeligheden har ligget paa en Ø. Voldgraven er ikke særlig dyb, men en virkelig Undersøgelse af denne har endnu ikke fundet Sted. I den tørre Sommer 1947 var Voldgraven helt fri for Vand, og det var da muligt at foretage en lille Prøvegravning, der imidlertid kun gav til Resultat, at den faste Blaalerbund ligger ca. 1 m under nuværende dyndede Bund — og at hele det mellemliggende Lag bestaar af „Mosejord“. Der blev ikke iagttaget hverken Sand- eller andre Saltvandsaflejringer, hvorfor man



Værftet efter Udgravningen — NB. Beddingen i Forgrunden til højre.

coliche 160

tør formode, at Voldgraven endnu har sin oprindelige Skikkelse, selv om Nedbrydningsmaterialer har opfyldt 3—4 m omkring Taarnet.

Af Hensyn til Taarnets Skydeskaar blev Volden gennemgravet for at faa fastslaaet, om den straks var blevet opført i den nuværende Skikkelse. Undersøgelsen gav til Resultat, at Volden maa være bygget i en Omgang, idet den udelukkende bestaar af Lerjord, og først i det oprindelige Niveau tegner et Muldlag sit tydelige Spor tværs gennem Volden. Dette bestyrker Opfattelsen af Skydeskaarenes Funktion. Uden for Volden spores endnu tydeligt i Marken og uden for det fredede Omraade en Sænkning i Terrænet — de sidste svage Rester af Voldgrav Nr. 2, der dog i den sydlige Ende kan være vandfyldt i fugtige Somre.

Engelsborgs Forsvarsforanstaltninger maa altsaa siges at opfylde de Krav, som Middelalderens Slutning stillede til en kongelig Borg; selv om Ruinen ikke havde givet andet, havde Udgravningen dog bragt interessante Enkeltheder for Dagen. Desværre kan vi ikke sige noget om Flankemurenes øvre Af-



Beddingspladsen fra Christian IV's Værft.

slutning; men man maa formode, at vi her har haft en Vægtergang — rimeligvis overdækket og med Skydeskaar. Flankemurene er ikke saa tykke, at de i sig selv har kunnet afgive Plads til en Skyttegang, man maa derfor formode, at der har været en indvendig Træbro i Skydeskaarenes Højde; om denne Skyttegang er baaret af Stiver, der har staaet paa selve Murværket, eller af fritstaaende Bjælker, der har hvilet paa en enkelt Syldsten, er nu ikke til at afgøre, men i hvert Tilfælde er der paa vestre Flankemur iagttaget flere store Sten, der kan have tjent til dette Formaal, og endnu er en Gruppe af disse Sten bevaret i deres oprindelige Stilling. De ved Flankemuren liggende Bygninger kan ogsaa have afgivet Underlaget for en Del af Skyttegangen.

Det, der imidlertid har gjort Udgravningen af Engelsborg særlig interessant — og gjort det til et af vore mest særprægede middelalderlige historiske Mindesmærker, er Levnene paa Pladsen mellem Flankemurene. Paa denne Plads blev der fjernet et Jordlag, der varierer i Tykkelse fra ca. $1\frac{1}{2}$ m i Syd til ca. 30 cm i den nordlige Del. Ned over Pladsen og parallelt med østre Flankemur afdækkedes en brolagt Vej — fast indrammet



Beggyden og Kanalen gennem østre Flankemur. NB. Sodlaget under Gulvet.

af store Kantsten. Denne Vej støder op til vestre Flankemur og stopper først op nede ved den gamle Strandlinie. Oven paa denne Brolægning fandtes en Mængde Brudstykker af Renaissancekakler, der tydeligt peger hen paa Christian den Fjerdes Tid. Denne „Vej“ deler Pladsen i to Dele, og af praktiske Grunde tages disse hver for sig.

I den østlige Side forbindes Tværvejen med en brolagt Gangsti, der øjensynlig har ført gennem østre Flankemur; og Nord for denne Gang afdækkedes Gulvet i en rektangulær lille Bygning med Væggene opført af Munkesten nedlagt i Ler. Bygningen har ganske sikkert været anvendt til et Formaal, der har krævet megen Varme, idet Murstensgulvet er ganske varmeskørnet, ligesom Leret, der har været anvendt som Binde-middel mellem Murstenene, er blevet paavirket af Varmen og delvis omdannet til et teglagtigt Pulver. I Bygningens sydlige Gavlv har der været et Par skraatstillede Kanaler. Foran Gulvet og rundt omkring Bygningen var Jordlagene gennemtrukket af Tjære eller Beg; ja selv under Gulvet ligger et saadant Lag paa 15—20 cm Tykkelse. Vi har her sikkert at gøre med en

Bygning, der har tjent som Tjære- og Beggryde under Skibsbyggeriet, thi en saadan Bygning maatte nødvendigvis findes ved et Skibsværft. Lidt Nord for dette Gulv afdækkedes et nyt Gulv, der ikke var omgivet af en Mur, men snarere af en Vold af Ler, hvori man havde anbragt en Mængde Murstensbrokker. Denne Vold var ligeledes paavirket af Varme til en teglstensagtig Masse, og selve Gulvet var stærkt varmeskørnet. Det er utvivlsomt et Værksted, hvor man har anvendt Ild. Det er bemærkelsesværdigt, at man saa nær ind paa Beddingen har maattet betjene sig af Ild, men det hænger naturligt sammen med, at der kun har været saa begrænset Plads til Raadighed inden for de beskyttende Mure. „Værkstedet“ kan da tænkes at have været benyttet til at bøje de svære Egeplanker over et Baal, og af Hensyn til Brandfaren har man omgivet Pladsen med en skjærmende Vold af Ler og Mursten. Disse to Bygninger maa vist ogsaa siges at være de absolut nødvendige i et Skibsværft. Paa Grund af den lidt højere Belliggenhed og det før omtalte Beg- og Tjærelag under Gulvet i Gryden henføres disse to Anlæg til Christian d. IVs Værft, men Dateringen er naturligvis med alt Forbehold.

Tjære- eller Beglaget under Beggryden er muligvis et tykt Sodlag. Det er ganske karakteristisk, at der blev iagttaget et Sodlag gennem hele Anlægget, inde fra Taarnet og ned til Stranden i skiftende Tykkelser, men gennemgaaende i samme Plan. Forklaringen paa dette Sodlag kan være Arbejdet med Tjære og Beg, men Tykkelsen gør det dog mere rimeligt at antage, at det stammer fra en stor Brand, der har hærget hele Engelsborg. Hvornaar denne Brand har fundet Sted, kan vi ikke afgøre i Dag, men noget tyder paa, at det maa være sket i Grevefejdens Dage, da de skriftlige Kilder pludselig holder op med at omtale Engelsborg — og det synker ned fra at være Lenssæde til at blive et Anneks til Ravensborg Len. Teorien om en Brand støttes af det varmepaavirkede Lerlag i „Entreen“s vestre Skydeskaar. Det vil vel ogsaa være rimeligt at tænke sig, at Bønderne i deres Vrede har rettet deres Vaaben mod Skibsværftet, der i høj Grad har lagt Beslag paa deres Arbejdskraft. Flere lollandske „Borge“ gik ved den Lejlighed

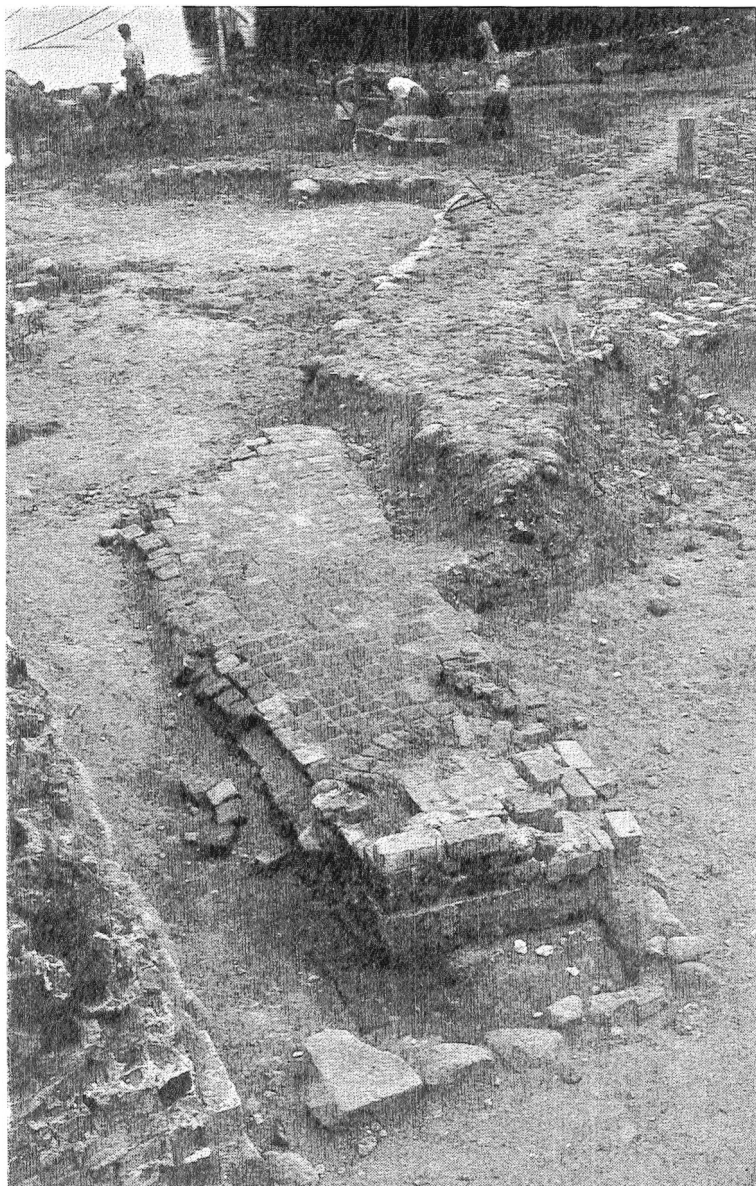


Værkstedet nord for Beggryden med den skærmende Vold.

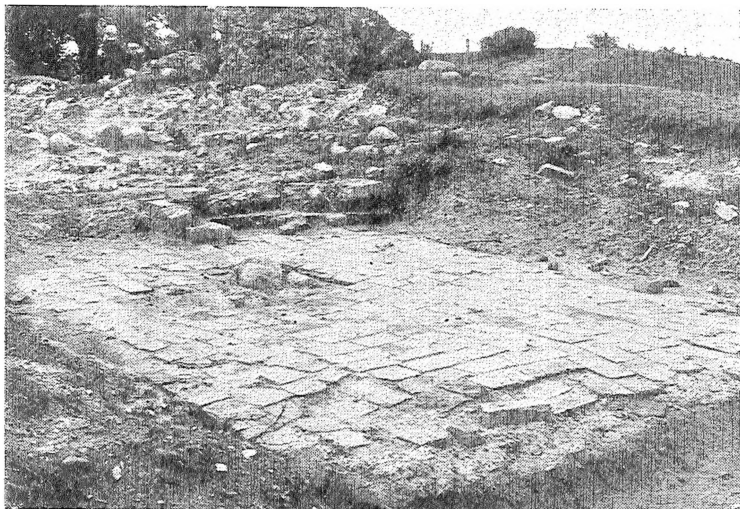
Liche 163

op i Luer. At ogsaa Lybækkerne har set med Velbehag paa, at netop dette Værft blev ødelagt, er hævet over enhver Tvivl.

I den vestlige Del af Rummet mellem Flankemurene afdækkedes ogsaa Resterne af et Par Bygninger. Da disse Bygninger ligger lidt lavere end de før omtalte, og da den sydlige ligger under den brolagte Vej, der paa Grund af de mange Kakkel-fund er dateret til Christian IV, henføres disse to Bygningsrester til Kong Hans's Periode. De to Bygninger er begge forsynet med en Kamin i den sydlige Ende. Kaminens Fundament i Gulvet ses tydeligt aftegnet i den kredsformede Murstensbelægning; bag disse Kaminer har der været en Skorsten. Især var dette tydeligt paa det sydligste Gulv, hvor der fandtes et meget tykt Sodlag i Bunden af Skorstenen. Denne Bygning har ligget lige inden for Porten og kan have tjent til Underlag for en evt. Skyttegang paa vestre Flankemur. Det nordlige af de to Kong Hans-Gulve er ogsaa med en Kamin i den sydlige Ende af Bygningen, men har desuden haft en Søjle eller Pille midt paa Gulvet. Dette Gulv var uden Afgrænsning eller Fundamenter paa Siderne og kan da tænkes at have været et Værksted, hvor man har bøjet Egeplankerne til Skibssiden,



Gulvet i Kong Hans's Bygning — Kamin i den sydlige Ende.



Gulv i det nordlige Kong Hans-Anlæg — Pillen i Midten.

selv om Beviserne herfor ganske mangler. Kakkelfundene fra disse to Gulve daterer dem ogsaa til Kong Hans's Tid.

I Strandkanten mellem de to Flankemure blev der en Dag med lavt Vande foretaget en Gravning for at finde Spor af evt. Arbejde paa Stedet. Det viste sig da, at Kysten her var sikret med et Lag Blaaler, hvori der var lagt et Grenlag. I dette Lag fandtes en Del Jernsøm, 3—4 Tommer lange. I det opgravede Materiale fandtes en Mængde Huggespaaner, især af Eg.

Det afgørende Bevis for, at man netop havde at gøre med et Skibsværft var endnu ikke fundet. Frederik Hansen, Lindelse, der var født paa Slotø og havde tilbragt sin Barndom der, var en glimrende Meddeler af Traditionen om Øen. Han fortalte, at den østlige Del af Pladsen mellem Flankemurene kaldtes for den store Bradbænk — og den vestlige Del for den lille Bradbænk. Han kunde ogsaa huske, at der endnu i hans Barndom fandtes en Række store Sten i Vandet ved den store Bradbænk. Det maatte derfor blive en primær Opgave at faa dette Spørgsmaal undersøgt. Denne Undersøgelse maatte ogsaa foretages ved Lavvande — og da det en Dag indtraf, gik

man igang med Arbejdet. Resultatet blev Afdækningen af et meget solidt Beddingsfundament paa det Sted, hvor den lille Bradbænk skulde være. Nederst var anbragt et Par meget svære Bøgekævler, hvorpaa 2—3 Rækker store Kampesten var lagt op, saaledes at der fremkommer et ca. 2 m bredt Fundament, der strækker sig helt ud i Vandet og op paa Pladsen, indtil fast Bund er naaet, d. v. s. saa højt op, at Vandet aldrig kommer derop, bortset fra ekstraordinært Højvande.

Det var den lille Byggebedding, hvorpaa en Tømmerkonstruktion var anbragt til at bære Kølplankerne og dermed Skibet. Endnu i 1917 fandtes meget betydelige Rester af denne Tømmerkonstruktion, der blev blottet af et usædvanligt Højvande med efterfølgende Lavvande. Tømmeret bestod af en meget svær Midterbjælke, der støttedes af vinkelret paa denne anbragte Tværbjælker, saaledes at det hele mindede om en „Rygsøjle med Ribben“. Tværbjælkerne har været anbragt paa Midterbjælken med et Par Meters Mellemrum — disse Støttebjælker maaler ca. 25×30 cm — og endnu er der een tilbage, mens Resten er anvendt til forskellige Ting. Et andet Øjenvidne karakteriserede Tømmerkonstruktionen som „en Stige delt paa langs“.

Oppe paa det faste Land afsluttedes Beddingen med en stor Kage af Mørtel, hvorefter Underlaget bestaar af fast Ler, saaledes at yderligere Sikring af Underlaget har været unødvendigt.

Det maatte derefter blive den næste Opgave at finde den store Bradbænk. En Undersøgelse af Strandbredden gav imidlertid ikke noget Resultat — og da Øens Landingssted netop er anlagt, hvor man skulde vente at finde Beddingsfundamentet, kan man sikkert gaa ud fra, at dette Fundament er blevet benyttet til at bygge Brohovedet af. Den store brolagte Vej ned midt gennem Anlægget faar imidlertid herved den Betydning, at den har tjent som Underlag for Kølplankerne under Skibsbyggeriet, hvorimod selve Beddingen er forsvundet — fjernet af Øens skiftende Ejere og Stenfiskere. Vi har imidlertid i den store Bradbænk brolagte Vej og i den lille Bradbænk Bedding saa væsentlige Dele, der ganske supplerer hin-

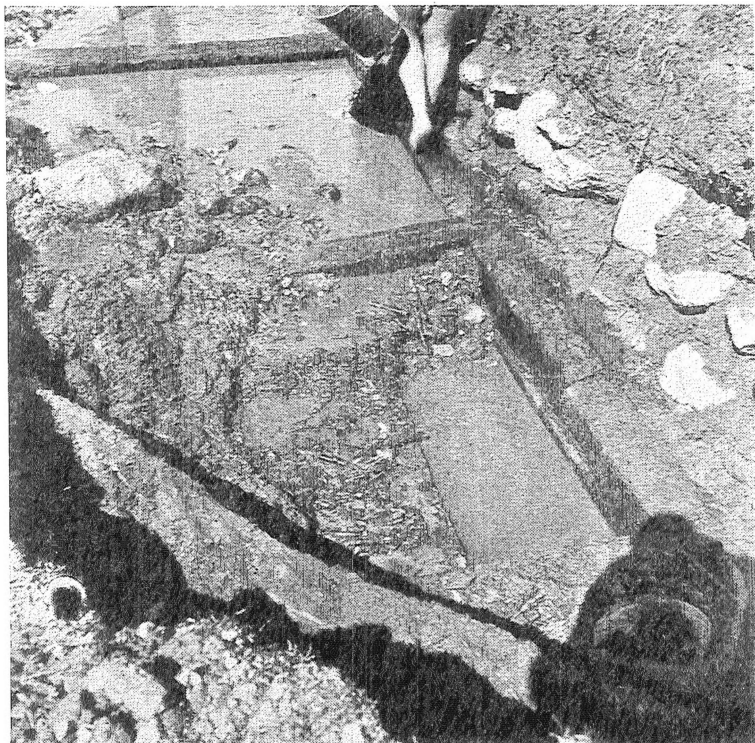


Beddingen graves ud.

anden, at der ikke længere er Tvivl om, at Traditionen taler sandt — og at vi har at gøre med et Skibsværft, Kong Hans's Skibsværft, der atter toges i Brug af Christian IV.

Ude i Stranden i Forlængelse af vestre Flankemur fandtes en svær Egebjælke fast forankret i Undergrunden. Da man gravede i denne Plankes Forlængelse inde paa Land, afdækkedes Flankemurens Fundamenter helt ude til Strandkanten — og paa Ydersiden af Flankemuren fandtes en svær Egebjælke (17×29 cm), hvori der med ca. 2 m Mellemlum var tappet $2\frac{1}{2}$ m lange Tværbjælker, ca. 18×11 cm, der atter var tappet ind i en parallel med Flankemuren liggende Bjælke (17×29 cm). Dette Bjælkeværk var pakket til med Sten af forskellig Størrelse — især Flint — og Stenene var stampet saa tæt sammen, at adskillige var sprængt under Sammenpakningen, hvilket gjorde Arbejdet med at fjerne disse mange Flintstykker meget ubehageligt, da Vandet hele Tiden stod over Udgravningen; Bjælkeværket ligger nemlig ca. 1 m under daglig Vande. Under Stenpakningen laa et tæt Grenlag (Hassel og Pil), der var lagt ned i Blaaler, der atter var lagt paa et Plankegulv, der dannede en reel Bund i en Kasse. Disse Bundbrædder hvilede igen paa en Bjælkekonstruktion af samme Dimensioner som den ovenover liggende. Afstanden mellem Tværbjælkerne var inde ved Flankemuren ca. 10 cm, mens den i den vestre Side kun var nogle faa Centimeter. Under Kassen fandtes der rent og ublandet Strandsand. Det var desværre ikke muligt at fastslaa, hvor langt ind paa Land, denne Trækonstruktion havde strakt sig; men ude i Vandet laa den før omtalte Bjælke, der antydede, at Konstruktionen havde strakt sig et godt Stykke ud i Vandet.

Den haarde Isvinter 1946/47 havde imidlertid gjort Arbejdet let; thi da Isen lettede, trak den Bjælken med op, saa den var let at følge i hele sit Forløb. Det viste sig da, at den samme Bjælkekonstruktion maa have strakt sig i hvert Tilfælde 15 m ud i Stranden. Frederik Hansen havde tidligere fortalt, at der ud for den lille Bradbæk fandtes en Strækning, hvor det var ganske umuligt at sætte Ruser, da man ikke kunde slaa Pæle ned paa Grund af Sten — her havde vi Forklarin-



Sænkekassens Bund ved vestre Flankemur.

gen: Kassen med Bund og Stenpakning fortsætter ud i Stranden. Med en Jernstang fastsloges dens Afgrænsning med Tværbjælkerne og de to Længdebjælker.

Der er her sikkert Tale om en Art „Sænkekasse“, der har dannet Fundamentet for en Monteringskaj, som har strakt sig ud til det dybe Vand, og hvorved Skibene har kunnet monteres, efter at de var løbet af Stabelen. Blandt Fyldstenene fandtes en lille Slibesten, som Sejlmageren kan have brugt til at hvæsse sine Naale paa under Arbejdet; tværs over Bjælkelaget laa et Par Stykker Tømmer, hvoraf det ene Stykke godt kan have været anbragt som Skot, idet Planken i den ene Side er forsynet med en Not. Alt Tømmeret var Egetræ, mens Gulvbrædderne var Fyrretræ.

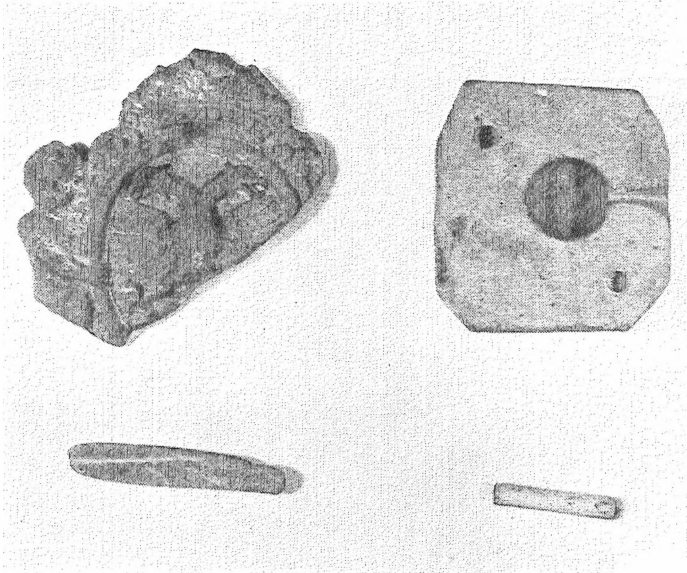
Disse Rester af Monteringskajen har gennem Aarene virket som en Høfde, der har fremmet Sandaflejringen paa Stedet, hvilket let var at iagttage fra Forskibet af den ved Øen oplagte Ø. K.-Baad „Java“, hvorfra den tegnede sig som en lys Trekant ud for den vestre Flankemur. Sammenlignes Øens Kontur paa ældre og nye Kort, vil man ogsaa kunne se en tydelig Tilvækst af Øens nordøstre Hjørne. Tilsandingen er dog blevet modarbejdet af den stærke Strøm, der netop findes her, hvor det gamle Løb smyer sig tæt ind paa Øen.

Paa Øens Nordside findes endnu de sidste Rester af en Kalkovn, der har været brugt til Brændingen af de meget betydelige Mængder Kalk, der har været nødvendige, da man i Aarene 1508—09 opførte Engelsborg.

Paa Øens Sydside findes en Eng, som endnu kaldes Smedeengen, tidligere fandtes ogsaa et lille Vandhul, kaldet Smedesjøvlen. Der er her under Markarbejdet iagttaget meget tydelige Spor af Trækul og Sod, ligesom man i Strandkanten har de sidste Rester af et Hjørne af Fundamentet til en Bygning — som endnu kaldes Smedjen. Vi skal sikkert søge Christian IV's Værksteder paa denne Eng, thi af Hensyn til Brandfaren maatte de mange Værkstedbygninger og Funktionærboliger lægges et godt Stykke fra Bygebeddingerne.

Samles alle de spredte Træk sammen, kan der ikke længere være Tvivl om, at vi i Engelsborg har Resterne af Kong Hans's Skibsværft, og dermed Resterne af det eneste eksisterende Skibsværft fra Middelalderen, som vi kan faa et Indtryk af. Vor Viden er blevet væsentligt beriget ved Kendskabet til det gamle Værft, der tillige var en Fæstning.

Der blev naturligvis gjort et meget stort Antal Løsfund — især af Kakler og Keramik. Det vil her være umuligt at gaa i Enkeltheder, og det skal blot bemærkes, at disse Genstande ogsaa viser, at Værftet har været beboet og benyttet under saavel Kong Hans som under Christian IV. Der blev kun fundet et enkelt Stykke Værktøj — et Bor, mens der blev fundet et Par virkelig gode Ting, der pegede hen paa Fæstningen: en Kugletang og en Støbeform til Skerpentinkugler, ligesom adskillige Kanonkugler af Sten. En enkelt Blykugle



En Kakkel — Skerpentinstøbeformen — Slibestenen — et
Stykke af en Kridtpibe.

blev fundet paa Marken Vest for Ruinen; den passer i Størrelse til Støbeformen. Disse Fund understreger sammen med Skydeskaarene i Taarnet Anlæggets militære Karakter.

Spredt over hele Pladsen er der fundet et meget stort Antal Jernspiger paa indtil 30 cm Længde — solide, haandsmedede Nagler, der har kostet Sved at banke igennem de svære Skibsplanker.

Imellem Flankemurene ud for Døren til Entreen blev fundet flere Klumper af sammenkrøllede Blylister til blyindfattede Vinduer, ligesom mange Stykker Glasskaar med afknækkede Kanter peger hen paa middelalderlige Vinduer. Dette sammen med Kaklernes rige Mangfoldighed giver det Indtryk, at det har været en meget standsmæssig Bolig, som Lensmanden paa Engelsborg har kunnet glæde sig over.

Interessant er Samlingen af Munkesten med Aftryk af snart alle Husdyr. Mens Stenene har ligget til Tørre, har Dyrene og et Barn taget sig en Tur over de vaade Sten og efter-

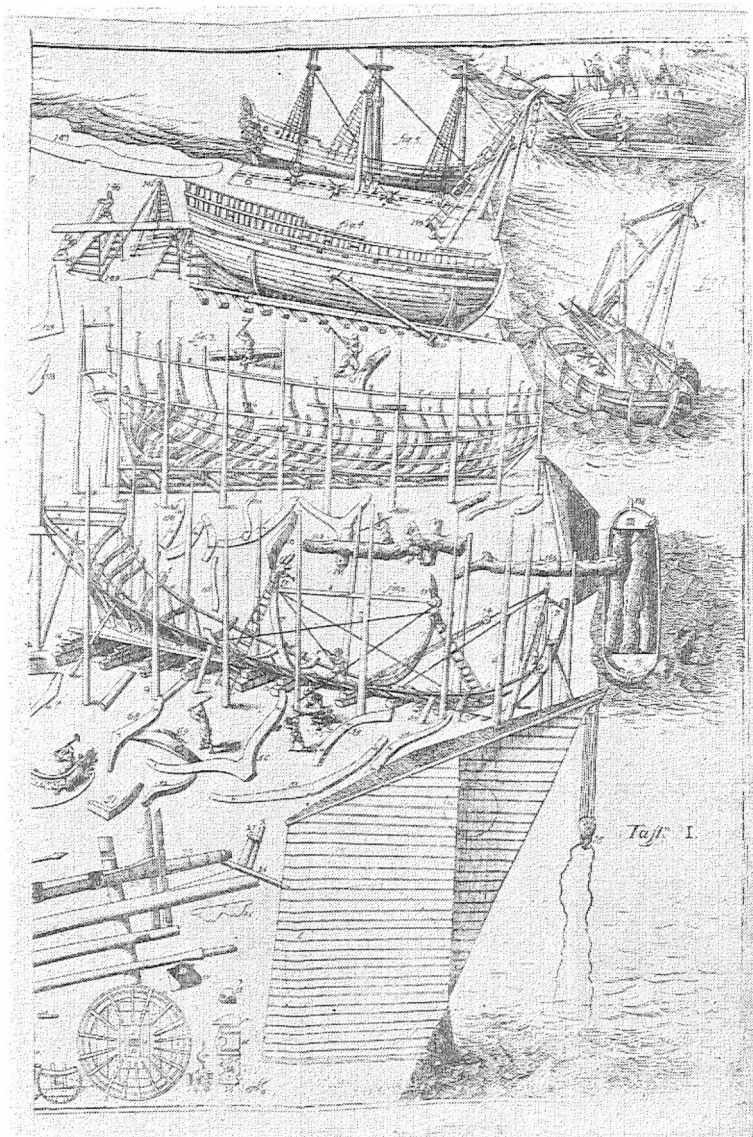
ladt uudslettelige Aftryk. Der er Aftryk af Hund, Kat, Svin, Ged eller Faar, ja en Snabelsko mangler heller ikke, ligesom Stregninger af en mere tilfældig Art ogsaa er repræsenteret; om der bag disse skjuler sig noget, kan endnu ikke afgøres.

Bemærkelsesværdigt var ogsaa de forskellige Tanglag, der sporedes ned gennem Udgravningsslagene. Det er Resterne af skiftende Tiders Stormfloder, der har sendt Tanglag op mellem Murene, hvor det har faaet Lov til at ligge — og med Tiden er det blevet dækket af Muld.

I Svenskeren Rålamb's Skeps Byggerij eller adelig Öfning, 1695, har vi en udmærket Tegning af et Skibsværft med alt Tilbehør: Beddinger, Bradbænke, Beg- og Tjæregryder og Ildsteder til Bøjning af Plankerne, hvortil kommer en Række Detailler vedrørende Skibsbyggeriet. — Slotøværftet maa have set saadan ud. Det vældige mekaniske Opbud, der præger et moderne Værft, er der ikke Antydning af. Haandkraft og Taljer, Blokke og Tovværk, Tømmer paa alle Stadier lige fra Kævler til den færdige Galionsfigur, Skibe i Spant, Kølhaling paa forskellig Vis karakteriserede Livet paa det middelalderlige Skibsværft.

*

Sagn og Overtro har naturligvis ogsaa spundet sine Traade omkring den gamle Borg. Frederik Hansen havde det hele paa rede Haand. Han kunde fortælle om Løngangen fra Øen til Helgenæs Skov og om den lille Djævel, der vogtede Engelsborgs Guld. I Taarnet skulde der være nedgravet en Tønde Guld, men en lille Djævel farer rundt omkring Tønden og forhindrer Folk i at hæve Skatten. Først naar Danmark engang kommer i stor Nød, skal Skatten hæves. Beretningen om denne Skat har imidlertid foranlediget, at Skattegravere engang har været paa Spil. Det var nemlig muligt inde i Taarnet at se, hvorledes det oprindelige Gulv var blevet gennembrudt, og Nedstyrtningsmaterialet var kommet ned under det oprindelige Gulv. Kernen i dette Sagn er sikkert Processen mod Jens Andersen Beldenak, der sad som Fange paa Engelsborg — og som senere hævdede, at hans store Skat af Penge og Værdigenstande var blevet ham frarøvet af Lensmanden paa Engels-



Livet paa et gammelt Træskestæv. I Forgrunden den store Mastekran, derefter 3 Skibe paa forskellige Stadier. Det fjerneste klar til Afløbning. Bag dette en „Bradbænk“ og en mindre Mastekran. Ved Bolværket ligger en Pram med Tømmer, der hejses i Land med en Kran. Bag denne ligger et ombygget Fartøj, der nu anvendes til Kølhaling af mindre Skibe, mens de større kølhales ved Hjælp af Gier i Land og repareres fra et Flaad.

borg, Oluf Holgersen Ulfstand. Et Vandremotiv er sikkert den Del, der meddeler, at Skatten først skulde hæves, naar Danmark var i stor Nød. Det kom imidlertid til at passe, thi netop mens Tyskerne huserede værst i vort Land, samledes danske Gymnasiaster paa den lille Ø, for at udføre et lille Stykke Arbejde til Gavn for vort Land — mens store Sværme af allierede Bombemaskiner som Sølvfugle højt oppe under Sommerhimlen gled frem mod den fælles Fjende. Gaadens Løsning gav et uerstatteligt historisk Mindesmærke — en national Skat, mere værd end en hel Tønde Guld.

*

Det er umuligt her at give en Gennemgang af det arkivalske Stof, der belyser Skibsbyggeriet paa Engelsborg under saavel Kong Hans som Christian IV. Kun enkelte Træk skal fremdrages. I 1508 forhandler Kong Hans med Niels Hackes Arvinger om Erhvervelsen af Æbelø, da han gerne vil have Sagen fremskyndet, for at han kunde komme igang med det, han havde i Sinde allerede til Sommer. En Konflikt med Jens Andersen Beldenak i Odense har ikke kunnet undgaas; han bandlyste baade Byggeri og Arbejdere — trods dette maa Engelsborg imidlertid være blevet færdig omkring 1510, da Huitfeldt fortæller, at Kong Hans byggede de to store Skibe Engelen og Maria ved Storebælt, og hvis Opgave det var at beskytte Smaalandene. Det var de største Skibe, der hidtil var blevet set i Østersøen. Under Slaget ved Bornholm ragede Engelen op „som en Høne“ i den danske Flaade og spredte Skræk og Rædsel om sig. Disse to Skibe kan være bygget paa Engelsborg, idet Byggebeddingerne har en saadan Længde, at det kan lade sig gøre. De har været Samtidens Stolthed at dømme efter Kalkmalerierne i Æbeltoft og Voldby Kirker, hvor man ser afbildet store Orlogsskibe med 4 Master — noget hidtil ukendt.

I de skiftende Lensmænds Kvitteringer har vi et sparsomt Materiale til at kaste Strejflys over Livet paa den gamle Borg. Oluf Holgersen Ulfstands Kvittering for Aaret 1512 ser saaledes ud: Beholdning: Rede Penge 250 Mark 6 Skilling 3

Penninge — Byg og Malt: 5 Læster 4 Pund 3 Skpr. — Rug: 1 Læst 4 Pd. 4 Skpr. — Havre: 4 Læster 2 Pd. — Hvede: 1 Læst — Smør: $4\frac{1}{2}$ Td. $\frac{1}{2}$ Fjerding — Kokroppe: $50\frac{1}{2}$ Stk. — Faarekroppe: $30\frac{1}{2}$ Stk. — Flæskesider: 34 Stk. — 46 Gæs — 4 Ol Sild — $18\frac{1}{2}$ Tremet 2 Skippund Humle — 3 Fade Jern. Udestaaende Fordringer: $473\frac{1}{2}$ Mark $5\frac{1}{2}$ Skilling 1 Alb. — Byg: 6 Læster 9 Pd. $11\frac{1}{2}$ Skp. — Havre: $7\frac{1}{2}$ Pd. $9\frac{1}{2}$ Skp. — Rug: 1 Pd. 4 Skp. — Hvede: 1 Pd. 2 Skp. — Smør: $1\frac{1}{2}$ Td. 1 Fjerding — 11 Svin og 6 Faar og Lam. (10. Juli 1512).

Dette Forraad har skønsmæssigt været nok til en Besætning paa ca. 100 Mand i et Aar.

Vi er ogsaa saa heldigt stillede, at vi har bevaret en Inventarliste over Fæstningens militære Udrustning i 1523, da der skiftedes Lensmand. Engelsborg havde da 2 Føjler med 4 Kamre, 3 dobbelte Skerpentiner med 5 Kamre, en liden Stenbøsse med 2 Kamre, 12 Hagebøsser, knapt nok en halv Tønde Krudt og $\frac{1}{2}$ Td. Dalpile. Gaar man ud fra, at disse Vaaben har repræsenteret Borgens normale Udrustning til dens sædvanlige Besætning, kan man vist regne med, at der skulde et halvt Hundrede Mand til at bruge disse Vaaben, hvorefter der bliver ca. et halvt Hundrede beskæftiget med Skibsbyggeriet — stort mindre kunde der næppe være, naar der skulde arbejdes for fuld Kraft, hvilket har været Tilfældet i Aarene omkring 1510 og frem efter.

Føjlere, Skerpentiner eller Serpentiner og Stenbøsser er Navnene paa Datidens moderne Vaaben. Det er alle Bagladekanoner af en meget lille Kaliber. Kanonerne var som oftest lavet af Smedejernsskinner, der var samlet til et Rør med paasmedede Ringe. Krudtladningen blev anbragt i det løse Kammerstykke, der kiledes fast til „Kanonrøret“, hvorefter Tændingen foregik ved Hjælp af en glødende Jernstang gennem Fænghullet. Mens dette udførtes, fyldte en anden Mand

1 Pund = ca. 167 kg. 1 Læst Rug = 240 Skpr. 1 Læst Byg = 288 Skpr. 1 Læst Havre = 480 Skpr. 1 Læst = 12 Pund. — 1 Læst = 240 Skæpper, eller 24 Tdr. à 10 Skpr. eller 12 Pund à 20 Skpr. Tremet = et Maal for Humle = 4—5 Lispund = ca. 35 kg.

det ledige Kammerstykke med Krudt, bankede en Træprop for, lagde en Bevikling om Sten- eller Jernkuglen for at faa den til at slutte i Løbet, og man var klar til atter at lade Kanonen. Det var et ret farligt Arbejde at være Kanonér, thi det skete ikke saa sjældent, at Kammerstykket for bag ud, mens Kuglen blev siddende, hvis den var stødt for fast i Bund. Kanonéren mumlede da en stille Bøn til St. Barbara, der var Helgeninde for den grusomme og voldsomme Død — det var godt at være forberedt. Resultatet er blevet, at selv paa de mest moderne franske Kanoner hedder denne Del af Kanonen endnu la Barbe og Barbacane = Skydehul.

Skerpentinere findes ogsaa støbt i Metal; hvis den var af dobbelt stor Kaliber, kaldtes den for en Dobbeltskerpentin; der fandtes altsaa 3 saadanne paa Engelsborg. Føjleren kender vi iøvrigt kun fra Akershus 1487 — og vi ved ikke, hvorledes den har set ud. Hagebøssen er et ganske groft Haandskydevaaben, der var forsynet med Luntelaas; den passer glimrende til Skydeskaarene i Taarnet.

Dalpilene er Jernspidser til Armbrøstpille, de maalttes altid i Tøndemaal.

Udrustningen virker jo ikke imponerende paa en Nutids Iagttager, men vi er nu ogsaa blevet forvænt med store militære Opbud; efter Datidens Forhold har det været et meget moderne og tidssvarende Udstyr, der nok skulde holde Fjenden fra Døren.

I de følgende Aar findes en lang Række Breve og Kvitte-ringer, der bidrager til at belyse Virksomheden paa Engelsborg. I 1532 faar Fogeden Besked om at udlevere den store Mastebom, der laa paa Engelsborg, hvorefter der kommer en stor Lakune i Kildestoffet, indtil det atter under Christian IV tager fat. Nogle enkelte Ting skal her fremdrages. Allerede i 1624 giver Kongen følgende Befaling til Lensmand Jørgen Grubbe (19. Marts Kancel. Brevb.):

„Han skal straks lade opføre et Hus ved Engelsborg paa Laaland, som kan bruges til Tømmermænd, Borere, Savskærere og Baadsmænd, der skulle arbejde paa det Skib, som Kongen vil lade bygge der. Der skal opføres en Længe paa 20

Bindinger, hvori Folkene skulle ligge og faa Mad. Deri skal der laves 2 store Ildsteder, hvorom Folkene kan sidde om Vinteren og varme sig, og ovenover de to Fyrsteder skal der laves 2 Esser op gennem Taget, saa Folkene kunne nære sig for Røg derinde. Esserne skulle klines med Ler. Endvidere skal der bygges en Smedje 4 Væggerum vid, hvori der skal mures 2 Esser op igennem Taget. Ved Smedjen skal opføres et Hus paa 3 Væggerum, hvoraf Smeden og hans Folk skulle have de 2 til at bo i og det tredje til Rum til deres Fetalje. Desuden skal der opføres 4 Væggerum til Skrивeren, hvoraf han skal have de 2 Bindinger til sit Skrивeri og sin Bolig og de to andre til at have det i, som daglig skal udgives til Bygningen. Der skal laves en Skorsten i Skrивerstuen. Til Mesteren skal der opføres 4 Bindinger Hus, hvoraf han maa bruge de to med Skorsten i til sin egen Bolig og de to andre til sin Fetalje, sine Instrumenter og Redskaber. Kokken og Kældersvenden skulle have 8 Væggerum til at koge i og have Fetalje i, hvori der skal opføres en stor opmuret Skorsten til Kokken at koge i. 2 Væggerum Hus skulle bruges til en Naglebod, der skal sammenslaas og tækkes med Deler. Smedjen skal tækkes med Tegl for Brandfarens Skyld, de andre Huse med Deler eller Tegl, saaledes som han bedst kan faa det med den ringeste Bekostning. Til Bygning af disse Huse kan han bruge af de Huse, der staa paa den Bondegaard paa Øen, der skal nedbrydes, saafremt da Kongens Moder giver sit Samtykke dertil, hvilket han paa Kongens Vegne skal anmode hende om. Hvis det ikke slaar til, skal Resten bygges af nyt. Han skal være Bonden behjælpelig med at genopbygge sin Gaard paa et andet bekvemt Sted paa Øen. Han skal lade Byggestedet, hvor Skibet skal opsættes, istandsætte, eftersom det bliver afstukket af Mesteren.“ I 1623 har Christian IV selv været paa Øen og beset Stedet, hvorfor han kan give saa udførlige Anvisninger. I den følgende Aarrække udgaar adskillige Breve om Skibsbyggeriet paa Engelsborg: Bønderne faar Besked om at slæbe Træ og være behjælpelig med Arbejdet, Tømmermænd indskrives, Træ udsøges, Nakskov-Borgerne formannes, Erstatninger udbetales til Folk, der er kommet til Skade under Arbejdet.

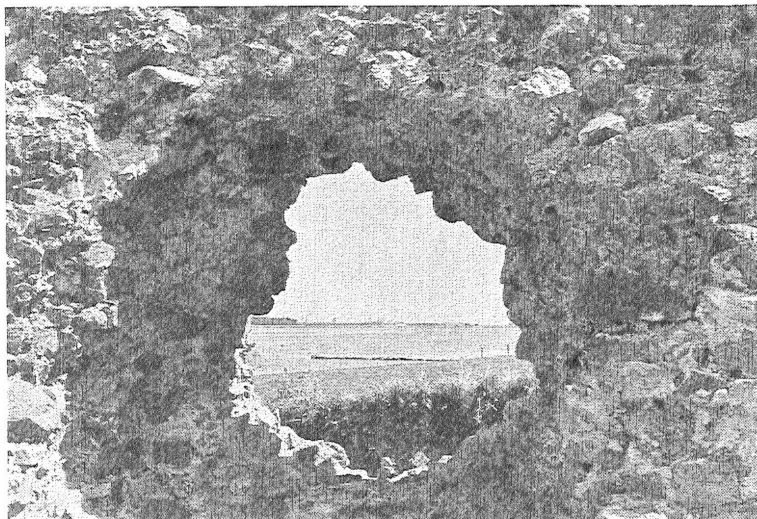
ja selv Præster sendes til at gøre Tjeneste paa Øen. Mester Daniel Sinklar var Mesteren for de stolte Orlogsskibe, der forlod Værftet i dets ca. 10-aarige Periode. Den sidste Nybygning, der fik Navnet „Norske Løve“, forlod Værftet i April 1633. Vi har Kontrakten til dette Skib bevaret — og paa Rosenborg findes den kendte Elfenbensmodel af samme Navn. Selv om Kontrakt og Model ikke ganske svarer til hinanden, er Afvigelserne dog saa smaa og ringe, at man sikkert her har en Model af det sidste Skib fra Værftet paa Engelsborg.

Traditionen fortæller, at Engelsborg blev bygget af Sten fra det nedbrudte Ravensborg; noget saadant er imidlertid ikke Tilfældet, idet Murstensmaalene fra Ravensborg afviger fra Engelsborgs Byggematerialer, saaledes at der ikke kan være nogen Forbindelse mellem de to Anlæg.

Det er derimod rigtigt, at Engelsborg gennem de sidste Aarhundreder er blevet anvendt som Stenbrud, naar Omegnens Bøndergaarde skulde repareres. I Sandby træffer man ofte paa de store, røde Munkesten i Bindingsværkets Fyldninger.

Hovedparten af Stenene er dog benyttet til Reparationer paa Nykøbing Slot, idet den udvalgte Prins fik Christian IV's Tilladelse til at hente Sten paa Engelsborg i 1636, idet Kongen overlod ham alle Husene paa Øen. Bradbænken skulde derimod blive, som den var. (Kancel. Brevb. 1. Juli 1636). I Sept. 1635 havde Mette, Hans Hinsens Enke, Borgerske i København, faaet Tilladelse til at fjerne de Bygninger, hendes afdøde Mand havde ladet bygge, da hun havde solgt dem. Dermed var Dødsdommen afsagt over det gamle Værft. Bygningerne forsvandt — og kun en Ruin blev tilbage.

Mange Enkeltheder er endnu uafklarede i Forbindelse med Udgravningerne, ligesom adskillige Problemer er uløste i det store historiske Spil, der betingede Oprettelsen af den kgl. Flaadestation paa den lille Ø i Nakskov Fjord — men allerede nu kan det fastslaas, at vi i den gamle Ruin har faaet et kulturhistorisk Mindesmærke af den største Betydning, idet Skibsbygningen og Søfarten er grundlæggende Faktorer ikke alene i dansk Erhvervsliv, men ogsaa i dansk Politik; faa Steder møder man Fortid og Nutid paa en mere slaaende



Skydeskaar i østre Flankemur — Nakskov Skibsværfts Kraner i det fjerne.

Maade: gennem det gamle Engelsborgs Skydeskaar ser man nu Nakskov Skibsværfts store Kraner, der fortsætter Skibsbygningstraditionen ved Nakskov Fjord. Kong Hans ønskede en selvstændig dansk Borgerstand, der magtede den danske Handel — han maatte først skabe en Orlogsflaade og anvendte Æbelø som Flaadebase og Værft. Nakskovdrengen H. N. Andersen, der lagde Verdenshandelen under Dannebrog, lod Ø. K.s Skibsværft skyde op ved samme Fjord ikke langt fra det historiske Værft.

De vigtigste Kilder:

Erslev: Danmarks Len og Lensmænd.

A. Huitfeldt: Danmarks Krønike.

Aarsberetning fra Geheimearkivet I — Kong Hans's Brevbog.

Missiver fra Kongerne Christiern I og Hans's Tid. (William Christensen).

Ældste d. Archivregistraturer V. IV.

Paludan-Müller: Jens Andersen Beldenak — 2. Opl.

Danske Magazin 4. II.

Suhms Samlinger II.

Kong Frederik I's danske Registrarer.

Kancel. Brevbøger.

Rålamb: Skeps Byggerij eller adelig öfning — 10. Tom, Stockholm 1695.

Gravejournalerne.

INDVIELSES- OG OPTAGELSES- SKIKKE TILSØS

Af

HENNING HENNINGSEN,

Den saakaldte „hønse-paragraf“ i Christian V.'s Danske Lov (4—1—20) lyder:

„Ingen af Skibs-Betienterne maa efter denne Dag fordre nogen Penge, eller Pengis Værd, af dem, som inden Skibsborde kunde være, enten de ere Skibsfolk, eller Rejsende, og komme paa sær Farvand, hvor de tilforn ikke have seglet, langt mindre true dem efter gammel ond Sædvane til at overslaais med Vand, eller noget deslige, men Skipperen skal strax straffe een hver, som saadant understaar sig at gjøre, med Vand og Brød paa tre Dage“.

Paragraffen er overtaget efter den første svenske søret (1667)¹; den findes ikke i Frederik II's danske søret fra 1561. Men at skikken, der omtales i lovbestemmelsen, er gammel i gaarde i Danmark, kan der næppe være tvivl om.

Som det vil ses, hentyder paragraffen til, at søfolkene affordrer de rejsende eller deres kammerater en pengegive, naar de kommer paa et særligt farvand, eller at de overhælder dem med vand. Det er med andre ord skikkene at „hønse“ og at „døbe“, der omtales. At „hønse“ betyder: give afgift ved optagelse i nyt lav eller ved ankomst til fremmed sted paa rejser. Afgiften kunde bestaa i drikkevarer eller penge dertil. I tidens løb har ordet endvidere faaet den specielle betydning, som Moth angiver i sin utrykte ordbog fra ca. 1700²:

„hense, . . . kaldes, til skibs, at overslæe en med sø vand, eller kaste en i stranden, med et tou om lifet, hvilket vederfares

unge søfolk, som aldrig har været til skibs før, med mindre de kand købe sig derfra med drikkepenge til skibsfolkene“.

Særlig godt oplyst er vi om denne skik fra indløbet til Øresund; her, hvor alverdens skibe kom forbi, var det skik, at man maatte „hønse for Kullen“, saasnt man fik forbjergtet i sigte. Man maatte enten lade sig „døbe“ eller betale sig fri derfor ved at hønse.

Søfolkene fortalte ikke frivilligt om denne skik; selv om der ikke direkte har været forbud derimod, kan man gaa ud fra, at de ikke gerne har fortalt om deres gerninger.³ Ofte er lignende skikke omgærdet med tavshedspligt. Takket være forbi-rejsende har vi dog op igennem tiden en hel del oplysninger om hvad der skete, naar „Kullebonden“, d. v. s. bjerget, kom i sigte.

1612 klagede en franskmand, Anthoni de Lybrey, over den behandling, han havde faaet ombord paa sit skib. Saasnt man naaede Kullen, spurgte søfolkene ham og hans ledsager, om de vilde lade sig døbe eller løse med penge. Ledsageren betalte godvilligt, men Lybrey vilde ikke, „hvorover de haver samtlige Baadsmænd med Magt hannem paagreben, og derefter ladet hannem gaa en eller to Gange neder i Vandet“. Klagen kom for retten, og en af matroserne maatte bekende, at han havde været med til at „sætte hannem de tvende Gange over Borde, imidlertid han blev døfft“.⁴

En anden franskmand, Charles Ogier, oplevede 1634 daaben. Han har givet en meget spændende skildring af sin rejse til landet som sekretær hos den franske gesandt, der kom hertil for at deltage i den udvalgte prins Christians bryllup. Han fortæller følgende om sin oplevelse⁵:

„Omsider kom den glade Dag. Ved Daggry fik vi Forbjergtet Kullen, som hører til Skaane, i Sigte og passerede det. En Kanon blev affyret fra Skibet, og Matroserne udstødte Frydeskrig, som vi andre istemmede, ret som vi var komne ud af Køjerne. Der hersker den muntre og for Sømændene ret indbringende Skik, at de, som første Gang besejler Sundet, naar de passerer dette Forbjerg, enten skal dykkes i Søen og „døbes“, eller ogsaa købe sig løs for denne Medfart. For Søfolk og Ma-

troser er dette bare en Leg, da Havet er dem lige saa kært som den faste jord. Alle de unge, baade Matroser og Soldater, bliver bundet under Arme og Bryst og hejst op lige til Ræerne — der gives los og man lader dem falde i Søen; og saaledes tre Gange op og ned. Konstablen kom hen til Gesandten og fortalte ham smilende om den gamle Skik og bad om en god Løsepenge. Vi alle, der var med i Følget, gav hver en Daler“.

1660 passerede Corfitz Braem Kullen; han fortæller derom i sin dagbog for 26. august: „Kl. 3 finge wii Kullen ad see, huor jeg med mange andre paa Schibet maatte hønse“, og 1666 kom han igen forbi (7. juli): „... Koellen, huor tuende blefve døffte, den gang den første sprang ud bleff ham til æhre skut eet støcke aff, oc Flaggen vdslagen“.⁶

Fra 1670erne meddeles det samme⁷: „Efter ældgammel Sømandsskik maatte de, som første Gang passerede dette Sted, enten lade sig dukke i Vandet fra Storraen eller ogsaa betale en Bøde, der benævnedes „Hønsepenge“. Nogle af Soldaterne, som ikke vilde give Penge, maatte ved denne Leilighed underkaste sig den gamle Skik“.

En franskmænd, chevalier de Beaujeu, kom 1680 forbi Kullen; ogsaa han omtaler, at stedet er berømt, fordi matroserne der plejer at opkræve en ekstraskat („maltoste“) af passagererne. Oprindeligt var det kun af dem, som passerede for første gang, og som man truede med at vilde dukke („baigner“), hvis de ikke betalte „le tribut de passage“; efterhaanden er det blevet saadan, at alle maa løskøbe sig fra denne maritime ceremoni.⁸

I Boesens „Helsingørs Beskrivelse“ 1757 skildres skikken paa følgende maade:⁹ „... de Passagerer eller unge Søe-Folk, som første Gang til Søs see Kullen, skal ved visse Ceremonier indvies til rette Søe-Folk, da de enten bindes til Skibs-Masten, og der overøses med Vand, eller og de betale en skikkelig Drikkepenge, hvilket de kalde at *Hønse for Kullen* . . . Thi, saa snart Kullen kand sees, saa bede Skibsfolkene Passagerere eller yngre, som ikke have været her før, at de vil see derhen, og, naar de see derhen, anmode de, at de skal *hense*, i Fald de vil ansees for rette Søefolk . . .“

Boesen henviser til en lignende skik fra oldtiden, hvor søfolkene, der kom forbi Gibraltar, ofrede af taknemlighed til Hercules. Han betoner stærkt, at daaben skal indvie ofrene til rette søfolk, ligesom han nævner, at søfolkene lokker passagererne til at se hen paa Kullen.

Efterhaanden er selve den brutale daab gaaet af mode; om det skyldes lovbestemmelsen i Christian V.'s lov skal være usagt. 1768 skriver Chr. Fester i sin dagbog: „Kl. 10 passerede vi Kullen og maatte da hønse til Søfolkene“. Der tales kun om en afgift.¹⁰

1819 betalte man paa et hollandsk skib 4 flasker rom til hønse for Kullen.¹¹ Endnu i 1880erne omtales, at man maatte hønse første gang, man passerede Kullen,¹² men det er dog uvist, om skikken har holdt sig saa længe.

Ogsaa andre steder i Danmark har man hønset paa samme maade. Hønsepolden paa Samsø (Besser rev) har sit navn af dette; Thurah fortæller i sin „Samsøs Beskrivelse“ 1758: „de herfra først Sejlende, eller første Gang til Skibs kommende hertil, skal, naar de see Hønse-Pullen, hønse og give Penge til de ældre Søfarende“. ¹³ Endnu i mands minde var det skik, at naar skibene passerede Hønsepolden paa vej til og fra Langøre, maatte de hønse, der kom der for første gang.^{13a} Muligvis har Hansebugten (sydøst for Faaborg) sit navn af samme skik.¹⁴ Ved Skagen maatte man endnu saa sent som 1880 hønse, hævdes det.¹⁵

Naar søfolkene i 18. aarhundrede saa et bjerg ved Bergen i Norge dukke op, eller naar de ved Travemünde saa et bestemt taarn, maatte de ogsaa hønse, fortæller Boesen.¹⁶

Samme skik iagttoges andre steder i Europa, især hvor naturforholdene var ud over det almindelige, f. eks. ved forbjerge, flodmundinger o. lgn. 1637 nævnes sødaab ved Gibraltar¹⁷ (endnu i dampskibenes tid har de, der ikke før havde passeret Gibraltar, maattet give et glas til de andre)^{17a} og fra Frankrig nævnes skikken ofte. Mellem 1492 og 1529 oprettede søfolk i Frankrig en slags ridderorden, „chevaliers de la mer“; de, der første gang passerede visse forbjerge eller farlige skær, eller kom fra det ene hav til det andet, blev

slaaet til riddere og maatte give et gilde.¹⁵ Ingen kunde undslaa sig. Da kong Henri IV. rejste fra la Rochelle til Saint-Malo engang, og skibet kom uden for forbjergtet Raz paa Bretagnes vestspids, saa han, hvorledes hans matroser blev døbt. Han spurgte, hvilke rettigheder daaben hvilede paa og fik til svar, at de var saa gamle, at man ikke vidste oprindelsen dertil. Han lod sig saa selv døbe.¹⁹ Fremmede nationers søfolk holdt ligeledes fast ved sødaaben uden for Cap Raz, ogsaa ikke-katolske, som f. eks. hollænderne.²⁰ Indtil op i 19. aarhundredes første halvdel døbttes de folk, der første gang passerede St. Malo, ja endnu omkring 1860 fandt daaben sted ud for munden af l'Arguenon.²¹

En nøjere undersøgelse vilde sikkert give til resultat, at den fornøjelige skik har været endnu mere udbredt i ældre tid.

Efterhaanden som skibsfarten strakte sig over de store have, vandrede skikken med; ved passering af rent geografiske steder, antegnet paa landkortet, men usynlige i virkeligheden, f. eks. vendekredsene og ækvator, udøvede man daaben. Mest bekendt er „linjedaaben“, som endnu lever i bedste velgaaende, fikset op med Neptun-figuren (han stammer sikkert fra hof-fernes optog med mytologiske skikkelser, saaledes som de var yndede i 16. og 17. aarhundrede; Neptun gik senere over i folkelige optog, f. eks. til fastelavn, og blev ret populær) og med forskellige andre folkelige figurer, f. eks. barberen, der rager ofret med en vældig trækniv efter at have sæbet ham ind med ildelugtende substanser, lægen, der helbreder ofret med uappettilige piller og brutale operationer, narrepræsten eller -bispen, der døber og holder ugudelige taler.

Sødaaben hører sammen med de indvielsesskikke, der træffes blandt saavel civiliserede som uciviliserede folk verden over. Naar de unge blandt primitive folkeslag skal optages i de ældres kreds, maa de gennemgaa en „initiation“, de bliver belært af de ældre i stammen, de maa vise deres manddom ved at udholde forskellige pinsler og afsavn, de maa vise deres dygtighed og kraft ved forskellige prøver. Der foreligger en rig etnografisk litteratur herom. Fra Europa kender vi lignende skikke, ikke mindst fra haandværkernes behøvling: den unge mand,

der lige var blevet svend, maatte gennemgaa adskillige ret brutale drillerier og pinsler, høre lange formaningstaler, vise sin haandværksmæssige dygtighed, — og til sidst oven i købet betale en større eller mindre afgift, der gik til et drikkegilde (altsaa „hønse“). Meningen med drikkegildet er ikke blot at beruse sig, men dybest inde det symbolske, at den nye mand drikker sig ind i kammeraternes lag. Naar man har drukket sammen, hører man sammen; man anerkendes som medlem af laget. At det har udartet i tidens løb, siger sig selv; de forskellige landes regeringer har udstedt mange forbud mod disse lavsskikke, men forgæves. — Studenternes deponering er vel-sagtens laant fra haandværkernes behøvling, men er blevet rigere udviklet; den unge student blev udklædt som et dyr, med horn, hugtænder, dyrepels, og ved ceremonien blev hornene afslaaet, tænderne trukket ud og pelsen fjernet, saa han symbolsk kunde blive forvandlet fra et stinkende bæst til et rigtigt menneske. Undertiden er baade haandværkersvendene og studenterne blevet døbt.

Lignende optagelses- og indvielsesskikke træffes inden for alle grene af samfundet i ældre tid; den nye bondemand i landsbyen maatte give et „igangsgilde“ for de gamle i laget, før han anerkendtes af dem, — det var ligefrem en pligt, der paalaa ham efter landsbyens „vide og vedtægt“ (d. v. s. lov), og den, der forsømte det, maatte føle sig som en udstødt og var ikke deltager i fællesskabet. Den unge brudgom maatte mange steder ogsaa lade sig optage i mændenes lag, ligesom konen i konelaget. Drengene i landsbyen, der skulde være „helkarle“, folk, der første gang paa en rejse kom til en bestemt by, købmænd, der besøgte et marked for første gang, kuske, der var paa deres første tur, — alle maatte finde sig i visse pinsler og i at „hønse“ til de gamle og erfarne.²²

Her interesserer os især søfolkenes og fiskernes initiations-skikke. Der foreligger noget materiale herom, skønt det samme gælder som ved Kullen, at der var et vist hemmelighedskræmmeri forbundet dermed.

Berygtet var langt op i tiden de tyske købmænd i Bergens brutale „Waterspel“. Bergen var hansestad; ordet „hanse“,

„hansestad“, hører sammen med vort „hønse“ (tysk „hän-seln“), og meningen er velsagtens, at der har været optagelses-ceremonier forbundet med indtrædelse i fællesskabet. Det er ikke umuligt, at skikken i Bergen er en videreudvikling eller fortsættelse af disse middelalderlige ceremonier. De „kontorskes lege“ eller „vandspillet“ fandt sted een gang om aaret, først anden onsdag efter pinse, senere til st. Hans. De unge lærlinge, som skulde indvies, blev i baade sejlet ud paa vandet, klædt af og dykket tre gange, mens svendene piskede løs paa dem med birkeris. Desuden var der mange andre raa og absolut ikke ufarlige „lege“ forbundet dermed, og regeringen forbød dem gang paa gang. Det var en blanding af haandværks- og sømandsindvielsesskikke, men i en udpræget grusom form.²³

Om indvielsesskikken i Holsten fortæller en gl. mand fra Haseldorf (Krempermarsch):²⁴ „Naar en ung kok tidligere for første gang kom ombord, blev han kølhalet. Han fik bundet to tove om sig, som var trukket om skibet, og saa blev han smidt i vandet paa den ene side af skibet og igen trukket op paa den anden side. Det kaldte man „Kielhaln“.“

Paa tyske skibe, især grønlandsfarerne, sæbede man de unge søfolk ind med en tjærekost og barberede dem bagefter med et vinkelmaal.²⁵

Saltskipperne paa Donaufloden fra Passau til Regensburg havde den skik at døbe de unge saltskipperes første gang de passerede klosteret Greiffenstein. „Styrmanden hældte vand paa hans hoved og gav ham et tilnavn (det var ikke altid smigrende for ham). Første gang de landede efter daaben, betalte styrmanden den nye (han blev kaldt „der Stinker“) nogle bægre vin og hældte et af dem over hans hoved. Pigerne i værtshuset satte en blomsterkrans paa hans hoved“.²⁶

Fra Holland foreligger følgende beretning om „het doopsel der visschers“:²⁷ „Naar en ung matros eller fisker for første gang gaar tilsøs, bliver han døbt. Ceremonien er som følger: han maa gaa paa knæ rundt i fartøjet, sidde paa nettene, sejlet, ankeret, tovværket og i al almindelighed paa fiskeredskaaberne. Man døber ham paa munden, hovedet og i hele ansigtet med genever. Naar det er gjort, giver man ham hans

navn (et tilnavn), hvorunder han fra da af skal kendes. Han skal ogsaa sværge at ville være en god fisker, at ville forblive fisker og ikke at være bange for noget paa søen. Derefter trakterer han sine kammerater med 5—6 liter genever. Det er et slemt drikkeri“.

Fra Frankrig kendes en del skikke, som har lighed med det bergenske vandspil. I mange egne af Bretagne maatte fiskerne paa en bestemt dag om aaret (paaskemandag, fastelavn), hoppe i vandet („sauter à l'eau“) for at faa lov til at sælge deres fisk. Gjorde de ikke det, maatte de betale en sum penge til kongen eller deres lensherre. Undertiden maatte de springe tre gange i vandet. En anden skik er den, at de maatte stikke til et skjold, som var hængt op paa en pæl ude i vandet (quintan); i de fleste tilfælde faldt de i vandet til jubel for de fornemme folk, som saa paa det.²⁵

I Danmark har det ogsaa været skik i hvert fald at hønse ved optagelse i fisker- og skipperlav. 1693 bestemmer skraaen for marsvinsjægerlavet i Middelfart følgende:²⁹ § 12: „Item hvilcken, som hereffter med Oldermændens og Gildbrødrenes Vilge og Sambtycke wil begifve sig udj wort Laug, skall gifve en Tønde Øl til Lauget“. Det samme gælder, naar han træder ud af lavet (den saakaldte „afgang“, som ogsaa kendes fra landsbylavene).

1785 meddeles, at en ny person, som indtræder blandt Holmens folk paa Gammelholm som matros maa hønse og give brændevin og øl.³⁰

Blandt fiskerne i Vendsyssel var det i forrige aarhundrede skik, at den, der første gang kom med i et baadlag og gjorde en fejl, maatte hønse en flaske „polak“.³¹

Fra Lyngby ved Løkken fortælles, at den, der første gang skulde paa havet, maatte give en halv pot brændevin til hvert medlem af baadelavet.¹²

Fra Ørum ved Limfjorden meddeles, at den unge fisker, der første gang var ude at fiske, maatte vise sin dygtighed ved at finde den rette kurs paa vandet.³³

Paa danske og norske skibe er det endnu skik, at nye folk skal „mønstreres“; de føres ned i en kahyt af kammeraterne og

klædes af, hvorefter deres kønsorganer meget nærgaaende mønstres. Den, der finder sig i det med ro, lider ingen overlast, men gør han vrøvl, indsmøres han i en blanding af smørelse, tjære o. s. v., som er meget vanskelig at fjerne. Efter mønstringen er han optaget i laget.³⁴

En lignende mønstring er forøvrigt kendt fra arbejdet paa landet; paa Nord-Als væltede pigerne under høsten de nykonfirmerede drenge og trak bukserne af dem, og paa Femern greb de ældre karle plovdrengen og undersøgte hans ædlere dele for at se, „om han havde noget“. Ogsaa i Østholsten kendes dette.³⁵

En parallel til det træk, som Boesen nævner fra Helsingør, at søfolkene lokker passagererne til at se hen paa Kullen, hvorefter hønseafgiften afkræves dem, haves i en ældre meddelelse fra laksefiskeriet ved Torneå i Sverige:³⁶ naar en fremmed staar og ser paa, at fiskerne fisker, tvinger de ham til at gøre sig et gæstebud eller give penge til en kande øl.

Det samme meldes fra Slesvig-Holsten:³⁷ naar der er tilskuere ved fiskeri, gaar en fisker rundt med en snor og vikler den uden om de nysgerrige, idet han siger: Med denne snor snører man damer, herrer og fyrster, og De, mine herskaber, vil vide, at en fisker tørster efter en flaske øl eller vin, eller hvad det ellers behager herrerne!

Ogsaa denne skik kendes fra høstarbejdet; høstfolkene lokker forbipasserende ind paa marken og binder dem med et straabaand, som de maa løse sig fra ved at betale til en flaske øl eller brændevin. Murere og andre haandværkere kender ogsaa at tvinge nysgerrige til at hønse.³⁸

— — —

Det er forholdsvis lidt, man ved om disse sømands- og fiskerskikke, om daab, kølhaling, hønning, manddomsprøver. I de snart 100 aar, hvori man her i Danmark har indsamlet stof til belysning af folketro og folkeskik, har man faaet forbavsende lidt materiale af den slags. Dette skyldes velsagtens, at man lidt for ensidigt har koncentreret sig om indsamlingen fra landet og bondelivet, og forsømt f. eks. haandværkerlivet, bytraditionerne og sømandslivet. Det vilde derfor være ønske-

ligt, om læserne af denne lille afhandling vilde supplere det her fremdragne materiale med nyt stof, enten af forskellig eller af samme art. Dansk Folkemindesamling paa Kgl. Bibliotek tager gerne mod optegnelser og meddelelser herom. Det er vistnok efterhaanden paa høje tid, at stoffet køres i lade, for skikkene er de fleste steder forsvundne i de senere menneskealdre, og kun faa af den ældre generation husker dem endnu. Læserne opfordres indtrængende til at arbejde med paa at redde de sidste minder herom.

NOTER OG HENVISNINGER

¹ Meddelt i noterne til den moderne udg. af Christian V.'s lov; stedet forgæves eftersøgt. — ² Gl. kgl. saml. 774.2^o, bd. X, 82^v, s.v. „hense“. — ³ Traditions populaires XIX (1904), 210. — ⁴ Ref. i Laurits Pedersen: Helsingør i Sundtoldstiden I (1926), 76. — ⁵ Charles Ogier: Det store Bilager i Kjøbenhavn 1634 (Memoirer & Breve XX, 1914), 2. — ⁶ Carl S. Petersen i Fra Arkiv og Museum III (1905—08), 32. — ⁷ C. L. Tuxen: En Ostindiefarer 1672—75, Museum 1893, 1. halvaarg., 313; jfr. Fra Arkiv og Museum III, 32. — ⁸ Fra Arkiv og Museum III, 33 (note). — ⁹ Den ved Øresund Beliggende Anselige Stad Helsingørs Beskrivelse ... (Aalborg 1757), 47 f. — ¹⁰ Laur. Pedersen: Helsingør i Sundtoldstiden II, 372. — ¹¹ Rs. Nycrup i Magazin for Reiseiagttagelser II, 366. — ¹² Jens Kamp: Dansk Folketro (Danmarks Folkeminder 51, 1943), 186. — ¹³ Cit. i Stednavneudvalget: Samsøs Stednavne (1922), 82. — ^{13a} Medd. af red. Bent Rasmussen, Tranebjerg, efter fisker Johs. Larsen, Sildeballe. — ¹⁴ Medd. af dir. Louis E. Grandjean. — ¹⁵ Jens Kamp: Dansk Folketro, 186; det er ikke lykkedes at finde mere stof herom. — ¹⁶ Helsingørs Beskrivelse, 49. — ¹⁷ Claude Jannequin, i Almindelig Historie over Reiser til Lands og Vands III (1749), 43. — ^{17a} Efter skriftl. medd. af kapt. E. Juel-Hansen, Søfartens bibliotek. — ¹⁸ Fl. S. Bassett: Sea Phantoms: or Legends and Superstitions of the Sea (1892), 418. — ¹⁹ Sst. 43; P. Sébillot: Le Folk-Lore de France II (la mer) (1905), 168. — ²⁰ Sébillot: Folk-Lore de France II, 168; Bassett: Sea Phantoms 418. — ²¹ Sébillot: Folk-Lore de France II, 162 f.; Traditions populaires XVI, 315. — ²² En udførlig undersøgelse af linjedaab, behøvling, deposits og andre initiationsskikke er under udarbejdelse. — ²³ Af den righoldige litteratur herom skal nævnes: E. Deecke: Lübsche Geschichten und Sagen³ (1890), 266; Holberg: Bergens Beskrivelse (nyudgave 1920), 18, 181 ff.; L. Daae i (norsk) Historisk tidsskrift 2. rk., VI (1888), 106 ff. — ²⁴ G. Fr. Meyer i Die Heimat XL (1930), 203. — ²⁵ Ad. Spamer i Wilh. Pessler: Handbuch der Deutschen Volkskunde II

(u. a.), 221. — ²⁶ Fr. Panzer: *Beitrag zur deutschen mythologie* II (1855), 232. — ²⁷ *Ons Volksleven* XII (1900), 90. — ²⁸ P. Sébillot: *Le Folk-Lore des Pêcheurs* (1901), 131; *Laisnell de la Salle: Croyances et Légendes du Centre de la France* II (1875), 65. — *Skikken at stikke til quintanen vil blive behandlet i Da. Studier.* — ²⁹ *Vider og Vedtægter* (udg. af August F. Schmidt) V (1938), 20. — ³⁰ Christian Borup: *Prosit die Mahlzeit!* (1785), 297 f. — ³¹ *Efter optegnelser af Feilberg, se hans seddelregistrant i Dansk Folkemindesamling*, bl. 23861. — ³² Ev. Tang Kristensen: *Gamle folks fortællinger af det jyske almuoliv* V (1891), 35. — ³³ Medd. 1947 af fru Kirstine Nielsen, Ejsing, efter 40aarig fisker. — ³⁴ Medd. af David Nyberg, Brede (fra Ø. K.'s skibe), dr. philos. Svale Solheim, Oslo (fra norske og danske skibe); *Ordbog over det danske sprog* kender ikke denne betydning af ordet. — ³⁵ G. Fr. Meyer: *Brauchtum der Jungmannschaften in Schleswig-Holstein* (1941), 41, 49. — ³⁶ Sig. Erixon: *Svenskt folkliv* (1938), 45. — ³⁷ Meyer: *Brauchtum d. Jungmannschaften*, 106. — ³⁸ Se f. eks. Ev. Tang Kristensen: *Jysk almuoliv* I, 47 f.; Bernhard Olsen: *Fra Dansk Folkemindesamling* III (1910), 14; *Fra Dansk Folkemindesamling* VI (1938), 117; *Danske Studier* 1931, 45; DFS (= Dansk Folkemindesamling) 1906/46, top. 3287; Andreas Lorenzen ¹/₃ 1938; DFS 1906/46, top. 3392; Andr. Lorenzen ¹⁹/₃ 1938; Meyer: *Brauchtum der Jungmannschaften* 105 f., 109; H. Pfannenschmid: *Germanische Erntefeste* (1878), 93; P. Sartori: *Westfälische Volkskunde*² (1929), 117.

FORLISET VED NICARAGUA 1710

Af

GEORG NØRREGAARD

Det maa foreløbig staa hen, i hvilken udstrækning danskerne deltog i slavetrafikken mellem Afrika og Amerika før 1697; men det er sikkert, at fra dette aar gjorde det vestindisk-guineiske kompagni et alvorligt forsøg paa at faa del i de store fortjenester, som det hed sig, man kunde opnaa ved slavehandel. I de nærmest foregaaende aar havde kompagniet overladt handelen paa Guinea til københavneren Nikolaj Jansen Arf og handelen paa Vestindien til bergenseren Jørgen Thormöhlen. Nu overtog det selv trafikken til begge disse steder. Store kompagniskibe afgik med ladning af forskellige europæiske produkter til Guinea, lossede her og tog slaver om bord, gik med dem til St. Thomas i det caraibiske hav og vendte siden hjem fuldt lastede med sukker. Allerede efter faa aars forløb kom sejladsen paa denne trekantede rute imidlertid ud for store ulykker, og for lange tider mistede kompagniets direktører som følge deraf lysten til at vove noget større paa saa lange og risikable togter. Den første store katastrofe indtraf, da skibet „Cron-Printzen“ den 31. maj 1706 sprang i luften ved den portugisiske ø Principe i Guineabugten med en ladning paa ca. 800 slaver, og kun 5 mand af de ombordværende blev reddet. Den anden katastrofe ramte de to skibe „Fridericus Quartus“ og „Christianus Quintus“ ved Nicaragua 1710.

Begge disse skibe havde tidligere gennemført adskillige langfarter i kompagniets tjeneste. „Christianus Quintus“ havde været i Guinea efter slaver 1699, 1703 og 1707. „Fridericus Quintus“ havde været der aar 1700 og derefter næsten aarligt

fuldført ekspeditioner til St. Thomas. I efteraaret 1708 udrustedes begge skibe igen til Guinea. Den 19. oktober undertegnede kongen latinsk søpas for „Christianus Quintus“, den 5. november blev skibsfolkene til dette skib mønstret og taget i ed, den følgende dags eftermiddag stod skibet under sejl ud i Øresund, og atter den følgende dag gik det nordpaa ud af sundet. Kommandoen blev ført af skipper Hans Hansen Maas. „Fridericus Quartus“ var en maaned senere paa færde. Det latinske søpas for dette skib undertegnedes den 17. november, mønstringen af folkene fandt sted den 20., afgangen fra København den 5. december, og først om formiddagen den 12. december kl. 10 $\frac{1}{2}$ slet stod skibet ud af sundet. Kommandoen var her tilfaldet skipper Direch P. Feiff eller Pfeiff.

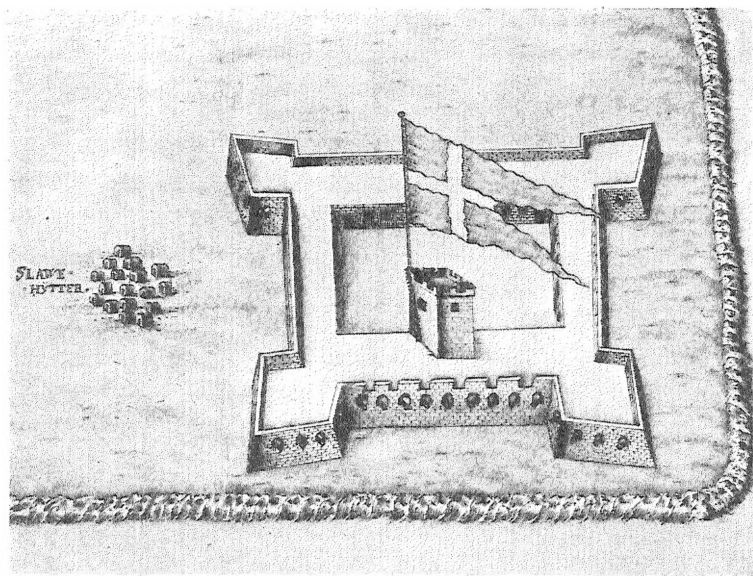
Der meddeles intet bestemt om skibenes størrelse. Hvert af dem førte 24 kanoner og en besætning paa ca. 60 mand. Formodentlig har de været paa ca. 150 kommercelæster eller lidt mere. Ladningerne til Guinea bestod fortrinsvis af tekstilier, metalvarer og vaaben, som kunde sælges til negrene, desuden af byggematerialer, mursten og brædder til reparation og udvidelse af de danske forter paa den afrikanske Kyst. Det kan saaledes nævnes, at „Fridericus Quartus“ blandt meget andet medførte 30 kister slaplagen, 8 kister geværer, 2 fade knive, 522 stænger norsk jern og 648 stænger svensk jern, desuden 19 fade kauris eller bos, der tjente som skillemønt i handelen med de sorte, og 4 kister azurblaat papir, der formodentlig skulde bruges ved nedpakningen af sukkerladningen til hjemrejsen. En forholdsvis stor del af skibets lasterum var optaget af fødevarer. Rejserne paa den trekantede rute varede ofte et par aar, og „Fridericus Quartus“ havde saaledes ikke mindre end 25,000 pund haardt brød og 3000 pund blødt brød om bord, desuden 22 oksehoveder flæsk. Det gav uden tvivl god afsætning for handelsstanden, naar saadanne skibe skulde forsynes.

Udrejsen til Guinea forløb for begge skibe normalt. „Fridericus Quartus“ passerede saaledes Skagen den 13. december, dagen efter, at det havde forladt Øresund, Kap Lindenæs den 14. december og Shetlandsøerne den 18. december. Kompagni-

skibene gik dengang altid nord om Storbritannien. Den 19. indtraf de første dødsfald, idet en matros og obermesteren (skibslægen) Peder Jacob Wallenberg udaandede. Juledag rejste sig en storm, som varede 4—5 dage, og en baadsmand blev slaaet over bord, skibets slup blev slaaet i stykker, og man frygtede allerede, at skibet skulde gaa under; men henad nyt-aar blev vejret bedre. Nytaarsdag 1709 saa man Kap Clear, det sydligste i Irland, og i de følgende to maaneder gik det godt sydover. Ifølge ordrerne hjemmefra skulde skibene gaa saa langt til søs, at de ikke løb nogen risiko for at blive taget af tyrkiske sørøvere. Den 23. januar passeredes de sydligste af de canariske øer, og den 2. februar ankrede man op ved Kap Verde, hvor man mødte den danske ostindiefarer „Gyldenløfue“. Den 22. marts ankom man til Cabo tres puntas (Cape Three Points) paa Guldkysten, hvor man fandt „Christianus Quintus“ i god stand. Dagen efter blev en kano afsendt til det danske fort Christiansborg ved Accra paa den østlige del af Guldkysten, danskernes hovedkvarter i Guinea, med besked om ankomsten. Inden de store skibe selv gik dertil, skulde de indtage drikkevand, brænde og milliekorn til underhold for den kommende slaveladning, da disse ting som regel ikke var til at faa ved Christiansborg. Skipperen havde ogsaa ordre til at søge allerede paa dette punkt af rejsen at afsætte armringe for guld, elfenben og slaver. „Fridericus Quartus“ medbragte ikke mindre end 9 fade armringe til en samlet vægt af 1054 pund; man haabede dermed at stille negrene over for den rette fristelse. Nogen større omsætning blev det dog ikke til i første omgang. Pfeiff fik ved Cabo tres puntas 650 pund elfenben, 11 slaver og ganske lidt guld, desuden lidt brænde; men milliekorn maatte man søge undervejs ved det engelske fort Dixcove. Medens man saaledes laa og ventede paa handel, hændte det, at assistenten Knud Hansen slingrede over bord og druknede en dag, da han laa og sov paa „hytten“.

Henholdsvis den 16. og den 25. april 1709 ankom de to skibe til reden ved Christiansborg, gudskelov med „endnu næsten friske folk“.

Forholdene paa det danske fort var alt andet end lystelige. Opperhovedet paa fortet, Erik Olsen Lygaard, havde ikke haft held med sin politik over for negrene. Egnen omkring Accra beherskedes paa denne tid af akwamufolket, der anførtes af en fremragende krigerkonge Aquando. Under en række foregaaende kampe mellem akwamu og de omboende negernationer havde accranegrene vist tilbøjelighed til at svigte Aquandos sag, og han havde netop fuldført en straffeekspedition imod dem. I november 1708 var han kommet til Accra med betydelige krigstyrker og fire af kystbyerne ved fortet var blevet fuldstændig ødelagt og afbrændt. Under denne fejde havde Lygaard erklæret sig neutral, d. v. s. han havde nægtet accraerne hjælp, og han stod selv med sine folk paa fortets mure og saa paa, at Aquandos folk massakrerede eller fangede dem nedenfor paa strandkanten. Lygaard mente, at det ikke var hans opgave at føre krig, men kun at drive handel; men dette rent forretningsmæssige synspunkt vakte uvilje baade hos sorte og hvide. De accraer, der undslap, vilde naturligvis ikke handle med ham, og Aquando benyttede sin overmagt til at aftvinge ham en mængde gods gratis. I øvrigt spærrede negrene handelsvejene, saa der slet ingen omsætning blev paa fortet for det første. Besætningen led ligefrem mangel paa de nødvendigste fødemidler. Under disse forhold kunde Lygaard ikke gøre for de to store skibe, hvad han skulde. Han kunde vel modtage de varer, som skibene havde med og udlossede; han kunde ogsaa fordele paa dem en betydelig beholdning, som han fra tidligere tid havde af guld og elfenben, i alt 100 mark guld og 8000 pund elfenben; men han kunde ikke i en fart skaffe dem det vigtigste, nemlig en stor ladning slaver. Endnu den 3. maj, da Pfeiff sendte brev med en hollandsk enterlopper hjem til kompagniets direktion, havde begge skibe kun faaet fat paa 90 slaver. Man gik da saaledes til værks, at man bragte det fremskaffede antal negre om bord paa „Fridericus Quartus“, og den 25. maj sendtes „Christianus Quintus“ østpaa til slavekysten, for at skibet der kunde tilhandle sig en ladning. Siden blev „Fridericus Quartus“ ogsaa sendt tilbage vestpaa for at supplere sin ladning; men skønt skibet laa i



Christiansborg fort paa Guineakysten.

Efter Erik Tilleman: „En liden enfoldig beretning om det landskab Guinea“. 1697.

Christiansborg, 1720

14 dage ved det hollandske fort Kormantin ca. 120 km fra Christiansborg, vendte det kun tilbage med 24 slaver. Derimod fik det sygdom om bord, saa det ved tilbagekomsten den 16. juli maatte landsætte 11 syge og siden flere, ligesom et par matroser døde. Sygdommen var dels indvortes, dels gav den aabne saar paa benene.

Heller ikke „Christianus Quintus“ havde lykken med sig. Mens skibet laa ved slavekysten, indtraf en skæbnesvanger drukneulykke. Landingsforholdene var her ligesom overalt paa Guineakysten vanskelige. Kun ved hjælp af behændigt førte kanoer kunde man komme over brændingen. Netop som en kano her skulde gaa ud til skibet, kændrede den, og tre mand druknede, nemlig skipper Hans Hansen Maas, købmand Peder Pedersen Todberg (eller Tøyberg eller Aarhus), der var med for at formidle slavehandelen, og præsten Anders Vinter, der efter at have gjort tjeneste ved Christiansborg fort skulde have

været tilbage til Danmark. Siden mistede skibet sit tøjanker, og med slaveindkøbene gik det meget langsomt, da mange andre europæiske skibe samtidig kom til kysten for at faa slaver om bord. Endelig døde ogsaa Maas' efterfølger som skipper, Jost ven de Vogel, der ved afrejsen fra København havde været overstyrmand, og kommandoen gik nu over til understyrmanden Anders Pedersen Wærøe. Han havde sejlet med kompagniets skibe, fra han var 10 aar, og var endnu ikke mere end 25—30 aar gammel. Paa langt sigt viste han sig at blive en særdeles duelig mand, men endnu manglede han aabenbart kundskab og dristighed til at hævde sig over for sin ældre kollega Pfeiff, der førte kommandoen paa „Fridericus Quartus“. Saaledes skrev han ogsaa endnu et slet dansk, medens han senere kom til at føre et skarpt og slagfærdigt sprog, præget af ordsprogets fynd.

Trods de talrige vanskeligheder lykkedes det endelig efter et halvt aars ihærdige anstrengelser at skaffe slaveladninger af anstændig størrelse til begge skibe. „Fridericus Quartus“ supplerede før afrejsen sin ladning ved Keta paa Slavekysten, og fik saaledes i alt 484 slaver om bord; men deraf døde inden afrejsen 49, saa skibet afgik med 435. „Christianus Quintus“ havde ved afgang en noget mindre antal i behold. I det højeste kunde skibene rumme hver 4—500 slaver. Det blev fra Lygaard's side kritiseret stærkt, at man sendte to saa store skibe ud samtidig. Hvis de var kommet hver for sig, havde de ikke behøvet at opholde sig saa længe ved Guineakysten for at faa ladning, og sandsynligvis kunde man derved have sparet nogle menneskeliv. Under længere ophold naaede Guineakystens usunde klima altid at tage sin told af den menneskemængde, der var om bord i skibene.

Ifølge instrukserne skulde der under overfarten til Amerika ses efter med slaverne „som med smaa børn“. Maden skulde gives dem i rette tid, og de skulde hver dag paa omgang tilstedes adgang til dækket, saa de kunde faa frisk luft. Ikke sjældent fik de lov at synge og danse. De maatte ikke faa lejlighed til at falde hen i ørkesløshed. De skulde ligeledes daglig vaskes og kæmmes „for at skille dem ved deres u-kræ“. I deres

snævre opholdsrum skulde gulvet vaskes og lugerne lukkes op. For at friske op skulde der af og til ryges med enebær, dog med maade, saa de ikke blev kvalt derved. Officielt maatte hverken hvide eller sorte benytte nogen slavinde til ukyskhed, en regel, som dog næppe overholdtes. For at opmuntre skippere, styrmænd og barberer (skibslæger) til at værne mest muligt om slaverne, var der efter indviklede regler fastsat præmier til uddeling, naar det lykkedes at føre et større antal levende i land paa St. Thomas.

Disse skønne regler lod sig næppe efterleve altfor bogstaveligt paa to saa velfyldte skibe som „Fridericus Quartus“ og „Christianus Quintus“. Den lange ventetid før afrejsen medførte, at man allerede havde tæret stærkt paa de forsyninger, skibene havde inde, og endnu før man lettede anker, havde en stor del af slaverne skørbug. Utilfredsheden mellem de sorte var levende og gav anledning til flere opstande. Den alvorligste fandt sted natten til den 15. september om bord paa „Fridericus Quartus“ ud for Slavekysten. Nogle af negrene havde da faaet lejlighed til at bryde de bøger i stykker, som var lagt om deres ankler og haandled, og da de var kommet fri, vilde de, som det hed i den tids sprog, „overløbe“ skibet. Under raab og spektakel for de op for at myrde besætningen, og to af de hvide blev ilde medhandlet; men ved en kraftig indsats lykkedes det skibsfolkene at faa slaverne kuet. Næste morgen fastsatte skibsraadet straffen. Hovedmanden for oprøret fik først højre haand afhugget, og haanden blev derefter fremvist for alle slaverne med alvorlige trusler om at lide samme skæbne, hvis de ikke dyede sig. Siden blev ogsaa venstre haand og hovedet afhugget, og kadaveret hisset op i storraaen, hvor det hang for alle slavernes øjne i samfulde to dage. De øvrige deltagere i oprøret blev hudflettet og gnedet med malaget, salt og aske. „Saaledes fik den meget farlige handel en ende“.

Afsejlingen fra Guinea fandt for „Fridericus Quartus“ vedkommende sted den 28. september 1709. „Christianus Quintus“ afgik 4 dage senere. Ifølge kompagniets ordre skulde skibene gaa derfra til den portugisiske ø São Thomé under ækvator for at købe forfriskninger til slaverne. Det var almin-

deligt at gaa dertil, inden man satte kursen mod Vestindien, idet man saa kunde udnytte strøm og vindforhold paa det fordelagtigste. Vinden var imidlertid imod; man naaede kun saa langt, at man kunde se den portugisiske nabø Principe, og skibsraadet besluttede da at søge ind til denne ø i stedet. Ogsaa her var modvinden for haard, og man styrede nu til erstatning mod Kap Lopes de Consalvis for at faa vand, brænde og frugt. Undervejs mødte „Fridericus Quartus“ tre portugisiske skibe, som bragte det rygte, at Danmark var kommet i krig med Frankrig, og at der ved det nævnte forbjerg laa to franske skibe, som maaske kunde være farlige. Et fransk skib, der lige var ankommet til Slavekysten og kun havde været 3 maaneder undervejs fra hjemlandet, kendte dog intet til krigen, og skibsraadet besluttede derfor at lade rygte være rygte og gaa ind til forbjerget. 21. oktober ankrede man op der, og to dage senere kom ogsaa „Christianus Quintus“ dertil. Først den 9. november gik man derfra og fik nu snart São Thomé i sigte. Forsøget paa at komme ind til denne ø hindredes dog atter ved modvind, og man gik da tilbage til Kap Lopes. Man var nu allerede saa langt nede i fødevarebeholdningen, at man den 20. november besluttede at formindske slavernes kost. Efter at have ligget ved Kap Lopes fra den 1. til den 12. december besluttede man den 30. december ogsaa at nedsætte skibsfolkernes rationer. Man lod derefter skibene følge hinanden paa nærmeste hold, da man frygtede for flere slaveoprør, efterhaanden som skibsbesætningerne mistede kræfterne.

Da man endelig begav sig ud paa overfarten over oceanet, gik det forholdsvis hurtigt. Allerede efter godt en maanedes sejlads troede man at nærme sig Vestindien, og den 21. januar 1710 besluttedes det ved skibsraad, at man skulde anløbe Barbados for at høre nærmere om den dansk-franske krig. En aften skal man efter solnedgang fra „Christianus Quintus“ have set land om styrbord i tykt vejr. Man raabte til søsterskibet derom og foreslog at blive liggende natten over og undersøge stedet næste morgen; men Pfeiff svarede tilbage, „at det var Fonseca“, og gav ordre til at gaa vesten til sønden om Barbados for at faa forfriskning. Dette førte imidlertid ikke til

nogen kyst. Da man den 8. februar stadig ikke saa land, blev man betænkelig. Bunden i fødevareforsyningerne var snart naaet, og Pfeiff og Wærøe sammen med styrmændene enedes saa om at gaa mod syd for at blive klar over, hvor langt man var. Man gik saa langt syd paa som til 10. breddegrad; men faa dage efter vendte man atter mod nord tilbage til 13. breddegrad, hvorpaa Barbados laa. Den 10. februar maatte Pfeiff til at bede Wærøe om proviant; men han havde kun til 14 dage. Han afstod dog 1000 pund brød og 9 tønder gryn. Efterhaanden opstod der strid mellem styrmændene om, hvilken kurs man skulde holde. Først den 14. februar kom man til en ø. Wærøe og hans overstyrmand Ide Quant gik i land og fandt, at der hverken var folk eller fæ; men der laa et gammelt fort, som tidligere havde været i spaniernes hænder. Næste morgen dukkede en engelsk bark op, som viste sig at høre hjemme paa Jamaica eller Jameniche, som øen ofte kaldtes, og var ude for at fange skildpadder. Man erfarede nu, at man befandt sig ved en ø, der hed Santa Catalina eller Santa Catelina, der var beliggende langt vestpaa i det caraibiske hav. Man var sejlet forbi Antillerne og havde forpasset sit maal med 1200 sømil. Gode raad var derfor dyre. Levnedsmidlerne var snart slut; den lille ubeboede ø kunde ikke levere meget. At gaa tilbage til Antillerne mod vind og strøm var ikke at tænke paa. Man besluttede da at gaa til den spanske havn Portobello (eller: Portobelo) paa Panamatangen og forhandle slaverne der. Fra den engelske bark fik man nogle skildpadder til forfriskning, og desuden kontraherede man med dens skipper om, at den skulde gaa til Jamaica og inden 4 uger vende tilbage til Portobello med proviant. Naar man saaledes var forsynet, vilde man gaa tilbage til rejsens oprindelige maal, den danske ø St. Thomas. Den danske styrmand Victor Randulf gik med til Jamaica for at tale sine landsmænds sag, og til gengæld lod englænderen sin kok blive tilbage hos danskerne.

Humøret om bord i de to skibe var efterhaanden sunket til nulpunktet. Wærøe skildrer det meget anskueligt i den beretning, han gav Randulf med, for at den kunde gaa over Jamaica til kompagniet i København. Trods det, at man endnu havde



Skildpaddefangst.

Efter Labat : Nouveau voyage aux isles de l'Amérique.
Paris 1722.

baade mad og medikamenter, „saa alligevel er der kommen saadan en svaghed iblandt dem, at naar vi sidder allerbedst og spiser eller gaar paa dækket, falder [en] og dør bort, saa det er højligent at beklage“. Om bord paa „Christianus Quintus“ var der indtil den 18. februar død i alt 35 mand, 17 kvinder og 3 drenge, om bord paa „Fridericus Quartus“ var der kun 353 slaver levende, og der var stadig sygdom og daarlige ben blandt skibsbesætningen. Endnu var de samlede tab dog ikke saa meget større, end de plejede at være for slaveskibene paa vejen fra Afrika til Amerika; erfaringsmæssigt døde gennemsnitligt 15 % af slaverne undervejs. Hvis det kunde lykkes at redde de 6—700 slaver, der endnu var i live, kunde kompagniets udbytte af denne slaveforsendelse maaske endda blive ganske godt.

Saadan skulde det imidlertid ikke gaa. Efter at de to skibe den 19. februar havde forladt Santa Catalina, blev de revet med af stærke strømme og maaske overfaldet af ondt vejr; de kom igen ud af den rette kurs, og i stedet for at gaa til

Portobello „forsejlede“ de sig over 500 sømil og kom til et sted paa Nicaraguas kyst, der kaldtes Punta Carretto. Det var den 2. marts 1710, de fik land i sigte, og stor glæde vakte det, for levnedsmidlerne var nu næsten opspist; men hverken kap-tajnen eller styrmændene kendte den kyst, der tonede frem. Til alt lykke og held fandt man et par engelske barker, der laa og fiskede. Ligesom barken ved Santa Catalina var de fra Jamaica, og hos dem erfarede man, hvor man var. Om aftenen skal de ifølge et senere vidnes udsagn have lodset begge de danske skibe inden for et rev, og her blev der kastet anker paa 4 favne vand.

Nu indtraf imidlertid en serie af mærkelige begivenheder, delvis uforklarlige og vistnok enestaaende i den danske skibsfarts historie. Ifølge Pfeiffs beretning kom underofficerer og skibsfolk op paa skansen til ham og forlangte, at han skulde finde paa raad, saa de kunde faa fat i nogle fødevarer. Det var livet, der stod paa spil. Pfeiff svarede, at de maatte have taalmodighed, eftersom det gik dem ikke værre, end det gik ham selv. Dagen efter kom de imidlertid igen og besværede sig. Pfeiff forklarede, at de maatte søge at naa Portobello; men de krævede nu, at slaverne skulde sættes i land, og derpaa vilde de efterse, hvad man havde til overs af fødemidler. De var bange for at gaa til søs, hvis det skulde blive stille vejr. Skibsraadene blev da sammenkaldt for at overtale mandskabet til at lægge ud; men de vilde ikke, før slaverne var landsat. Pfeiff turde ikke gaa med hertil og spurgte, om der ikke var 20 mand, der vilde gaa med ham „ad søen“, men de vilde ind „ad vollen til“, og skibene blev da flyttet nærmere land og kastede anker paa 4 favne strandgrunde. Det kan være usikkert, om skibene saaledes blev flyttet to gange, baade den første aften, som det førnævnte vidne sagde, og den følgende dag, som Pfeiff skriver. Maaske har vidnet ved afhøringen husket galt.

Skipperens føjelighed hjalp imidlertid ikke. Straks efter at skibene var flyttet, kom underofficererne og mandskabet igen og begærede deres maanedspenge. Pfeiff svarede, at han havde ingen penge og ingen myndighed til at angribe de midler, som

man medbragte i kompagniets guldkasse. En mand ved navn Peder Laursen Møn sagde nu, at de vilde forsyne sig selv og derefter gaa om bord i de engelske barker og paa den maade søge bort fra stedet til den første kristenplads, de kunde finde. Her var altsaa tale om at gøre aabent mytteri, og Pfeiff spurgte, om de vilde tvinge ham til at handle mod ed og pligt over for kompagniet. Længe besvor han dog ikke stormen paa denne vis. Noget efter kom folkene igen og spurgte, om han kunde forsvare at holde paa dem, naar de kunde komme af sted med de engelske barker, og ligeledes om de ikke skulde have penge til deres underhold, naar de kom til en by. Pfeiff svarede igen, at han ikke kunde angribe kompagniets kasse; men da samtlige skibsfolk saa højlig besvarede sig over, at de maatte dø af hunger, saafremt slaverne ikke blev sat i land, saa endte det med, at de satte slaverne i land, Pfeiff tilføjer: „imod min vilje, med stor jammer og elendighed at se paa, ihvorvel frugt for dennem udi landet fandtes til at opholde livet“. Dette skete den 4. marts, og slaverne gemte sig straks i buskene.

Efter at folkene tre gange forgæves havde søgt at faa Pfeiff til at rykke ud med penge, gik de paa i samlet flok, og baadsmandsmaten, boutteleren og nogle af folkene gik ind i kahytten og brød guldkisten op, uden at Pfeiff kunde hindre det. De delte guldet med en ske, og derefter kastede de kisten over bord. Ikke alene kompagniets guld blev taget, men ogsaa det guld, der blev oversendt for private, ja, selv noget, der tilhørte skipperen personlig. Derefter fik de mandskabet paa de to engelske barker til at føre sig til Portobello. Da Pfeiff ikke kunde blive alene tilbage, maatte han følge dem, og saaledes blev „Fridericus Quartus“ fuldstændig forladt den 7. marts 1710 om aftenen. Pfeiffs indberetninger om disse begivenheder er først forfattet den 6. og 15. oktober, og det er muligt, at han har pyntet noget paa sin egen standhaftighed over for folkene. Det er dog givet, at han var en stædig og selvraadig natur, og paa grundlag af vidneudsagnene tør det anses for sandsynligt, at det var hans umedgørlighed, udygtighed og ringe omdømme, der var skyld i, at man saa længe havde fulgt

forkerte kurser. Heller ikke Wærøe havde været i stand til at bringe ham til fornuft, skønt han tit nok havde forsøgt.

Ogsaa „Christianus Quintus“ blev forladt af sit mandskab, men vistnok efter mindre dramatiske optrin. Først eksemplet fra søsterskibet satte her gang i begivenhederne. Efter hvad en 12-aars dreng, der siden blev forhørt i Guinea, vidste at fortælle, sørgede Wærøe først godt for sit eget velfærd og tillod derefter i al stilhed mandskabet at tage for sig. Han skal have sagt til overstyrmanden, at han ikke skulde hindre folkene deri. Drengen vidste dog ogsaa andre ting at fortælle om Wærøe, hvis sandhed man har svært ved at tro paa. Knægten havde selv været om bord paa „Fridericus Quartus“ og ved udelingen faaet guld til en værdi af 32 rdlr. De medlemmer af de to skibes mandskaber, der ellers siden kom i forhør, tilstod ligeledes, at de havde faaet guld udbetalt af deres overordnede; men de hævdede altid, at de ikke vidste, hvorledes de foresatte var kommet i besiddelse deraf.

Om aftenen, da man var om bord i barkerne, saa man „Fridericus Quartus“ brænde. Den nysnævnte dreng berettede ved forhøret, at han, før han forlod skibet, paa dækket i skansen havde set et baal tilrettelagt af gammelt tovværk, tjære og beg, som stank ilde. Mod midnat stod skibet i lys lue. „Christianus Quintus“ derimod blev, før mandskabet forlod det, af baadsmanden kappet fra sit ankertov. Skibet drev paa land og splintredes i brændingen. Saaledes endte de to veltjente skibe deres dage paa en skændig maade.

De engelske barkers mandskab maatte tvinges til at gøre turen til Portobello, en tur paa 200 eller 250 sømil. De frygtede for, at deres fartøjer skulde blive beslaglagt, naar de vovede sig ind i en spansk havn; men da de kun var en halv snes mand i det hele, kunde de ikke hindre den danske plan. Den mindste af skuderne maatte give plads for godt og vel en snes mand; den største af dem for ca. 90. Foruden guld og gangklæder medførte de en del stangjern til ballast, en del vaaben og ammunition samt 20 voksne slaver og en drengeslave. Det var dog kun en del af besætningen fra de to store skibe, der gik om bord hos englænderne. Resten af besætningerne

fortsatte lige til Portobello i en baad og to chalupper fra de danske skibe.

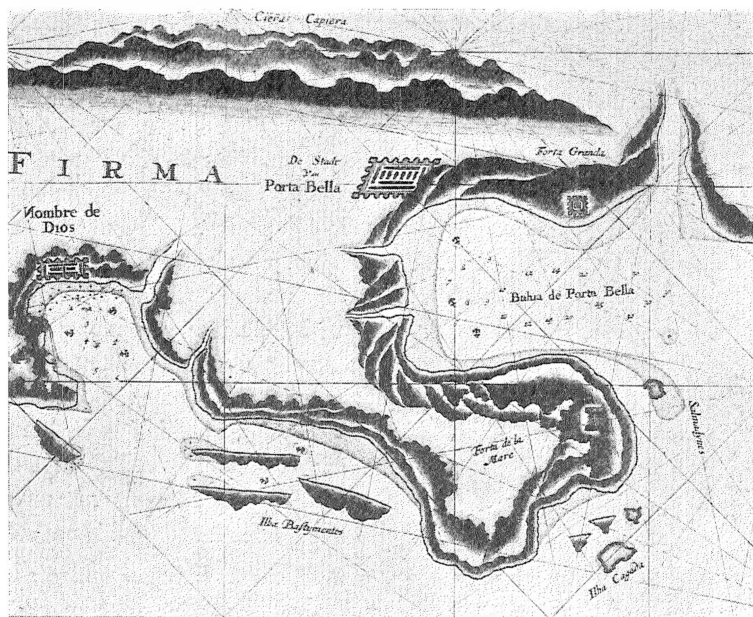
Genvordighederne var langtfra slut hermed. Endnu en serie faretruende hændelser faldt i mandskabets lod, før de kunde tænke paa at vende tilbage til fædrelandet. Et stykke vej uden for Portobello mødte de to barker en spansk kaper fra den by, som de var paa vej til. Baggrunden for udsendelsen af dette skib var, at englænderne for nylig havde drevet svære kaperier i de omliggende farvande. To borgere i Portobello, oberstløjtnant Thomas Garcia de Rois og kaptajn Felix de Moreno, havde da søgt om tilladelse til selv at udruste et kaperskib i henhold til nogle artikler, der var udstedt af den spanske dronning den 22. februar 1674. Disse artikler gav regler for udrustning af kapere mod sørøvere, der foruroligede de indianske kyster, og i henhold til dem udstedtes der kaperbrev for de to herrer, som derefter udrustede et skib med 60 mand, 6 kanoner og 2 „basser“. Kommandoen paa kaperskibet var overgivet til franskmænden Jean d'Abadi.

Det ser ud til, at dette skib nu var ude i sit højvigtige ærinde for første gang. De to barker syntes i alt fald at komme spanierne meget tilpas. Det mindste af skibene, der havde Pfeiff om bord, var dem imidlertid for hurtigt. Det sejlede fra dem og slap velbehødent ind i havnen. Kaperen lagde da an paa den største af barkerne, hvor Wærøe var om bord. Efter hvad Wærøe mange aar senere paastod, gjorde han og hans folk sig ikke tanke om fare. Da kaperen kom paa siden af dem, viste spansk flag og forlangte at vide, hvem de var, hejsede de dansk flag og gjøs. Englændernes skibspapirer rev de i stykker og mente, at de nok skulde klare sig med det latinske søpas, som den danske konge havde udstedt. Uden større frygt gik Wærøe om bord i kaperen og viste passet, og under pæne former enedes de om, at de skulde følges til Portobello, saaledes at kaperen viste vej. De kom saaledes ind i havnen, hvor Pfeiff allerede var gaaet i land med gods og folk. Efter at Wærøe ligeledes var kommet i land, gik han til byens guvernør Pedro Martinez de Salazar; forklaringerne her tog en times tid, og det var mørkt, da han gik derfra. Han

vilde nu have været tilbage til sit fartøj; men kaperkaptajnen forklarede ham, at det ikke var tilladt at sejle ud paa denne tid af dagen, og inviterede ham med hjem til sit logi. Wærøe gik da med og fik en hængemaatte at sove i; men efter at han var faldet i søvn, gik kaptajnen om bord og plyndrede fartøj og folk. Næste morgen, den 12. marts, blev folkene sat i land, og der var nu ikke levnet dem andet end en skjorte og et par linnede bukser. Da Wærøe fandt sine barbenede skibsfæller i denne forfatning, løb han straks til guvernøren; men her fik han kun at vide, at han burde vise taalmodighed, og senere paa dagen, at han intet kunde udrette i sagen. Paa guvernørens bord laa imidlertid to lommeure, som havde tilhørt Wærøe, og i huset traf han en drengeslave fra hans eget skib, saa han var efterhaanden ikke i tvivl om sammenhængen. Ogsaa Pfeiff og hans folk blev plyndret og deres bark tømt for sit indhold. De, der kom til Portobello med skibsbaaden og de to chalupper, skal derimod have undgaaet plyndring. Hele mandskabet blev holdt som fanger af spanierne i de følgende 9 uger. Allerede den første dags aften fik kaperrederne befaling til at lukke rummene i skibene, sætte vagt ved og underholde folkene. Hver fange fik to realer om dagen til livets ophold. Hvad kaperne tog fra de danske skibsfolk, maatte de siden aflevere til deres kaptajn. Det nødvendige tøj fik danskerne dog tilbage. Guldet leverede kaperkaptajnen straks til rederne.

Nogen mulighed for at undfly fra havnen havde skibene ikke haft. Paa klipperne rundt om laa der tre truende forter, hvis kanoner maa antages at have behersket den naturlige havn til fuldkommenhed.

Samme dag, som skibene kom ind, begyndte man at forhøre officererne paa byens raadstue. Forhøret blev ved til kl. 23 om aftenen og fortsattes næste dag. Englænderne forklarede, at de havde været imod at gaa til Portobello, fordi de frygtede *franske* kapere. Alle de forhørte erklærede som paa kommando, at danskerne var gaaet i deres baade, fordi deres skibe var blevet ødelagt af storm, aabenbart et aftalt spil for at dække over det mytteri, der faktisk havde fundet sted. Mest bemær-

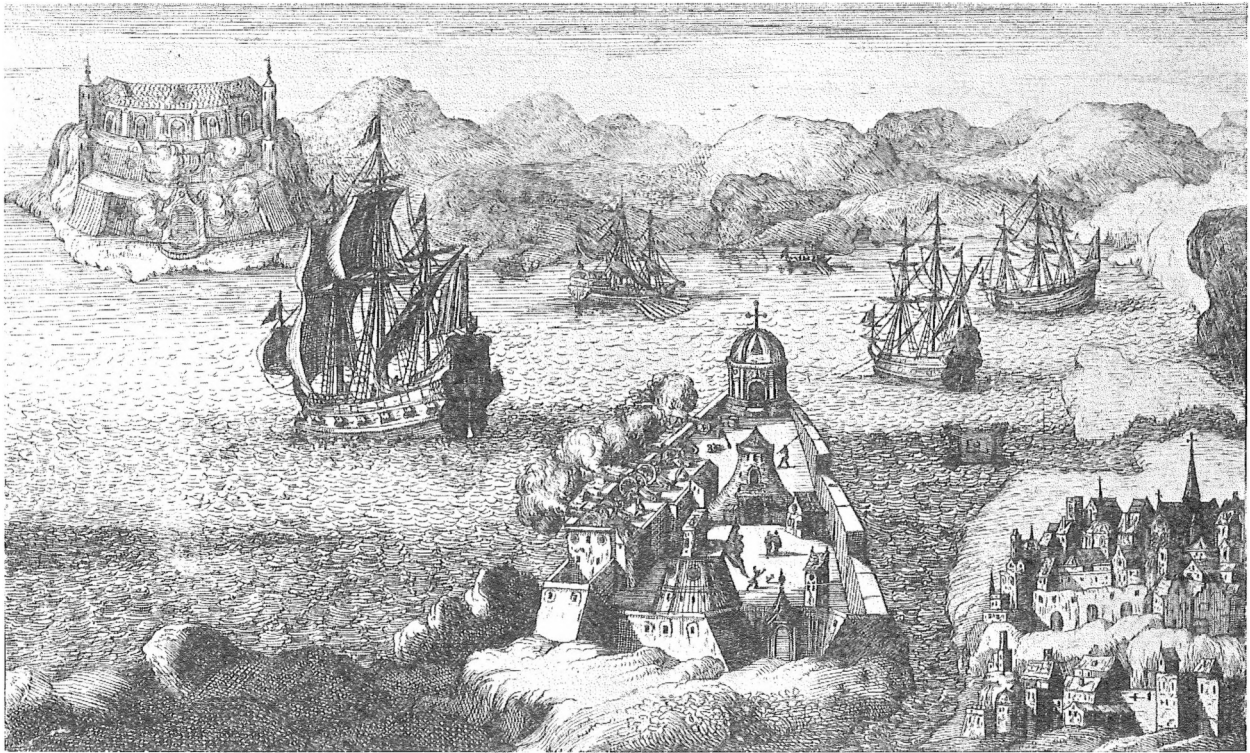


Kort over Portobello og Omegn.

Efter Arent Roggeveen: Heet Eerste Deel van het Branden de Veen verlichtende geheel West Indien. Amsterdam 1655.

kelsesværdigt blev det, at en neger fra Jamaica, der havde hørt til barkernes oprindelige besætning, fortalte, at han havde hørt om bord, at hensigten havde været, at slaverne skulde sælges i Portobello — et vidnesbyrd, der i høj grad blev til skade for danskerne, idet fremmede selvfølgelig ikke maatte handle med slaver i spanske kolonier. Forhøret endte da ogsaa med, at de to barker med indhold blev erklæret for god prise, og der blev udstedt en akt, hvorefter der skulde forfattes en fortegnelse over skibenes indhold. Det tagne guldstøv blev vejjet til 48 pund og 10 unser; af sølv havde man taget 8 pund og 5 unser i fremmed mønt. Endelig blev en mand, der forstod latin, sat til at oversætte de kongelige danske skibspas.

Bagefter hævdede den tolk, der havde gjort tjeneste ved forhøret, at danskerne ikke havde sagt sandheden, og den 13. marts blev han derfor afhørt om sine iagttagelser. Det viste



Portobello. Efter J. E. Reining: Zeer aanmerkelijke Reysen, Amsterdam 1691.

sig, at han ogsaa havde lagt mærke til, hvad skibsfolkene talte om indbyrdes, og han forstod, at danskerne havde haft til hensigt at gaa til Bastimentos, en øgruppe uden for Portobello, for at afsætte slaverne der. Efter at de havde opgivet deres store skibe, havde deres maal ogsaa været at komme til Bastimentos, hvis ikke kaperen havde opbragt dem. I øvrigt havde danskerne jamret over deres skæbne.

Disse oplysninger kunde lige saa lidt som negerens forklaring tjene til fordel for danskerne, og den 13. marts blev en akt om sagen sendt til overøvrigheden i byen Panama paa stillehavssiden af landtangen. Her mødte kendelsen imidlertid modsigelse fra den kongelige fiskal. Med tydelig forargelse paaviste han, at det tagne mandskab jo ikke var sørøvere, og efter dronningens brev af 1674 kunde byttet derfor ikke tilfalde kaperrederne, men burde overgives til kongen. Den 20. marts faldt der paa dette grundlag i Panama ny kendelse i sagen; portobellorettens afgørelse blev ganske underkendt, og byttet blev tildømt kongen. Der opstod saaledes strid mellem de lokale magtfaktorer, og resultatet blev en vidtløftig rettergang, der ganske berettiger den opfattelse, som en Holberg havde af rettens folk.

Samtidig opkom der strid om, hvem der havde ret til de negre, der var kastet i land paa Nicaraguas kyst. Den dag, da den første kendelse blev afsagt i Portobello, og kaperrederne saa, at den blev til fordel for dem, bad de om forskud, saa de kunde faa raad til at afhente de landsatte negre, og de opnaaede at faa lov at give deres folk hver 30 pesos. Den 21. marts sendte de derefter barkerne til Punta Carretto for at søge efter mere bytte, og de tog styrmanden fra „Christianus Quintus“ med, for at han skulde vise stedet. Noget større fik de dog ikke fat i. Wærøe paastod senere, at de af slaverne ikke havde faaet fat paa andet end en gammel negerkone; desuden fandt de noget stangjern og en del elefanttænder. De sidstnævnte effekter skal være blevet bjerget i land og forvaret i jorden af folk fra nogle engelske barker, der laa paa kysten for at fange indianere, men spanierne fratog dem godset. Ifølge en anden kilde maatte spanierne fiske varerne

op af vandet, og nogle negre fik de fat i ved at tage dem fra Englænderne paa Costa Rica.

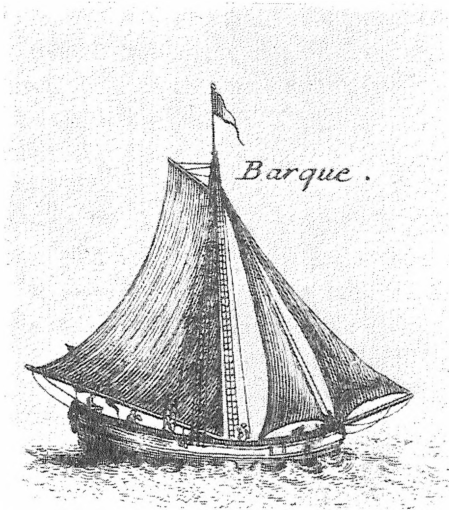
Overøvrigheden i Panama fastslog hurtigt, at de land-satte slaver ikke kunde bringes i forbindelse med sørøveri og derfor aldrig kunde tilfalde kaperrederne. I det højeste kunde rederne betinge sig en betaling for at afhente dem. Saa indviklet som sagen var, ansaa man det dog for bedst, at den kom for *Junta de Hazienda*. Dette svarede vistnok til, hvad man i Danmark vilde kalde et skatkammerkollegium. Da en saadan forsamling blev indkaldt, udtalte den, at striden om byttet burde henvises til rettergang mellem parterne og forelægges den derværende præsident. Derefter begyndte paa den ene side kaperrederne, paa den anden side kongens fiskal at indkomme med den ene forestilling efter den anden for at støtte deres krav.

For danskerne kom sagen ikke til at stille sig bedre, da spanierne fik nys om den bark, som fra Santa Catalina var blevet sendt til Jamaica efter levnedsmidler og skulde være vendt tilbage til de store skibe i Portobello. Man fik herved bevis for, at danskerne virkelig havde planlagt at sælge slaverne i den spanske havn. Barken var efter bestemmelsen gaaet til Jamaica. Her var en større bark blevet ladet med levnedsmidler og gaaet ud for at søge efter „Fridericus Quartus“ og „Christianus Quintus“ ved Bastimentosøerne. Den sprang imidlertid læk, maatte kaste nogle kanoner over bord og gaa tilbage til udgangspunktet; men 8 dage senere kom man igen af sted, det siges med ordre til, hvis man ikke fandt skibene, at sælge levnedsmidlerne til spanierne. Saaledes indtraf det, at barken lagde ind ved Bastimentos og sendte 6 mand i land for at sælge, og disse 6 mand blev arresteret af spanierne og bragt til Portobello.

Alt mens sagen gik sin gang for retten, blev besætningerne fra de to danske skibe efter en korrespondance mellem Portobello og Panama og paa grundlag af en afgørelse i *Junta de Guerra*, krigsraadet, givet fri og tilladt at afrejse, saa man kunde blive fri for at underholde dem.

Flertallet af dem blev den 13. maj 1710 sat om bord paa den mindste af de to engelske barker, forsynet med utilstrække-

lige levnedsmidler og sendt af sted til Jamaica. Ved afskeden skal de være blevet truet med, at hvis de kom tilbage, blev de ihjelskudt. Heldigvis mødte de undervejs forskellige engelske kapere, og paa en af dem fik de oversat 30, paa en anden 10 mand, saa de kunde tjene til deres føde, og resten klare

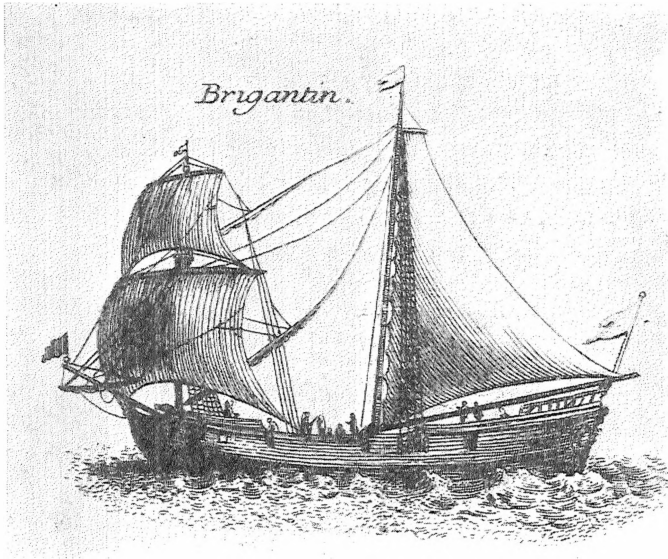


Vestindisk Bark.

Efter Labat: Nouveau voyage aux isles de
l'Amerique. Paris 1722.

sig bedre. Det lykkedes ogsaa ca. 60 mand at naa til Porto Real paa Jamaica; men 9 mand døde af sult. Ved Jamaica traf de barken fra Santa Catalina, nu nys hjemvendt fra Bastimentos, og ligeledes Victor Randulf. En del af folkene blev paa den engelske ø; men resten spredtes for alle vinde. Adskillige kom med en engelsk flaade eller med koffardiskibe til London. Derfra sejlede 6 mand med skibet „Den forgyldte Falk“ til Norge, hvor de blev forhørt i Christiania allerede den 22. oktober 1710. En enkelt rejsedeltager, Jacob J. Toft, gik over Holland og Husum til København, hvor han blev forhørt den 25. november. Andre gik med Skipperen Elof Lauritzen til Arendal og derfra med en sandskude til „Vesterstrand“ i Jyl-

land; de vandrede paa een dag til Aalborg, hvor de gik om bord i en krejert, der gik med kongens brød til København, og de blev forhørt den 22. december. Victor Randulf naaede først hjem, saa han kunde skrive sin beretning om rejsen den 3. marts 1711.



Vestindisk Brigantine.

Efter Labat: Nouveau voyage aux isles de l'Amerique. Paris 1722.

Skipperne Pfeiff og Wærøe samt styrmændene og enkelte andre blev foreløbig holdt tilbage i Portobello. Saaledes ogsaa styrmanden Ide Quant og to andre hollændere, hvorom Pfeiff skriver, at de ikke turde følge med barken; folkene havde lovet at slaa dem ihjel som hunde, „eftersom de havde været en stor aarsag til vores ulykke“. Hvad der hermed menes, er ikke klart. Ret længe holdt spanierne dog ikke paa resten af mandskabet. Vistnok den 25. maj fik de tilbageværende tilladelse til at fortrække til Bastimentosøerne, hvor der laa to hollandske skibe, som de kunde komme med. Pfeiff skyndte sig sammen med sin skriver, monsieur Brandt, at benytte denne lejlighed.

Skriveren døde dog paa Bastimentosøerne; men Pfeiff selv kom om bord i skibet „Aletta Maria Galej“ fra Amsterdam, og den 14. juli afgik han derfra, laa en tid ved øen Baru ud for Cartagena i Colombia og kom siden til Jamaica. Her rejste englænderne krav mod ham for den største af de to barker, som danskerne lagde beslag paa ved Punta Carretto. Sammen med styrmanden Knud Windrup og mesteren Samuel Swir kom han alligevel den 10. oktober derfra med et andet skib. Hans hjemrejse blev imidlertid lige saa eventyrlig som hele det øvrige togt. Da de naaede til europæiske farvande, blev de om morgenen den 12. december taget af en fransk kaper „Chronen“ fra St. Malo. Næppe var de imidlertid blevet ført om bord paa dette skib, før der rejste sig en svær storm af sydsydvest. Allerede den første nat maatte de kaste 12 kanoer over bord. Vind og vejr holdt sig saadan i tre dage, at ingen af de ombordværende tænkte at komme fra det med livet. De drev nu op i St. Georgs Kanalen og naaede til Holyhead; men den 20. december rejste der sig en storm af nordvest, og den aften maatte de kappe masterne og gaa paa grund. Hele natten laa de der med stor livsfare og maatte pumpe ustandseligt; men om morgenen drejede vinden, saa den blæste fra land, og der kom baade ud for at hente dem ind paa det tørre. Saa snart de var naaet i sikkerhed, sank skibet. Igen havde Pfeiff mistet alt, hvad han havde, og det blev nødvendigt at udstede en veksel for at faa penge til hjemreisen. I London maatte han indgive en beretning om sine hændelser og aflægge ed for Lord Mayor paa dens tilforladelighed. Han rejste derefter til Amsterdam; men her traf han en af de dansk-guineiske embedsmænd, forhenværende bogholder Franz Boye, der havde været med til Santa Catalina og derfra var rejst over Jamaica til Europa. Denne mand var meget veltalende, men ingen god sjæl. Han skildrede i stærke farver for den stakkels Pfeiff, hvorledes onde mennesker havde bagtalt ham over for kompagniets direktion i København. Med angst og bæven skrev Pfeiff da fra Amsterdam til direktionen for at forklare sig. Blandt andet hævdede han, at han ingen styrmand havde haft med, som kunde „pejle solen“ eller for-

stod sig paa kompassets misvisning. Han tilstod rent ud, at han var blevet bange for at komme til København og bad om et lille brev til opmuntring. Det ses ikke af akterne, at han fik noget saadant brev, heller ikke, at han siden kom til København.

Hans to ledsagere, Windrup og Swir, rejste derimod videre. Pfeiff klager netop over, hvor tungt det var at se rejsefællerne drage bort. Swir afgav forklaring i hjemlandet den 1. juli 1711.

Af de hollandske søfolk sendte Ide Quant en beretning fra Curaçao den 27. august 1710, og den kom til København inden aarets udgang. To andre blev forhørt i Amsterdam den 2. januar 1711. Der ses ikke fra det vestindisk-guineiske kompagnis side at være blevet rejst sag mod eller krævet straf over nogen af deltagerne i det mislykkede togt.

Kompagniet kunde heller ikke klage over, at dets interesser over for spanierne blev forsømt. For at værne disse interesser var foreløbig Anders Pedersen Wærøe blevet tilbage i Portobello sammen med sin skriver, sin mester (skibslæge), en soldat og en dreng af Pfeiffs folk. Mesteren Godske døde den 9. juli. Skriveren And. Bager forduftede i august med en hob af Wærøes dokumenter, da denne laa meget syg. Wærøe følte sig under disse forhold noget ensom, men benyttede tiden til at lære sig spansk. Bortset fra sygdommen er der en del, der tyder paa, at Wærøe kom godt efter det i den lille by. Han omtaler saaledes, at han ved lejlighed fik oplysninger af en god ven. Det lyder dog meget fantastisk, naar den før omtalte dreng, der blev forhørt i Guinea, forklarede, at Wærøe giftede sig med en formuende kvinde i Portobello, og at han og flere af hans folk gik over til katolicismen. Hvis noget saadant er foregaaet, kan man vist roligt gaa ud fra, at det fra Wærøes side har været overlagte rævestreger.

I alt fald forsvarede han de danske interesser med stor snedighed. I første omgang nægtede han at forlade stedet, før han havde faaet en udskrift af forhøret paa raadstuen, endskønt spanierne gjorde sig al umage for at faa ham til at følge med de øvrige skibsfolk. Da han blev klar over, hvorledes de lokale matadorer reves om byttet, fandt han, at der jo

ikke var nogen grund til, at de skulde have det uhindret. Man kunde lige saa godt rejse krav om tilbagelevering af guld og gods til danskerne. Indtil videre havde han dog ikke held med sig i sine bestræbelser. I den proces, der var begyndt i byen Panama, afgav præsidenten Don Joseph de la Raneta y Vera den 16. juni 1710 en dom, der gik ud paa, at de to barker med indhold skulde være tabt for danskerne. I øvrigt delte dommeren byttet med salomonisk retfærdighed. Paa grundlag af dronningens brev af 1674 skulde kaperrederne have den bark med Indhold, som de virkelig førte ind til Portobello. Dog skulde de erlægge „femtepenge“ af guldet til det kongelige kammer i Panama. Derimod skulde den anden bark med indhold, som selv gik ind i havnen, tilhøre kongen. Dog skulde kaperrederne have erstattet udgiften til underholdet af dette fartøjs ombordværende.

Mod denne dom protesterede kaperrederne straks, idet de paastod, at ingen vilde bryde sig om at være kapere, hvis ikke de fik byttet, naar de havde jaget et skib ind i en havn. Ogsaa kongens fiskal protesterede, og ved et dekret af 19. juli blev det da bestemt, at sagen skulde forelægges *Audiencia Real*, det kongelige kabinet i Panama. Her blev det den 28. juli vedtaget, at alle sagens parter, endog de tilbageværende danskere, skulde stævnes. Det var dette, Wærø fik at vide af en god ven, skønt guvernøren i Portobello forholdt ham meddelelsen derom. Først da han var blevet rask, kunde han imidlertid benytte sin viden. Han gik da til guvernøren og fortalte, hvad han vidste. Guvernøren forsøgte at nægte ham pas; men Wærø truede med at rejse til Panama foruden og „trækkedes“ saa længe med ham, at han til sidst gav ham passet. Den 11. september begav Wærø sig paa vej over tangen, de første dage plaget af feber og i følgeskab med en karavane. Snart opdagede han dog, at han kom hurtigere frem uden karavanen, og paa et stykke af vejen havde han ikke anden vejviser end to belæsedede mulæsler. Den 16. naaede han Panama, men logerede uden for byen, for at det ikke skulde koste ham for meget. Først dagen efter drog han ind og opsøgte generalkaptajnen (provinsguvernøren). Han fortalte her sine oplevelser, og da

han hørte, hvorledes sagen stod, skyndte han sig at paavise en mængde urigtigheder i de forskellige vidneudsagn. Især lod han det gaa ud over tolken i Portobello raadstue. Endog spaniernes oversættelse af de kongelige pas fandt han fuld af fejl. Wærøe sagde siden, at hans ankomst til Panama virkede som vand i et nyt skib. Ingen havde forud tænkt paa, at danskerne skulde have nogen ret, og der blev anvendt mange metoder for at faa Wærøe til at afstaa fra at føre proces, ja, man tilbød ham endog en større sum for at lade være; men han sagde nej. „Hvis retten skal staa i spydstagen, der skal vel ikke mange komme frem for slig øvrighed paa et sligt fremmed sted og søge ret“.

Den 22. september indgav han sit første indlæg, den 3. oktober sit andet, og det satte paa ny gang i sagen, som ellers en tid havde hvilet. Det første udbytte deraf var, at man tilkendte ham underholdspenge. Han og Pfeiff havde ellers intet faaet, skønt hele det øvrige mandskab fik. Det blev til 1 pesos om dagen fra ankomsten til Portobello, men han fik ikke pengene, før han havde klaget og kaperrederne faaet en bøde for forsinket udbetaling. Da han den 21. oktober indgav sit tredje indlæg, fik han en forsvarer. Ham blev han dog ikke tilfreds med, fordi han ikke vilde skrive, som Wærøe forlangte, og han blev hurtig af med ham igen; da manden forsømte at indgive sine akter, fik han en mulkt og maatte opgive at agere i nogen slags sager i 6 maaneder. Endnu gennemgik processen adskillige faser. Modparterne forsøgte den paastand, at Wærøe var portugiser; hans pas blev tolket som portugisisk; *hafnienses* blev til Almense, og paastanden om sørøveri og ulovlig handel kom igen. Disse krumspring hjalp dog intet. Den 23. december faldt dommen i *Real Audiencia*. Den foregaaende dom af 16. juni blev ganske tilsidesat. Samtlige effekter skulde nu overgives til opbevaring hos de kongelige embedsmænd, og de ting, der tog skade af at henligge, skulde sælges. Naar alt var registreret, skulde Wærøe sendes til Cartagena i Colombia og derfra med første skibslejlighed til Spanien for at føre sagen videre i det vestindiske hus i Sevilla, hvor det kongelige spansk-vestindiske raad (*Real Supremo Consejo*

de Indias) skulde træffe den endelige afgørelse. Kort efter fik Wærøe sit underholdsbidrag udbetalt, saa han paa een gang blev helt velhavende. Modparterne forsøgte endnu en protest; men efter en række indlæg bekræftede et dekret af 6. februar 1711 den afsagte dom.

Wærøe forlangte nu at faa en udskrift af hele sagens aktmateriale, hvilket blev tilstaaet ham paa egen bekostning. Efter at have faaet genparten af akterne, forlod han Panama den 19. marts og naaede den 22. marts lykkelig Portobello; men undervejs havde han hørt tre kugler fløjte om ørerne, uden at han var kommet noget til. Da der var lang tid, til der skulde afgaa et spansk skib til Europa, fik han lov at fare med et fransk mod at stille kaution for, at han snarest vilde møde ved appelretten (i *Casa de Contratación*, d. v. s. det spansk-vestindiske kompagnis hovedkvarter) i Sevilla. Den 1. maj forlod han Portobello med en fransk fregat til Havanna, og derfra gik han den 12. august med en cubansk barkentine til Bilbao. Han ankom til denne by den 29. oktober og skrev nu flere gange til det vestindisk-guineiske kompagni i København om understøttelse til at føre sagen videre; men i København levede man under indtrykket af pestens rasen, og han fik intet svar. Efter lang ventetid gik han da til Bilbaos raadstue og fik taget en vidimeret kopi af sagens akter. Selve det aktstykke, han havde med fra Amerika, deponerede han hos en kavaler af St. Jago Ordenen, dr. Joseph de Goitia. Derpaa forlod han Bilbao den 18. april 1712 og rejste til København. Han lod her kopien oversætte af Christian Reitzer, assessor i højesteret og professor ved universitetet, og forsøgte endnu en gang at faa kompagniet til at tage sagen op, ja han tilbød selv at rejse til Sevilla og føre den; men i stedet forlangte man, at han skulde aflevere sine papirer. Heroverfor protesterede Wærøe med henvisning til, at han havde stillet sikkerhed for, at han vilde indfinde sig i Sevilla; men han blev ikke benyttet som forhandler. Saavel Bilbaokopien som oversættelsen ligger nu i kompagniets arkiv i det danske rigsarkiv. En tid lang lod kompagniet Wærøe gaa og sulte i København. Siden blev han igen skipper og sluttelig opperhoved i Guinea.

Heller ikke for sin embedsførelse i dette vanskelige hverv fik han nogen god behandling fra kompagniets side.

Med Wærøes hjemkomst var en højst bevæget, ja eventyrlig rejse slut. For kompagniet medførte den et alvorligt tab. For de danske besiddelser i Guinea blev den for flere aartier afslutning af forsøget paa at drive slavehandel i større stil. For deltagerne i selve ekspeditionen blev den en serie af rystende oplevelser, der dog maaske ikke gik saa meget ud over, hvad mange ost- og vestindiefarere havde erfaret. For en del af dem, der var med fra rejsens begyndelse, bragte den døden. Af de ca. 120 mand, der fulgte med ud fra København, var død ikke mindre end 25, inden man forlod Santa Catalina. I alt fald omkom mere end trediedelen, inden rejsen var til ende. Dertil kom, at mange blev i det fremmede uden nogen sinde at vende tilbage til udgangspunktet. Rejserne paa den trekantede rute til Guinea og Vestindien medførte i dette som i saa mange andre tilfælde en kraftig udtynding blandt de europæiske søfolk, der deltog i togterne.

Enkelte af de to skibsbesætningers medlemmer var hollændere, særlig blandt styrmændene; men flertallet var gode danske søfolk rundt om fra de smaa øer og søkøbstæder i Danmark og Norge. Hør blot navnene paa nogle af dem, der lod deres liv paa turen: Thomas Michelsen Samsøe, Peder Knudsen Ebeltoft, Olle Larsen Bornholm, Laurids Madsen Møn, Jørgen Pedersen Bergen, Niels Jensen Stubbekøbing, Povel Pedersen Christianopol, Christen Jensen Hobro, Erik Jensen Varbjerg. De skaanske provinser afgav endnu et halvt aarhundrede efter afstaaelsen mandskab til den danske langfart. Hjemme sad mangan fader og moder, nu og da vel ogsaa en kæreste og græd for den friske ungdom, der aldrig vendte tilbage. Den ekspansion, som farterne over de store have var udtryk for, bragte vel mange tilfredsstillelse af deres trang til eventyr, bragte til dels ogsaa rigdom til hjemlandet, bragte i alt fald hæder og ære til Danmarks flag og Danmarks krone: men den kostede dyrt i sult og lidelser og tabte menneskeliv.

Aktstykkerne vedrørende ovenstaaende begivenheder findes i det vest-indisk-guineiske kompagnis arkiv i rigsarkivet i de to pakker: Breve og Dokumenter fra Guinea 1705—16 og Skibs Bøger, Dokumenter og Regnskaber 1700—10.

Punta Carretto paa Nicaraguas kyst er det ikke lykkedes at finde paa noget kort. Derimod iagttages paa flere ældre kort en lokalitet paa Costa Ricas kyst, hvis navn staves omtrent paa samme maade.

NORSKE DEFENSIONSSKIBE OG DERES UDRUSTNING UNDER TORSTENSSONFEJDEN

Af

JØRGEN H. BARFOD

Skibe, orlogsskibe og handelsskibe, flere skibe og større skibe var blandt Chr. IV's mange store maal. Hans tilsyneladende medfødte anlæg for sømandsskab og hans interesse for søen gjorde ham til en af de faa konger, der selv har ført skib og flaader. Og i hans arbejde for at styrke landet og fremme handelen forstod han sømagtens betydning og søgte at skabe de bedste kaar for baade handelsflaaden og orlogsflaaden. Det var da en nærliggende tanke at søge at kombinere de to arter af skibstyper. I det store vidtstrakte dobbeltmonarki var mulighederne til stede. De økonomiske forhold syntes at begunstige det samtidig med, at det var søfarende nationer med en stab af dygtige sømænd.

Tanken med defensionsskibe dukkede allerede op under kalmarkrigen, hvor man i Norge udstedte de første fribreve, men først i 1620erne udformedes ideen nærmere. Krigen mellem Spanien og Holland i 1621 vakte haabet om at bringe salthandelen over paa dansk-norske hænder ved hjælp af privilegier til kompagnierne. Men den tilstrækkelige økonomiske dristighed til dette nye eksperiment manglede, og allerede 1625 gik de første danske kompagnier i stykker.¹

Men i 1629 gik man i Norge ind for en nøjere udformning af planen og førte forhandlinger om en fordeling af defensionsskibe paa forskellige norske byer.² De store sejlskibe, der gik i fart paa Spanien og Frankrig med trælastudførsel og med salt og vin som indførsel, syntes velegnede. Og en bevæbning selv i fredstid af disse skibe var slet ikke unyttig. Det kunde

ofte være en vovelig færd at sejle ret langt fra de hjemlige farvande, naar sørøvere og kapere gjorde søen usikker. Men alligevel blev ideen ikke den succes, man havde haabet. Selvom hollænderne senere politisk spændte ben for udviklingen, gik det dog allerede trægt med at faa planen iværksat, og i de ca. 80 aar defensionsskibene eksisterede, holdtes de kun med vanskelighed i gang. Danmark-Norges fremgang i kampen mellem vor og den hollandske sømagt afspejledes paa en maade i defensionsskibenes udvikling. Men hvad var de indre aarsager til vanskelighederne? Hvad var kravene og hvad var fordelene?

For de første aar faar man maaske det bedste indtryk af det ved Hannibal Sehesteds brev til kongen om spørgsmaalet i 1646.³

Dersom eders kgl. majestæt nu begærer naadigst at vide de rette hovedaarsager, hvorfor samme velmente og højfor-nødne defensionsværk ikke har vundet fremgang, da er dette kosteligen og underdanigst til naadig betænkning og resolution fornemlig at erindre.

Og herefter følger 8 punkter, der indeholder følgende:

1) Der er kun faa i riget, der har midler og kapital til først at bygge skibene, dernæst udrede dem og underholde folk, fetaillie og redskab, som det burde, og meget mindre montere dem i fejdetid og eventyre til at gøre nøjagtig tjeneste, hvor i riget det forlanges.

2) Kun faa af dem, der har defensionsskibsprivilegier, forstaar at anlægge udenrigshandelen paa rette maade. Saaledes er paupertas et ignorantia de første to store hovedaarsager, der hindrer baade skibe, trafik og defension i riget.

3) Privilegierne har hidtil været alt for ringe, eftersom der fordres mere kapital til at bygge, montere og underholde et orlogsskib, som det sig hør og bør, end 4 koffardiskibe af lige drægtighed, der er til ulige bedre marked og profit og mindre eventyr og skade, naar det forulykker.

4) Privilegierne er ofte blevet krænket og annulleret dels ved at nye varer blev tilladt at indføre for fremmede og dels ved at toldfriheden er blevet udstrakt til andre skibe, saaledes at udredere, der troede at have indtaget fordelagtig last i



Hannibal Sehested (1609—66), Norges statholder 1642—51. Efter maleri af Karel van Mander ca. 1660. Frederiksborg.

stedet tabte, da de smaa skibe lettere kunde afhænde, hvilket har gjort udrederne aldeles kede af at holde defensionsskibe ved lige.

5) At privilegierne ikke har været delt mellem rederne efter rigets mangfoldige havne og beskaffenhed.

Som 6. punkt mener Sehested, at det var uheldigt, at baade adel og uadel, gejstlig og verdslig, bonde og borger, fattig og rig, erfarne og uerfarne, villige og uvillige ligesom følte sig tvunget til at sammenskyde midler og formue, saa at meget uforstand har hersket, og tilmed kunde kongen sikkert ikke vente sig meget af saadanne skibe og deres redere, naar noget paakom.

7) At mange af skibene paa deres farter snart er taget i arrest dels formedels partiske og ufrie redere, dels ufri stæder, dels ufrit gods og kontrabande, og dels fordi man havde brug for skibene. Og herefter er fulgt proces.

Og endelig 8. har rederne ment, at de tilbudte vilkaar og forhold i fejdetid har været saa mangelfulde og uvisse baade for kronen og dem.

Men trods alt dette betød privilegierne da naturligvis ogsaa fordele, naar en dygtig mand forstod at klare sig gennem vanskelighederne. I 1630 havde Chr. IV forordnet, at for al tømmerlast, der udførtes paa defensionsskibe, skulde kun betales den halve told. Og ligeledes skulde af fedeverer, der udførtes, kun betales to tredjedele af tolden. Paa samme maade var indførselen paa defensionsskibe begunstiget. Af den vin, der førtes hjem fra Spanien og Frankrig, og af klæde fra England skulde kun gives to tredjedele af den sædvanlige told.⁴

Foruden disse direkte fordele blev skibene beskyttet paa anden maade. Saaledes skulde rederne have halvdelen af de penge og varer, der konfiskeredes, naar det viste sig, at de tilhørte fremmede, der havde benyttet sig af norske indbyggere. Den anden halvdel skulde kongen have. Endelig blev det forbudt fremmede at indføre andet end rede penge til køb af deres last undtagen rom, mel, salt, humle, flæsk, gryn og brød.

Til gengæld skulde skibene være byggede og forfærdigede efter den „model og maner“, som kongen havde bestemt. Aarligt blev de forsynede med søpas, efter at det var undersøgt, om de holdtes i orden og overholdt forpligtelserne.

I fredstid havde rederne saaledes fordelene, naar de ellers holdt skibene fuldt forsynede, og i fejdetid, som det hed i

datidens sprog, var det kongen, der skulde drage nytte af dem.

For det første skal de møde med $\frac{2}{3}$ eller $\frac{1}{2}$ af de stykker, d. v. s. kanoner, som skibet bør føre, samt nøjagtig ammunition dertil foruden den nødvendige bemanning for at føre det til mødestedet. Skibet skal endvidere være provianteret for en maaned, hvilket godtgøres med en maanedes proviant, naar det atter frigives.

I den tid skibet er i kongens tjeneste, blev mandskabet lønnet af kongen, og dersom det tog en prise, skulde denne deles mellem officerer og folk samt rederne og kongen.

Til at varetage tilsynet med defensionsskibene søndenfjelds fik Siffver Gabrielsen udnævnelse d. 21. december 1640. Der staar i brevet:⁵

Vi beder dig og naadigst vil, at du har flittigt tilsyn, saa at defensionsskibene i vort rige Norge søndenfjelds er og holdes ved lige, som det sig bør, og at de i fredstid er forsynet med mindst halvt saa mange stykker, som de kan føre, ligesom nødvendigt krudt og kugler samt vaaben til folket. En saadan inspektion skal ske aarligt, og skipperne skal af dig eller dine efterkommere i samme stilling have certifikat for defensionsskib, som de skal fremvise, naar de fortolder.

Blandt de skibe, Siffver Gabrielsen skulde have opsyn med, var ogsaa Christianias defensionsskibe. I 1640 var byen endnu kun takseret til at holde eet defensionsskib, men allerede da havde det endnu eet under bygning. Sammen med andre norske købstæder afgaves dette aar erklæringen om de forskellige byers evne til at holde defensionsskibe samt om, hvilke skibe de havde nu. Saaledes findes redegørelser fra Marstrand, Kongselv, Bergen, Christiania og Frederiksstad.⁶

Fra Frederiksstad skriver 14 borgere, at de for nogen tid siden har købt et nyt skib, „Justitia“, paa 120 læster. Paa en rejse til Spanien er det imidlertid blevet arresteret af spanske toldofficerer, der har jaget mandskabet bort og sendt skibet til Vestindien. Ladning (der var salt), muniton og alt er mistet, hvilket beløber sig til over 10.000 daler. Og de gode Frederiksstadborgere ender med at sige: Vi er fattige, men da

kongen ønsker et defensionsskib, skal vi gøre vort yderste for at skaffe det.⁶

Interessant er det ogsaa at se brevet fra Christianias borgmester og raad. Her faas forskellige oplysninger om defensionsskibet „Den norske Løve“, og sammenholdt med en udateret opgørelse fra skipper Jan Dirichsen kan tegnes et groft billede af skibet.⁷

Skibets længde over stævnen er ...	124	fod, d.v.s. ca.	39	m
bredden inden huden er	27	”	”	” 8,5 ”
dybden i rummet maalt fra kølen til underste kant paa bjelken i store luge er	12½	”	”	” 4 ”
højden mellem begge overløbere derunder kan bruges	6¾	”	”	” 2,1 ”
i bakken for i skibet kan bruges ...	18	stykker		
paa styrpligten kan bruges	4	”	10	musketter
der er 26 fod lang, d.v.s. ca. 8,2 m og 6 ” højt ” ” 1,9 ”	4	”	4	”
i styrmandshytten kan bruges ...	4	”	8	”
		d. v. s. ialt	30	stykker
og kan endvidere flankeres langs skibet med	6	”		

Efter at have opgivet denne fulde bestykning til krigstid angives, at skibet, den dag inspektionen fandt sted, var monteret med 16 stykker,

hvoraf de 12 var paa 3, 4 og 5 pd. kugler,
og de 4 var paa 1½ pd. kugler,

desuden fandtes 12 musketter og 4 store hager,
12 sabler,

12 hele og halve piker og 6 bradspyd

med anden mere ammunition til fægtning fornøden, saavel som til dets skibsfornødenhed. Samme skib er velbesejlet, som mange saare vel ved, og det kan til koffardi føres med 24 mand.

Skibet kan nu træde tydeligere frem for en. Desværre faar man intet at vide om konstruktionen. Datiden havde 2 store typer af skibe, fløjterne og pinasserne, og det er vanskeligt at sige, hvilken art „Den norske Løve“ har været. Men tallene viser, at det har været blandt de største skibe. Sammenlignes det med et af den danske flaadens kendteste skibe kan man maa-ske bedre vurdere dets betydning i krigstid og dets værdi i fredstid.⁵

	byggeaar	srørste længde	srørste bredde	antal stykker
„Den norske Løve“ ...		39 m	9,5 m	30
„Trefoldighed“	1639	45 m	11 m	48

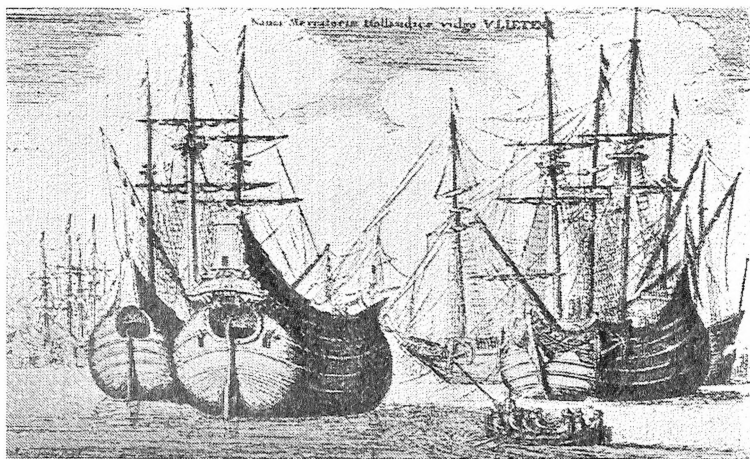
Sikkert har det været et af den slags defensionsskibe. Chr. IV saa hen til med glæde, og som han gerne saa mange af. Skipperen Jan Dirichsen føjer ogsaa selv til beskrivelsen med stolthed, at skibet er velbesejlet, som mange saare vel ved. Endvidere ses, at det har haft to dæk og paa øverste dæk fortil været forsynet med bakken og agter med styrpligten og styrmandshytten. Saaledes tegner sig for os et skib som et af de afbildede, men nærmere anskues størrelsen ved jævnføring med nutiden.

	længde	bredde	skyts
„Den norske Løve“	39 m	9,5 m	30 stk.
„Willemoes“	86,5 m	8,5 m	10 stk.
Motortorpedobaad	32 $\frac{3}{4}$ m	4,9 m	5 stk.

Og vil man drage sammenligningen paa civilt omraade. var datidens store defensionsskibe paa størrelse med en mindre damper, blot bredere og mere dybgaaende.⁹

Velbevæbnet var det. 16 truende kanoner stirrede i fredstid forsvarsberedte over søen. Og haandvaabnene til hele besætningen var klar, dersom gridske kapere eller sørøvere skulde fatte for megen interesse for det dyrebare skib.

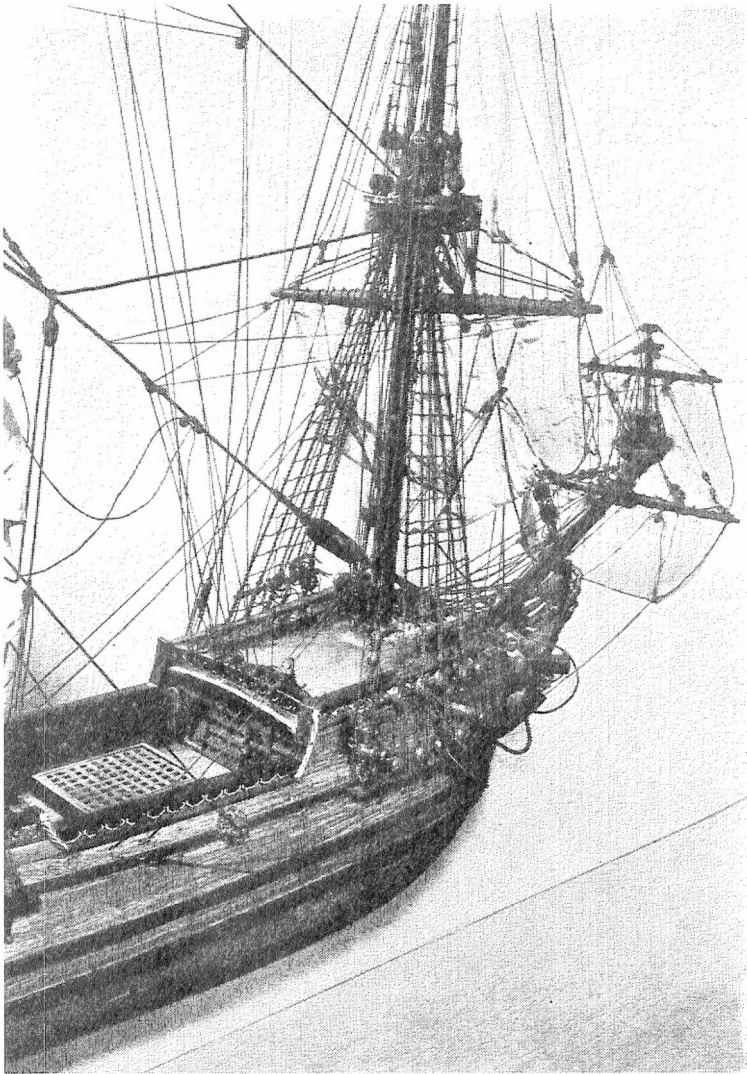
I det følgende aar, 1641, ser vi atter, at Sigward Gabriell den 26. marts inspicerede „Den norske Løve“ og fandt det i



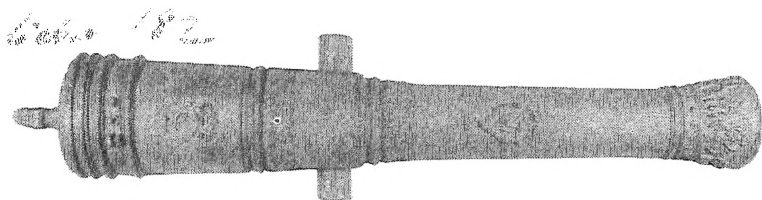
Hollandske fljoter. Efter kobberstik fra Platen atlas. Her efter „Danmark—Holland“ 1945.

orden. Han skriver, at han har fundet, at førnævnte christiania-skib kan noksom passere for et defensionsskib. Bevæbningen var omtrent som aaret før. Saaledes opgives 14 stykker store og smaa med nødvendigt af krudt og kugler samt karduser. Der var 4 hager at skyde skraat med, 12 musketter med bandteler og sidegevehr samt 12 halve piker og 6 jern spitser med haandfang. Den eneste ændring fra aaret før var saaledes, at 2 stykker færre var i brug. Og Gabriell erklærede da, at der desuden fandtes, hvad der dér videre behøvedes til folkenes providentz og „skibet ellers efter hans majestæts ordre at monteres med, det belover skipperen at bringe til veje inden den tid, førnævnte skib igen af mig eller mine efterkommere bliver besigtiget“. Og med disse ord har han da alligevel udstedt certifikat for „Den norske Løve“.

Vi kan følge skibet endnu nogle aar frem. Den 7. maj 1642 var der atter inspektion, ligesom den 28. april 1643. Og ved inspektionen den 30. april 1644 findes en nærmere specifikation af hele „Den norske Løve“s krigsmæssige udstyr. Dette aar har den været taget i brug af kongen og indsat til hjælp i den krig, Chr. IV førte. Det er derfor interessant at se den bevæbning, man krævede af et defensionsskib.¹⁰



Forende af pinasse. Fotograferet efter en kopi af en hollandsk pinasse. Originalen findes i Nederlandsch historisch Scheepvaartmuseum i Amsterdam og kopien i Statens sjöhistoriska museum i Stockholm.
Begge er fra Svenska Flottans Historia.



Dansk 4 pd. metalkanon, et saakaldt „stakket Nældeblad“. Den er prydet med Chr. IV's kronede navnetræk, med det holstenske nældeblad og indskriften „Hans Kemmer Goes Miich“ samt støbeåret 1625. Kanonen er bjerget fra vraget af „Jomfruen af Enkhuizen“, der den 23/7 1659 sprang i luften under en kamp i Ebeltoft vig med 4 svenske fregatter.

Tøjhusmuseet.

Kanonerne, hvis antal atter var bragt op paa 16, angives nu delvis med en anden kaliber end i 1640, men denne gang tillige med vægt. De nævnes saaledes:

4 stykker paa 8 pd. vejer	2340 pd.,	2360 pd.,	
		2320 pd. og 2300 pd.,	ialt 9320 pd.
2 stykker paa 6 pd. vejer	2100 pd. og 2070 pd.,		ialt 4170 pd.
2 stykker paa 4 pd. vejer	1720 pd. og 1690 pd.,		ialt 3410 pd.
6 stykker paa 3 pd. vejer	1140 pd.,	1140 pd.,	
	1045 pd.,	1020 pd.,	
	596 pd. og 576 pd.,		ialt 5517 pd.
2 stykker paa 1½ pd. vejer	225 pd. og 225 pd.,		ialt 450 pd.
16 stykker			vejer ialt 22867 pd.

I Tøjhuset ansættes de til en værdi af 5 rdl. 3 mrk. 18 sk. for 100 pund.

Desværre kan alle disse Oplysninger ikke sige os, hvilke typer kanoner vi har med at gøre her. Skytset viser endnu paa Chr. IV's tid et saadant virvar af forskellige typer og betegnelser, at det endog er vanskeligt at sætte dem i system. Jeg vil derfor ikke indlade mig paa beskrivelse af nogen bestemt art, men nøjes med at afbilde en af de kanontyper, der kan være brugt.

Til disse kanoner fandtes 16 raporter med tilhørende taljer og broge til at holde de mange kræfter i ave. Der var viskere



Luntemusket fra ca. 1600. Tøjhusmuseet.

til at rense kanonen med og ansættere til at bringe forladningen paa plads med. Og alt dette tilbehør blev sat til en værdi af 114 rdl.

Brogen er en slags sikring, for at kanonen ikke skal løbe løbsk. Den er et svært tov, hvis ene ende sidder i en ring i borde, mens den anden er fæstnet til raperten. Naar der blev skudt med skraa eller musketild mod besætningen, lukkedes kanonporten, og brogen var da saa lang, at kanonen kunde hales saa meget inden borde, at mandskabet med viskere, der kunde være af tov, kunde rense, med falkenters udtage bunden af karduserne, der var blevet tilbage, og med ansætteren anbringe en ny forladning efter at ladning og skarpet var bragt i. Taljerne var da til at hale kanonen til og fra borde.

Hertil kommer saa haandvaabnene. Mod de tidligere konstaterede 12 er der nu 18 musketter, der koster 7 gylden stk., og 3 hager eller bøsser til 3 daler stk. mod før 4 hager.

Hager var i begyndelsen af 1500 tallet en almen betegnelse for alle haandskydevaaben, indtil andre og mere moderne arter kom til.¹¹ Men endnu 100 aar efter er det vanskeligt at angive hvilken forskel, der da har været paa musketter og hager, som begge var tungere arter af haandskydevaaben. Men muligvis var forskellen, som antydtes i erklæringen fra 1641, at hagerne brugtes til at skyde skraa med. De to typer har været af omtrent samme størrelse, d. v. s. med en pibelængde ca. 1½ m og en kaliber paa 17-20 mm. Hele geværet har vejlet ca. 4 kg. Og til disse vaaben fandtes 21 bandtelerer. Dette er en bred skulderrem af læder, der blev baaret over venstre skulder. Bandteleret kunde ogsaa være af sælskind. Baade for og bag paa den hang der smaa hylstre af træ eller



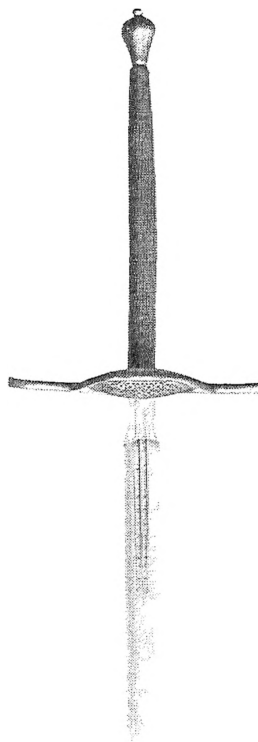
En pike. Tøjhusmuseet.

blik med laag over, hvert indeholdende en krudtladning. Disse hylstre kaldes patroner.

Af blankvaaben var der som tidligere 12 hele og halve piker til henholdsvis 2 og 1 mrk. stk. og 6 brodspyd til 2 mrk. stk. Spyd var den ældre betegnelse paa de lange stagevaaben, der maalte op mod 4 m i længden. Pikerne optraadte i sidste del af Chr. IV's tid og var et meget brugt vaaben ved infanteriet. Hvem der har anvendt pikerne ombord, ved man ikke, og heller ikke ved man, hvad brodspyd var.

Et slagsværd forsølvet med fint sølv paa haandgrebet er det næste, der staar i fortegnelsen. Dette er vurderet til 8 rdl. og har sandsynligvis været forbeholdt kaptajnen paa defensionsskibet.¹² Ligesom med saa mange andre af datidens vaaben er man ikke helt klar over, hvorledes slagsværdet har været benyttet. At det har været forbeholdt den øverstkommanderende om bord, kan der vist ikke være nogen tvivl om paa grund af det ringe antal af dem, der har været benyttet i flaaden, og desuden er det ofte admiraler og kaptajner, der har staaet som modtagere, naar de udleveredes fra magasinerne. Her som i Sverige har slagsværdet sikkert blot været det ydre tegn for den, der havde kommandoen. Det har været et magtsymbol som rigssværdet, altsaa noget mere end et militært brugsvaaben. Paa et maleri af Hendrik Cornelisz Vroom fra ca. 1600 ser man netop paa et skib i strid den øverstkommanderende staa agter uddelende sine befalinger og holdende et slagsværd i højre haand. Et saadant slagsværd har haft en klinge paa over 1 m's længde og vejte ca. 3¼ kg.

Paa samme maade findes der ogsaa kun eet par snaphane-



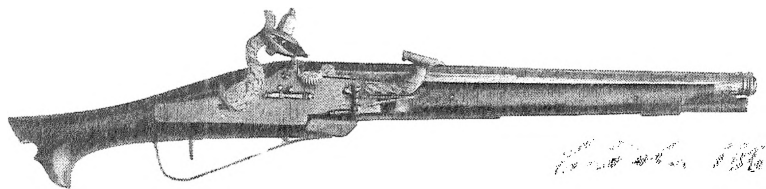
Slagsværd. Tøjhusmuseet.

pistoler. Disse er angivet til 6 rdl. Man havde dem altid parvis. Muligvis har disse været kaptajnens brugsvaaben. De har deres navn efter den særlige paatændingsmekanisme, der hedder snaplaasen. Medens denne har været anvendt til geværer i længere tid findes kun faa eksempler paa dens anvendelse til pistoler i Chr. IV's tid. Forskellen paa snaplaasen og hjullaasen kan kendetegnes ved, at hjullaasen benytter et gnistrivende princip, mens snaplaasen har det gnistslaaende princip. Ved snaplaasen slaas en flintesten mod staal, og gnisten tænder fængkrudtet, der ligger bag pibens fænghul. Denne er en forløber for flintelaasen, der først indførtes i de militære vaaben henimod aarhundredets slutning, medens de allerede paa denne tid brugtes i jagtvaaben.¹³

Vor liste har nu i hovedsagen gennemgaaet hovedvaabnene for mandskabet, naar skibene kæmpede paa en vis afstand, men entringer og kapring maatte man selvfølgelig ogsaa have nødvendige vaaben imod. Hertil har pikerne og spydene været brugt foruden de 12 sabler med 12 gehæng, der nu nævnes. Deres værdi er angivet til henholdsvis 42 styver og 16 styver pr. stk. Hvad udseendet angaar, har hærens og flaadens sabler sikkert ikke adskilt sig væsentligt fra hinanden. Klingens længde har været godt 80 cm og vægten ca. 1¾ kg.

Dernæst følger forskelligt andet udstyr til skibet. Først nævnes en tromme. Den har næppe været brugt til underholdningsinstrument, men til alarmering og evt. signalering om bord. Og listen fortsætter med ladestokke til musketterne og til stykkerne. Der opgives 8 krudthorn, d. v. s. at eet var tilstrækkeligt til betjening af 2 kanoner. I krudthornet var fængkrudtet, der blev hældt ned gennem fænghullet paa kanonen, efter at denne var blevet ladet og man med stykboret havde sikret sig, at fænghullet var rensat og aabningen fri til ladningen.

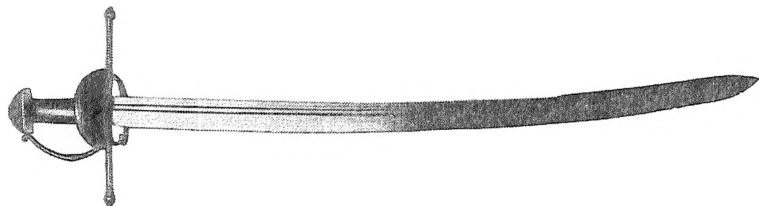
Desuden var der 15 luntestokke. Disse benyttedes ved kanoernes affyring, idet disse antændtes med en brændende lunte, der var omsvøbt en luntestok af træ, som blev holdt hen til fænghullet. Derved forplantede ilden sig fra lunten til fængkrudtet og derfra videre til ladningen.



Snaphaaspistol fra ca. 1600. Tøjhusmuseet.

Forskellige hjælpemidler ved tilberedningen af karduser og ved krudtpaafyldningen fandtes ogsaa, saasom en vægt med lodder, kardusstokke og karduskister med tilbehør foruden andet lignende. Og der var 14 knipper lunter, der kostede 10 styver stk. Der var 18 bøger karduspapir til 14 styver bogen. Og endelig var der skind til viskere samt kobbercepeller og falkenterser i forskellige størrelser til alle kanonerne fra 1½ pd. til 8 pd. Alle ting, der fortæller om de forberedelser og vanskeligheder, der var ved affyringen af en kanon. Falkenterser er tidligere omtalt, og kobbercepeller er dæksler af kobber til at beskytte fænghullet og dermed kanonens indre mod regn og sne. Tidligere brugte man blot presenninger, men disse afløstes af de ovennævnte dæksler, der enten kunde være af bly eller kobber. Hertil er endnu at bemærke 2 redskaber. Det ene er et koben, eller som det angives i listen, hvor der er opregnet 5 kofødder. Disse var af jern og brugtes til at lette kanonen med for at skyde stilholten eller stilkilen frem eller tilbage. Kobenet har iøvrigt set ud omtrent som i dag. Og det andet interessante bakserekskab, der opgives i listen, er en vinde eller donkraft, som ansættes til en værdi af 6 rdl.

Mellem alle disse vaaben og deres tilbehør staar endvidere



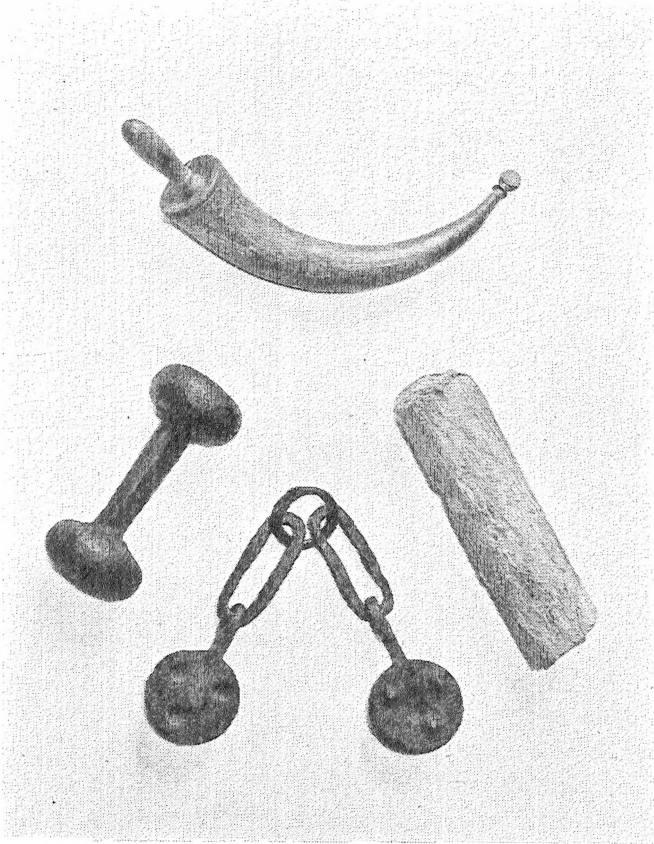
Sabel fra ca. 1640. Tøjhusmuseet.

opført et par ting, der paa en brutal maade sætter os ind i livet om bord i hvert tilfælde paa et defensionsskib. Som en erindring om de midler, man da brugte til at haandhæve disciplinen med, er opført 2 bolte med 8 bøjler til at sætte fanger i samt 2 tykke jernlænker, der var 15 favne lange. De førstnævnte vejede 36 pund og de sidste 162 pund. Sikkert har de været brugt, men til hvem fortælles ikke. Deres værdi staar opgivet til $5\frac{1}{2}$ styver pundet, men staar denne materielle værdi i forhold til den psykiske værdi, deres blotte tilstedeværelse har haft? Eller til de lidelser, de har paaført? Tiden var haard og retsmidlerne var haarde.

Men endnu en kategori af krigsudrustning er tilbage at nævne. Sidst paa listen staar opført den ammunitions-mængde, der hørte til de førnævnte vaaben.

Der var store og smaa runde kugler. Ialt 200, som vejede 926 pd. Og der var 130 store og smaa knipler, som vejede $938\frac{1}{2}$ pd. tilsammen. Dette var projektiler, der paa hver ende af en kort jernstang havde en jernkugle eller et kuglestykke. Disse syntes næsten udelukkende at være blevet brugt til søs, da man ansaa, at de gav større virvar og ødelæggelse mod et skibs takkelage end de enkelte runde kugler, foruden at kuglernes anslag eventuelt vilde faa større virkning. Man kunde ogsaa hertil bruge to andre typer, der dog ikke er angivet paa „Den norske Løve“s liste. Det er kædekuglerne og stangkuglerne. Ved de første var jernstangen mellem kuglerne erstattet med en kæde, mens stangkuglerne blot var en kugle med en stang tværs igennem, der ragede ud paa begge sider af den.

Den tredje slags artilleriammunition, der fandtes, var 300 pund jernskraa, hvorved forstodes smaastykker af jern eller kugler, der blev lagt i kanoner som en samling mindre projektiler. Derved opnaedes med eet skud en spredning af jernstykker over det fjendtlige skib. Selvsagt havde disse da bedst virkning paa nært hold, naar man vilde uskadeliggøre modstanderens besætning. Disse jernskraa kunde ofte være ødelæggende for de stykker, der afskød dem, hvorfor man mest brugte de gamle kanoner dertil. Især gjaldt det, naar de ladedes med den saakaldte hugne skraa, der var uregelmæssige og



Dansk krudthorn, dansk knippel og dansk kædekugle fra Chr. IV's tid samt en svensk trækardæsk med skraa fra et af de svenske skibe, der sank ved Espergærde under slaget i Øresund d. 8/11 1658. Tøjhusmuseet.

kantede jernstumper. Noget hjalp det selvfølgelig, naar stumperne fyldtes i skraasække eller karduser. Mindst skade paa kanonen og derfor bedst egnede til skraa gjorde runde kugler, der var kasserede til mindre skyts. Disse blev da ogsaa senere de fremherskende. Nogle skibe havde ogsaa særlige skraa-stykker.¹⁴

Naar stykkerne skulde lades, blev krudtet eller projektilerne

baaret langs skibet i patroner til hvor de skulde bruges. Her angives saaledes, at der fandtes 23 store og smaa patroner til at bære krudt i. Patroner betyder altsaa i dette tilfælde en særlig art af spande, der egnede sig til dette specielle formaal. En anden form var de skraapatroner, der samtidig nævnes og angives at have været til stede i et antal af 64 store og smaa. Disse kunde enten være af træ eller blik og brugtes undertiden som hylster for den førømtalte skraa.

Til alt dette er det opgivet, at der fandtes ialt 820 pd. krudt, hvis værdi var ansat til 25 rdl. for 100 pd., d. v. s. 205 rdl.

Endelig opgives der til haandskydevaabnene 60 pd. musketkugler til 4 rdl. for 100 pd.

Denne opgørelse, staar der, er en rigtig genpart af den, der er leveret til kongelig majestæts tøjmaster Christoffer Svinke i København d. 2. maj 1644.

Summeres alle værdiansættelserne ved hele defensionsskibets krigsudrustning, faas ialt godt 1762 rdl., hvad der maa anses for et betydeligt beløb efter datidens maalestok.

Vi kan imidlertid følge „Den norske Løve“ paa dens ofte farefulde færd ved hjælp af en lille opgørelse, der er tilføjet. At dette store skib ikke har holdt sig i baggrunden under kampagnen, ses af disse tal:

Der staar kort og godt til indledning:

Er bleven udi kongelig majestæts tjeneste borte af skibet vedkommende som efterfølger:

2 stykker med deres raperter	60 rdl.		
1 kobber capel der til		1 mrk.	8 skil.
1 falkenters			16 „
1 visker og ansætter		1	
1 krudthorn, et haandbor og luntestok		2 „	20 „
1 eet pds. koggers		3 „	8 „
10 bøger karduspapir	3 „		12 „
41 bundt lunter	8 „	2 „	4 „

34 knipler til de 8 pds. stykker ...	}	24	3	12	,,
10 " " " 6 " " ...					
3 " " 4 " ...					
summa		98 rdl.	2 mrk.	16 skil.	

Hele denne opgørelse viser hen til de ufredstider, der da herskede i Danmark. I Christian IV's sidste aar havde uheld fulgt paa uheld baade i indenrigspolitik og i udenrigspolitik. Trods hans usvækkede energi og flid mislykkedes mange ting for ham.

Det var paa trediveaarskrigens tid. Kort uden for vor dør rasede vanviddet. Vi havde selv været uheldigt engageret i striden, mens nu vor rival i Norden, Sverige, havde høstet den ene sejr efter den anden dernede. Trods den udadtil tilsyneladende fælles interesse i kampen for protestantismen gnavede dog en lille skinsyg orm enhver af de nordiske regeringer.

Sverige kæmpede for herredømmet i Østersøen, og dets sejr i Tyskland tydede paa, at det vilde tilkæmpe sig land paa dette havs sydkyst. Christian IV, der frygtede det, tilbød sig som fredsmægler mellem kejseren og Sverige, men opnaaede blot herved yderligere at irritere sin nordiske nabo. Her besluttede man da at rette et slag mod Danmark, og den 12. december 1643 overskred den svenske general Torstensson vor sydgrænse og rykkede ind i et uforberedt Danmark.

Til den krig, der nu begyndte, blev defensionsskibene indkaldt. Den 17. januar sendte kongen ordre til Hannibal Sehested om, at han paa kongens vegne skulde anmode alle dem i Norge, der er forpligtet til at holde skibe til rigets og fædrelandets defension om, at disse skibe skulde udrustes med munition og fetallie i løbet af nogle maaneder „rigets fjende til afbræk“. Og samtidig udnævnte han Ove Gedde til admiral for denne norske flaaede, idet han gav ham ordre om at føre den „som du agter imod os og dit fædreland at forsvare“.¹⁵

Den 24. marts fik Ove Gedde videre ordre til straks at samle de flest mulige defensionsskibe, gaa i søen med dem og

holde gaaende mellem Norge, Sverige og Holland for at hindre en hollandsk hjælpeflaade i at naa Sverige.¹⁶

Og hermed blev „Norske Løve“ af Christiania trukket ind paa valpladsen for at gøre sin pligt for de privilegier, den tidligere havde nydt. Den blev fuldt udrustet, og mandskabet øgedes til 70 personer. Proviantskriver Morten Michelsen fortæller os saaledes, at disse 70 md. i april maaned fik 10 ugers fetallie, nemlig:¹⁷

kød	9 skippd., 7 lispd.
sild	10 tønder
bergefisk	2½ skippd., 4½ lispd., 2 skaalpd.
smør	10½ lispd., 7 skaalpd.
gryn	5 tønder
ærter	2 tønder
brød	5 læster, 4 tønder, 1 otting
øl	14 læster, 1 tønde, 1 fjerding, ½ otting
spansk salt	2 tønder.

Det er vanskeligt at følge „Norske Løve“ i enkeltheder, men sammen med de andre norske defensionsskibe ved vi omtrentlig, hvor de har været. Under admiral Ove Geddes kommando har det krydset i Nordsøen, Skagerrak og Kattegat, som kongens ordre foreskrev. Ofte har den norske flaade af defensionsskibe blokeret Göteborg og til andre tider været paa konvoj i Nordsøen. I juni fik Ove Gedde saaledes ordre fra Christian IV til at sørge for, at alle skibe, han mødte i Nordsøen, enten de var i konvoj eller ej, skulde lade stryge og fremvise deres besked, og de skulde visiteres samt, hvis der var tvivl med nogen af dem, maatte disse sendes til Christiania til nærmere undersøgelse. Vi faar ved den lejlighed at vide, at Gedde selv benyttede orlogsskibet „Phønix“ som admiralskib.¹⁸

Men alt gik ikke saa nemt, som kongen havde haabet med defensionsskibene. Nu, da det var redernes, ofte byernes, pligt til at indfri deres del af privilegieoverenskomsten, gik alt ikke lige glat. Nu fandt man paa forskellige undskyldninger for at undslaa sig og undgaa at stille skibet. Det var jo ikke let at

vide, hvad der vilde blive af det, naar det skulde indgaa i en orlogsflaade i krig.

I juni ser man saaledes, at Bergen, der havde lovet at stille 2 defensionsskibe, er blevet mindet om dette løfte baade af Sehested og af Ove Gedde. Men resultatet blev blot, at de sendte en ringe fløjte med 11 gotlinger paa 4 og 5 pd. kugler, skønt de havde bedre. Og kongen maatte da alvorligt foreholde dem snarest at sende de to skibe.

Christian IV skrev til Hannibal Sehested i samme anledning og beordrede, at da undersaatterne, der skulde udrede defensionsskibe, fandtes forsømmelige og undskyldte sig dels med ringe midler og dels med, at de var under bygning, saaledes at de skibe, der nu behøvedes, ikke var kommet, uanset deres store privilegier, saa maatte Sehested, da en del undskyldninger kunde have billig aarsag, straks lade opbyde alle de skibe, der kunde føre stykker, og sende dem velmonterede til flaaden.

Man forstaaer kongens ærgrelse og bitterhed, hvis dette hans værk skulde briste, netop som han behøvede det mest.

Ove Gedde har tilsyneladende haft station ved Marstrand. Vi har her fra november 1644 en liste over de defensionsskibe, som han kommanderede. Det er et vidneudsagn, som kaptajn Thomas Dyre har afgivet i 1651, og sammenholdt med andre optegnelser faas følgende norske flaadestyrke:¹⁸

„HMS. Den graa Ulv“	m. kpt. Lukas Hendriksen havde 30 stykker, paa denne befandt sig admiral Ove Gedde,
„St. Cathrina“	af Skien m. kpt. Jakob Juel havde 16 stykker,
„Enhjørningen“	af Skien m. kpt. Hans Hendriksen,
„St. Anna“	af Skien m. kpt. Thomas Dyre havde 18 stykker,
„St. Johan“	af Bergen m. kpt. Berent Magnussen,
„Den norske Løve“	af Christiania m. kpt. Jan Dirichsen havde 20 stykker,
„St. Oluf“	af Drammen,

„St. Mathæus“ af Frederiksstad m. kpt. Søren
Amundsen havde 20 stykker,
„Spes“ af Kongselv,
Frederik Bøjesens fregat havde 12 stykker.

Med disse defensionsskibe har Ove Gedde søgt at hævde blokaden af Göteborg. Vi ved, at han den 19. august maa have været paa station, siden det da befalede ham at hindre 3 undsætningsskibe at slippe ind til byen. Men da hele den hollandske hjælpeflaade kom, maatte han med sine faa skibe søge tilflugt i Marstrand, og inden Vinteren blev han da kaldt tilbage til København. Forinden har han dog, som Thomas Dyre fortæller, holdt mønstring over skibene den 26. november, da han samtidig har sat Dyre som kaptajn paa „St. Anna“. Sandsynligvis umiddelbart derefter er Ove Gedde afsejlet følgende kongens ordre, der var afgivet den 22. november.

I begyndelsen af 1645 træffer vi atter Gedde i Norge. I marts udnævntes han til rigsadmiral, og vel af den grund er han afsejlet til København, hvor han ankom den 24. marts med en del af den norske flaade. Her blev han i over en maaned, til han den 5. maj fik ordre til at sejle til Norge med flaaden „25 sejl stærk“.²⁰

Hvilke norske defensionsskibe Ove Gedde havde med i Danmark, vides ikke fuldt ud. Men vi ved, at „Den norske Løve“ var med. I en kort beretning staar: „gik med hr. Ove Gedde til København den 16. marts 1645“. Videre staar der: „Hr. Ove Gedde begav sig fra Marstrand til København med „Den graa Ulv“, Den norske Løve“, „St. Cathrina“ og „St. Anna“. Hr. Ove Gedde blev rigens admiral, og bemeldte norske skibe forblev ved kongens flaade, mens krigen varede“. Desuden er der givet nogle yderligere oplysninger om Christianias defensionsskib. Saaledes staar der: „„Den norske Løve“ førte 20 stykker af jern, 8 af 8 pund, deraf tilkom de 4 hans kongelige majestæt. Og 2 af 6 pund, nok 2 af 4 pund, 6 af 3 pund, 2 af 1½ pund, hvorpaa var Johan Dirichsøn kaptajn og Peder Hvide løjtnant“.²¹



Rigsadmiral Ove Gedde (1594—1660), admiral over
flaaden i Norge i 1644 og 45. Det kgl. Bibliotek.

Og her i København er „Den norske Løve“ blevet provianteret for 10 uger til 70 personer. Forsyningen var betydeligt større end i 1644, hvad saa end grunden kan have været. Tallene fra den gang svarede fuldstændigt til de andre defensionsskibes proviantering, saa man maa i 1645 have regnet med, at enten vilde de 10 uger let blive overskredet paa grund af lange rejser eller ogsaa de 70 personer for eksempel paa grund

af transport af soldater. Denne gang staar der, at der den 20. april 1645 er leveret følgende fetallie:²²

flæsk	2½ skippd., 8 lispd., 6 skaalpd.
kød	5 skippd., 1½ lispd., 7½ skaalpd.
torsk	4 tønder, 1 fjering, ½ lispd.
sild	4½ tønde, 1 otting, ½ oel, 10 sild
graaseig	7 tønder, 1½ fjering, ½ otting
bergefisk	2 skippd., 4 lispd., 4 skaalpd.
smør	10½ lispd., 7 skaalpd.
gryn	3½ tønde, 1 fjering, ½ otting
ærter	2½ tønde, 1½ fjering
brød	5 læster, 4½ tønde, 1 fjering
øl	13½ læster, 1½ tønde
spansk salt	3½ fjering.

Den 16. maj om aftenen sejlede Ove Gedde med sin flaade ud af sundet. Imidlertid fulgte uheldene ham. „Et guds mægtigt vejrlig og en forfløjen storm“ gik blandt andet ud over admiralskibet „St. Sophia“, hvorpaa Gedde befandt sig. Det drev for 3 ankre, stødte paa grund og sank med top og tavl og alle 54 metalstykker. Mandskabet reddedes, men Ove Gedde brækkede et ben ved at springe ned i en baad. Allerede den 28. maj var flaaden da atter i København. Det eneste, den havde udrettet, var en ganske vist højst tiltrængt tilførsel af proviant til Norge. Senere maatte Ove Gedde staa til ansvar for hændelserne i forbindelse med stormen, og i 1651 blev han krævet for 70.000 dl. i erstatning.²³

Imidlertid har Ove Geddes benbrud sikkert for en tid hindret ham i at tage aktiv del i flaadeoperationerne. Hvad den norske flaade angaar, støder vi nu her i sommeren 1645 paa nye navne som admiraler. Saaledes satte Hannibal Sehested den 15. juli Aleksander Sitton til admiral over en flaadeafdeling paa 8 skibe, der skulde gøre en ekspedition mod Göteborg. Vi ved, at den den 2. august laa ved Marstrand.²⁴

Men heller ikke dette aar havde de norske redere været villige til at stille med deres skibe, og man mærker, at der er

torden i luften, da Christian IV skrev til Hannibal Sehested den 18. februar: „Da vi erfarer, en del af købstæderne i Norge at have hidtil nydt og tilholdt sig de privilegier, som vi paa defensionsskibe sammesteds naadigst har bevilget, som nu i denne besværlige tid ikke vil efterkomme deres skyld mod os og fædrelandet og fremsende udmonterede skibe,“ skriver han og fortsætter irriteret, „uanset en del vel har midler dertil, som de dog billigen burde og forpligtet er, da skal I tilholde de efterladende, at de skal have deres skyldighed mod os og fædrelandet bedre i agt end hidtil er sket og fremsende flere og bedre skibe med folk og stykker forsynet.“²⁵

Christian IV havde det ikke let de sidste aar af hans regeringstid. Alt gik ham imod. Personligt havde han sorger ved sin udkaarne søns død, indenrigspolitisk ved stridigheder med adelen og udadtil var Danmarks magtstilling trods hans ihærdige arbejde sunket bemærkelsesværdigt. Kalmarkrigen og Torstenssonfejden viser en saa afgørende forskel i magtfordelingen i Norden. I den menneskealder, der ligger mellem 1613 og 1643, havde dygtige statsmænd bragt Sverige til en stormagts stilling, mens uheld paa uheld havde ført Danmark nedad. Krigen 1643—45 viste vor svaghed og vore vanskeligheder. Trods kongens energi taarnede besværlighederne sig op, som vi ser det med defensionsskibene. De norske redere undslod sig og vilde ikke sætte skibe og liv i fare.

Af forskellige optegnelser kan der opregnes en liste over andre defensionsskibe, der har deltaget i krigen 1643—45 udover de allerede nævnte fra Ove Geddes flaade i 1644. Den ser saaledes ud:²⁶

„St. Sophie“	af Tønsberg	havde 16 stykker
„Norske Fregat“	af Christiania m. kpt. Oluf Pedersen	
„Lindormen“	af Drammen m. kpt. Peder Tønnesen	
„Engel Gabriel“	af Christiania m. kpt. Brynholt Laursen	„ 18 „

„Engel Malta“	af Tønsberg m. kpt. Cornelius Kruse	„ 20 „
„Enhjørningen“	af Bergen	
„St. Mathias“	m. kpt. Ingebert Bertelsen	

Det vil sige ialt 16 defensionsskibe, der fordeler sig saaledes paa byerne:

Skien	3	Tønsberg	2
Bergen	2	Frederiksstad	1
Christiania	3	Kongselv	1
Drammen	2	ubekendt	2

Sivert Gabrielsen, som vi før har stiftet bekendtskab med, som inspektør over defensionsskibene søndenfjelds, havde tidligere ført kongelige skibe og endog været admiral over en dansk flaadeafdeling. Nu havde man atter brug for ham, og den 8. juli sendte Hannibal Sehested bud efter ham. Det viste sig, at man havde bestemt Sivert Gabrielsen til som viceadmiral at føre en afdeling af den norske flaade, som Aleksander Sitton var admiral over. Sandsynligvis har det været følgende 7 skibe, som han den 18. juli faar en ordre vedrørende:²⁷

Marselii	skib	med 18 stykker,	34 matroser,	50 soldater
Bragenes		20	„ 30	„ 28
Bergen	„	6	„ 15	„ 50
Skien		18	30	26
Frederiksstad	„	22	18	„ 74
det engelske	„	6	„ 18	„ 40
Frederiksstads fløjte		20	„ 30	„ 36

Desværre er det ikke direkte til at se, hvilke skibe det har drejet sig om bortset fra, at andre papirer viser, at der med Marselii skib menes „Engel Gabriel“ af Christiania.

Aleksander Sitton og Sivert Gabrielsen har været ved den norske flaade resten af krigen med Sitton som øverstkommanderende. I august maaned paatænkte man at give Gabrielsen

enekommandoen, men endnu den 29. august var der ingen ændring sket, og i september kom freden. Sivert Gabrielsen var af slægten Akeleje.²⁸

Og den 13. september fik Hannibal Sehested af kongen forskellige ordrer angaaende afviklingen af de mobiliserede styrker. Heri staar blandt andet: „Norges riges defensions-skibe, som i denne tid i vor tjeneste har været antaget og sig ladet bruge, belangendes, da vil vi naadigst, at I dem skal aftakke og for den tjeneste, os og riget af dem er gjort, med restsedler forsikrer, at de skal blive contenteret og fornøjet.“²⁹

Krigen var endt, og kongen maatte slutte den haarde fred i Brømsebro. Øsel, Gotland, Jämtland og Härjedalen blev afstaaet til Sverige, og Halland pantsat paa 30 aar. Og samme dag, den 13. august 1645, sluttedes i Kristianopol en traktat med Holland, hvor sundtoldsatserne i de følgende 40 aar skulde være lavere, end de var i 1628, og den norske trælast-told blev sat lig med 1628 foden, medens tolden paa elben blev ophævet baade for svenskere og hollændere. Med freden i 1645 var begyndt en stadig fortsat indskrænkning af det danske statsomraade baade i og uden for Europa.

Men Christian IV glemte ikke, at de norske redere havde svigtet ham i den kamp, han havde ført. Den 17. juli 1646 skrev han til statholderen Hannibal Sehested blandt andet, at „efterdi defensionsskibene i sidste fejde ikke havde gjort os og riget tilbørlig tjeneste, som de billigen burde, og som vi havde formodet“, da skulde Sehested sørge for, at rederne kommer til at staa til regnskab for tjenestens forsømmelse, og de „som har forsømt deres privilegier i seneste fejde skal derfor tiltales og straffes“, og deres privilegier fratages dem.³⁰

For at bøde paa disse uheldige forhold, skrev Sehested den 3. november 1646 til kongen og udlagde for ham sin mening om hele defensionsværket. Jeg har i begyndelsen af denne artikel omtalt hans forklaringer paa de daarlige tilstande, men efter disse har Sehested vedføjet et forslag til, hvorledes det samme værk „paa nogle faa aars tid skal komme udi sin visse skik“.³¹

1. Han begynder med at konstatere, at „begge riger Dan-

mark og Norge ligger som nogle ødepladser at regne“, og at det alene skyldes, at „vi haver aldeles ingen købmænd udaf vores egen nation, som handel og vandel udi verden selv ret forstaar, og efterdi at købmandsskab og trafik er det, som bringer rigdom udi et rige, og al købmandsskab bestaar fornemlig udi kapital, videnskab og aftræk, om noget synderligt skal udrettes og prospereres, og alle disse requisita er mangelfulde udi begge riger“, hvorfor man bør give fremmede libertet. Kongen maa derfor specificere stederne, hvor fremmede maatte nedsætte sig, og hvorlænge deres privilegier skal vare for dem og deres arvinger.

2. Derfor mente Sehested, at man skulde støtte med privilegier, naar en fremmed eller indenlandsk tilbød at præstere noget „som andre ej var mand for at stille ud i værk og praktisere til rigets gavn og bedste“.

3. Angaaende den kongelige missive af 1. januar 1640 om orlogsskibes oprettelse og underhold skulde kongen give yderligere afslag i toldsatserne. I stedet for den halve told paa trælastudførsel skulde kun ydes en tredjedel. Og paa alle fedevarens udførsel samt andre varers indførsel skulde kun gives halv told i stedet for de to tredjedele, „der tilforn naadigst har været forundt“. Herved mener Sehested, at antallet af skibe „vil tage mægtigt til“. Thi naar tolden er lav tager trafikken til, og mængden erstatter afslaget. Og „hvor trafikken tager til, der prospererer undersaatterne, hvor undersaatterne prospererer, der haver herren affection“.

4. „Naar privilegierne nu saaledes naadigst blev forbedrede, naar handelen tog til, undersaatterne blev rige, varerne kom udi pris, riget var forsynet med orlogsskibe,“ saa har man ikke dermed sikret sig bestandig fremgang med mindre man overvejer „det hele riges beskaaffenhed og vilkaar, saavidt handelen vedkommer med alle ind- og udgaaende varers deling og forveksling inden og uden riget, hvilket er det allerførste og fornemste, som vil agtes til dette værk ret at belægge og holde ved sin visse skik aar ud aar ind“.

Sehested ønskede derfor, at man skulde „dele lenene og havnene mellem visse købmænd og kompagnier med visse skibe

og varer“, og at de til denne handel skulde nyde visse privilegier, som ingen anden maatte bruge. For at understrege sine teoriers værdi fremførte han, at „saaledes har hollænderne og alle andre nationer delt deres kommercier og trafik mellem undersaatterne udi visse kompagnier“.

5. Endelig omtaler Sehested, at en af de største aarsager til, at defensionsskibene ikke tog til i antal og at de, der efterhaanden var byggede, forsvandt, var, at de „allevegne ved confiscationer og arrester, saa ilde er blevne tracterede“. Dette, fremfører han, kan undgaas ved at slutte faste aftaler med de riger, der berøres af handelen. Som et eksempel fremhæver han sin egen sendelse til Spanien og traktaten med dette land, idet han skriver, at „man har siden den tid aldeles ingen eksempel, at nogen insolentie med ubillige konfiskationer og arrester, eller andet saadant udimod eders kongelige majestæts undersaatte udi Spanien skulde være foretaget“.

6. Desuden mener han, at det er nødvendigt at føre en vis kontrol med disse kompagnier, saa at kun de forestaar handelen, „som er vederhæftige og enten selv forstaar trafikken, eller lader andre derfor sørge“, saa at der føres overalt „rigtig bog efter købmandsstil“.

7. Og hermed vilde der være fremgang for defensionsværket, idet det vilde være til fordel for begge parter og kongen saaledes have de nødvendige orlogsskibe, naar han behøvede dem.

Efter disse ændrede privilegier og andre forhold i defensionsværket vilde den norske flaade af defensionsskibe komme til at fordele sig saaledes paa byerne:

Bergen, Trondhjem og Stavanger	12 skibe
naar kun defensionsskibene maatte indføre salt nordenfjelds.	
Christianssand og Skien	4 „
naar de fik privilegium paa at udføre store bjælker over 16 alen fra Augdesiden og Langesund.	
Tønsberglen og Brundlaugslen	2 „
med bøg og aske tømmers privilegium.	

Tønsberg by og Christiania	2	
ved løn tømmers og bandstagers udførsel søndenfjelds.		
Frederiksstad og Moss	2	„
ved asp, lind og borlin.		
Marstrand	4	
ved saltets indførsel søndenfjelds.		
Drammen og Langesund	10	
paa masters udførsel til Spanien, Frankrig, England og Holland.		

ialt 36 skibe

Allerede den 17. januar svarede Christian IV, idet han befalede Sehested at føre det af ham foreslaede defensionsværk ud i livet. Dog skulde han underrette kongen om, hvorledes han handlede.

Hannibal Sehested maatte saaledes begynde at forhandle, men det var et langsomt og vanskeligt arbejde.

NOTER OG HENVISNINGER

- ¹ Holland-Danmark I, Kbh. 1945, Albert Olsen: Handelen, side 189. — ² Den norske sjøfarts historie I, Oslo 1923, side 409. — ³ Det norske riksarkiv; Statholderskabets arkiv før 1700, Skibsfart og Sejlads 46. — ⁴ Aktstykker til de norske stændermøders historie 1548—1661, I, Oslo 1929, side 242—253. — ⁵ Det norske riksarkiv: Danske Kancelli skap 8 pk. 150 B, Lit. KK. — ⁶ Det norske riksarkiv: Danske Kancelli skap 15 pk. 103, Lit. B. — ⁷ Det norske riksarkiv: Danske Kancelli skap 8 pk. 150 B, Lit. KK. — ⁸ Schaffalitzky de Muckadell: Haandbog i Nordens Søkrigs-historie, Kbh. 1911, side 82. — ⁹ Danmarks Skibsliste 1942. — ¹⁰ Det norske riksarkiv: Danske Kancelli skap 8 pk. 150 B, Lit. KK. — ¹¹ Otto Blom: Kristian den Fjerdes Artilleri, Kbh. 1877, side 55. — ¹² Svenska Vapen-historiska Sällskapetets Årsskrift 1944—46; Torsten Lenk: Om Slagsværdet som maktsymbol, side 40—54. — ¹³ Vaabenhistoriske Aarbøger 1946; Arne Hoff: Lidt om snaplaasen og flintelaasen, side 72—80. — ¹⁴ Otto Blom: Kristian den Fjerdes Artilleri, Kbh. 1877, side 266 og 280. — ¹⁵ Norske rigsregistraranter VIII, side 307. — ¹⁶ Norske rigsregistraranter VIII, side 312. — ¹⁷ Det norske riksarkiv: Søetatens breve, pakke nr. 195, regnskab over

9 norske skibes proviantering. — ¹⁸ Norske rigsregistrarer VIII, side 329. — ¹⁹ Det norske riksarkiv: Danske Kancelli skap 8 pk. 150 B, Lit. L. — ²⁰ H. D. Lind: Kong Kristian den Fjerde, Kbh. 1889, side 52. — ²¹ Det norske riksarkiv: Danske Kancelli skap 8 pk. 150 B, Lit. N. — ²² Det norske riksarkiv. Søetatens breve pk. nr. 195. — ²³ H. D. Lind: Kong Kristian den Fjerde, Kbh. 1889, side 53. — ²⁴ H. D. Lind: Kong Kristian den Fjerde, Kbh. 1889, side 322. — ²⁵ Norske rigsregistrarer VIII, side 339. — ²⁶ Det norske riksarkiv: Danske Kancelli skap 8 pk. 150 B, Lit. N. og Lit. L. — ²⁷ Det norske riksarkiv: Danske Kancelli skap 8 pk. 150 B, Lit. L. — ²⁸ H. D. Lind: Kong Kristian den Fjerde, Kbh. 1889, side 186. — ²⁹ Norske rigsregistrarer VIII, side 371. — ³⁰ Norske rigsregistrarer VIII, side 429. — ³¹ Det norske riksarkiv: Statholderskapets arkiv før 1700, Skibsfart og Sejlads 46.

NOGLE GAMLE DANSKE KØBMANDSTYPER

Af

R. BERG

Det er en kendt Sag, at vore gamle Købstæder er opstaaet ved Indvandring, og der kan vel næppe være Tvivl om, at Grundstammen af denne har været dannet af de tidligere omstrefjende Handelsfolk, der med deres Varelager pr. Vogn eller Skib drog om fra Sted til Sted, hvor der bød sig Lejlighed til for Afsætning.

Som fastboende har de ret hurtigt forstaaet at gøre sig til det bærende og førende Lag i de talrige Smaakøbstæder, som grundedes herhjemme allerede i den tidlige Middelalder. Der er al Grund til at tro, at Forordningen af 15. Februar 1422, der fastslog, at Købstadsstyrelsen skulde ligge hos Købmænd og dermed ligestillede, kun er Udtryk for en alt for længe siden herskende Tilstand.

Naar det i samme Forordning hedder, „at vore Borgere og Købstadmænd til os tit og ofte talet og for os kært og særdeles nu allersidst i Ringsted, at det, som da deres Bjæring og Købmandsskab af skulde have og holde skelligt Regimente med, som i Købstaden burde være, det have nu andre Mænd paa Landet, saa som er Bønder og Vordnede og Forprangere i Landet det de have fals at haandtere alt Købmandsskab, saasom er Humle, Klæde, Staal, Sardug, Lærred og saadanne Stykker, og at Hvermand, som vil farer og vandrer til nye Fiskelejer i Landet og køber der, hvad dem lyster og gør stort Forkøb, baade paa Sild, paa Fæ og paa allehaande Købmandsskab“, saa er der Grund til at tro, at denne ældre Købmandsstand dog ikke helt har magtet sin Opgave, dels fordi

den har manglet Kapital til at gøre sig til Herre over Om-sætningen, dels fordi Produktionen endnu har været saa ringe, og Selvforsyningen saa omfattende, at der ikke ved den egentlige Handel og Omsætning indenfor de smaa Købstæders Om-raade har været nok at tjene ved alene at være Købmand.

Hvor det er muligt at godtgøre det, ser man da ogsaa, at Købmændene skaffede sig Indtægter paa alle andre Maader end ved Handel. De fleste af dem har været Grundejere i Byen og ejet mange Gaarde og Huse, som de har haft Indtægt af ved at leje ud. Mange af dem har drevet Værtshushold og Gæstgiveri, og ikke faa har laant Penge ud mod Renter.

Det er da ogsaa interessant at konstatere i de enkelte Til-fælde, hvor det er muligt, at det altid er smaa Summer, der i Forhold til Købmandens hele Formue har været bunden i den egentlige Handel. Ribe Købmanden Hans Friis, der levede i første Halvdel af 17. Aarhundrede, efterlod sig ved sin Død et Bo, der vurderedes til 50345 Dlr. Deraf stod der i Kram-varer, som fandtes i Boden, mest Alenvarer, kun 1220 Dlr., i Mjød 756 Dlr. og i Vin 54 Dlr. Paa samme Maade med Aalborg Købmanden Kristoffer de Hemmer. Da hans Formue opgøres 1622, stod der af de samlede Aktiver 9780 Dlr. kun 3832 Dlr. i Varer. Noget lignende gælder Aalborg Købmanden Johan Brandts Bo. Ved Skiftet var af 24927 Dlr. kun 8692 Dlr. anbragt i Varer. Ligesaa Aarhus Købmanden Christen Basballe, af hvis Bomasse 30000 Dlr., der 1687 stak 5661 i Varer, men i Købstadejendomme 3450 Dlr., Kornvarer og Sølvtning 354 Dlr. Rede Penge 2800 Dlr., Obligationer (Forskrivninger og Panter) 6295 Dlr., Bohave 841 Dlr., Jordegods 1492 Dlr., sikkert Tilgodehavende 2238 Dlr., uvist Tilgodehavende 3562 Daler.

En anden Basballe i Aarhus ejede 1717 over 50 Ejen-domme i Byen. Desuden drev han 22 Gaardsavl, ejede flere Konge- og Kirketiender. Hans Indbo var assureret for 10000 Dlr., Guld, Sølv og Juveler for 10000 Dlr. Efter Moderen ejede han 4000, Kramvarer 10000 Dlr. I Arv efter Forældrene

7000 Dlr., Pantegods og udestaaende Tilgodehavender 50000 Dlr. 1727 købte han Hovedgaarden Østergaard i Salling.¹

Man har Indtrykket af, at den Slags Købmænd med Lethed kunde gøre sig til de ledende i Byen. Derom vidner da ogsaa Christian II's Bylov af 1522, hvori det hedder, „at de bedste og fornuftigste Borgere havde sluttet sig sammen i hver Købstad om at opkøbe alle Varer, den fattige Mand til Forprang“, og at det ikke blev anderledes i den følgende Tid kan ses af Christian IV's Forordning om Købstædernes Styrelse af 7. April 1619, hvori det hedder, at „en bedre Ordning af Nærig, Handel og Trafik har været meget forhindret af den Aarsag, at nogle enkelte udi hver Købstad Øvrighedsbestilling betjenendes den ganske Næring, som samme Steds falder, sig alene tilegner og den gemene Mand ved adskillige Praktiker derfra holder og Almuen fast efter deres eget Tykke regerer og under sig haver“.

Naar saadanne Storborgere, hvoraf der fandtes flere i hver enkelt Købstad, ikke fik større Betydning for Land og Rige end de faktisk fik, kom det af, at de hver for sig indskrænkede sig til lokal Virksomhed og ikke strakte Synet udenfor de snævre Købstadmure. Man nøjedes med, hvad der var at gøre paa selve Stedet og slog sig til Ro dermed. Desuden var selve Handelens Teknik saa primitiv, saa det var saare vanskeligt at oprette en egentlig Storhandel. Nogen Handelsflaade af Betydning, der kunde have fremmet Omsætningen fra Sted til Sted, fandtes ikke, og at transportere Varerne pr. Vognaksel vilde blive altfor dyrt. De fleste Købmænds Bogføring var desuden saa ringe, at de sikkert har nøjedes med at have den i Hovedet. Nogen egentlig Oversigt over deres Forretnings Omfang har næppe mange haft, men indskrænket sig til at notere i Kladde eller i Hovedet den Omsætning, der fandt Sted fra Dag til Dag. Reglen har været at arbejde sig støt og roligt frem. Ingen store Kup, der paa en Gang kunde give stor Vinding, indlod man sig paa, lagde Skilling til Skilling til de tilsidst blev til Dalere, som man saa anbragte i faste Ejen-

¹ Hübertz: Aktstykker vedr. Staden og Stiftet Aarhus. III. 335.

domme, der gav sikker Gevinst. Højst naaede man til som Købmanden Ditlev Enbek i Malmø, der levede i første Trediedel af 16. Aarhundrede, at føre en Slags Huskebog, en Kladde over den Kredit, han gav. Summerne for de enkelte Poster er opført med Romertal og ikke i Kolonner under hinanden, saa de har kunnet tælles sammen. Hver Gang en Post er betalt, er der slaaet en Streg over den. Denne Bog er aabenbart kun ført for ikke at glemme de forskellige Tilgodehavender, men den kontante Omsætning faar vi ingen Oplysning om, og højst sandsynligt har den gode Ditlev Enbek slet ikke haft nogen klar Forestilling derom, ogsaa fordi en stor Del af hans Varesalg har været simpel Ombytning med andre Varer.

Naar man gennemgaar de Poster, Ditlev Enbek har opskrevet i sin Kladde, der tillige omfatter de Varer, han har modtaget i Kommission til Videresalg, og som han først afregner, naar han har solgt dem, kan det ses, at han i det hele slet ikke har kalkuleret sine Priser. Han har gennemgaaende solgt dem for, hvad han har kunnet faa for dem. Paa enkelte Varer har han tjent tykt, op til 80 pCt., paa andre kun ca. 4—4½ pCt. og for atter andre slet intet.¹ Det hele synes at være gaaet paa bedste Beskub. Ikke fordi Ditlev Enbek har været nogen daarlig Købmand, men fordi Principet ikke saa meget er gaaet ud paa at tjene Penge, men paa at leve og holde den standsmæssige Lefefod.

At bevare denne og sin Stilling indenfor den By, hvor han boede, har været den gamle Provins-Købmands væsentligste Id. Det at kunne hævde sin Position som en anset Borger længe efter sin Død har staaet for ham som særligt attraaværdigt.

Man kan endnu skønne det af de Epitafier, som saadanne Storborgere har ladet sætte op efter sig i vore Kirker. Læs f. Eks. hvad Christen Basballe har ladet skrive paa sin Faders og sit eget Gravsted i Frue Kirke i Aarhus:

„Staa gunstige Læser, har Du Lyst at læse Gravskrifter, saa læs og her, at her fandtes to som een, af et Blod, et Hus,

¹ E. Arup: Studier i engelsk og tysk Handelstvist. Tillæget.

et Embede, et Liv og Levned, nogen Stund fra hinanden adskilte, nu uadskillelige, hver i sin Grav. Hvo er Faderen? Velædle og velvise Jens Christensen Basballe, født 1637, død 1708, da han efterlod denne sin Søn, fordum højtbetroede Borgmester i Aarhus, oprunden af en af de fornemste Familier her i Byen, oplært ej alene i Byens Skoler, men endog paa fremmede Steder, hvorved han er fremvoksen i Guds frygt, Forstand og Erfarenhed, at blive det, han til Døden blev, en retskaffen Øvrighedsperson, en berømmelig Købmand . . .“

Af samme Art er nogle Optegnelser, som Aarhus Købmanden Rasmus Thestrup, der levede i det 17. Aarhundrede, har efterladt.

Det, der især har ligget ham paa Sinde, er at give Efterkommerne Rede og Regnskab for sine Forfædre, for at de kunde se, at de stammede fra Godtfolk. Vi faar endvidere omstændelig Besked om, naar hver enkelt af hans Børn er født, naar de kom i Skole, tog Examen og blev gift o. s. v. Det er, som om han herved har villet indprente andre til Efterfølgelse, hvor hæderligt og regelmæssigt Slægten vedblev at leve. Om et enkelt af Børnene, der ikke artede sig til Faderens Tilfredshed, ytrer han advarende i Anledning af, at han kun opnaaede den sjette Plads fra neden i Mesterlektion: „Maa derfor takke sin egen Ulydighed, om han det fortryder, naar han bliver gammel“.

Rasmus Thestrups egne Livsdata¹ har Interesse som typisk Eksempel paa en datidig Storborgers Opdragelse og Livsskæbne. Han fødtes 1589. 1599 sattes han i den danske Skole hos Lavrids Christensøn Duerigh og lærte „at skrive og regne hos hannem paa et Aars Tid“. Derpaa sendes han til Lübeck, hvor han atter lærte at skrive og regne et halvt Aars Tid, hvad der vel sagtens vil sige, at han blev oplært i den Viden, som ansaas for nødvendig for en Datids Borger af god Familie.

Naar han endvidere fortæller, at en af hans Lidenskaber var at samle paa Bøger, og at han ejede „over et halvt Tusinde indbundne Bøger foruden 85 Almanaker, gamle Dokumenter

¹ Hübertz anf. Arb. II, 307.

og Antikviteter“, tør man dog gaa ud fra, at hans Undervisning har været bedre end de flestes, og hans Læsning betydelig mere omfattende end alment var. 1603 døde hans Forældre af Pest, og Rasmus, der efter at hans fem Søskende ligeledes var døde af Pesten, var eneste overlevende Barn, vendte nu hjem til Fødebyen Thestrup. Der opholdt han sig i to Aar til 1605, da han 17 Aar gammel flyttede til Aarhus, svor sin Borgered og gav 6 Rdlr. i Borgerskabspenge. Aaret efter optoges han i Kræmmerlavet, i hvilket han til Igang gav 1 Td. Øl og en Skaal.

Han beretter nu videre om sin Forlovelse og sit Giftermaal i sit 22. Aar med „ærlige og gudfrygtige“ Kvinde Maren Olufsdatter, og om de Tillidsposter, han efterhaanden kom til at indtage som Rodemester, Overrodemester, Oldermænd for Kræmmerlavet o. s. v., altsammen med en Omhu og Omstændighed, der tydeligt viser, hvor megen Vægt han lægger paa Stillingernes Anseelse. Den ydre Anstand betyder i det hele meget for ham. At være agtet og æret af sine Medborgere, at være sparsommelig, sømmelig og adstadig i sin Opræden er for ham meget eftertrægtelsesværdigt. Hans Synspunkt er helt igennem det bestandigt borgerlige, han er bornert, men solid. En Gang imellem stikker Parvuen dog tydeligt frem, som naar han med kendelig Tilfredshed beretter, at der var „130 af Adel“ med ved hans Søns Bryllup.

Som Købmand ved han fuldtud, hvad Penge er værd. Midt i Sorgen over en af sine Sønners Død finder han Trøst i Beretningen om hans Sparsommelighed i følgende Vending: „Han var et meget godt og lydigt Gemyt, havde sendt mig herhjem, før han døde, 700 Dlr.“

Han giver nødigt Penge ud og korsrer sig over de Udgifter, han har, som naar han fortæller om en Søns Begravelse, at „den kostede mig over 60 Dlr.“ Meget samvittighedsfuldt omtaler han de Lejligheder, hvor det er gaet ud over hans Pengepung. Betydningsfuldt for ham er det derfor ogsaa at fortælle, at han har ladet opsætte et forgyldt Epitafium over sine Forældre i Maarslet Kirke, eller at han har ladet sin egen Ligsten udhugge. Naar han et Sted beretter om et frygteligt

Uvejr, saa er det, der har gjort Indtryk paa ham, ikke saa meget Elementernes Rasen som den Omstændighed, at han „finge Skade paa Huse og Tagsten for mere end 100 Rdlr.“ Det er en Selvfølge, at han ogsaa glæder sig over et rigtigt godt Aar. Han bliver da formelig veltalende og skriver: „Anno 1653. Dette Aar efter den forgangne Dyrtyd haver den gode Gud ladet vokse en stor Velsignelse af Jorden, baade af Rug, Byg, Hvede, Havre og Ærter, ja overflødig Nødder, Hør og endreflige Olden, baade paa Egen og Bøgen“.

Omvendt gaar naturligvis de daarlige Tider ham nær til Hjerte, og særlig klager han over alle de Tab, han maatte lide ved de forskellige Besættelser af fremmede Tropper under Tredivaars- og Svenskekrigen. „Anno 1645 maatte jeg fattige Mand paa det ny igen opbygge det, som de umilde Mennesker for mig havde nedreven og ganske fordrevet, og den Gaard paa Kannikegade skal af ny lade forfærdige saa vel som mine Boder bag Klostret, paa Brøbjerg, Skolegade og Graven og paa Kirkegaarden. De tvende Ejendomme her nedenfor mig var ganske ruinerede og fordærvede, saa vel som alle mine Ejendomme paa Landsbyen, i Hørrit og Thestrup meget ilde fordærvede og medfarne“.

Betegnende for hans Klagen er det imidlertid, at det udelukkende er hans egne Tab, han begræder. Om den forfærdelige Tid for Land og Folk har han ikke et Ord. Følelsen for Fædreland, for Konge og Folk var i det hele ikke vaagen hos Datidens Borgere, navnlig da ikke i de smaa Byer. Naar blot de havde deres paa det tørre og ellers ikke blev forstyrret, var de tilfredse. At være hjemme i sin Rede og passe sit var dem nok. Deres Ærgærrighed gaar ikke ud over at indtage en af Tillidsposterne i Byens Styrelse. Da Rasmus Thestrup i 1650 er borte i 7 Uger til Herredag i København som Udsending for Byen, er det eneste, vi faar at vide derom Notitsen: „Kost vel Penge“. Og dog maa man ingeniunde betragte Rasmus Thestrup og hans ligestillede som gærrige. Det var de ingeniunde. De gav til Tider rundeligt til de fattige, og de var ikke bange for at spendere, naar det gjaldt om at hævde deres Anseelse. Hvad der skulde til for at hævde den, det gav de

uden et Suk. Det var fremfor alt Slægtens Ære, det kom an paa at værne om. Derfor var man konservativ og vovede sig nødigt ud paa Veje, der var nye og ubetraadte. Det handlende og dristige Individ var endnu ikke kommen frem.

II

Helt anderledes forholder det sig med den Købmandsstand, der voksede frem i København. Denne By laa paa en af de mest befærdede Handelsveje, og allerede i det 15. Aarhundrede ser man den tage det op med Hansestæderne. Mange af disses Handlende havde slaaet sig ned i København og var bleven danske Borgere. Deres Indflydelse i de bevægede Tider under Reformationen og Begivenhederne under „Grevens Fejde“ var da ogsaa meget betydelig.

For disse Borgere var Verden bleven større, og de saa, at der var Chancer for den, som turde vove.

Til dette Slægtled hørte Marcus Hess. Han var født i København 1526 som Søn af en indvandret tysk Købmand. Livlig og dristig, som han fra første Færd synes at have været, har han aabenbart handlet overalt. 1559 erfarer vi saaledes af et Brev fra Frederik II, at han havde „faaet sig udi Landet“ fire tyrkiske Heste og en arabisk Sadel med Tilbehør. Kongen vilde se paa dem, og hvis de behagede ham, handle med Hess om dem. Hvad han brugte til Fortæring undervejs og til Foder for Hestene, skulde han faa godtgjort.

Det var imidlertid ikke blot med Heste, Hess handlede. Han har saaledes købt og solgt alt, hvad der kunde tjenes Penge paa. Som alle Storkøbmænd har han sat ikke faa af dem i faste Ejendomme rundt om i Byen. Han ejede saaledes Gaarde ved Havnen, i Raadhusstræde, Klosterstræde, Vester-gade, Nørregade og St. Peders Stræde, Haver udenfor Vesterport, de sidste af ret betydelig Udstrækning, omfattende Grundene mellem nuværende Nr. 30 og 74 paa Vesterbrogade og i Bredden ud til Gl. Kongevej. I disse Haver var der Fiske-damme, og vi tager næppe fejl, naar vi gaar ud fra, at der ogsaa der har været dyrket mange fine Urter, som er bleven

brugt i hans egen Husholdning i den store Gaard mellem Kompagnistræde og Snaregade. Vendende ud til Stranden har den sikkert været meget anseelig, og i hvert Fald saa stor, at der kunde rummes fremmede Gesandtskaber med Heste og Tjenere deri. Vi ved saaledes, at Hess 1563 husede et svensk Gesandtskab i længere Tid. Som andre Købmænd har han altsaa ogsaa drevet Gæstgiveri i stor Stil.

Meget anset har Marcus Hess været og selvfølgelig hørt til den Klasse fornemme Borgere, der var selvkrevne til at blive Raadmænd og Borgmestre — Stillinger, som ogsaa Hess efterhaanden udfyldte.

Hvorledes han iøvrigt har faaet Lejlighed til alt, hvad han havde under Hænde, er en anden Sag, thi de store Forretninger, som han stedse havde, maa have taget meget af hans Tid. Han havde bl. a. kgl. Privilegium til at sejle paa flere islandske Havne, hvor han købte Svovl og Tran, men saa vidt man kan skønne, har Hess ikke ladet nogen Chance gaa fra sig. Af et Kongebrev af 1. Marts 1576 faar vi saaledes at vide, at han har ladet støbe 8 „Kobberstykker“ (Kanoner) : dem beder Kongen Christoffer Walkendorff om at se paa og købe samt i Stedet for give „Jernstykker“, Pendinge og andre Varer. Samme Aar maa Walkendorff handle med ham om en svensk Bark, som Kongen formoder, „han vil unde os, om vi derom lod handle“. Walkendorff skal byde ham „Nattergalen“ eller et andet Skib derfor og saa mange Penge, som billigt er.

Det var ikke det eneste Skib, Kongen havde faaet. Under Syvaarskrigen havde han konfiskeret et Marcus Hess og andre Købmænd tilhørende Skib „Den gyldne Løve“ paa 300 Læster og brugt det som Krigsskib. 1577 synes der dog at være bleven givet Erstatning derfor.

Med Frederik II gør Marcus Hess i det hele store Forretninger. 1580 havde han af Kongen købt Sild, Korn og andre Varer, men havde hen paa Sommeren endnu ikke betalt dem. Christoffer Walkendorff havde derfor beslaglagt nogle Skibe for Gælden, ca. 4—5000 Dlr., men Kongen er naadig og giver

Henstand, fordi det ellers vilde have været umuligt for Hess at opfylde Forpligtelser andet Steds.

Det synes ogsaa, som Kongen har faaet sit paa 1000 Daler nær, som han eftergiver i December 1581, idet han samtidigt afkøber Hess et Skib for 15000 Dlr. En Del af disse Penge kom efter Hess' Ønske til at bestaa i en Forskrivning paa Kongen af Sverige, som denne skyldte for Sild, han havde „optaget paa den norske Fart“.

Rimeligvis har Hess skullet bruge denne Fordring til Ud-
ligning af andre Forretninger.

Hess' største og i alt Fald mest risikable Forretninger synes at være blevne drevne paa Østersøhavnene og især paa Narva. Det var ikke blot Krigsforhold, der voldte Farer, men sandsynligvis ogsaa Vanskeligheder med at afsætte Varerne fordelagtigt, og til Tider med at faa Betalingen hjem. I det Brev, hvori Kongen giver ham Udsættelse med Betalingen af Skylden paa de 4—5000 Dlr., hedder det, at Grunden til Henstanden skyldes „stor Bekostning, han paa hans Skibes Bygning og Udredning haver anvendt og adskillige overfaldendes Skade, han lidt haver, saa og fordi han endnu altsammen Vare ikke nok Pendinge haver kunnet forvende“.

Vi faar her et Indblik i, hvor rent uberegnelig Handelen kunde være, og vi ser, at Hess snart købte og snart solgte Heste, Svovl, Tran, Korn, Sild, Salt, Skibe, og at han ogsaa skulde skaffe Kongen Hofklædninger, som behøvedes til Hofsinderne og andre Hoftjenere til en Pris, de kunde købes for hos andre Købmænd i Riget.

Nogen Oversigt over sin Status har Hess næppe kunnet give, eftersom hans hele Formue ofte svømmede paa Havet, og Udbyttet var afhængig af mange forskellige Hændelser; Forlis, Ildebrand, Krig, Sørøveri og usolide Fordringer. Fra i Dag til i Morgen kunde en Købmand være ruineret.

Regnskabsvæsenet synes stadigt at have været det mest primitive. Karakteristisk i den Henseende er saaledes et Brev fra Frederik II til Walkendorff af 27. Marts 1586, hvori det hedder, at Hess „skal have forstrakt Peder Oxen paa vore Vegne med 1400 Daler, hvorpaa han skal have bekommet afgangne

Peter Hansens Kvitans og Bevis“. Denne Kvittering skal han siden have antvortet sin afgangne Hustru til Opbevaring, men denne havde gemt Forskrivningen „udi et lidet beslaget Skrin“, og da Hess igen vilde have den, kunde han ikke huske, hvor han havde lagt den. Af den Grund havde Hess ikke haft „nogen Føje eller Aarsag til at faa Beløbet betalt“, men nu var det saa heldigt, at han havde fundet Kvitteringen, og derfor bad han om at faa dens Paalydende betalt. Nu skulde Walkendorff undersøge de gamle Regnskaber og eventuelt betale Gælden, „som udi sig selv billigt og christeligt er“. Med andre Ord, baade fra Hess' og Statens Side har Bogholderiet været af den Art, at Fordringen, om ikke Originaldokumentet var kommet til Stede, havde maattet henregnes til de tvivlsomme.

Saaledes synes det i hvert Fald at skulle gaa med et Krav, Hess havde paa „Grozfyrsten“ af Moskou. Det indgik ikke i hans Levetid, og om Enken senere har faaet det, vides ikke. Christian IV anstrængte sig i alle Tilfælde derfor.

Intet Under, at den Slags Handelsforretninger, Hess førte, kunde gaa galt. Vist er det, at han satte sin Formue til, og i 1590 maatte give Kongen til Kende, „hvorledes hannem udi mange Maader adskillig stor Modgang og Ulykke var tilslagen, saa han klart er kommen fra sin Næring og Bjærgning og lider stor Armod“. Kongen har derfor under „saadanne hans arme Vilkaar naadigst villet anse og naadigst unde hannem noget til hans Underholdning udi hans Svaghed og Sygdom paa hans Alderdom“. Slotsbefalingsmanden skulde derfor lade ham „af Loftet bekomme $\frac{1}{2}$ Læst Rug og 1 Læst Byg saa og 1 Td. Smør, og naar udi nærværendes Aar tages Svin af Skovene, skal han lade ham faa fire gode levende Oldensvin“.

Saaledes endte Marcus Hess' Saga. Han døde 1590, og ved hans Begravelse brugte Præsten Jobs Bog som Udgangspunkt for sin Ligprædiken.¹

Som Købmandstype er han interessant, fordi han tilhører

¹ Kbhvns. Dipl. I, 453—54. II, 435. III, 804. IV, 616.

en Tid, hvor det personlige Initiativ kommer frem, men hvor endnu ingen rigtig Plan herskede i Handelen — og meget afhæng af Tilfældighederne.

Alligevel opstod der paa denne Tid, især i København, en Handelsstand, hvis Førere gik i Spidsen for nye Reformere baade i politisk, social og økonomisk Henseende. Det var som bekendt denne, der i høj Grad var behjælpelig med Indførelse af Regeringsforandringen 1660, hvorved Enevælden indførtes og den gamle Adels Magt knækkedes.

Det Maal, der laa til Bund for den nye Borgerlægts Anstrængelser, var den selvgjorte Mand, der ikke skylder Slægt eller Forbindelser noget af sin Lykke, men helt stoler paa sine egne Evner og Kræfter. For at naa dette fordredes der først og fremmest Plan og Deling af Forretningen, saa man kunde vælge sit Speciale.

En Type paa en af disse nye Art Købmænd har vi i Peter Kloumand. Han var født i København 1637, og hans Farfar var indvandret hertil fra Lüneborg og synes at have grundlagt og gennemført en omfattende Handelsvirksomhed, og det samme var Tilfældet med Faderen, Nicolai Kloumand.

1670 begyndte Peter Kloumand som Vinhandler, hvad der dog ikke synes at være gaaet for ham, men 1677 blev han Materialsriver ved Søetaten, en Stilling, der aabenbart har været noget at gøre ved for en nærsom Mand, og at Peter Kloumand maa have været en saadan, kan man slutte af, at han 1686 kan forpagte Kongens Bryghus. Dette Bryggeris Opgave var oprindelig den at forsyne Hofholdningen med Øl, men ved Siden heraf var der ogsaa Forretningen med at levere Øl til Flaaden, hvad der sikkert har givet en god Fortjeneste. Men med dette Grundlag for sin Virksomhed har Peter Kloumand ikke været fornøjet. Han har villet sælge til endnu flere. Her stødte han imidlertid paa Bryggerlavet i København, der 1687 havde faaet nye Artikler, der for det første bandt Bryggervirksomheden til 140 særlig dertil indrettede Gaarde, og for det andet fordelte Produktionen af Øl mellem de enkelte Bryggere, saa at hver af dem kom til at fremstille lige meget. Da Øllet ogsaa skulde sælges til en bestemt Pris og kun maatte

brygges i Kar af ens Størrelse, er det givet, at hver enkelt Brygger var sikker paa en fast Indtægt og ikke behøvede at tage sig synderlig af Øllets Kvalitet. Han var under alle Omstændigheder sikker paa at faa alt solgt.

Paa dette Punkt erdet nu, at Peter Kloumand spiller Bryggerne et slemt Puds og viser sig som Forretningsmand af den nye Retning.

Han konkurrerede med dem, og naar man ved, i hvor høj Grad Konkurrence var ildeset af alle Folk af den gamle Skole, forstaar man deres Forbavselse og Vrede. Meningen med hele den Ordning, Bryggerne arbejdede under, var jo netop den at forhindre Konkurrence ved at fordele Indtægten mellem Fagets Udøvere.

Nu kom denne nye Mand og bryggede ikke blot mere end Halvdelen af, hvad Bryggerne tilsammen var i Stand til, fordi han raadede over et større Bryggeri med større Kar, men han solgte ogsaa billigere end disse, d. v. s. under den fastsatte Takst, hvad han paa Grund af Kornpriserne og sin større Produktion med Lethed kunde gøre. Men hvad der var endnu værre — han gav Kredit. Følgen var naturligvis, at han drog alle Kunderne til sig.

Selvfølgelig kunde Bryggerne ikke se roligt paa denne Frækhed. Den gik jo tværs imod alt, hvad der fra gammel Tid havde været god Moral. Hele den gamle Lavsordning havde jo som Maal en Fordeling af Udbyttet og at stille Producenterne lige, fordi det med den primitive Teknik var saa vanskeligt at forøge den. Ganske vist havde dette Princip ikke raadet i den store Handel, men indbyrdes Konkurrence i videre Omfang havde man dog heller ikke brugt indenfor den.

Bryggerne klagede nu 1688 til Kongen over Kloumand. For det første havde han taget Leverancen til de vestindiske Skibe tværtimod kongl. Forordning og Privilegierne, men dernæst var han „mægtig at brygge alle Bryggerne ud af Staden, han kan brygge saa meget en Gang, som snart Halvdelen af Bryggerne tillige; dernæst debiterer han hans Øl for en ringere Pris, end Forordningen tillader, nemlig for 14, 15 à 16 Mark Tønden, hvorudover ikke alene de, som ere tilladte at

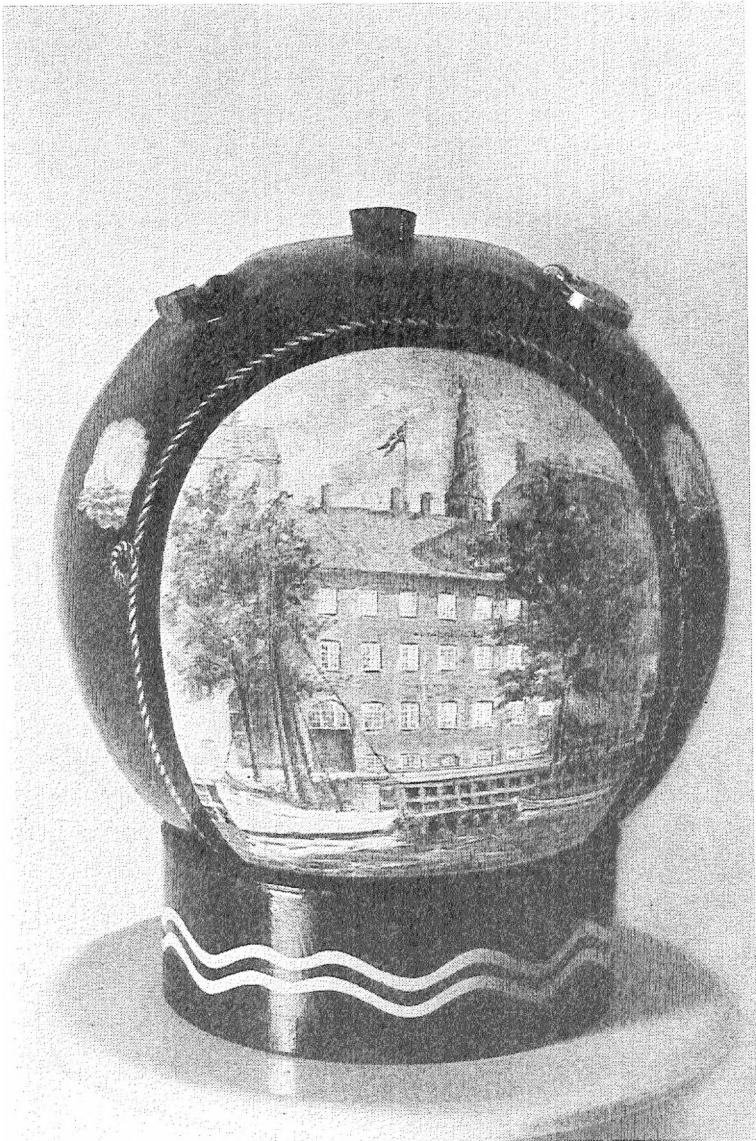
købe af hannem, men endogsaa Kroholdere tværtimod Forordningen heller tage Øl hos hannem end Bryggerne, fordi de faae det for en lettere Pris, og siden kan de sælge Potten for lige saa meget, som om det var af den Godhed, som Forordningen tilholder. Dernæst fordi han ogsaa sælger paa Kredit og Tallestokker, hvorudover de heller søge hannem end Lavs-huset“. Dertil kom, at fordi han boede i det kgl. Bryghus havde han Frihed for Indkvartering og anden borgerlig Tyngelse og saaledes saa meget lettere kunde ruinere de andre.

Der blev nu nedsat en Kommission til at undersøge Sagen, og Resultatet af dennes Arbejde blev, at Kloumand havde overskredet sin Ret, men, hvad Bryggerne ikke havde tænkt sig, Omgangsbrygningen blev ophævet, og enhver Brygger fik Lov til at brygge saa meget Øl, han vilde.

Indskrænkningen i Kloumands Bryggervirksomhed har dog næppe generet ham videre. Han fortsatte den i hvert Fald til 1739, da det kgl. Bryghus overtages af Bryggerlavet. Men han nøjedes heller ikke med at være Brygger; han var tillige Skibsreder og deltog i Farten paa Grønland, havde Trankogeri paa Christianshavn og var stor Ejendomsbesidder.

Hans Optræden er vistnok det først kendte Eksempel i vort Forretningslivs Historie, hvor Konkurrencen og Krediten optræder som organiseret Virksomhed. Derved blev han Forløber for et helt nyt Princip, som senere skulde faa den største Betydning for Udviklingen baade af Handel og Industri, og for saa vidt staar han paa Grænsen af en gammel og en ny Tid.

Desværre er der bevaret saa lidt Materiale til Belysning af den gradvise Udvikling af disse Næringsveje, at det er vanskeligt at give et fuldkomment Billede af den.



Kommandør P. N. Søllings „Bombebøsse“. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.



Litografi: Portræt af Kommandør P. N. Sølling.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

KOMMANDØR SØLLINGS „BOMBEBØSSE“

Kendere af den klassiske danske Litteratur vil erindre fra Henrik Hertz' „Sparekassen“, at Spørgsmaalet om at skænke de af Købmand Skaarup arvede 300 Rdlr. til Kommandør Søllings „Bombebøsse“ blandt andre Forslag ivrigt diskuteres i Komediens første Scene. Sølling fik ikke

Glæden af Bidraget, da Forslaget ikke vandt Bifald i den skaarupske Familiekrede.

Søllings „Bombebøsse“ var et Samtaleemne i Tiden. Lykkeligvis var adskillige af en anden Opfattelse end Familien Skaarup. Søllings Stiftelse er vistnok et af de ældste Eksempler herhjemme paa Skabelsen af en social Institution paa Basis af en Indsamling iværksat ved en Metode, som selv i vore Dage vil forekomme „moderne“.

Ideens Fader, Kommandør Sølling (1758—1827), var ikke heller af de helt almindelige. Han var en prægtig Sømandstypen, en Mand, som ikke alene pligtro og samvittighedsfuldt og med Kærlighed til Konge og Fædreland udførte de Hverv, som blev ham betroet, men som ligeledes paatog sig paa eget Initiativ Opgaver af stor social Betydning. Han var født og opvokset i Norge, fra sit 11. Aar gik han paa Søkadetakademiet og efter i 16 Aars Alderen at være blevet dimitteret herfra, tog han i nogle Aar ud i Koffardifart i Asiatisk Kompagnis Tjeneste, først som Matros og siden, efter sin Udnævnelse til Søofficer, som Styrmand og som Kaptajn paa Kinafarere. Han lærte her Sømandslivet at kende indefra og fra neden, hvilket utvivlsomt i høj Grad kom til at præge ham i hans sociale Arbejde.

Paa sine Rejser havde han modtaget et stærkt Indtryk af de farefulde Forhold, hvorunder de norske Lodsere virkede. I deres aabne Baade var de ofte udsat for Forlis og adskillige satte under det farefulde Hverv Livet til. Sølling satte sig som Maal at skaffe dem gode, sødygtige Heldæksbaade. Paa en Studierejse i England studerede han de engelske Lodsbaade og fik efter Hjemkomsten Tilladelse til at bygge tre Dæksbaade paa Statens Bekostning. Han sejlede selv en af dem til Norge. Det viste sig meget svært for ham at overvinde de norske Lodsers Fordomme mod dette nye Tiltag; de syntes, at han ukaldet blandede sig i deres Forhold, og mente, at de selv bedre forstod deres eget Job, men med Energi overvandt han Modstanden og fik efterhaanden under sit Tilsyn bygget 29 af de nye Lodsbaade og erindres siden baade i Norge og Danmark som en Foregangsmand paa dette Omraade.

Efter Norges Tab søgte han — trods sin dybe Kærlighed til sit Føde-land og efter megen Overvejelse — til Danmark, hvor han blev Vaterskout, d. v. s. Mønstringsbestyrer i København. Det blev nu de gamle og udslidte eller arbejdsløse Søfolks Kaar, han skænkede sin Opmærksomhed. Han vilde skabe en Stiftelse for Søfolk. De trange Tider for Søfarten efter Eng- lænderkrigens store Katastrofe gav ham under hans Embedsgering kun alt for ofte Lejlighed til at konstatere den Nød og Elendighed, som herskede herhjemme indenfor dette Erhverv. Ved kgl. Resolution af 2. Nov. 1819 fik han Kong Frederik VI's Tilladelse til at indrette en Bøsse, hvis Bestemmelse skulde være at samle Bidrag „for i Tiden at anskaffe et Huus, hvor værdige gamle Søfolk, eller de, som Omstændighederne standse i Far-ten, kunde finde et Tilflugtssted, indtil de atter kunde komme til Søes eller paa anden Maade sættes i Virksomhed“.

Indsamlingsbøssen blev af en Art, som man ikke før havde set herhjemme. Sølling fik fat i en stor 200 Punds Jernbombe, som han slog Hankene af og indrettede som Bøsse. Den stillede han op i sit Vaterskout-kontor i Skippernes Laugshus. Han affattede et Opraab i et kærnefuldt Sømandsprog, hvori han opfordrede til Bidrag baade fra de Søfolk, som var saa heldige at faa Hyre, og fra Kaptajner og andre, der passerede hans Kontor. Han var paagaende i sin Agitation. Hans mange Kunstner venner: Oehlenschläger, Rahbek, de førende Skuespillere og andre, afholdt Koncerter og Aftenunderholdninger til Fordel for Bøssen, og Pengebidragene strømmede ind. Sølling indrettede to Bøger, en rød og en sorte. I den førstnævnte stod opført dem, som tegnede sig for Bidrag, i den sorte dem, som var trevne, uagtet de havde gode Raad. Han kunde snart meddele, at den røde Bog gik til Luvart af den sorte. I 1822 var „Bombebøssen“s Formue steget til 9000 Rdlr. Samme Aar startedes Virksomheden med Indrettelse af Sengesteder for 12 gamle Søfolk paa et Loft paa Wilders Plads, og i 1824, da Formuen var kommet op paa den for Datiden betydelige Sum af 25.000 Rdlr., købtes Ejendommen Nr. 167 paa Hjørnet af Dybensgade og Skvaldergade, hvor der indrettedes 33 Værelser med 6 Køkkener og 2 Kælderlejligheder. Søllings store Maal var naaet.

Her boede Stiftelsen til 1844; en ny „Bombebøsse“ kom da til, og i 1892 opførtes den nuværende Bombebøsse i Overgaden o. Vandet 48 efter Tegning af den fremragende Arkitekt Thorvald Bindsbøll. Denne Bygning kendes af enhver Københavner.

Stiftelsens Formue voksede gennem Tiderne ved Legater og Gaver. De passerede ikke længere alle den gamle Indsamlingsbøsse, men denne stod dog stadig paa Vaterskoutens — efter Mønstringsloven af 1867 paa Mønstringsbestyrerens Kontor — og virkede efter sit oprindelige Formaal.

Nu er Bøssen blevet Museumsgenstand, men ikke af den almindelige Art. Den samler stadig ind til „Bombebøssen“. Efter at Bøssen i de senere Aar kun havde faaet temmelig faa Bidrag — nu og da slap der ogsaa en Bukseknep ned i den — foreslog „Bombebøssen“s Direktion Søfartsmuseet, at den kom op paa Museet, for at dettes mange Besøgende kunde faa Lejlighed til at yde deres Skærv til gamle og trængende Søfolk, og det gaar paa en saa tilfredsstillende Maade, at Bøssen nok til Stadighed faar Lov til heroppe at virke for sit gode Formaal. For Søfartsmuseet er det kun en stor Glæde at yde denne Haandsrækning.

Bøssen har paa sine Sider gennem Tiderne baaret Fremstillinger af de forskellige Bombebøsser. Som det af Billedet ses, er det nu Bindsbølls Bygning, den viser frem mod Beskueren. Hvis den samler tilstrækkelig meget ind, kan den maaske faa et nyt Billede af den Stiftelse, som engang maaske skal afløse Bindsbølls smukke Hus.



Portræt af Udenrigsminister A. P. Bernstorff.
Stik af Clemens efter Maleri af Jens Juel. Handels- og Søfartsmuseet
paa Kronborg.

UDENRIGSMINISTER A. P. BERNSTORFF

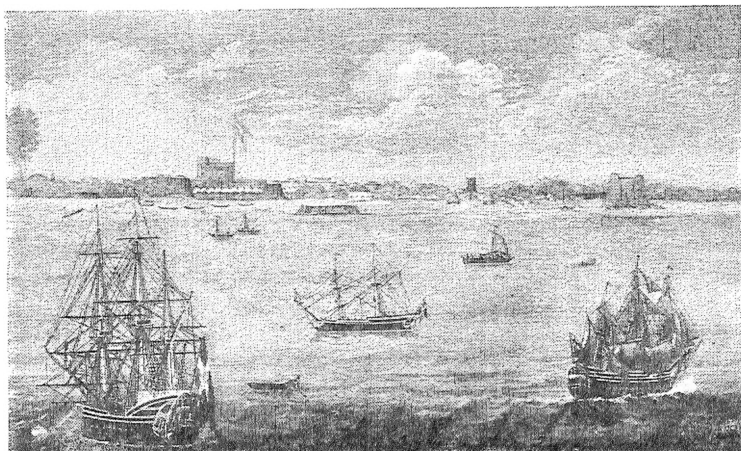
Lige som Befolkningens Liv og dens erhvervmæssige Forhold i vore Dage i høj Grad er afhængig af de udenrigspolitiske Omstændigheder, saaledes var ogsaa i det 18. Aarh. Forholdene i Verden udenom Danmark i særlig Grad bestemmende for vore Anliggender. De sidste Slægtleds Verdenskrige og den permanente Krisetilstand, der til Stadighed raader i Verden, nødvendiggør Restriktioner og Statsindgreb, der behersker det danske

Erhvervsliv og hæmmer dets Frihed. I det 18. Aarh. var den normale Tilstand et Privilegiesystem, efter hvilken Staten gennem Begunstigelser, Restriktioner og Paalæg søgte at regulere Erhvervslivet efter visse bestemte Retningslinier, ved Hjælp af hvilke man troede, man kunde opelske et nationalt Erhvervsliv. Systemet kaldtes Merkantilismen. Det havde i Danmark eksisteret i flere Aarhundreder, men naaede sin Blomstringstid under den ældre Bernstorff og beherskede det økonomiske Liv til Aarhundredets Slutning. Uheldigvis raadede dette økonomiske System i alle Europas Kulturlande, og da dets ledende Princip var at opnaa Fordele for det enkelte Land paa andre Landes Bekostning, førte Systemet til en endeløs Række af Krige mellem Handelsstaterne.

Danmark var dengang en betydelig Stat, men dog et Land, hvis Størhedstid var et tilbagelagt Stadium, et Land, hvis Styrke endnu var saa stor, at Staterne havde Interesse i at benytte dets Muligheder i det udenrigspolitiske Spil, men ogsaa et Land, hvis Svaghed krævede, at dets Ledere søgte at holde det udenfor de øvrige Staters Krige, saaledes at det ikke forblødte ved Rustninger og saaledes, at det kunde udnytte de handelspolitiske Fordele, som Opretholdelsen af dets Neutralitet medførte.

Denne Opgave var betroet de to Bernstorffer og af disse først og fremmest den yngre, A. P. Bernstorff. Den ældre Bernstorff havde som Udenrigsminister væsentligst den Opgave ved Traktater at sikre Danmark mod Gottorperne, der i et Aarhundrede havde været Faren mod Syd, en Fare, der blev saa meget større gennem deres Alliance med Sverige og senere ogsaa Forbindelsen med Rusland, hvor Gottorperne sad paa Tronen siden 1762. Denne Sag bragtes i Orden ved Mageskiftetraktaten af 1767, ved hvilken Gottorperne gav Afkald paa den tidligere gottorpske Del af Slesvig og byttede sine Rettigheder bort til den gottorpske Part af Holsten.

Brodersonnen A. P. Bernstorff kom især til at tage sig af den danske Handels Forhold. Gennem Størstedelen af det 18. Aarh.s sidste Halvdel førtes Krige mellem de europæiske Stater saavel paa det europæiske Fastland som i Kolonierne. Ogsaa Englands nordamerikanske Kolonier gjorde sig i denne Periode ved en Krig uafhængige af Moderlandet. Krigene skabte et stort Behov for Tonnage, og der blev derfor rige Muligheder for den neutrale danske Skibsfart. Som Udenrigsminister blev A. P. Bernstorff gennem sine fremragende diplomatiske Evner den store Beskytter af dansk Handel. Han stræbte med Ivær at hævde de neutrale Staters Ret til at sejle paa de krigsførende Landes Havne samt at haandhæve Reglerne om, at Flaget dækker Ladningen, Krigskontrebande dog undtaget, og at Blokade skal være effektiv for at være lovlig. Opgaven var særdeles vanskelig baade overfor Franskmandene, men ikke mindst overfor England. Ad Forhandlingens Vej søgte han at tale sig tilrette med Modparten, og han undgik at lade Handelsskibene konvojere af Krigsskibe af Frygt for de Konsekvenser, dette kunde have. Folket havde den største Tillid til hans Arbejde, og ved hans Død i 1797 var der Landesorg.

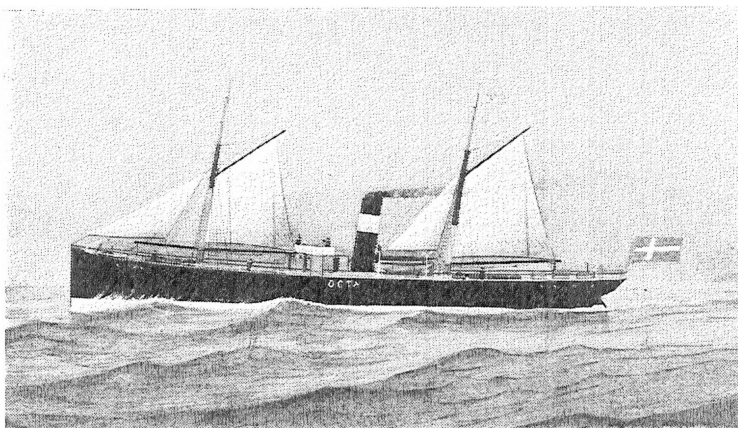


Akvarel af ukb.: Trankebar med Fæstningen Dansborg.
Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

TRANKEBAR

Danmark blev Kolonimagt i 1620, idet det ved Overenskomst med Fyrsten af Tanjore opnaaede Højhedsret over Byen Trankebar og Omegn paa Koromandelkysten paa Forindiens Østkyst. Det skete ved en af Det ostindiske Kompagni udsendt lille Flaade, kommanderet af den unge Adelsmand Ove Gjedde. Ved Trankebar paabegyndtes straks Fæstningen Dansborg, der senere fik forskellige Udvidelser og ved Siden af Kronborg blev det danske Riges største Fæstning. Ogsaa Byen Trankebar fik efterhaanden et ganske imponerende og tiltalende Udseende. Ved Afstaaelsen i 1845 havde den 5000 Indbyggere. Den blev omgivet med Volde forsynet med Bastioner. Hovedgaderne bar almindeligt kendte danske Gadenavne: Kongensgade, Dronningensgade, Nørregade etc. Ved Torvet, Paradepladsen, laa Guvernørens Palads. Adskillige af Byens Huse var naturligvis præget af det fremmede Himmelstrøg, især i Byens indiske Kvarter, men bemærkelsesværdigt mange af det europæiske Kvarters Bygninger bærer den Dag i Dag Vidnesbyrd om dansk Klassicisme. Af de to Kirker, Zionskirken og Jerusalemskirken, er den førstnævnte i hele sin Indretning dansk. Fæstningens Bastioner er nu sløjfede, men Bygningen er ellers ret velbevaret. Den benyttes nu som „Travellers bungalow“, d. v. s. en Slags Hotel. I den øverste Etage vises endnu Kirkesalen, i den nederste findes Rester af Fængsler, Ammunitionsrum og Køkkenet. I Dansborgs Nærhed ligger den gamle danske Kirkegaard, hvis Gravsten endnu bærer mange danske Navne.

Ovenstaaende Billede viser Byen og Fæstningen fra Søen. Paa Reden ligger et Par danske og en engelsk Ostindiefarar. Det giver os et lille Pust af Danmarks fordums Kolonitid.



Farvelagt Tegning af ukb. : S/S „Octa“, Det jysk-engelske Dampskibsselskab. Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg.

LANDBRUGETS ENGLANDSEKSPORT

er ikke saa ny, som man almindeligvis antager. Allerede i 1847 kom en direkte Dampskibsforbindelse i Stand mellem Hjørtning og London, beregnet for Transport af levende Kvæg og for Kornhandelen. Ogsaa Limfjords-egnene samt Husum-Tønning blev Udgangspunkt for tilsvarende Ruter. De var i Gang midt under Treaarskrigen, især med engelske Skibe, og i 1852 satte Regeringen „Jylland“ i Englandsfart fra Agger Kanal, Hjørtning og Ballum. Disse Foretagender blev dog kun kortvarige. Først Anlæggelsen af Esbjerg Havn i 1868 skabte de store Muligheder. Hertugdømmernes Tab i 1864 afbrød den gamle Eksportroute mod Syd. Dette betød et kraftigt Incitament for Oprettelse af nye direkte Dampskibsruiter paa England. Engelske Rederier, James Currie & Co. og T. Wilson Sons & Co., arbejdede med Grosserer C. K. Hansen som dansk Repræsentant. Randers Dampskibsselskab (1866) oprettede fast Englandsrute. I 1868 stiftedes „Det jysk-engelske Dampskibsselskab“, der havde Skibe fra Aarhus til Leith og Newcastle. Fanødamperen „Esbjerg“ begyndte Fart i 1869; i 1874 kom tre nye danske Selskaber. „Det lollandsk-engelske Dampskibsselskab“, der fra Nakskov sendte Skibe via Nyborg og Frederikshavn til Newcastle, „Nordjyllands Dampskibsselskab af 1874“, der fra Aalborg og Frederikshavn ogsaa arbejdede paa Newcastle, saavel som Selskabet „København-Newcastle“ og i 1879 „Dampskibsselskabet Banholm-England“. Disse Selskaber viser saaledes et betydeligt lokalt Initiativ. De fleste af dem overgik senere til D.F.D.S., der nu betjener Størsteparten af Eksportruiterne.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

BERETNING

for

REGNSKABSAARET 1947—48

Ved Selskabets ordinære Generalforsamling d. 19. Maj 1947, der som alle tidligere Generalforsamlinger afholdtes paa Kronborg Slot, kom Selskabets Formand, Skibsreder Willie C. K. Hansen, ind paa en Række Betragtninger over den Stilling, som Handels- og Søfartsmuseet nu indtager, efter at Arbejdet er kommet ind i et roligt Leje efter Krigen, og efter at Nyopstillingen har fundet Sted. Der er naturligvis ingen Grund til at gentage disse. Det er dog værd paany at udtale sin Glæde over, at Publikum igen i større Tal end nogensinde før søger dets Samlinger, saaledes at Besøget i det nu afsluttede Regnskabsaar har slaaet alle tidligere Rekorder. Det er naturligvis Udtryk for, at Folk igen er begyndt at rejse, og at de har Lyst til at se sig om i deres eget Land, men det maa vistnok ogsaa ses som et Kendetegn paa, at Museet serveres i en Form, der virker tiltalende. Krigstiden fremelskede Læselysten og Lysten til at lære dansk Kultur i dens forskellige Former at kende. Det viste sig i høj Grad ved den stærke Anvendelse, man gjorde af Bibliotekerne under Krigen og ved den stærke Vækst af Studiekredsarbejdet. Mange frygtede, at denne Tilbøjelighed til at søge nyttig Viden om kulturelle Spørgsmaal skulde svinde efter Krigens Ophør. Det har ingenlunde været Tilfældet. Bibliotekerne søges af en voksende Laanerskare, og de fleste Museer er vistnok ligeledes i Stand til at paavise en stadig Stigning i deres Besøgstal. For Søfartsmuseets Vedkommende er dette meget udpræget.

Museet har i Aarets Løb arbejdet paa Forbedringer af sine

Opstillinger. Der kan ikke ved enhver ny Aarsberetning peges paa store og omfattende Nyordninger, men den stille rolige Vækst har her — som paa andre Omraader — sin store Betydning, og Museet arbejder til Stadighed paa en gradvis Forbedring af Samlinger og Opstillinger. Der ligger nu som før stor Vægt paa, at en Organisation som Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ ved en øget Tilgang til Stadighed kan øge sin Slagkraft. Selskabets Bestyrelse har ikke gjort nogen sensationelle og ekstraordinære Forsøg paa at henlede Opmærksomheden paa Selskabets Tilstedeværelse. Der er i det nu afsluttede Regnskabsaar ikke gjort Forsøg paa nogen speciel Propaganda for Tilgang af nye Medlemmer. Med saa meget større Glæde kan man konstatere en jævn og god Fremgang. Ved sidste Aarsskifte havde Selskabet, som det fremgaar af Beretningen i Aarvog 1947, 803 Aarsmedlemmer og 90 livsvarige, ialt 893. I det nu afsluttede Regnskabsaar har vi haft 95 livsvarige Medlemmer og 843 Aarsmedlemmer, ialt 938, altsaa en Vækst paa ca. 5 pCt., hvilket maa siges at være en udmærket Fremgang, især da de ner sket helt af sig selv. Desuagtet maa det dog være paa sin Plads at understrege Nødvendigheden af en fortsat Fremgang. Hvis hvert af Selskabets Medlemmer skaffede en ny „Ven“, vilde der opnaas en Medlemstilgang, der var af virkelig Betydning.

Selskabet har i Aarets Løb ydet Museet en Bevilling paa 6000 Kr., som Museet har tænkt sig at fordele med Kr. 1000.— til Biblioteket, Kr. 1000.— til Søhistorisk Registratur og Kr. 4000.— til Erhvervelse af Genstande. Endvidere har Museet ved Hjælp af Selskabet faaet et gammelt Ønske opfyldt, idet Selskabet har skænket det en Model af en hollandsk Fløjte fra Midten af 17. Aarh. Modellen er en Gengivelse af en samtidig Model, der findes i Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum i Amsterdam, som beredvilligt har givet sin Tilladelse til Modellens Kopiering. De danske Valutamyndigheder har ligeledes velvilligt ydet Importtilladelse og tilladt Anvendelsen af den fornødne fremmede Valuta. For disse forskellige Begunstigelser udtales en erkendtlig Tak.

Det vil erindres, at Selskabet i Nyopstillingsperioden ydede

Museet et Laan paa Kr. 14.000 til Dækning af Udgifter i Forbindelse med Opstillingerne. Museet rejste overfor Erstatningskommissionen vedr. den tyske Værnemagts Benyttelse af fast Ejendom Erstatningskrav i Anledning af de Udgifter, som den tyske Besættelse af Kronborgomraadet havde paaført Museet. Man har haft den Glæde, at Kommissionen med stor Velvilje behandlede Spørgsmaalet og bevilgede den ansøgte Erstatning. Museet har derfor nu været i Stand til at afvikle hele Laanebeløbet. Det er Selskabet en Tilfredsstillelse at have kunnet yde Museet den Hjælp, som det i sin Tid havde saa haardt Brug for og uden hvilken det ikke havde formaaet at gennemføre sin Opstilling. De Kr. 14.000, som nu er tilbagebetalt, vil naturligvis stadig komme Museet til Gode, og Selskabets Bestyrelse har derfor nye større Gaver under Overvejelse. Et af Museets store Ønsker er en Model af en af den florisante Tids store Fregatter, et af de Omraader, hvor der er følelig Mangel i Modelmaterialet. Med Tilladelse fra Rigsarkivet har Museet ladet kopiere et Sæt Tegninger til Asiatisk Kompagnis Fregat „Disco“, der byggedes i 1770 af den fremragende Skibskonstruktør Henrik Gerner, en af dansk Skibskonstruktions store Navne. Selskabet takker for Rigsarkivets Velvilje saavel som udmærket Bistand fra Museets skibstekniske Konsulent, Ingeniør, cand. polyt. Knud E. Hansen, og vil nu forsøge paa at faa udført en god Model af dette Skib. Da Tegningerne hertil er meget detaillerede, er der Grund til at haabe, at det vil være muligt at faa udført en virkelig god Fremstilling af et af de kendte Skibe fra den Tid, da dansk Skibsfart spillede en saa fremtrædende Rolle paa Verdensmarkedet.

Som det tidligere har været anført, agter man ligeledes at lade udføre en Kronborgplakat af Tegneren Sikker Hansen, en Kunstner, der ofte har vist, hvor udmærket han behersker denne særegne Kunstform. Paa Grund af Papirmangel og andre uforudsete Hindringer har Arbejdet ikke kunnet fuldføres, men det vil antagelig ske inden længe.

En meget vigtig Opgave, som Selskabet er slaaet ind paa til Støtte for Museet, er de Publikationer, som udgives i Fællesskab med Museet. Først og fremmest er der Aarbogen, som nu

er kommet i syv Udgaver. Den er et vigtigt Mellemed mellem Selskabet og dets Medlemmer, men den er tillige af megen Betydning for Museets Arbejde, som den bringer nyttig Oplysning om til Offentligheden. Den er efterhaanden blevet et Forum for lødige illustrerede Artikler indenfor den danske Handels og Skibsfarts Historie, og der er til denne knyttet en Kreds af kyndige Medarbejdere. Den er altid blevet vel modtaget i Pressen og blandt Publikum, og den tjener ogsaa ved at danne Basis for Museets Bytteforbindelse med tilsvarende Institutioner baade i Indland og Udland en vigtig Funktion for hele Museets Arbejde. I de senere Aar er dens Udgivelse sikret ved Støtte gennem Bidrag og ved Annoncer fra en Række Firmaer indenfor Shipping og Bankverden. Selskabet bringer herved sin erkendtlige Tak til Annoncørerne og udtaler Haabet om, at disse ogsaa i Fremtiden paa denne Maade vil yde deres gode Haandsrækning i Arbejdet.

Museets og Selskabets Publikationer er i Aarets Løb blevet udvidet yderligere, idet der er paabegyndt Udsendelsen af en ny Serie „Søhistoriske Skrifter“. Der er foreløbig udkommet to Skrifter i denne Serie, begge udarbejdet af Forfatteren Louis E. Grandjean. Den første, „Skibbruddets Saga“, der udkom umiddelbart før Jul, redegør for den danske Bjergningslovgivnings Historie, den anden, „Skibsfartens Hjælpetropper“, der udsendtes d. 28. April, behandler Bugseringens Historie herhjemme. Forfatteren har ydet en fortrinlig Indsats ved disse to vægtige Arbejder, og Udgiverne har udfoldet store Anstregelser for at give disse Publikationer det smukkeste mulige Udstyr. Bogtrykkerne er sluppet vel fra deres Opgave. De har bestræbt sig paa at skabe et smukt Stykke Haandværk, og Billedredaktørerne, henholdsvis Museumsinspektør Munthe Morgenstjerne og Redaktør Ernst Mentze, har skilt sig udmærket fra deres Hverv. Udgiverne er ogsaa en Tak skyldig overfor den gode Støtte, som er bevilget til Hjælp for Udgivelsen. Til „Skibbruddets Saga“ er modtaget betydelige Tilskud fra en Række danske Søforsikringsselskaber, og „Skibsfartens Hjælpetropper“ er praktisk talt udsendt helt paa Bekostning af De forenede Bugsererselskaber. Udgiverne lægger megen Vægt paa

disse Publikationer og takker varmt de Bidragydere, der har sikret deres Udsendelse. Selskabet udtrykker Haabet om, at mange søhistoriske Arbejder gennem Tiderne vil udkomme i denne Skriftserie. Desværre er man ikke i Stand til at udsende disse Skrifter gratis til Selskabets Medlemmer, men disse vil kunne erhverve dem for reduceret Pris, og forhaabentlig vil mange af Medlemmerne benytte sig af dette Tilbud.

Som bekendt giver Medlemskortet gratis Adgang til Museets Samlinger naarsomhelst i Aabningstiden. Mange Medlemmer benytter sig heraf. Selskabet har desuden i Aarets Løb forsøgt sig ogsaa med Foredragsvirksomhed til Gavn for Medlemmerne. Fredag d. 12. Dec. 1947 holdt Lektor Sophie Petersen paa Hotel „Øresund“ i Helsingør Lysbilledforedrag om „Danmarks gamle Tropekolonier“. Lektoren er en særdeles livfuld Foredragsholder og er stærkt fortrolig med dette Emne fra Danmarks svundne Kolonitid. Foredraget blev derfor ogsaa fulgt med levende Opmærksomhed af de tilstedeværende Medlemmer. Foredraget suppleredes ved nogle Oplysninger om Maleren Pissarro af Selskabets Medlem, Dr. Riise, Hillerød, der ligeledes fulgtes med Interesse. Selv om man ikke netop paatænker en større Foredragsvirksomhed, idet Hovedopgaven maa samle sig om Arbejdet paa Museet, er der næppe Tvivl om, at det vellykkede Forsøg Tid efter anden vil blive efterfulgt af andre tilsvarende Foredrag.

Det vil erindres, at Museets Pladsforhold var Genstand for Diskussion ved Selskabets sidste Generalforsamling. Flere Medlemmer paapegede Nødvendigheden af, at der snarest gøres Anstalter til en væsentlig Udvidelse af Museets Lokaler. Formanden svarede hertil, at selvom det laa udenfor Selskabets Kompetence at beskæftige sig med Museets indre Anliggender, var det en Sag, som maatte interessere ikke alene Medlemmerne, men ogsaa Selskabets Bestyrelse. Det vil derfor være paa sin Plads her at oplyse, at Museets Komité siden Generalforsamlingen har rejst dette Spørgsmaal, og det maa meget haabes, at det kan føres til en heldig Løsning. Saafremt Selskabet kan bidrage hertil, er det klart, at det særdeles gerne vil række en hjælpende Haand.

SELSKABET „HANDELS-
OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1947—48

Udgifter:

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:		
Kontant	6000.00	
Gaver til Museet	1792.01	
Udgivelse af Aarbogen ...	9112.67	
Salg af denne	368.10	
Annoncer i samme	11100.00	
	÷ 2355.43	
		5436.58
Kontorhold, Porto og div. Udg.	2297.51	
Refunderet Porto	386.70	
		1910.81
Udgivelse af „Søhistoriske Skrifter“ I	6973.07	
Tilskud til denne	2650.00	
Salg af samme	912.65	
	3562.65	
		3410.42
Møder for Medlemmerne	265.81	
Henlagt til Reservefond iflg. § 9:		
Livsvarige Medlemmers Kontingent	400.00	
Tilskud til alm. Formaal	100.00	
		500.00
		Kr. 11523.62

Indtægter:

Kontingent:

829 aarsbetalende 1947—48	9046.00	
10 „ „ 1946—47	50.00	
4 livsvarige	400.00	
		9496.00
Tilskud til alm. Formaal	100.00	
Renter af Bank- og Girobeholdning	951.71	
Underskud	975.91	
		Kr. 11523.62

Helsingør, den 19. April 1948.

KNUD KLEM

STATUS PR. 31. MARTS 1948

Aktiver:

Bank-, Giro- og Sparekassebeholdning...	44602.51	
Kontantbeholdning	471.30	
		45073.81
		Kr. 45073.81

Passiver:

Reservefond:

Overført fra 1946—47	14488.75	
Henlagt fra 1947—48 iflg. Drifts- regnskab	500.00	
		14988.75
Overført fra 1946—47	31060.97	
Underskud i 1947—48	975.91	
		30085.06
		Kr. 45073.81

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

BESTYRELSE

Skibsreder WILLIE C. K. HANSEN, R. af Dbg., Formand.
Overretssagfører V. FALBE-HANSEN, R. af Dbg., D. M.,
Næstformand.

fhv. Borgmester P. CHRISTENSEN.

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

LIVSVARIGE MEDLEMMER

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

- Finsen, Aage, Kreditforeningsdirektør, Gentofte.
- Gjersøe, Sigurd, Direktør, Civilingeniør, Hellerup.
- 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. C., Skibsreder, Gentofte.
- Jensen, P. J., Godsinspektør, Kbhvn.
- Johansen, Frits, Direktør, Kbhvn.
- Juel-Christensen, Ove, Grosserer, Hellerup.
- Kauffmann, Ernst v., Bankdirektør, Kbhvn.
- Kemp, Frithjof, Overretssagfører, Kbhvn.
- Knudtson, Th., Højesteretssagfører, Gentofte.
- Kraft, F. W., Direktør, Kbhvn.
- Kromann, E. B., Skibsreder, Marstal.
- Lading, Henry P., Direktør, Charlottenlund.
- 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, Muremester,
Kbhvn.

Petersen, Harald, Muremester,
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.

Stallknecht, Kai, Grosserer, Kbhvn.
Strand, Victor B., Grosserer, Kbhvn.
Svarrer, Hans, Grosserer, Odense.
Svendsen, O., Skibsreder, Kbhvn.
Svenningsen, Hans, Skibsreder,
Kbhvn.

Thomasen, 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.
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, Dispachør, Bergen.
Andersen, Alfred, Kontorbestyrer,
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. E. T., Restauratør,
Helsingør.

Andersen, P. H., Lods, Helsingør.

- Andersen, Rasmus, Grosserer,
Kbhvn.
- Andersen, Ulf Rørdam, Repræsentant, Kbhvn.
- Andersen, Volmer, Bogtrykker,
Helsingør.
- Andreasen, 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, Charlottenlund.
- Baastrup, Vilh., Kommunalæge,
Kbhvn.
- Bager, H. J., Søfartschef, Kbhvn.
- Bagh, Axel, Ingeniør, Kbhvn.
- Bahnson-Mallinson, Margaret, Koncertsangerinde, Helsingør.
- Bang, Jørgen, Direktør, cand. jur.,
Kbhvn.
- Bang, Ulf, Grosserer, Kbhvn.
- Barfoed, Knud V., Arkitekt, Kbhvn.
- Baungaard, R., Grosserer, Kbhvn.
- Behrend, Sv. Aa., 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.
- Bie, Fru Kirsten, Snekkersten.
- Bilstein, Alfred, Grosserer, Kbhvn.
- Bindslev, Alfred, Borgmester,
Kbhvn.
- Birkholm, C., Købmand, Helsingør.
- Blehr, Ellen, Fru, Oslo.
- Blichert, Ejnar, Kommunalæge,
Holte.
- Blok, L. M., Distriktsingeniør,
Ringkøbing.
- 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.
- 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.
- Briand de Crèvecoeur, E., Kontre-admiral, Espergærde.

- Broch, Axel, Stadsskoleinspektør, Helsingør.
 Brun, Erik, Landsdommer, Hellerup.
 Brunoe, Søren, Billedhugger, Kbhvn.
 Bruskin, B., Direktør, Civilingeniør, 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., Landsrettsagfører, 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, Harald, Civilingeniør, Lyngby.
 Christensen, Carl G., Befragter, Sæby.
 Christensen, C., Gartner, Espergærde.
 Christensen, C. D., Togfører, Helsingør.
 Christensen, Chr., adm. Direktør, Kbhvn.
 Christensen, Ejvind, Købmand, Kbhvn.
 Christensen, Jørgen, Prokurist, Kbhvn.
 Christensen, K., Overassistent, Kbhvn.
 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., Landsfoged, Godhavn.
 Christensen, Robert A., Direktør, Kbhvn.
 Christensen, Roger, Farvehandler, Helsingør.
 Christensen, Svend Olaf, Kedelsmed, Helsingør.
 Christensen, Viggo, fhv. 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., fhv. 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, Klejnsmed, Helsingør.
- Dalgaard, A., Boghandler, Helsingør.
- Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“, Kbhvn.
- Dampskibs-Selskab Alfred Christensen, 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 Søværnet, Kbhvn.
- Danielsen, Otto, Befragter, Kbhvn.
- Dansk Skibstømmerforbund, Kbhvn.
- Davidsen, L., Kommuneingeniør, Espergærde.
- Den danske Landmandsbank, Kbhvn.
- Den polytekniske Lærestanstalt, Kbhvn.
- Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kbhvn.
- Det danske Kulkompani A/S, Kbhvn.
- Det Danske Petroleums Aktieselskab, Kbhvn.
- Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S, Kbhvn.
- Dideriksen, C. J., Grosserer, Ordrup.
- Didrikson, Christian Corlin, Snedkermester, Kbhvn.
- Dreyer, Thorvald, Arkitekt, Kbhvn.
- Drosted, Volmer, Arkitekt, Helsingør.
- Drosted, Fru Margrethe, Helsingør.
- Ebbenhøj, Chr., Direktør, Ingeniør, Kbhvn.
- Eckhausen, H., Kustode, Helsingør.
- Eilertsen, Th., Afdelingsingeniør, Kbhvn.
- Eilschou-Holm, Fr. Vilh., Sømandspræst, Kbhvn.
- Elkjær, G. V., Viceskoleinspektør, Helsingør.
- Ellekilde, O., Kablingeniør, cand. polyt., Gentofte.
- 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, Tømmermester, Helsingør.
- Evert, V., Lærerinde, Helsingør.
- Fabricius, Knud, Professor, Dr. phil., Kbhvn.
- Falcke, E., Typograf, Helsingør.
- Falkenskov, V. F. O., Lokomotivfører, 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 Kompani A/S, Det, Kbhvn.

- „Foreningen til Søfartens Fremme“,
Kbhvn.
- Forsmark, A. Lind, Arbejdsmand,
Helsingør.
- Frandsen, Erik, Direktør, Civil-
ingeniør, Hellerup.
- Frandsen, Georg, Maskinmester,
Kbhvn.
- Frandsen, Jul., Malermester,
Helsingør.
- Frederiksen, I. M., Vagtmester,
Løjtnant, Helsingør.
- Frederikshavns Værft og Flydedok,
Frederikshavn.
- Fredfeldt, Knud V., Kommune-
lærer, Kbhvn.
- Freilev, P. A., Overretssagfører,
Kbhvn.
- Frønder, H., Handlæge, Kbhvn.
- Friis, Fru, Helsingør.
- Friss, Jørgen, Banedirektør,
Helsingør.
- Friis, Fru Gudrun, Helsingør.
- Friis-Hansen, Sv., Tandlæge,
Kbhvn.
- Friis-Holst, C., Købmand, Kbhvn.
- Friis-Jensen, P., Kommunalærer,
Helsingør.
- Fritzbøger, Carl, Overingeniør,
Hellerup.
- Frost, Jens, Museumsleder,
Aabenraa.
- Frørup, Dan, Laboratorieingeniør,
Kbhvn.
- Fuglsang-Damgaard, H., Biskop,
Kbhvn.
- Funch-Rasmussen, C., Inspektør,
Kbhvn.
- Fyhn, Hans, Fabrikant, Kbhvn.
- Fyrdirektoratet, Kbhvn.
- Fællesrepræsentationen for dansk
Haandværk og Industri, Kbhvn.
- Gaardbo, Jens Chr. P., Stemmer,
Helsingør.
- Gaardø, Chr., Forstander, Kom-
munelærer, Helsingør.
- Garde, H. A., Civilingeniør, Kbhvn.
- Garnum, Otto, Læge, Kbhvn.
- Genkel, Ernst, Grosserer, Kbhvn.
- Gjedsted, S., Ebeltoft.
- Gjerløv-Knudsen, Arkitekt, Kbhvn.
- Gjødrik-Andersen, A., Skibsfører,
Svendborg.
- Glahn, S. Egede, Ingeniør,
Charlottenlund.
- Glycerup, Alfred, Læge, Kbhvn.
- Glunk, H., Grosserer, Kbhvn.
- Godtfredsen, G. A., Repræsentant,
Kbhvn.
- Gorrissen, N. J., Højesterets-
sagfører, Kbhvn.
- Gotschalk, cand. jur., Esbønderup.
- Gottliebsen, Ole, Tegner, Taarbæk.
- Gottschalck, William, Maskin-
mester, Helsingør.
- Grandjean, Louis E., Direktør,
Forfatter, Kbhvn.
- Grau, Ove, Skibsmægler,
Vejle.
- Grønbech & Sønner, M. J., Kbhvn.
- Grønlands Styrelse, Kbhvn.
- Grønnemose, E. E. N., Murer-
mester, Helsingør.
- Guldhammer, H. A., Navigations-
direktør, Kbhvn.
- Güllich, S. A., Vognmand,
Helsingør.
- Haandværkerforeningen i Kjøben-
havn.
- 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, Snedkermester, Kbhvn.
Hansen, H., Stadsdyrlæge, Helsingør.
Hansen, H. A., Skibsreder, Kbhvn.
Hansen, Hj., Maskinmester, Kbhvn.
Hansen, H. C., Malermester, Helsingør.
Hansen, Karen, Frk., Helsingør.
Hansen, Kjeld E., Dommerfuldmægtig, Graasten.
Hansen, Knud E., Civilingeniør, Kbhvn.
Hansen, Niels, Bestyrer, Kbhvn.
Hansen, Niels Fr., Landsretssagfører, Helsingør.
Hansen, N. P., Bagermester, Helsingør.
Hansen, O. F., Lodsmedhjælper, Frederikshavn.
†Hansen, Otto, Skibsbygmester, Stubbekøbing.
- Hansen, Paul-Erik, mag. art., Hornbæk.
Hansen, S. Gram, Tandlæge, Charlottenlund.
Hansen, Simon Chr., Maler, Helsingør.
Hartmann-Petersen, Sadelmagermester, 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 Trælasthandel A/S, Helsingør.
Helsingør Byraad.
Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane, Helsingør.
Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør.
Helsingør Tømreclaug, Helsingør.
Henningsen, Sv. Aa., Lektor, Snekkersten.
Henriksen, H. H., Købmand, Helsingør.
Henriksen, P. Koch, Direktør, Civilingeniør, Odense.
Henriques, C. B., Højesteretssagfører, Kbhvn.
Henriques, Frederik, Grosserer, Klampenborg.
Hermansen, B., Forhryringsagent, Rødovre.
Hilborg, Johan F., Direktør, Kbhvn.
Hill-Madsen, Ernst, Ingeniør, Kbhvn.
Hilsted, Finn, Sagfører, cand. jur., Hellerup.

- Hjorth, Stenild, Civilingeniør,
Kbhvn.
- 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, Valdemar, Murermester,
Dragør.
- Holmark, Einar, Grosserer, Kbhvn.
- Holm-Petersen, F., Skibsreder,
Svendborg.
- Holtén-Bechtolsheim, V., Højeste-
retssagfører, Kbhvn.
- 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.
- Ingwersen, Poul, Møbelhandler,
Helsingør.
- Irgens, E. W., Repræsentant,
Søborg.
- Irgens, Fru Repræsentant E. W.,
Søborg.
- Juel-Brockdorff, Niels, Baron,
Kommandør, Kbhvn.
- Jacobsen, G., Ingeniør, Kbhvn.
- Jacobsen, Karen, Kommunalærer-
inde, Helsingør.
- 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., Boliginspektør,
Helsingør.
- Jensen, Ingeborg, Overlærerinde,
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, Louisa, 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, Centralmekaniker, Kbhvn.
- Johansen, Olga, Frk., Kbhvn.
- Johansson, P., Styrmand, Helsingør.
- Jonassen, Else, Lærerinde, Helsingør.
- Juel-Andersen, G., Fiskehandler, Helsingør.
- Juel-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, Rudolf, Direktør, Kbhvn.
- Jørgensen, Thv., Urmager, Helsingør.
- Jørgensen, Vald., Underdirektør, Helsingør.
- Kaarsen, Elisabeth, Viceskoleinspektrix, Helsingør.
- Kaastrup, Axel, Repræsentant, Kbhvn.
- Kampen, Axel, Skibsreder, Hellerup.
- Karlskov, N. J., Savværksejer, Helsingør.
- Karsten, Preben, H. A. & H. D., 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.
- Kjølner, 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, Landsretssagfører, Kbhvn.
- Klitgaard-Jørgensen, Johs., Tandlæge, Kbhvn.
- Knigge, U., Propagandachef, Kbhvn.
- Knudsen, A., Fotograf, Helsingør.
- Knudsen, Axel, Købmand, Hjortespring.
- Knudsen, Einar, Ingeniør, Hellerup.
- Knudsen, Helge Ursin, Civilingeniør, Helsingør.
- Knudsen, P., Lemvig.
- Knutsson, O. F. S., Tapetserermester, Helsingør.
- Koch, Jørgen, Civilingeniør, Kbhvn.
- Kongsted, T., Underdirektør, Helsingør.
- Korsgaard, P., Ingeniør, Fabrikejer, Folketingsmand, Nyborg.
- Korsør Byraads Havneudsalg, Korsør.
- Kramcr, W., Direktør, Helsingør.
- Kramer, Fru Direktør W., Helsingør.
- Kristensen, Hans P., Læge, Søborg.
- Kristensen, Knud, fhv. 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.
- Kruse, K. F. V., Toldkasserer, Kbhvn.
- Kunst, Aage, Grosserer, Kbhvn.
- Københavns Amsraad, Kbhvn.
- Københavns Handelsbank A/S, Kbhvn.
- Københavns Kommune, Kbhvn.
- Københavns Skipperforening, Kbhvn.
- Kørbing, J. A., adm. Direktør, Hellerup.
- Landbrugsraadet, Kbhvn.
- Lang, Per, Ingeniør, Helsingør.
- Langebæk, C. H., Tandlæge, Charlottenlund.
- Langebæk, Steen, Kbhvn.
- Lannung, Gunnar L., Vekselerer, cand. polit., Kbhvn.
- Lannung, Hermod, Landsretssagfører, Kbhvn.
- Lannung, Sven, Afdelingschef, Kbhvn.
- Larsen, B. O. G. E., Assistent, Charlottenlund.
- Larsen, C., Fotograf, Helsingør.
- Larsen, Carl Chr., Bryggeriarbejder, Helsingør.
- Larsen, Carl Otto, Raadhusforvalter, Helsingør.
- Larsen, Erh., Revisor, Kbhvn.
- Larsen, F. Rönnow, Kordegn, Kbhvn.
- Larsen, H., Rangerformand, Helsingør.
- Larsen, H., Snedkermester, Helsingør.
- Larsen, H. Lolk, Fuldmægtig, Kbhvn.
- Larsen, Jacob, Overportør, Helsingør.
- Larsen, Jens, Landsretssagfører, Helsingør.

- Larsen, Johannes, Kunstmaler,
Kerteminde.
- Larsen, L., Fuldmægtig, Hillerød.
- Larsen, Martin, Konsul, Helsingør.
- Larsen, N. V., Tømrermester,
Helsingør.
- Larsen, Fru Tømrermester, N. V.,
Helsingør.
- Larsen, Ove, Direktør, Kbhvn.
- Larsen, P., Radiotekniker, Kbhvn.
- Larsen, W. F. C., Snedkermester,
Helsingør.
- Larsen-Jensen, O., Direktør,
Helsingør.
- Lauritsen, Fyrassistent, Bonnet.
- Lauritzen, Ivar, Skibsreder, Kbhvn.
- Lauritzen, P., Lods, Stige.
- 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, Museumsinspek-
tør, 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, Landsretssagfører,
Kbhvn.
- Lund-Hansen, Ritmester, Aarhus.
- Lundsfryd, V. E., Ingeniør, Kbhvn.
- Lundsgaard, Erik, Direktør, cand.
polyt., Kbhvn.
- Lundsgaard, J. H., Maskininspek-
tør, 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. Museums-
direktør, Dr. phil., Charlotten-
lund.
- Madsen, Adam, Grosserer, Kbhvn.
- Madsen, Fru Ellen, Tricotagehand-
lerske, Helsingør.
- Madsen, Ellen M., Plejemoder,
Helsingør.
- Madsen, E. N., Direktør,
Springforbi.
- Madsen, Jens, Røgeriejer,
Helsingør.
- Madsen, Fru Røgeriejer Jens,
Helsingør.
- Madsen, J., Sekretær, Kbhvn.
- Mægaard, E., Direktør, cand. jur.,
Kbhvn.
- Malling, Jens, Sekretær, cand. jur.,
Kbhvn.
- Mallinson, Anna Sophie, Fru,
Helsingør.
- Malmberg, J. P., Arkitekt, Kbhvn.
- Manniche, Peter L. R., Højskolefor-
stander, Helsingør.
- Marineforeningen, Kbhvn.
- Marstrand, Vilhelm, Civilingeniør,
Kbhvn.
- †Mehren, Inger v., Kontorassistent,
Helsingør.
- Mellentín, Aage, Grosserer,
Gentofte.

- Mentze, E., Redaktør, Charlottenlund.
- Mersing, Bibliotekar, Helsingør.
- Merved, C. P., Overportør, Snekkersten.
- Metz-Hansen, J. H., Havneassistent, Helsingør.
- Meyendorff, Paul, Skibsreder, Baron, Kbhvn.
- 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, Medhjælper, 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., Landsretssagfører, 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., Randers.
- 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 Baadebygger, Fejø.
- Nielsen, Edgar, Malermester, Snekkersten.
- Nielsen, Ejnar J., Tømrermester, 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., Murermester, Helsingør.
 Nielsen, Jacob, Repræsentant, Kbhvn.
 Nielsen, J. C. M., Stationsforstander, 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 Handelsministeriet, Kbhvn.
 Nielsen, S. A. W., Arkitekt, Helsingør.
 Nielsen, Severin, Ingeniør, Kbhvn.
 Nielsen, Sv. Aa., Fabrikant, Helsingør.
 Nielsen, Houmark, E., Bankdirektør, Odense.
 Nissen, Olaf, Maskinmester, Kbhvn.
 Nordmann, V., Statsgeolog, Kbhvn.
 Normann, L. O., Direktør, Kbhvn.
 Normann, Peder, Redaktør, Helsingør.
 Norsk, Frans, Overlæge, Hellerup.
 Nygaard, Ejnar, Kaptajn, Skibsreder, Aarhus.
 Nøbbe, Erwin, Kunstmaler, Flensborg.
 Nørlund, Poul, Museumsdirektør, Dr. phil., Kbhvn.
 Nørregaard, Gerda, Organist, Helsingør.
 Nørregaard, Inger Marie, Læge, Helsingør.
 Nørretranders, J. C. F., Kunstmaler, Helsingør.
- Odense Kanal- og Havneudvalg, Odense.
 Olrik, Elias, Dommer, Helsingør.
- 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., fhv. Maskinarbejder, Helsingør.
 Olsen, Herman, Smedemester, Brønshøj.
 Olsen, Ivan Munk, Kbhvn.
 Olsen, K. E., Vinhandler, Kbhvn.
 Olsen, Knud, Ingeniør, Charlottenlund.
 Olsen, Lindorf, Bogbinder, Kbhvn.
 Olsen, Oluf, Kontorist, Helsingør.
 Olsen, Oluf, Tjencr, Helsingør.
 Olsen, Poul, Slagtermester, Hellerup.
 Olsen, Paul A., cand. pharm., Brønshøj.
 Olsen, Sophus, Fabrikant, Kbhvn.
 Osgaard, Lauritz, Fabrikant, Charlottenlund.
 Overgaard, Chr., Direktør, Dr. techn., Charlottenlund.
 Overgaard, F., Blomsterhandler, Helsingør.
 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, T., 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., Tømrermester,
Kbhvn.
- Petersen, Eiler, Grosserer, Roskilde.
- Petersen, Einer, Opsynsmand,
Helsingør.
- Petersen, Erik, Gentofte.
- Petersen, Gudrun Stein, Postkon-
torist, Helsingør.
- Petersen, Hans, Vognmand,
Helsingør.
- Petersen, Hartvig, Sejlmagermester,
Frederikshavn.
- Petersen, H. Ekeroth, Radiotelegra-
fist, 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, Karn-
merjunker, Klampenborg.
- Poulsen, Arnold, Ingeniør,
Charlottenlund.
- Poulsen, Finn V., Optiker, Kbhvn.
- Poulsen, H., Tømrermester,
Helsingør.

- Poulsen, J. P., Smedemester,
Helsingør.
Privatbanken /S, Kbhvn.
Proschowsky, Paul M., Civil-
ingeniør, Hellerup.
- Quist, Ejnar, Direktør, Odense.
Quist, H., Overingeniør, Kbhvn.
Quist, Svend Aage, Kbhvn.
- Rahbek, Knud, Civilingeniør,
Kbhvn.
Ramsdorf, Ellen, Enkefru,
Helsingør.
Rask-Petersen, H., statsaut. Skibs-
mægler, 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., Automobil-
fabrikant, Helsingør.
Rasmussen, R. F., Kommunalærer,
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, Skibs-
bygger, 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, Fabrikant,
Helsingør.
Rønsted, Karmark, Landsretssag-
fører, Kbhvn.
- Saanne-Larsen, Tekla, Frk.,
Helsingør.
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.
Schleimann, Th., Fotograf,
Svendborg.
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, Just, Grosserer, Kbhvn.
- Schou, Fru Gerda Just, Kbhvn.
- Schröder, Alfred C., Grosserer,
Kbhvn.
- Schröder, Harry, Ingeniør,
Klampenborg.
- Schröder, Johan, Kontorassistent,
Kbhvn.
- Schultz, Aage, Installatør,
Helsingør.
- Schytz, Sigurd R., Borgmester,
Helsingør.
- Segerskog, John, Overingeniør,
Helsingør.
- Sehestedt Bohn, C. V., Toldfor-
valter, Ærøskøbing.
- Seibæk, Aage, Grosserer, Hellerup.
- Semler-Jørgensen, A., Brygger,
Helsingør.
- Sinding, P. E. B., Fyrdirektør,
Kommandør, Kbhvn.
- Skjerne, G., Direktør, Kbhvn.
- 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, Eigel, 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., Fabrikant, Helsingør.
- Staarup, Hans, Havneingeniør,
cand. polyt., Aarhus.
- Starch-Petersen, B., Billedskærer-
mester, Helsingør.
- Steenfeldt, E., Kontorchef, Kbhvn.
- Steensgaard, P., Maskinist, Kbhvn.
- Steffensen, Hother, Boghandler,
Helsingør.
- Steffensen, James, Signalingeniør,
Hellerup.
- Storch, O., Civilingeniør, Kbhvn.
- Strandgaard, Aage, Arkitekt,
Kbhvn.
- Strube, Sten, Redaktør, Helsingør.
- Struve, O. J., Færgemand,
Helsingør.
- Stub-Nielsen, Axel, Dyrslæge,
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.
- Svendsen, Nordahl, Lektor, Sorø.
- Svendsen, Paul W. E., Redaktør,
Ringsted.
- Svendsen, Rita E., Kontorassistent,
Helsingør.

- Svendsen & Christensen, A/S Dampskibsselskabet „Vendila“, Kbhvn.
- Sæbye, Poul, Kunstmaler, Klampenborg.
- Søgaard, C., cand. pharm., Helsingør.
- Søgaard, Helge, Museumsdirektør, Dr. phil., Aarhus.
- Søkjær, O. B. J., Journalist, Kbhvn.
- Sølling, J. U., Toldassistent, Helsingør.
- Sølver, Carl V., Kaptajn, Skodsborg.
- Sølvhøj, Hans, cand. mag., Helsingør.
- Sørensen, Aage, Slotsbetjent, Helsingør.
- Sørensen, Aksel, Lærer, Ribe.
- Sørensen, Axel, Ingeniør, Hellerup.
- Sørensen, H. H., Købmand, Helsingør.
- Sørensen, Niels, Lærer, Aarhus.
- Sørensen, Poul, Civilingeniør, Skodsborg.
- Sørensen, Sigvard, Skotøjshandler, Helsingør.
- Sørensen, Valdemar, Skoleinspektør, Helsingør.
- Tegner, V. P. B., Civilingeniør, Kbhvn.
- Teknisk Landsforbund, Kbhvn.
- Thalbitzer, V., Amtsforvalter, Kbhvn.
- Thalbitzer, W., Professor, Kbhvn.
- Thengel, Einar, Kontorist, Helsingør.
- Thomsen, A., Kbhvn.
- Thomsen, A. M., Hotelejer, Helsingør.
- Thomsen, C. A. H. Trolle, Fiskeridirektør, Hellerup.
- Thunbo, Anton, Grosserer, Kbhvn.
- Tikøb Sogneraad, Tikøb.
- Torp, Folmer, Butikschef, Roskilde.
- Trondal, M., Skibsfører, Redaktør, Nyborg.
- Trosborg, A., Kriminalbetjent, Kbhvn.
- Tryde, G., Læge, Kbhvn.
- Tuborgs Bryggerier A/S, Hellerup.
- Turistforeningen for Helsingør.
- Tuxen, Henry, Civilingeniør, Charlottenlund.
- Tuxen, Ilsa, Boligkonsulent, Kbhvn.
- Tvede, Alfrida, Frk., Helsingør.
- Tvede, Kitty, Frk., Helsingør.
- Tvermoes, Sven, Grosserer, Kbhvn.
- †Ulrich, Kay, Amtmand, Hillerød.
- Valentin-Hjorth, K., Grosserer, Kbhvn.
- Veistrup, C., Civilingeniør, Helsingør.
- Vennike, O., Arkitekt, Hellerup.
- Vilholm, Gunnar, Mejeriejer, Helsingør.
- Vilholm, Fru Mejeriejer, Helsingør.
- Villerslev, Jens, Snedker, Kbhvn.
- Vohlert, Knud, Grosserer, Kbhvn.
- Volf, Holger, Fabrikant, Hellerup.
- Voss, C., Mejerist, Helsingør.
- Voxted, B. K. P. R., Lokomotivfører, Helsingør.
- Voxsted, Fru Lokomotivfører, 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. Viceskoleinspektør, Helsingør.

- Warburg, Hugo, Fabrikant, Skagen.
Weber, L., Maskinkonstruktør,
Helsingør.
Weilbach, J. S. V., Sejl- og Kom-
pasmager, Kbhvn.
West, Ole, Købmand, Helsingør.
Westergaard, Biskop, Ribe.
Wiberg, J., Grosserer, Fru, Kbhvn.
Wieth, Oscar, Speditør, Kbhvn.
Wiibroes Bryggeri 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.

INDHOLDSFORTEGNELSE .

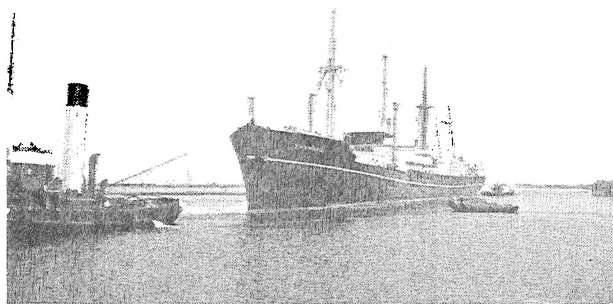
Museets Komité og Personale	7
Handels- og Søfartsmuseets Beretning for Regnskabsåret 1947—48	9
Handels- og Søfartsmuseets Driftsregnskab 1947—48	18
Marius Hansen: Udgravningen af Kong Hanses Skibsværft Engels- borg paa Slotø i Nakskov Fjord	20
Henning Henningsen: Indvielses- og Optagelseskikke til Søs	58
Georg Nørregaard: Forliset ved Nicaragua 1710	69
Jørgen H. Barfod: Norske Defensionskibe og deres Udrustning under Torstenssonsfejden	99
R. Berg: Nogle gamle danske Købmandstyper	130
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende Tekster	144
Beretning fra Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1947—48	153
Selskabets Driftsregnskab 1947—48	158
Selskabets Bestyrelse og Medlemsliste	160

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 Aar bog 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 støtte Udgivelsen af dette vort Lands eneste søhistoriske Aarskrift:

Aalborg Værft A/S
Aarhus Havnevæsen
Assurance-Compagniet Baltica A/S
Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
A/S Dampskibsselskabet Dania
A/S Det Danske Kulkompagni
Det Danske Petroleums Aktieselskab
Dansk Shell A/S
A/S Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
Kjøbenhavns Handelsbank A/S
C. K. Hansen
A/S Dampskibsselskabet Heimdal
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S
Aage Hempel
J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik
Holeby Dieselmotor Fabrik
Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening, Lmt.
Københavns Havnevæsen
Den danske Landmandsbank A/S
A/S Motortramp
A/S Nordiske Kabel- og Traadfabrikker
Privatbanken i København A/S
Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia
A/S „Survey“
Em. Z. Svitser Bjergnings-Entreprise A/S
Iver C. Weilbach & Co.
A/S Det Østasiatiske Kompagni

AARHUS HAVN



Danmarks mest centrale

VANDDYBDE OP TIL 10 M.

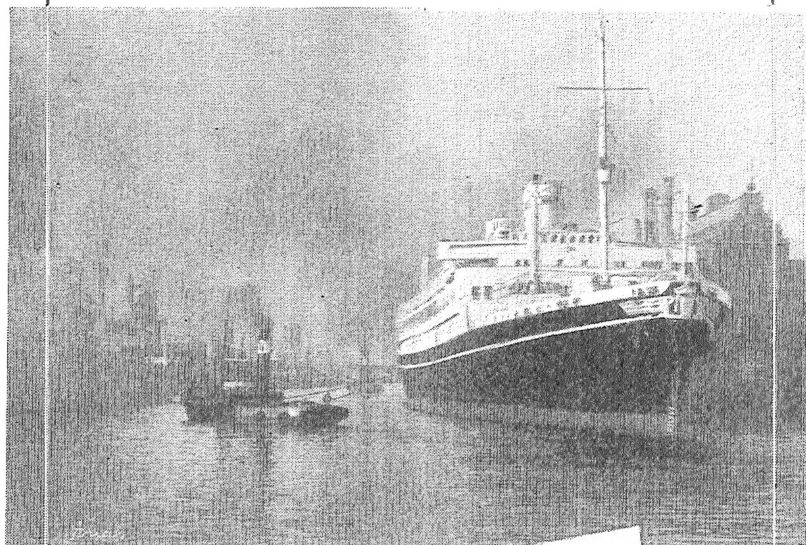
MODERNE

KRANER



HURTIG

LOSNING



Forsikring skal man ha...

BALTICA

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

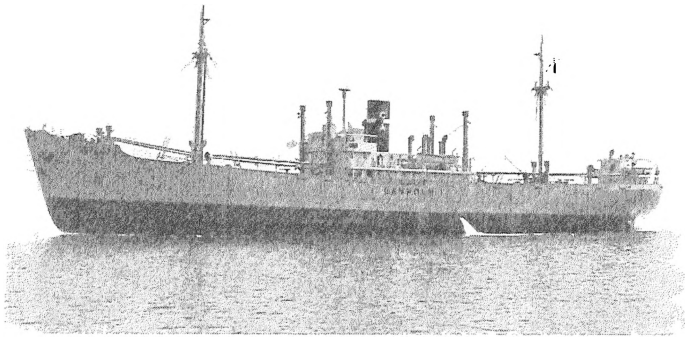
Afdelingskontorer overalt i Danmark

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



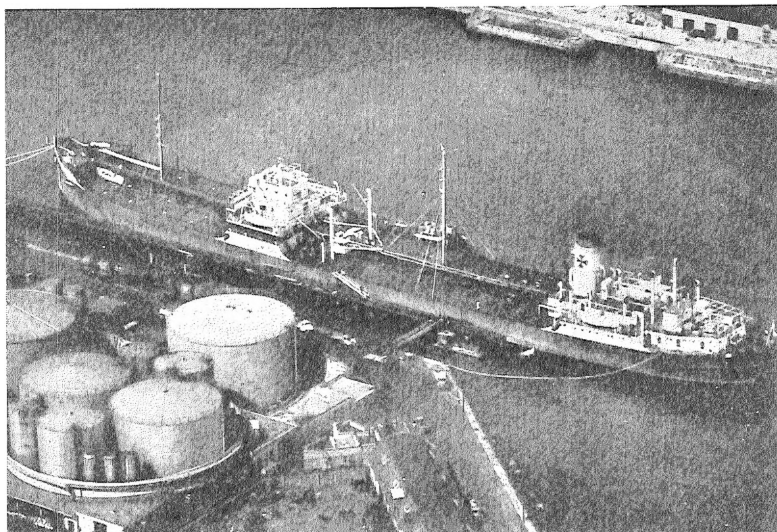
A/S DAMPSKIBSSELSKABET

DANIA



CHR. ANDRESEN
KØBENHAVN





ESSO KØBENHAVN

Med Anskaffelsen af Tankskibet „Esso København“ har Danmarks Tankskibsflaade faaet en værdifuld Forøgelse.

„Esso København“ er med sine 17.000 Tons Danmarks største Skib, og det skal nu sammen med D.D.P.A.s øvrige oceangaaende Baade vise Flaget paa Verdenshavene.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE



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

*Brændselolie og
Smøreolier*

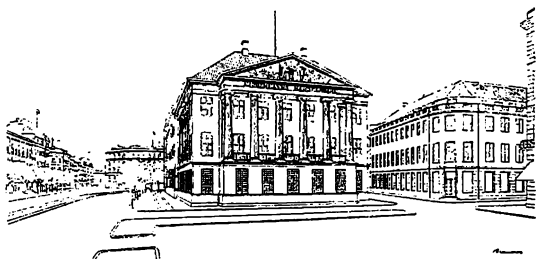
A/s DANSK SHELL

HOLMENS KANAL 7 . C. 9838 . KØBENHAVN K

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. 53.000.000





C. K. HANSEN

GRUNDLACT 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Linieagentur . Assurance
Havariagentur . Klarering og Losningstilsyn
Spedition og Grænseekspedition
Internationale Transporter
Skib . Bane . Bil . Luft



Filialer:

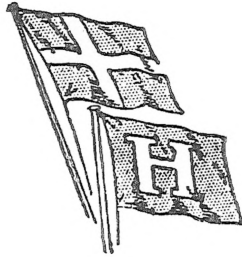
PADBORG — KRUSAA

Repræsentanter i alle Provinsbyer

Korresponderende Reder

DANNEBROG 

35, AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
Telefon: Central 72 (13 Linier) . Rigs 13 (2 Linier)
Telegram-Adresse „Hansen“ . Fjernskriver Nr. 2350



Aktieselskabet
DAMPSKIBSSELSKABET
„HEIMDAL“

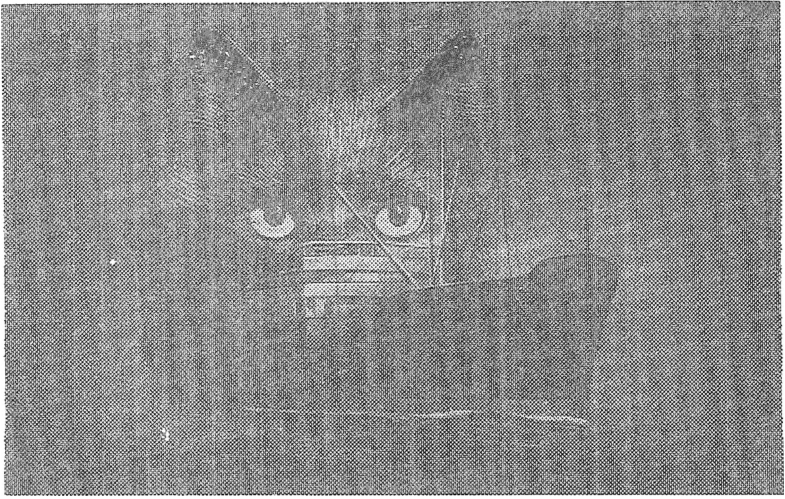
Stockholmsgade 55 . Kjøbenhavn Ø

Telegram-Adresse: „Martino“

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.



Radar...SØENS STIFINDER

Skibe, udstyret med Raytheon Mariners Pathfinder Radar, har øjne som en kat ... øjne, som med lethed ser igennem mørke og de tætteste tågebanker. Derfor betyder Raytheon Mariners Pathfinder Radar forøget hastighed

med større navigationssikkerhed. De fleste af verdens handelsfartøjer, som er forsynet med radar, har Raytheon Radars installeret. Raytheon er den første, der tilbyder både 10 centimeter (S-band) og 3 centimeter (X-band).

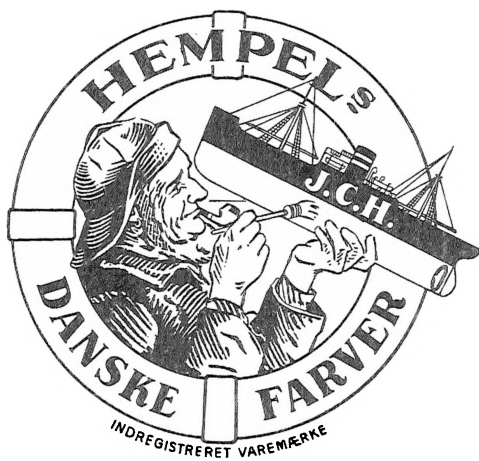


AAGE HEMPEL

Generalrepræsentant for Raytheon
Manufacturing Comp. Inc. U. S. A.

Kronborg - Vandkunsten - Tlf. C 24 84 - København K.





A K T I E S E L S K A B E T
**HOLEBY DIESELMOTOR
FABRIK**

HOLEBY · DANMARK

KØBENHAVNS HAVN



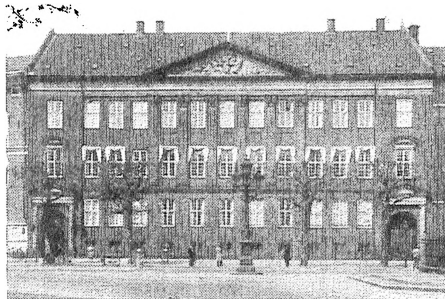
Dele af Nordhavn & Inderhavn.

Fot.: NOWICO

PORTEN TIL ØSTERSØEN

DET IDEELLE FORDELINGSCENTER

DEN DANSKE
LANDMANDSBANK



Hovedsæde: Holmens Kanal 12
København K

45 Filialer i København og Omegn
58 Filialer i Provinsen



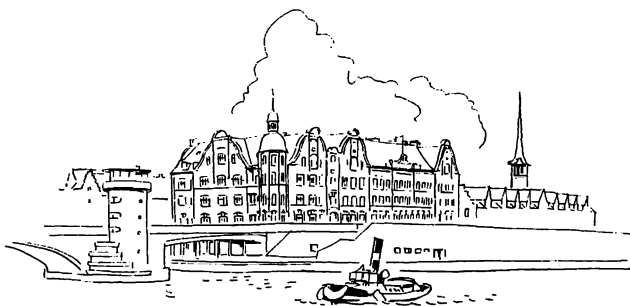
Telegram Adresse: **LANDMANDSBANK**

A/S MOTORTRAMP
SHIPOWNERS

Stensved

AKTIESELSKABET
NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER

KØBENHAVN



PRIVATBANKEN

I KJØBENHAVN AKTS.

TELEFON CENTRAL 1

BORSGADE 4 - KBHVN.

Kjøbenhavns ældste Bank



32 FILIALER



Tegn Deres Forsikringer i
SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6,
København K.

Telefon Central 9316
Tlgr.adr. Reassurance



AKTIESELSKABET

» **SURVEY** «

forben

A. Chr. Brorsen & H. Overgaard

MASKIN- & SKIBSINSPEKTION

STORE KONGENSGADE 97
KØBENHAVN K



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



IVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 • KØBENHAVN · K.