



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

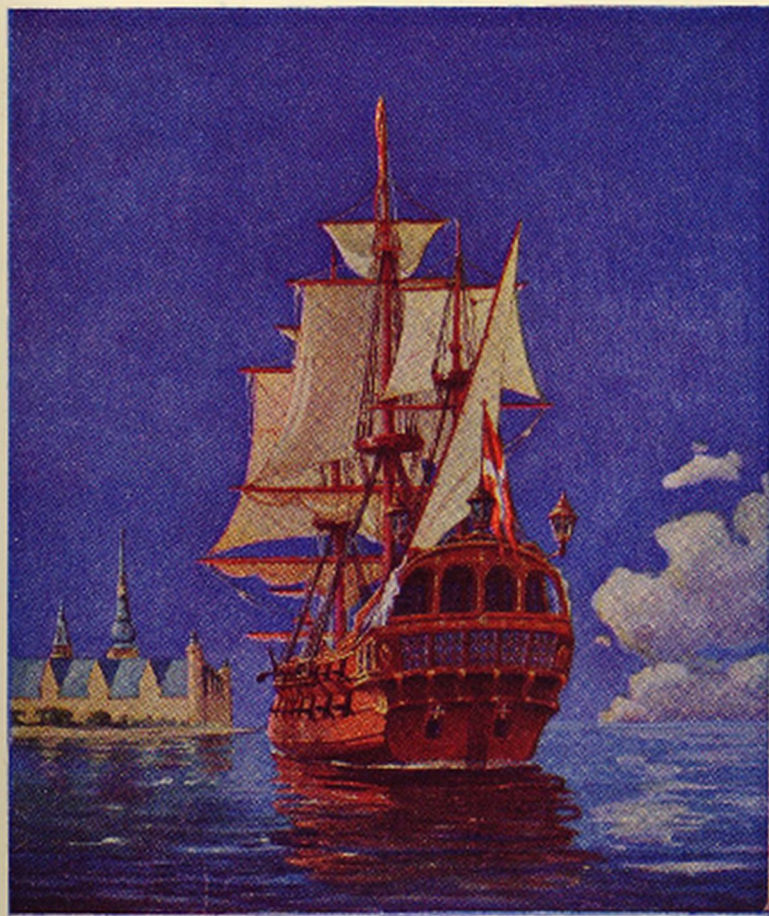
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

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

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

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
PÅ KRONBORG



ÅRBOG 1949



HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

Medlemmernes opmærksomhed

henledes på, at ethvert medlem kan købe **ældre årbøger** (1942 og følgende årgange) for den stærkt nedsatte pris af 3,50 kr. pr. stk.

De kan endvidere til favørpris erhverve de hidtil udkomne bind i rækken »**Søhistoriske skrifter**«:

Louis E. Grandjean: Skibbruddets saga (pris kr. 6,50 + porto, bogladepris kr. 9,75) og

Louis E. Grandjean: Skibsfartens hjælpetropper. Bidrag til bugseringens historie (pris kr. 6,50 + porto, bogladepris kr. 9,75).

Bøgerne fremtræder i smukt udstyr og er rigt illustrerede.

Medlemmerne opfordres kraftigt til at støtte museet ved at tegne nye medlemmer. Det vil være en stor hjælp, hvis hver tegner sig for mindst ét nyt medlem.

Minimumskontingentet er 5 kr. for årsmedlemmer, 100 kr. for livsvarige medlemmer og for firmaer og institutioner 50 kr. årligt. Medlemskortet giver gratis adgang til museets samlinger, ligesom alle medlemmer modtager museets store illustrerede årbog gratis.

Bogbestillinger og indmeldelser modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

ÅRBOG 1949

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
PÅ KRONBORG

Å R B O G 1 9 4 9

UDGIVET AF

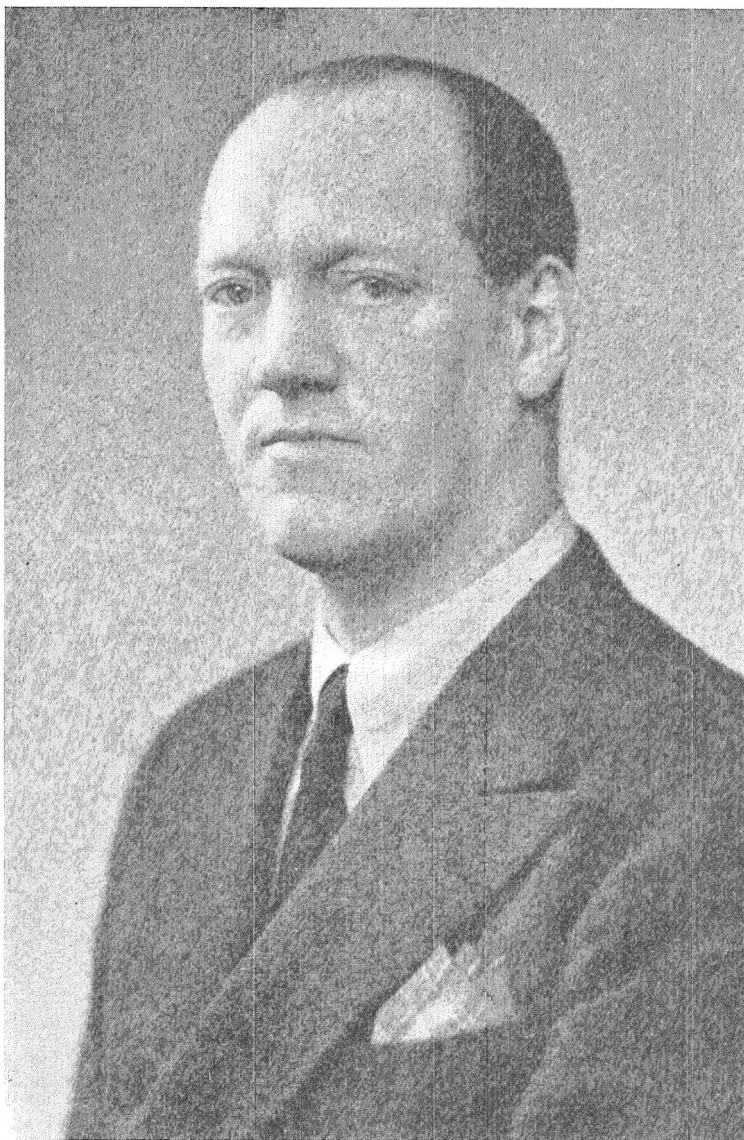
HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

OG

SÆLSKABET

»HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER«

Redaktion: KNUD KLEM



Museets protektor, Hans kongelige Højhed prins Axel.

MUSEETS KOMITÉ

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

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

Professor, dr. phil. AXEL E. CHRISTENSEN.

Direktør LOUIS E. GRANDJEAN.

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

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

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

Skibsreder E. B. KROMANN.

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

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

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

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

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

Professor, dr. techn. C. W. PROHASKA, R. af Dbg.

Borgmester SIGURD SCHYTZ.

Personale:

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

Fung. museumsinspektør: Cand. mag. HENNING HEN-
NINGSEN.

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

Sekretær: Fru OLLIS KLEM.

Kontorassistent: Frk. JOHNNA HANSEN.

Kustoder: AUG. NIELSEN og H. ECKHAUSSEN.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1948—49

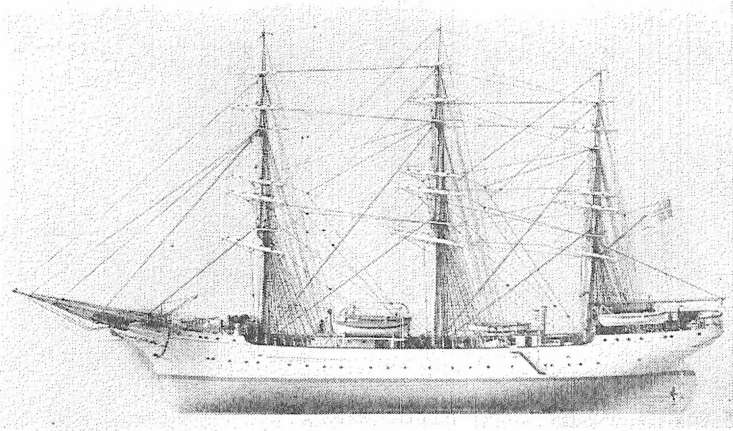
Handels- og Søfartsmuseet har i det forløbne år modtaget mange værdifulde gaver. Til afdelingen for navigationsundervisning har Hans Majestæt Kongen skænket en meget smuk og værdifuld model af skoleskibet „Danmark“, der straks blev opstillet på sin plads i museet, hvor det smukke skib vækker megen opmærksomhed hos de besøgende. Hans Majestæt har tillige skænket et elektrisk belyst lommeurstativ, som anvendtes af kong Christian X ombord på det gamle kongeskib „Dannebrog“. Fra skibsbygmester N. Raun-Bybergs efterladte er gennem skibsbygmester Werner Raun-Byberg, Esbjerg, skænket en meget nøjagtig model af et fregatrigget skib af den type, som i slutningen af forrige århundrede var hjemmehørende i Hamborg, og i hvis langfarter adskillige søfolk fra Fanø deltog. Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 har skænket en helmodel af S/S „Hammershus“, Grønlands Styrelse har deponeret en helmodel af M/S „G. C. Amtrup“, mens rederiet Svendsen & Christensen har overladt museet to halvmodeller af S/S „H. C. Andersen“ og S/S „Peter Willemoes“, der stammer fra rederiet „Fionia“. Fhv. skibstømrer Julius Rasmussen, København, der tidligere har bidraget med forskellige genstande, har skænket to malerier af et barkskib og en jagt. Ved køb er erhvervet et usigneret hollandsk maleri med gengivelse af hollandske skibstyper fra 18. århundrede, en smuk farvelagt tegning af C. Bille af en dansk jagt samt en akvarel af en

skydeskive (Poul Mørch, 1897) med fremstilling af et af Dansk-russisk Dampskibsselskabs skibe, S/S „Russ“.

Fra Fyrdirektoratet er modtaget en værdifuld gave: et kort over tvangsruiterne i de danske farvande under krigen samt de under krigsperioden konstaterede talrige forlis, ledsaget af oplysninger til samtlige forlis.

Museets opmålinger af små skibstyper, hvortil er modtaget en bevilling fra Tuborgfondet, har været fortsat. Museet har modtaget to modeller af disse typer: en 18 fods dækspram „Prøven“, bygget ca. 1885 til Fureby samt fiskekutteren „Viking“, T. 1081, af Klitmøller. Dæksprammen blev antagelig bygget af Kongeslev i Hirtshals. Den er spejlbygget både for og agter og har agten for midten to spanterum afskoddet til redskaber og fangst. Den førte smække, topsejl og fok. Typen benyttedes til torske-, kuller- og røkkefiskeri fra Kandestederne til Løkken, i enkelte tilfælde også i Limfjorden. Flere af typen er endnu i brug, tildels forsynede med motor. Fiskekutteren „Viking“ er væsentlig yngre. Den blev bygget 1917 i Thisted af bådebygger Nielsen til fisker Carl Krogh, Klitmøller. Det var den på denne kyst fremtrædende type. Senere blev apteringen en anden, idet motoren blev flyttet hen agter. Kutteren brugtes til torske- og kullerbakker samt til hummerfiskeri med hummertejner. Fra ny af var „Viking“ forsynet med en 8 HK motor fra Eriksen i Randers. Båden er klinkbygget. Den har en ugunstig façon for sejlads og har derfor kun et lille sejlareal. Sejlføringen er højnokket sprydstagejl samt fok. Til småskibsafdelingen må endvidere nævnes en smuk og veludført model af en Snekkersten-jolle, skænket af forlagsdirektør Stig Jensen, København.

Blandt en samling genstande, skænkede af firmaet Cornelius Knudsen, København, skal nævnes et anemometer, en lille sekstant samt en stationpointer, et i nautiken almindeligt anvendt instrument, som museet mærkelig nok ikke hidtil har haft repræsenteret i sine samlinger. Disse sager har tidligere tilhørt admiral Richelieu. Sammesteds



Model af skoleskibet „Danmark“.
Gave fra Hans Majestæt Kong Frederik IX.

fra hidrører også admiralens skibsmedicinkasse. Museet tager med glæde imod andre tilsvarende genstande, da man gerne ønsker flere typer af stationpointers og ligeledes også gerne vil eje en passende repræsentation af lægevæsenet ombord i vore skibe. Museet har tillige modtaget et par lange søkikkerter, af hvilke den ene er skænket af grosserer N. E. Kopp, Helsingør. En rælingslog, konstrueret af instrumentmager C. G. Undén, Helsingør — verdens ældste rælingslog — er overladt museet af kaptajn Carl V. Sølvér. Fra malermester Povl Fredholm, Bregninge på Tåsinge, er modtaget en samling søkort samt nogle bøger. Dansk Radio Aktieselskab har skænket en af de ældste skibradiostationer fra danske skibe, en meget værdifuld forøgelse.

Tilvækstens sjældneste og værdifuldeste genstand er dog en portolan fra midten af det 16. århundrede, der er skænket af formanden for museets støtteselskab, skibsreder Willie C. K. Hansen, København. Portolanen er et italiensk arbejde, muligvis udført af Agnese, indbundet i et samtidigt hellæderbind. Det er i virkeligheden et helt portolanværk bestående af 5 dobbeltblade med kort over

Middelhavsegnene og Europas Atlanterhavskyst. Det er overordentlig velbevaret og er en fortrinlig repræsentant for disse sjældne, gamle, håndtegnede søkort, og museet er meget taknemlig for denne nyerhvervelse.

En anden meget værdifuld forøgelse er et portræt af en af det 18. århundredes danske skibsredere og købmænd, etatsråd N. L. Reiersen. Billedet er en overordentlig smuk og veludført kopi af Erich Paulsens original på Frederiksborgmuseet, udført af kunstmaler grev Knuth-Winterfeldt. Til dette arbejde er ydet en væsentlig støtte af det Reiersenske Fond. Portrættet er ophængt i afdelingen for den florissante periode.

Blandt de øvrige nyerhvervelser fremhæves et manuskript „Dimentationer af Tømmer og Planker etc. til Orlog Skibe og Fregatter fra 90 til 8 Canoner inclusive“. Manuskriptet, der er en gave fra museumsdirektør Gotfred Skjerne, Musikhistorisk Museum, er et værdifuldt kilde-skrift til den danske orlogsskibsbygningens historie.

Af de øvrige erhvervelser nævnes følgende: Fra sømandsstiftelsen „Bombebøssen“: billedhuggerinden fru Lili Ann Ortmanns arbejde „Fiskeren“, Tyge Hirsch, Odense: engelsk kort over Huglifloden, der blandt andet omfatter den gamle danske koloni Serampur, grosserer M. L. Frimodt, København: skibsortgel fra briggen „Fingal“, Prinsesse Charlottetegades skole: model af træskibsværft, fru Kirsten Bie, Snekkersten: skrin, som har tilhørt kaptajn Berndt Mörch (1729—1800), Kgl. guineisk Kompagni, Statens Skibstilsyn: dansk nationalitetsbevis for halvdæksbåd „Rita VI“, der har tilhørt kong Christian X, dansk lystfartøjs certifikat samt tilladelse til at føre yachtflag for dæksbåden „Nordkaperen“, konsul Lund, Helsingør: en samling pengesedler fra 1. verdenskrig, repræsentant I. C. Kassow, København: amerikansk medalje præget i anledning af 25 års jubilæet for U.S.A.s overtagelse af de dansk-vestindiske øer, fru kaptajn Rud. Jørgensen, København: arkivalier vedrørende skipper Hans Bonnesen, Randers, og kaptajn Rud. Jørgensen,

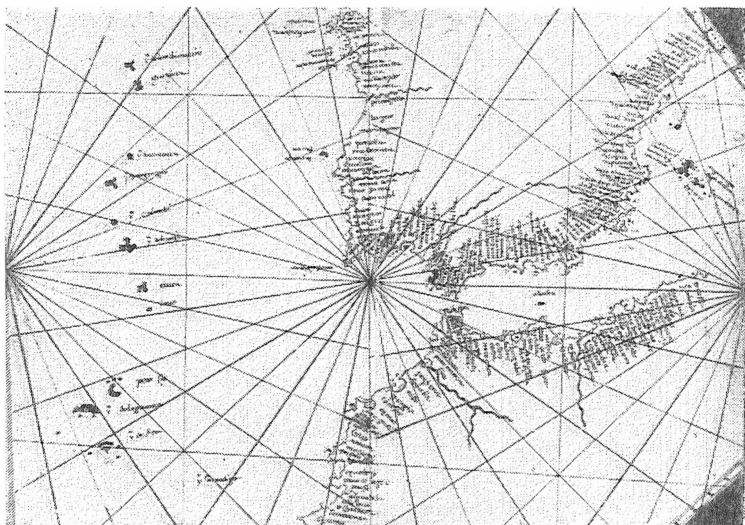


Portolanværk fra o. 1540. Gave fra skibsreder Willie C. K. Hansen.
Samtidigt bind.

København, firmaet A. T. Møller & Co., København: to gamle vekselprotester, kontorchef H. G. Olrik, Charlottenlund: konossement 1823 for transport af vin fra København til Rudkøbing, Søfartens Bibliotek: blanket for liniedåbsattest, fhv. kolonibestyrer H. Olrik, Nivå: portræt af grønlandsk ekspeditionsleder, muligvis M'Clintock, søminemester H. Paulsen, København: diverse forordninger og tryksager, Indenlandsk Sømandsmission: retningslinier for begravelseshøjtidelighed til søs.

Blandt de indkøbte genstande skal endvidere nævnes: 13 kobberstukne portrætter af personligheder fra 18. århundrede, Octroy for Handels- og Kanalkompagniet, usign. maleri fra 1809: prospekt af en fransk (?) flodhavn med danske og andre skibe, forordning af 5/1 1813 om forandringer i pengevæsenet i Danmark, Norge og hertugdømmerne, plakat af 18/8 1807 om tildeling af kaperbreve, Frederik II's søret, trykt af Mads Vingård, København 1590, Christian V's skibsartikler af 1/6 1690, Fr. Bollings „Oost-Indiske Reise-Bog“ 1678, der giver meget interessante oplysninger om ostindiefarten i 17. århundrede samt en blyantstegning af C. Neumann: fyrtårnet på Kronborg 1851.

Endelig er museets arkiv og søhistoriske registratur forøget med et betydeligt antal numre. Konstruktør Oscar Petersen, Holmen, har skænket konstruktionstegninger til S/S „Rhoda“, der har sin særlige interesse derved, at det var det første skrueskib, som sejlede på dansk rute, dog under engelsk flag. Skibet blev bygget i Glasgow 1856 til rederiet Koch & Henderson. Modellerer Werge, Holmen, har overladt museet konstruktionstegninger til fiskeyawlen „Margrethe“, konstrueret af F. V. Nielsen 1883. Fotografier af skibe m. m. fra danske museer eller i privatsamlinger er i betydeligt omfang indkøbt, ligesom fotografier er skænket af slotsbetjent Danielsen, Kronborg, kriminalbetjent Holtoug, Helsingør, kaptajn J. G. Bencke, København, kustode H. Eckhausen, Kronborg, og bogtrykker I. C. Petersen, Neksø. Fra museets skibstekniske konsulent, in-



Kortblad af portolanværk fra o. 1540. Indsejlingen til Middelhavet.

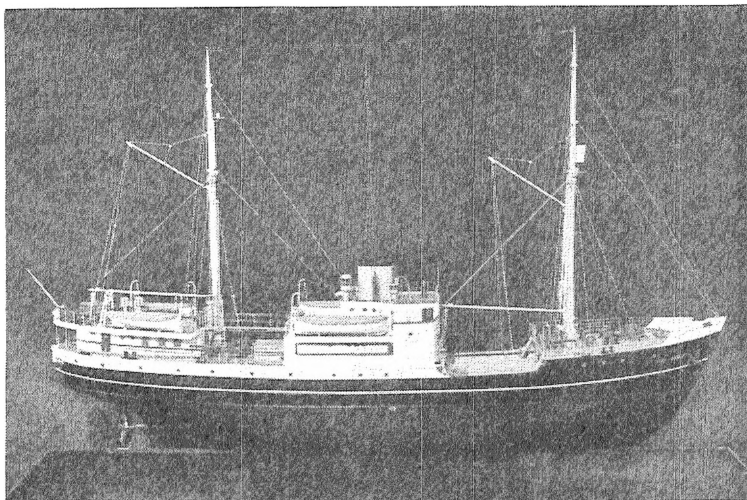
geniør, cand. polyt. Knud E. Hansen er modtaget fotografier af en fynsk jagt 1818, hidrørende fra skibsbygmester Rasmus Møller, Fåborg, samt fotokopier af tegninger til gamle fiskerbåde fra Gilleleje, som er opmålt af maskinfabrikant Carl Petersen, Gilleleje. Museet har ligeledes med Rigsarkivets tilladelse ladet udføre fotokopier af konstruktionstegninger til lastdragerfregatten „Disco“, 1778.

Det vil af ovenstående liste ses, at museets tilvækstliste er anselig, og at den rummer mange overordentlig sjældne og værdifulde genstande, og museet benytter herved lejligheden til overfor giverne at udtale sin erkendtlige tak. Denne tak gælder ligeledes de fonds og andre institutioner samt privatpersoner, hvorfra museet har modtaget bevilinger i årets løb: Dansk Dampskibsrederiforening, Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark, Grønlands Styrelse, Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, skibsreder Willie C. K. Hansen, Otto Mønstedts Fond, Det Reiersenske Fond, Tuborgfondet samt en bi-

dragyder under mærket „S“. Tilsammen har disse ydet et beløb af kr. 22,000. Endvidere har en kreds af redere tilsammen ydet kr. 7074.66. Deres rederier er følgende: Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, Det danske Kulkompagni, Det danske Petroleums Aktieselskab, De danske Sukkerfabrikker, Det Forenede Dampskibs Selskab, De forenede Kulimportører, Rederiet C. K. Hansen, Dampskibsselskabet „Heimdal“, Rederiet M. Jebsen, Dampskibsselskabet „Norden“, Dampskibsselskabet „Orient“, A/S Tankskibsrederiet, skibsreder Hans Tobiesen, Dampskibsselskabet „Torm“, Dampskibsselskabet „Vendila“ og Det Østasiatiske Kompagni. Endelig er restpartiet af de Kronborgplatter, som Den kgl. Porcellænsfabrik venligst har skænket museet, nu bortsolgt. De indbragte i indeværende regnskabsår kr. 1140.—, hvorved de samlede private ydelser beløber sig til kr. 30,214.66.

Besøgstallet har i regnskabsåret omfattet 71.533 personer, hvoraf 9135 gratis besøgende, omfattende skoleklasser, navigationsskoler, skoleskibelever samt studerende. I forhold til året forud er tallene en smule lavere, hvilket dog opvejes af, at indeværende regnskabsår ikke har omfattet påsken, mens påsken i 1947 og 1948 begge lå indenfor finansåret 1947—48.

Årets daglige arbejde har omfattet katalogiseringen af tilkomne genstande såvel som tilvæksten til søhistoriske registratur og til biblioteket alt med ajourføring af det tilsvarende stikordsregister. Søhistoriske registratur er nu så omfattende, at et nyt arkivskab har måttet anskaffes. Endvidere er negativsamlingen registreret. Fra museets bibliotek er som tidligere i ikke ubetydeligt omfang sket udlån gennem Statens Bibliotekstilsyn såvel som til museet bekendte private lånere. Museets bytteforbindelser er i årets løb udvidet med en række danske og fremmede publikationsserier. Museet har arbejdet med indsamling af oplysninger om de danske kirkeskibsmodeller og de skikke der knytter sig til disse. Arbejdet har været forestået af museets kommitterede, direktør Louis E. Grandjean og tænn-



Model af M/S „G. C. Amdrup“. Deponeret af Grønlands Styrelse.

kes i forbindelse med et tidligere af museets medarbejder cand. mag. Henning Henningsen udarbejdet manuskript om samme emne udgivet i „Søhistoriske Skrifter“. Den daglige virksomhed med dette kirkeskibsarbejde har været udført af hr. Henningsen. Museumsinspektør Riismøller, Aalborg, har bl. a. været museet behjælpelig med optagelser af fotografier i kirkerne. Museet har endvidere under ledelse af direktør Louis E. Grandjean påbegyndt en søhistorisk kildefortegnelse, der med tiden gerne skulde blive et meget værdifuldt hjælpemiddel i det søhistoriske studium.

Som følge af nødvendigheden af at gennemføre den bedst mulige udnyttelse af det gulvareal, museet disponerer over, er museumsdirektør Klems kontor i slottets nordfløj blevet inddraget under udstillingsrummene. Dette lokale rummer nu afdelingen for de danske ostindiske etableringer. Dette arrangement medfører omflytninger af den midterste trediedel af museet. I forårmånederne er følgende afdelinger derfor nyopstillede: Asiatisk Kompagni, de ostindiske etableringer, 18. århundrede (3 udstillingsrum), vestindiske og guineiske handel, grønlandske

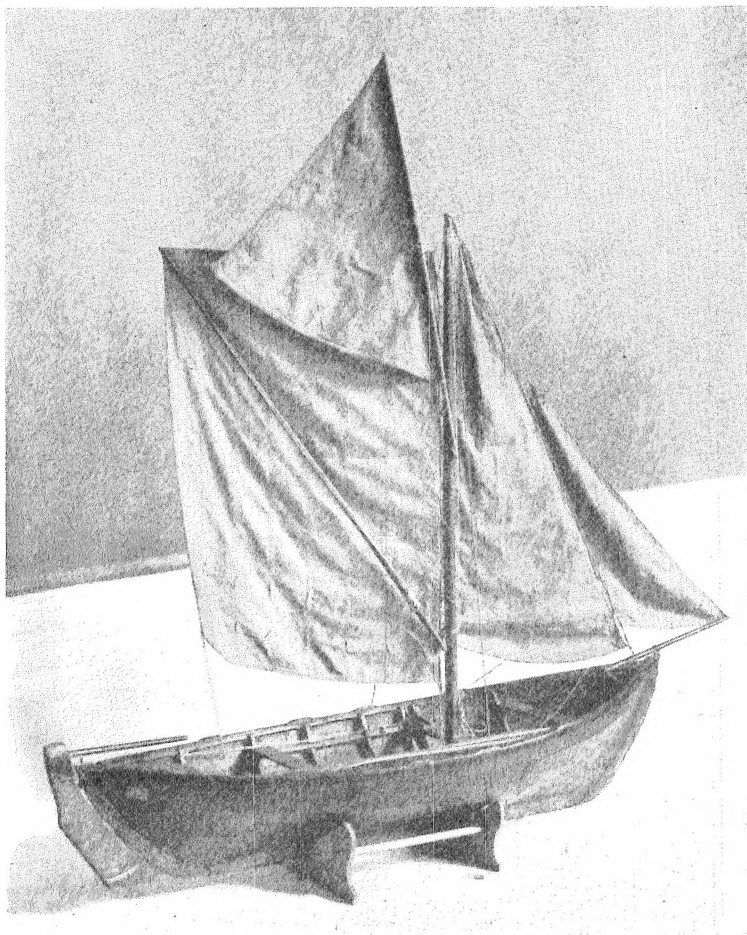
handel, perioden 1801 og 1807—14, København 1800—1850 samt Slesvig og Holsten. Endnu mangler den kongerigske sejskibsperiode, dampskibstiden indtil 1866 og moderne damp- og motorskibsvæsen. Der vil ved denne nyordning opnås forskellige fordele; der kan gennemføres en naturligere opdeling af materialet, bl. a. ved at Asiatisk Kompagni har fået sit eget værelse, ligesom der vil blive bedre muligheder for at belyse skibsfarten i moderne tid. Til Asiatisk Kompagnis værelse er en model af fregatten „Disco“ 1778 under arbejde ved modelerer Werge, en gave fra Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“.

Den gamle „bombebøsse“, der som bekendt befinder sig på museet, indbragte i årets løb kr. 377.56, der er overgivet til sømandsstiftelsen „Bombebøssen“.

Ved gave fra venneselskabet modtog museet i august 1948 sin smukke nye museumsplakat. Den er udført af kunstneren Sikker Hansen og er alle vegne blevet karakteriseret som et af denne fremragende plakatkunstners bedste arbejder, der utvivlsomt vil bidrage sit til at gøre museets navn kendt både her i landet og i udlandet. Museet takker såvel kunstneren som ikke mindre giveren og De danske Statsbaner og øvrige institutioner og privatpersoner, som har givet tilladelse til plakats ophængning på velegnede steder, herunder først og fremmest de danske statsbaners og privatbaners stationer.

I efteråret 1948 drev et gammelt vrage op på stranden ved Udsholt. Museet har efter Nationalmuseets opfordring ved sin skibstekniske konsulent opmålt og fotograferet vraget, der efter alt at dømme stammer fra et 18. århundredes skib. I undersøgelsen deltog maskinfabrikant Carl Petersen, Gilleleje. Til en nautisk udstilling i London har museet med kaptajn Carl V. Sølvér som mellemlid udlånt nogle nautiske instrumenter: 2 ældre kompasser, et pindekompas samt en Undéns rælingslog.

Efter opfordring fremsender Statens Annonce- og Reklamebureau nu til museet avisudklip om nautiske emner, herunder også sømandserindringer og traditioner. Museet



Model af snækerstenjolle. Gave fra forlagsdirektør Stig Jensen.

takker for denne hjælp. Sådanne avisudklip, der også modtages fra anden side, vil senere blive systematisk ordnede og indgå i museets arkiv.

Museet har været behjælpelig med fremskaffelse af illustrationsmateriale til værker, der er under udgivelse. Det har ligeledes været behjælpelig med fremskaffelse af tegninger til modelbyggere, ligesom det har været mel-

lemled ved anvisning på modelbyggere til restaurering af ældre modeller. Da der synes at være fare for, at den gamle grønlandsfarer, briggen „Tjalfe“ går sin undergang i møde, har museet taget initiativet til at redde skibet. Det vil forhåbentlig lykkes at vække fornøden interesse for at redde Danmarks sidste brig fra undergang.

Museets komité har afholdt møder den 19. juni og 9. november. Museets mangeårige komitémedlem general-konsul Chr. Holm har på grund af alder ønsket at udtræde af komiteen. Generalkonsulen har gennem sin lange virksomhed altid vist museet stor interesse og har i tidens løb i høj grad beskæftiget sig aktivt med museets sager. Museet takker ham hjerteligt for hans store arbejde gennem de mange år. I årets løb er professor, dr. techn. C. W. Prohaska, professor, dr. phil. Axel E. Christensen og direktør Louis E. Grandjean indtrådt i komiteen. Sidstnævnte er desuden tiltrådt som museets komitterede for løsning af specielle opgaver, hvoraf nogle er berørt foran. Museumsdirektør Klem er i maj 1948 indtrådt i Kronborgudvalget som afløser for departementschef Dalhoff.

Museumsdirektøren har i sin egenskab af medlem af den nationale komité for Danske Museers Fællesråd deltaget i denne komité's møder. Han har tillige deltaget i Skandinavisk Museumsforbunds møde i Helsingfors og Åbo 8.—13. juni 1948 samt i Dansk kulturhistorisk Museumsforenings møde i Maribo 3.—4. september 1948 såvel som i de to nævnte organisationers i årets løb afholdte styrelsesmøder samt i Det danske Selskabs repræsentantskabsmøder, endvidere i den nordiske fiskerihistoriske kongres i Gilleleje 1.—2. juli, hvor han holdt foredrag om museets arbejde med opmåling af småskibstyper. I forbindelse med mødet i Maribo foretoges en undersøgelsesrejse på Falster og Møen med indsamling af fiskeredskaber til brug for museets fiskeriafdeling. Museumsdirektøren er indtrådt i præsidiet for udstillingen „Skibet“ i Forum 19. august—4. september 1949, i hvilken udstilling museet bidrager med historisk materiale til belysning af skibets udvikling.

Museumsinspektør B. v. Munthe af Morgenstjerne fra-trådte sit arbejde ved museet med orlov den 1. juli 1948 for at overtage anden virksomhed med organisation af et oplysningsarbejde for at udbrede kendskabet til søfartens vilkår og betydning her i landet. I sit museumsarbejde var museumsinspektøren særdeles aktiv og initiativrig. Museet takker ham for hans arbejde på museet og ønsker ham held med hans nye virksomhed. Hans arbejde blev overtaget af cand. mag. Henning Henningsen, der siden 1. juli har fungeret som museumsinspektør. Også i indeværende år har redaktør T. O. Veibel virket som pressesekretær.

Blandt de forskellige områder, på hvilke museet i den kommende tid gerne vil fremskaffe stof til udstilling i museet, er især skibspræsterne og gudstjenesten ombord i ældre og nyere tid samt endvidere sundhedsvæsen ombord. De gamle skibspræsters virksomhed, f. eks. i Asiatisk Kompagnis skibe, er lidet belyst. Museet vil meget gerne i besiddelse af andagtsbøger, udgivne til brug ombord eller sådanne, som vides at have været benyttet til gudstjeneste enten ved en skibspræst eller af skipperen, redskaber til altergang etc. Også sømandsmissionen falder indenfor dette område såvel i indlandet som de danske sømandskirker i fremmede lande, enten dette materiale nu kan finde plads i publikumssamlingen, i studiesamling eller arkiv. Også skibsapoteker, medicinkasser, kirurgiske instrumenter til anvendelse ombord etc. vil med glæde blive modtaget, og museet vil være meget taknemlig, om pressen og alle, der er interesserede i museets arbejde, vil bringe vore ønsker frem til offentligheden i det håb, at et tilfredsstillende resultat kan opnås.

Museet er i den periode, det har eksisteret, ikke mindst i de senere år, undergået en stærk udvikling med optagelse af en række kulturelle opgaver i forbindelse med dets almindelige oplysningsvirksomhed. Om disse arbejder er der i nærværende årbog givet en redegørelse, hvortil man til-lader sig at henlede alle interesseredes opmærksomhed.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS DRIFTSREGNSKAB 1948—1949

UDGIFT

Administration og drift:

Lønninger m. m.	57.598,16	
Rengøring af lokalerne	2.102,95	
Opvarmning af lokalerne	1.174,00	
Vedligeholdelse af lokalerne	1.000,00	
Diverse udgifter og kontorhold ...	4.527,84	
		66.402,95

Museets samlinger:

Indkøb af museumsgenstande	20.195,82	
Modtagne gaver	16.300,00	
		36.495,82
Transport og arbejdspenge	1.062,60	
Tyveri-, ulykkes- og ansvarsforsikring	355,49	
Restbetaling på gevinst til søfartslotteri	1.700,00	

Kr. 106.016,86

INDTÆGT

Indtægt ved forevisning	18.806,80	
Statens tilskud	35.000,00	
Private bidrag: kontanter	29.074,66	
" " salg af platter ...	1.140,00	
" " gaver	16.300,00	
		46.514,66
Renter	802,48	
Underskud	4.892,92	

Kr. 106.016,86

De forannævnte bidrag fordeler sig således:

Dansk Dampskibsrederiforening	1.000,00
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	4.000,00
Grønlands Styrelse	300,00
Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Ven- ner“	4.000,00
Skibsreder Willie C. K. Hansen	4.500,00
Otto Mønstedts Fond	5.000,00
Det Reiersenske Fond	1.000,00
Under mærket „S.“	200,00
Tuborgfondet	2.000,00
En kreds af redere	7.074,66
	Kr. 29.074,66

<i>Aktiver</i>	<i>Passiver</i>
Bank- og Spare- kassebeholdning 41.336,49	Vindings- og tabskonto:
Kassebeholdning 601,14	Overført fra
	1947—48 46.830,55
	÷ Underskud
	fra 1948—49 ... 4.892,92
Kr. 41.937,63	Kr. 41.937,63

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, d. 10. april 1949.

JOHS. DALHOFF /
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 23. april 1949.

N. CHRISTOFFERSEN

AF HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS HISTORIE

Af

KNUD KLEM

Skønt Handels- og Søfartsmuseet ikke i året 1949 fejrer nogen rund fødselsdag, som kunde give anledning til en fremstilling af dets historie, har museet dog fra forskellig side modtaget opfordring til nu i sin årbog at fortælle lidt om sin udvikling. Det er for at imødekomme disse ønsker, at nærværende redegørelse fremkommer. Årbog 1949 er den ottende i rækken, og det er måske derfor ikke for tidligt at fortælle lidt museumshistorie til glæde for en og anden af de mange medlemmer af selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“. De af læserne, der kender den lille redegørelse, som blev givet i museets årsberetning 1940 i anledning af 25 års jubilæet, må tilgive, at der fremkommer en del gentagelser, men begivenhederne på museet under og efter krigen og de nye opstillinger, som var en følge af krigsevakueringen, har desuden været så betydningsfulde for museets arbejde, at det vil være naturligt at give en samlet fremstilling af den hele udviklings forløb.

Det danske museumsvæsens historie rækker helt tilbage til det 17. århundrede. Hovedparten af de kulturhistoriske museer her i landet skabes dog i løbet af det 19. og de første årtier af det 20. århundrede. De museer, som opstod i denne periode, var praktisk talt alle almindelige kulturhistoriske museer med landsomfattende eller lokalt afgrænset interesseområde. Nogle få af dem beskæftiger sig med de nationale danske erhverv. Til denne gruppe hører „Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg“.

De danske erhvervsmuseer står i høj grad i gæld til den store udstilling i København i 1888. To af dem: „Dansk Landbrugsmuseum“ og Dansk Fiskeriforenings samling af fiskeredskaber og fartøjstyper er direkte udsprunget af udstillingen, idet man fandt de genstande på udstillingen, som belyste det danske landbrugs og det danske fiskeris udvikling, så værdifulde, at det vilde være synd at lade dette værdifulde materiale spredes eller gå til grunde, hvorfor man i stedet optog et arbejde for at samle yderligere materiale sammen til belysning af disse erhvervs historie.

Skønt dansk skibsfart og dansk skibsbygning på dette tidspunkt havde en årtusind lang historie bag sig, og skønt begge erhverv i slutningen af forrige århundrede, som det øvrige samfund, var under stærk udvikling, var tanken endnu ikke moden til at begynde et museumsmæssigt arbejde på disse felter. Det var beklageligt, at dette ikke skete, da der endnu på dette tidspunkt var mange minder bevaret om den gamle sejlskibsfart og træskibsbygning. Meget af dette er desværre siden gået tabt, og værdifuldt materiale er derved berøvet det søfartsmuseum, som et kvart århundrede senere blev påbegyndt.

I denne henseende deler vort museum dog skæbne med vistnok praktisk talt alle andre søfartsmuseer i verden. De er næsten alle kommet til i den sidste menneskealder. Selv en så udtalt søfarende nation som den hollandske, der gennem flere århundreder sad inde med den europæiske verdenshandel, har først åbnet sit bekendte „Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum“ i Amsterdam i 1922, og af den halve snes egentlige søfartsmuseer, som findes i Europa, går ingen længere tilbage end 1912. Derimod er der på adskillige steder værdifuldt materiale bevaret, belysende de forskellige landes orlogsmariner. Ved alle søfarende nationers orlogsværfter opstod tidligt modelkamre. Deres formål har utvivlsomt alle vegne været praktisk, idet modellerne fandt anvendelse under skibenes bygning, således som modeller af skibe eller detaljer heraf endnu

i vore dage finder praktisk anvendelse på forskellige områder af skibsbygningskunsten, bl. a. i studiet af fremdrivningsteori. Af disse samlinger udviklede sig efterhånden værdifulde marinemuseer, og skønt mange af disse ikke åbnedes for offentligheden i samme omfang som andre kulturhistoriske museer, findes der dog rundt omkring ikke få offentligt tilgængelige museer af denne kategori. Det er ikke her stedet at komme nærmere ind på en redegørelse for disse. Det skal blot nævnes, at også den danske flåde ejer en sådan samling. Den har indtil sidste krig haft lokaler på Holmen, hvorfra den dog evakueredes under krigen. En del af den er tilgængelig i de såkaldte testuer i udlængerne på Frederiksborg slot, men om dens fremtidige ordning er der endnu ikke truffet bestemmelse.

Skibsbygningens kunst har gamle aner i Danmark og i det øvrige Norden. De arkæologiske bådfund rækker tilbage til stenalderen. Fra bronzealderen er ingen skibe bevaret. Vi må nøjes med at drage slutninger fra tidens billedlige fremstillinger på helleristninger og rageknive og sammenligne med senere bådfund. Disse er til gengæld værdifulde og righoldige. Hjortespringbåden fra keltisk og Nydamskibet fra germansk jernalder, der slutter sig til Ladbyskibets danske og Gokstad- og Osebergskibets prægtige norske fund, belyser på fremragende måde udviklingen gennem et årtusinde, og fra disse enestående oldtidsfund går den danske skibsbygningskunst i ubrudt rækkefølge op til vore dages motorskibe, som bygges af den særdeles fremragende moderne danske skibsbygningsindustri, der praktiseres på vore skibsværfter.

Medens vi gennem oldtidsfundene har et indgående kendskab til oldtidens skibsbygning herhjemme, er vi langt vanskeligere stillet, når vi skal undersøge middelalderens og de efterfølgende århundreders skibe. Vi kender dog fra en række literære og kunstneriske kilder og ved fund af skibsdele en hel del hertil. Først op i det 18. århundrede udvikles skibskonstruktionen på videnskabelig basis. I Danmark finder vi det første forsøg i denne retning i Lauritz

Bragenes' afhandling: „En liden Søarchitectur eller Skibsbygger-Konstens første Piece“, 1721. Af tidligere svenske fremstillinger skal nævnes Åke Classon Rålamb's „Skeps Byggerij“ fra 1691 og Thomas Rajalins: „Nödig under-



Akvarel af Rigmor Bojesen-Trepka: Portræt af museumsdirektør E. F. S. Lund (1858—1928). Handels- og Søfartsmuseet.

rettelse om Skieps-Byggeriet“, 1730, men en virkelig ingeniørvidenskab skabes på dette område for Nordens vedkommende dog først med den bekendte svenske konstruktør F. H. af Chapman og fremsættes hovedsagelig i dennes hovedværker „Tractat om Skepps-Byggeriet, tillika med Förklaring och Bevis öfver Architectura Navalis Mercatoria“, der udkommer i 1775 som tekst til det i 1768 udsendte righoldige plancheværk „Architectura Navalis Mercatoria“, samt et tilsvarende arbejde om orlogsskibe,

udsendt i 1808. Dog må vi naturligvis ikke glemme, at der allerede på dette tidspunkt i adskillige år havde virket en lang række fremragende skibskonstruktører i de nordiske orlogsflåder.

Også den danske handel og skibsfart rækker tilbage gennem hele den historiske tid. Dens synlige minder er i sine ældre perioder særdeles få, men med de store handelskompagnier i merkantilismens tid bliver minderne betydeligt talrigere og i den florissante tid og de efterfølgende perioder vokser materialet stærkt.

På trods af denne lange udviklingstid for både dansk handel og skibsbygning er man imidlertid som sagt først i det sidste slægtled nået til at skabe et museum, der havde til opgave at samle dette lange kulturforløbs minder. Arbejdet påbegyndtes i 1914, da der på handelsminister Hassing Jørgensens initiativ nedsattes en større komité til opgavens gennemførelse.

I komiteen sad foruden handelsministeren, der var dens præsident, også indenrigsministeren samt en lang række repræsentanter for rigsdagen, centraladministrationen og det interesserede erhvervsliv. Hensigten med denne store, vægtige komité var naturligvis at skabe interesse for museet i vide kredse: i det politiske liv for at sikre museet statsstøtte og bolig, i erhvervslivet af hensyn til den virksomme hjælp herfra, uden hvilken et sådant erhvervsbetonet museum ikke kunde skabes. Den egentlige arbejdende bestyrelse var komiteens forretningsudvalg, der bestod af etatsråd Dessau, grosserer Klitgaard samt generalkonsulerne Johan Hansen og Valdemar Glückstadt med sidstnævnte som formand.

Komiteen afholdt sit første møde d. 20. juni 1914 i handelsministeriet. Allerede på dette tidspunkt forelå der et tilbud om et årligt statstilskud på 10,000 kr. under forudsætning af, at der fra private bidragydere indkom mindst 5000 kr. En række institutioner og privatpersoner havde ligeledes forinden tegnet sig for store årlige ydelser, ligesom andre ydede et bidrag en gang for alle. Af endnu

større betydning var det, at museet havde modtaget tilsgn om at få overladt nogle lokaler på Kronborg Slot, der hidtil havde været anvendt til en staten tilhørende malerisamling, som man af forskellige grunde ikke læn-



Kongens kammer som modelsal. Af museets ældre opstillinger.

gere ønskede at opretholde. Museet kunde derfor straks antage navnet „Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg“. Til museets direktør udpegedes fhv. museumsinspektør, cand. jur. E. F. S. Lund, der tidligere havde været ansat ved Frederiksborgmuseet. Det var utvivlsomt også denne, som havde fattet ideen til museet, og som havde taget initiativet til dets start.

Museets program og organisation blev fastlagt således, at det skulde rumme en 1ste afdeling, omfattende al dansk handel og skibsfart med øresundstolden som handelshistorisk baggrund; herunder skulde tillige falde de danske kolonier, en 2den afdeling, omfattende den danske orlogsflåde og dens historie samt en 3die afdeling med materiale vedrørende navigationsvæsen, fyr- og vagervæsen, lods- og

redningsvæsen, havne, telefon og telegraf, søkabelarbejder, dykkerarbejder, fiskeri m. m. I museet skulde ligeledes dannes et bibliotek.

De lokaler, museet havde fået anvist, var 7—8 rum på første sal i slottets nordfløj, blandt hvilke især var de smukke gamle værelser, kongens og dronningens kamre, der i sin tid, navnlig under kong Christian IV, var blevet anvendt af kongefamilien under sommerophold på slottet. Flademålet var ialt ca. 475 m². Efter et indsamlingsarbejde på et årstid og påfølgende opstilling af det indsamlede materiale åbnedes museet derefter d. 1. august 1915. Dronningens kammer blev „marinesal“ med samlinger vedrørende den danske orlogsflåde, kongens kammer „modelsal“ med adskilligt forskelligartet materiale, omfattende både sejskibs- og dampskibsvæsen, fiskeri, nautiske instrumenter etc. I et mellemliggende værelse var opstillet sejskibsminder, især helsingørske, og i de påfølgende rum fandtes minder om den ostindiske, vestindiske og grønlandske handel samt portrætter af personligheder inden for handel og søfart. Museet havde ønsket at bevare kongens kammer uberørt, evt. brugt som festsal, men det ringe flademål, man rådede over, tillod aldeles ikke dette, og resultatet blev i stedet en stærk ophobning af mangeartede genstande, som allerede fra første færd understregede nødvendigheden af museets udvidelse, et krav, der i mange år slet ikke kunne opfyldes, da militæret rådede over den øvrige del af slottet til brug for den militære belægning, der som bekendt fandtes på slottet dengang. Direktør Lund, der var en livfuld personlighed, ivrig for museets udvikling, forsømte ikke nogen lejlighed til at agitere for militærets fjernelse fra slottet bl. a. ved at henlede opmærksomheden på den store brandfare, der var forbundet med garnisonens forbliven på slottet. Også uden for museets kreds udtaltes de samme tanker gang på gang; myndighederne blev efterhånden vundet for denne opfattelse, og i 1922 blev garnisonen ophævet og slottet rømmet af militæret.

Derved åbnede der sig muligheder for bedre pladsforhold på museet. Den første udvidelse fandt sted i 1925, da museet overtog 8 større og mindre rum i nordfløjens anden etage oven over det hidtidige museum. Disse lokaler havde hidtil været anvendt af officersforeningen, til krigsspilsal og til andre militære formål. Ved denne udvidelse fordobledes museets areal, således at adskilligt materiale kunde opstilles her, samtidig med at nyopstillingerne tillod en betydelig forbedret overskuelighed over samlingerne i almindelighed, uden at det dog lykkedes at realisere det gamle ønske om at holde dronningens og kongens kamre fri for museumsgenstande.

Museet, der efterhånden var blevet et meget fremtrædende led af de helsingørske seværdigheder, ønskede imidlertid også for sit vedkommende at yde sit bidrag til festligholdelsen af Helsingør bys jubilæum i 1926, og efter direktør Lunds forslag besluttede bestyrelsen i jubilæumssommeren at arrangere en større udstilling med det formål at illustrere sundtoldens og skibsfartens historie, vore søkrige og andre maritime begivenheder i vore farvande, deriblandt også redningsvæsenet. Udstillingen skulde tillige beskæftige sig med astronomiens historie, særlig hvad angik minder om Danmarks berømte astronom Tycho Brahe og hans indflydelse på navigationens udvikling. Indenrigsministeriet overlod museet midlertidigt til dette brug en række lokaler i anden etage: rigsrådssalen og de værelser, som ligger mellem denne og de i 1925 overtagne otte udstillingsrum, tillige med nogle rum i etagen nedenunder. Udstillingen blev både righoldig og interessant med deltagelse af en række statsinstitutioner og privatsamlere.

Den virkelige gennemgribende ændring i lokaleforholdene skete i 1929. I de mellemliggende år var slottets restaurering ved kgl. bygningsinspektør Magdahl Nielsen i samarbejde med hans konduktør og efterfølger i embedet Axel Maar i alt væsentligt tilendebragt, og i 1929 overtog museet da hele slottets første etage, samtidig med at det afgav sine lokaler i anden etage.

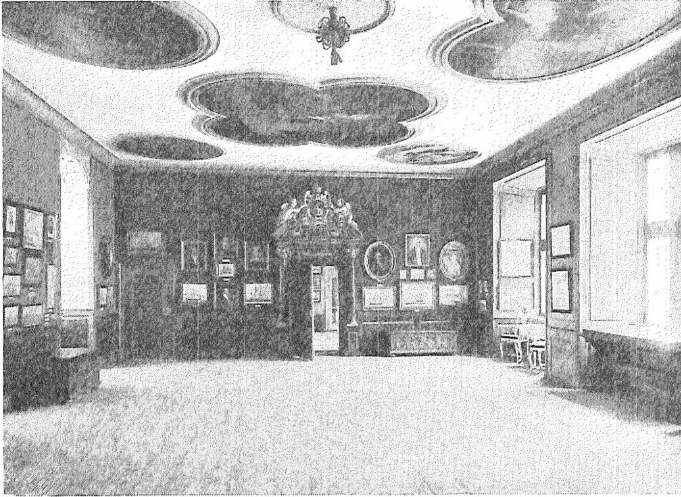
Slottets restaurering er som bekendt foretaget efter det princip, at dets rumforhold er bragt tilbage til sin gamle skikkelse, idet man dog har afstået fra at genskabe lokalernes gamle udstyr, som man kender for lidt til og derfor



Ældre sejskibsværelse. Af museets ældre opstillinger.

ikke evner at gengive med blot tilnærmet sikkerhed. Samtidig har man afstået fra at forsøge at bevare kulturverdier, der giver sig udtryk i nyere indretninger f. eks. det 18. århundredes panellering af lokalerne. Især må naturligvis fremhæves genskabelsen af riddersalen, der strækker sig gennem sydfløjens anden etage, et overmåde skønt rum,

der ved sin enkle fornemhed og sin majestætiske ro gør et betagende indtryk på den besøgende. Til genfremstillingen af denne sal modtoges betydelige midler fra Ny Carlsbergfondet, medens restaureringen som helhed er betalt af staten. Ved restaureringen er tillige fremdraget de meget



Kongens kammer med ostindiske afdeling, efter den i 1933 udførte opstilling.

betydelige rester af Erik af Pommerns gamle borg Krogen, der ligger bevaret inden for slottets mure. De kan iagttages adskillige steder, bl. a. også i søfartsmuseets lokaler.

Efter restaureringen fremtræder samtlige lokaler i søfartsmuseet i en smuk og enkel skikkelse, der i høj grad er egnet til hos museets gæster at skabe den særlige stemning, der er så værdifuld for et museumsbesøg. Det er derfor også kun rimeligt, at museet i sine nyere opstillinger altid har tilstræbt at indpasse sine særegne genstande i slottets lokaler, således at disses stemning ikke berøres deraf. At museet tidligere tid efter anden har måttet høre bebrejdelser på dette punkt er ikke så mærkeligt, når en vrimmel af genstande har skullet presses ind i små og få rum. Museet har ganske vist stadig pladsmangel, men rå-

der dog over så mange rum, at princippet har kunnet gennemføres, dog kun ved med hård hånd og ved megen resignation at magasinere talrige værdifulde genstande og ved at undlade at opstille vigtige afdelinger, som helst skulde have været medtaget. Om resultatet svarer til bestræbelserne vil de besøgende selv kunne dømme.

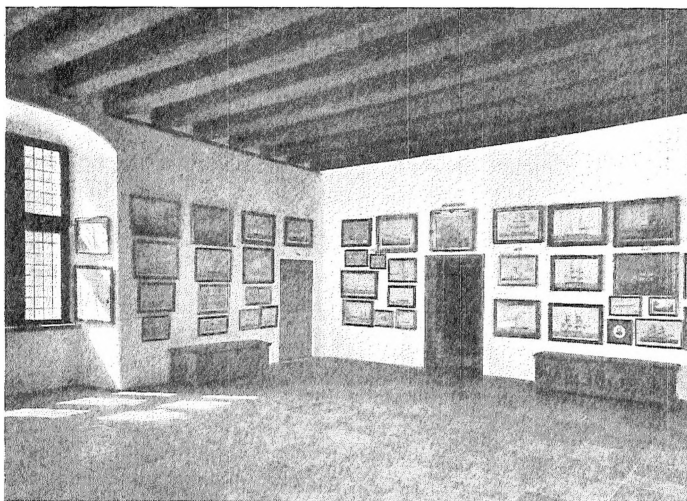
I julen 1928 afgik direktør E. F. S. Lund ved døden. Direktør Lund var museets organisator og skaber; med sin ildhu og rastløse energi udførte han den bedrift at vække den fornødne interesse for museets start, at bygge det op fra grunden og gennem 13 år at foretage et vældigt indsamlingsarbejde, således at han ved sin død efterlod en samling af en sådan udstrækning og værdi, at den efter nyopstillingen i 1929 kunde fremtræde som et museum af megen betydning i kulturel henseende.

Efter direktør Lunds død konstitueredes museets nuværende chef som leder. Han udnævntes d. 1. april 1929 til museumsinspektør, i 1937 til direktør.

Omtrent samtidig med den nye leders tiltræden var Kronborgs restaurering så vidt fremskredet, at en gennemgribende ændring af museets lokaleforhold kunde finde sted. Ved overtagelsen af museets nye lokaler i første etage foretoges en gennembrydning i kirkens vestgavl, således at museets besøgende ad kirkens pulpitur kunde passere til museets lokaler i østfløjen, hvorved der skabtes cirkulation i museet, en museumsteknisk fordel, der desværre senere ved lokaleændringer i forbindelse med udvidelser ikke har kunnet opretholdes i et så fuldstændigt omfang som ønskeligt.

Den store lokaleudvidelse i 1929 nødvendiggjorde en fuldstændig omopstilling af museets samlinger. Nyopstillingen gav anledning til en kritisk gennemgang af museets materiale, hvorved en del stof fjernedes fra opstillingerne for i stedet at opbevares i museets studiesamling og magasin. Samtidig anlagdes nye retningslinier for det fremtidige arbejde med en mere rationel gennemførelse af det kronologiske princip, idet man satte sig det mål at tilstræbe en

belysning af handelens og søfartens udvikling i vort land, herunder skibsbygningskunstens historie, samt andre specialiteter såsom nautiske instrumenter og søkort, fyr- og vagervæsen, bjergningsvæsen etc. Ved omordningen medvirkede forfatteren Kay Larsen for den ostindiske og den



Provinsens handel og skibsfart 1940.

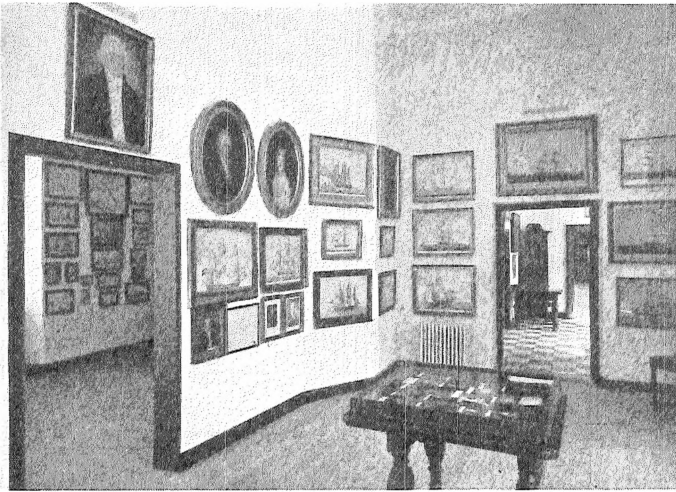
vestindiske afdelings vedkommende, medens den meget kyndige nautiker, kaptajn J. Kusk Jensen, assisterede ved nyopstillingen af afdelingen for nautiske instrumenter. Medens forfatteren Kay Larsens medarbejde ophørte med nyordningens gennemførelse, fortsattes museets samarbejde med kaptajn Kusk Jensen i en årrække. Det var især specielle nautiske spørgsmål, i hvilke kaptajnen vejlede, men hans store interesse for museets hele virksomhed kom også til megen gavn. Kaptajn Kusk Jensen døde i oktober 1936, og museet erindrer ham med tak som en overordentlig dygtig medarbejder, hvem museets tarv lå stærkt på sinde.

Af hensyn til det materiale, som fandtes på museet i 1929 og til de særegne, dengang tildels urestaurerede loka-

ler på det gamle slot, som krævede en ganske særlig hensyntagen, var det i første omgang ikke muligt at gennemføre en så fuldstændig kronologi som ønskelig. I museets første mindre værelser ophængtes portrætter af danske handelsfolk, redere og andre personligheder, som har ydet en indsats inden for dansk søfart og handel. I kongens kammer opstilledes minder om Øresundstolden, hvorefter fulgte værelser for de tidligere og nuværende danske kolonier samt bl. a. afdelinger for nautiske instrumenter og søkort, for sejlskibstiden, for dampskibenes periode samt for skibsbygning og skibskonstruktion. Der afsluttedes i østfløjen med en afdeling for den danske orlogsflåde samt i dronningens kammer med astronomiske genstande, især minder om vor berømte astronom Tycho Brahes virksomhed. Denne sidstnævnte specialafdeling har det ikke været muligt at opretholde. En omfattende indsamling af astronomiske genstande må desuden siges at ligge uden for et søfartsmuseums rammer, hvor fristende det end kunde være at knytte denne til Tycho Brahes navn og hans berømte virksomhed på det nærliggende Hveen. Den har måttet ophæves til fordel for mere centralt liggende emner, og den astronomiske videnskab betragtes på søfartsmuseet nu kun i dens relation til nautiken.

Det vil af bemærkningerne om nyopstillingen i 1929 ses, at museet ved denne helt forlod det opdelingsprincip i de tre afdelinger, som oprindeligt var anlagt, og som det i øvrigt i den mellemliggende tid havde vist sig upraktisk og vanskeligt at opretholde. Ved senere lokaleændringer foretoges desuden en række forbedringer. Museet overtog i 1938 hovedparten af stueetagen i nordfløjen, især den gamle slotsforvalterlejlighed, der siden 1924 var blevet restaureret. Ved denne omlægning flyttedes museets indgang til nordfløjens stueetage, og betydelige forbedringer gennemførtes i opstillingerne med koncentreret af de handelsprægede afdelinger med minderne om den gamle ostindiske, vestindiske og grønlandske handel i lokalerne i stueetagen; ordningen er nærmere omtalt i museets års-

beretning 1938—39, s. 4 f. Samtidig overtog museet en mindre bygning uden for hovedslottet, beliggende på Helsingborg Ravelin, i hvilken først indrettedes magasin og værksted; ved en senere restaurering af denne bygning indlagdes her centralvarme og elektrisk lys, således at



Samme lokale som billedet s. 32. Rummer afdelingen for Københavns handel, opstillet 1935.

museet her har kunnet indrette et par kontorlokaler, hvorved et meget betydeligt savn blev afhjulpet. Museets kontor havde hidtil været forskellige steder i hovedslottet, og da der ikke her fandtes tilstrækkelig lys og varme, således at det var muligt at opholde sig her om vinteren, havde museets leder måttet indrette kontor og arbejdsværelse i sit hjem om vinteren.

Den sidste verdenskrig og den tyske besættelse måtte naturligvis ramme museets virksomhed hårdt. Allerede d. 10. april 1940 beslaglagde den tyske værnemagt de militære etablissementer på Kronborg. De rummelige lokaler på selve slottet fristede naturligvis tyskerne stærkt og gentagne forsøg foretoges på at komme ind på slottet. Heldigvis lykkedes det indenrigsministeriets embedsmænd at af-

vende denne fare, der kunde være blevet skæbnesvanger for slottet og dets samlinger. Seværdighederne forblev åbne i den største del af krigen, men besøget gik naturligvis stærkt ned. Søbatterierne blev straks lukket for offentligheden og benyttet som øvelsesplads for det på kornet-skolen garnisonerede tyske mandskab. Det var ikke ufarligt for det arbejde, som fandt sted i museets arbejdslokaler i huset på Helsingborg ravelin. Ved forskellige lejligheder blev der skudt ind ad vinduerne til museets snedkerværksted, og det morede også tyskerne nu og da at skyde til måls efter slottets vinduer, heldigvis uden at nogen blev ramt.

Men efterhånden som krigen udviklede sig, blev vanskelighederne større. På voldpartierne opførte tyskerne kanonstillinger og på glaciet ud imod søen indrettedes forskellige udskydningsbaser for styrbare torpedoer. De allieredes mineudkastninger i færgeruten blev hyppigere og med Kronborgområdet stærkere og stærkere befæstning, det nærliggende skibsværft og gestapohovedkvarterets nærværelse på villa „Wisborg“ ved Søndre Strandvej kunde bombeangreb befrygtes. Slottets forskellige myndigheder nærrede det håb, at englænderne mest muligt ønskede at skåne det skønne Kronborg. Den flittigt aflyttede London-radio påstodes gentagne gange at have omtalt engelske parlamentsdrøftelser herom, men desuagtet måtte ængstelsen for slottet og dets værdier vokse fra dag til dag; og spørgsmålet om evakuering af museets genstande blev mere og mere aktuelt. Også det daglige arbejde påvirkedes af udviklingen. Samtlige boliger i Kronværket beslaglagdes af den tyske værnemagt, og i februar 1945 måtte museet forlade sine arbejdslokaler i bygningen på Helsingborg ravelin. Samtidig forbød tyskerne civilpersoner adgang til slottet, og seværdighederne lukkedes. Museet forlangte og opnåede tilladelse for dets funktionærer til stadig at have adgang til lokalerne for bedst muligt at vogte værdierne over for nærgåenhed fra værnemagts side. Det var jo ikke let at vide, i hvilken tilstand

de befandt sig, hvis museets folk i længere tid måtte være borte fra dem. Det bør dog siges, at den tyske kommandant på dette punkt som over for museets anmodning om tilladelse til evakuering viste forståelse. Han erklærede, at hans fædreland kun altfor vel kendte eksempler på kulturelle værdiers ødelæggelse under krig. De værdifuldeste genstande evakueredes i hast og bragtes bedst muligt i sikkerhed i Helsingør og Nordsjælland. Beredvillig hjælp med husly og transport ydedes af Helsingør kommune, Københavns Telefon Aktieselskab, skibsreder Ove Schou og direktør N. A. Sørensen, Helsingør, som museet alle er megen tak skyldig. Andre genstande, der ikke lod sig bortfjerne inden for den tid, der var til rådighed, sikredes bedst muligt i et af museets rum, hvis vinduer tilmuredes til beskyttelse mod eventuelle sprængstykker. Bombenedslag var det naturligvis umuligt at værgе sig mod. Museets kontorer overflyttedes til nogle rum i museumsdirektør Klems hjem, hvor det daglige arbejde kunde videreføres uden afbrydelse, dog under gentagne truende farer for ejendommens beslaglæggelse.

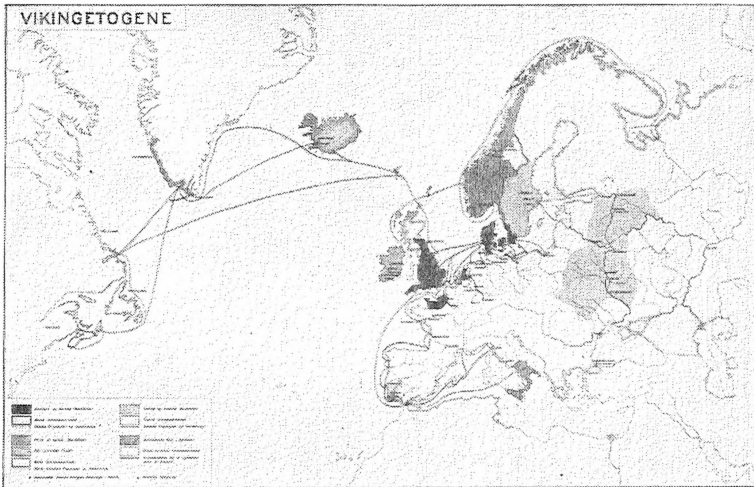
Også museets økonomi rantes hårdt af krigen. Besøget dalede i katastrofal grad, og statstilskudet måtte en kort tid nedsættes. Museets 25-års jubilæum d. 1. aug. 1940 fandt derfor sted under triste omstændigheder. En vigtig nydannelse fandt dog sted i denne periode. En række personligheder, som forstod disse vanskeligheder, og som nærede stor interesse for museets arbejde, trådte sammen, og d. 17. oktober 1940 stiftedes ved et møde i Handelsministeriet selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, der med skibsreder Willie C. K. Hansen som formand i spidsen for en i sagen meget stærkt interesseret bestyrelse og med en snart talrig, bred medlemskare bag sig indledede et arbejde af største værdi for museets fremtidige virksomhed.

Krigsevakueringen gav anledning til gennemførelse af en længe overvejet plan om en nyopstilling af samlingerne. Det efterhånden stærkt voksende materiale tillod nu langt

bedre end tidligere en opstilling med videst mulig gennemførelse af det kronologiske princip. Samtidig ønskede man at tage helt nye principper i anvendelse for opstillingerne. Museets ledelse har fra første færd opfattet museets opgave som ikke alene at være et opsamlingssted for minder om dansk handel og søfart, men også at være en folkeoplysende institution. Derfor ønskede man også nu gennem pædagogiske opstillinger at belyse udviklingen af disse erhverv i hovedtræk ved hjælp af oplysningsstof ud over det, som museumsgenstandene selv afgiver. Sådanne principper er fulgt inden for moderne museumsopstillinger i andre lande, ikke mindst i det på dette område målbevidst arbejdende svenske museumsvesen; gennem en række særudstillinger på danske museer er de ligeledes bragt i anvendelse på dansk grund, omend tanken endnu ikke i nogen videre udstrækning er praktiseret i almindelige museumsopstillinger.

Den nye opstilling er efter de seneste ændringer gennemført efter følgende plan:

1. Oldtiden.
2. Vikingetiden.
3. Ældre middelalder.
4. Yngre middelalder.
5. 16. århundrede.
6. 1600—1660.
7. 17. århundredes senere del.
8. Skibstyper omkring 1700.
9. 18. århundrede.
10. Asiatisk Kompagni.
11. De danske ostindiske etablissementer.
12. 18. århundrede.
13. Kinafarten. Øresundstolden.
14. Dansk vestindisk og guineisk handel.
15. Grønlandske handel.
16. Krigsperioden 1801 og 1807—14.
17. Perioden 1800—1850.



Kort over vikingetogene. Ved hjælp af farvesignaturer er givet en oversigt over de danske, norske og svenske vikingers interesseområder.

18. Slesvig og Holsten indtil 1864.
19. Sejlskibet fra o. 1800 til vore dage.
20. Dampskibsfarten indtil 1866.
- 21—22. Dampskibs- og motorskibsfart efter 1866.
D.F.D.S., Ø.K. m. m.
23. Navigationsundervisning, toldvæsen m. m.
24. Nautiske instrumenter og søkort.
25. Fyr- og vagervæsen samt lodsvæsen.
26. Rednings- og bjergningsvæsen samt istjenesten.
27. Passage ad slotskirkens pulpitur.
28. Skibsbygning og skibsmaskiner.

Det er her ikke stedet i detaljer at redegøre for det udstillede materiale. Det bør man se på stedet. Der skal kun gives nogle hovedlinier til orientering.

De første værelser belyser gennem modeller oldtidens skibstyper fra stenaldrens udhulede egestammer til vikingeskibet, et mesterværk af faglig evne med linier af enestående skønhed. Billed- og kortmaterialet fortæller lidt

om handelsforholdene, bl. a. belyses ravhandelens veje og de nordiske vikingetog. Gengivelser af det berømte Bayeux-tapet fortæller om normannerhertugen Vilhelm Erobrerens indtagelse af England i 1066 og om de skibstyper, hvoraf hans invasionsflåde var sammensat. Kalkmalerier fra danske kirker fortæller om middelalderens danske skibe. Andet materiale oplyser om Skånemarkedet. Vi erindres om kong Erik af Pommerns indførelse af øresundstolden o. 1429, en told, der fik en så enestående betydning i dansk historie. På et senere sted, som nævnt i værelse 13, redegøres nærmere for sundtoldens administration og skibenes klarering. I værelse 5 belyses det mægtige hanseforbund i et stort kort, ligesom denne afdeling rummer en af museets perler: en portolan fra omkring 1540—50, et af de ældste håndtegnede søkort, som findes. Det 17. århundrede er repræsenteret ved flere skibsmodeller, bl. a. af en hollandsk fløjte fra o. 1650. Kortmateriale belyser kong Christian IV's bypolitik samt denne konges og sønnen Frederik III's kamp med svenskerne. Det er Danmarks og Sveriges strid om herredømmet over Østersøen, det her drejer sig om, det herredømme, som Danmark hidtil havde siddet inde med, men som nu mistedes.

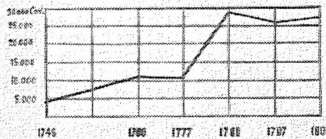
Afdelingerne på første sal indledes med nogle værelser for den florissante periode og de danske ostindiske kolonier. Asiatisk Kompagni har sit eget værelse. Kompagniet var vort lands største og betydeligste handelskompagni, det eneste af de merkantilistiske handelsforetagender, som fik en virkelig succes, et kompagni, som bragte rige ladninger hjem fra Ostindien og Kina, landets største importør og reeksportør i stor stil af de hjembragte eksotiske varer til østersøegnene. I slutningen af det 18. århundrede sætter den private foretagsomhed i denne handel ind. Vi ser portrætter af mange af tidens store handelsfolk: Niels og Johan Chr. Ryberg, Fr. de Coninck og N. L. Reiersen, agenterne W. Duntzfeldt og Erichsen m. fl. Koloniafdelingerne viser prospekter fra vore gamle kolonier i Trankebar, Serampur og Dansk Vestindien, mens afdelingen for

KØBENHAVNS HANDEL OG SØFART i 18' AARHUNDREDE

KRIGERSKE BEGIVENHEDER I EUROPA OG AMERIKA (BL. a. KOLONIKRIGENE) GAV GRUNDET PAA LANDETS NEUTRALITET ANLEDNING TIL ET ALMINDELIGT OPSVING FOR DANMARKS HANDEL I 18' AARHUNDREDES SIDSTE HALVDEL.

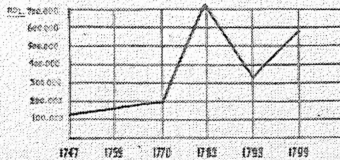
DETTE KOM IKKE MINDST KØBENHAVN TIL GODE, IDET NÆSTEN ALLE STØRRE HANDELSFØRETAGERE VAR KONCENTRERET HER.

DEN KØBENHAVNSKE HANDELSFLADE GENNEMGIK, SOM EN NATURLIG FØLGE HERAF, EN STÆRK UDVIKLING.



EN STÆRK UDVIDELSE AF KØBENHAVNS HAVN BLEV I DENNE PERIODE NØDVENDIG, OG SAMTIDIG BYGGEDES EN RÆKKE STORE PAKHUSE MELLEM TOLDBODEN OG SKT. ANNÆ PLADS SAMT PAA CHRISTIANSHAVN.

I ØVERENSSTEMMELSE MED DENNE AKTIVITET STEG BYENS TOLDINDTÆGTER GANSKE BETYDELIGT.



SOM FØLGE AF DEN ENGLSKE OVERLEGENHED PAA HAVET, SVANDT DEN TIDLIGERE SAA DOMINERENDE HOLLANDSKE ØSTERSØFART STÆRKT IND, OG TIL KØBENHAVN ANLØB AF UDENLANDSKE SKIBE NU VÆSENLIGST ENGLSKE FARTØJER.

Tekstplade med oplysninger om Københavns handel og skibsfart i det 18. århundrede.

grønlandske handel indeholder billeder og modeller af ældre og nyere grønlandsfarere såvel som materiale til belysning af den ældre hvalfangst og af vore dages erhvervsliv på Grønland samt koloniens administration.

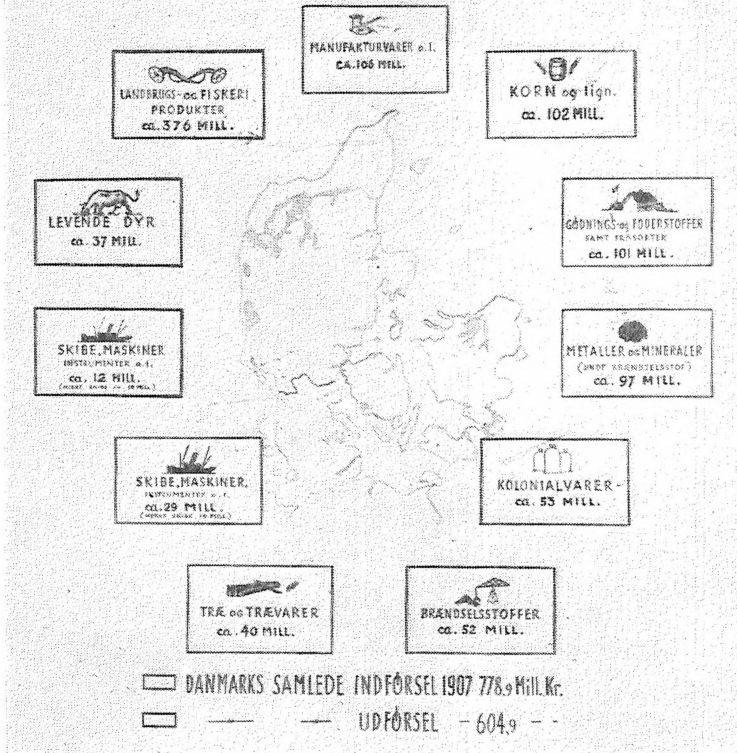
Den historiske udviklings tråd genoptages i de følgende værelser med en redegørelse for orlogsskibenes konvojeringer af de danske handelsskibe under revolutions-tidens verdensomfattende kampe mellem de førende europæiske søfarende nationer England og Frankrig, de forskellige neutralitetsforbund og deres resultat: slaget på

reden 2. april 1801 og kampen mellem Danmark og England 1807—14, den strålende handelsperiodes bratte afbrydelse ved Danmarks deltagelse i krigen på fransk side. Hovedstaden, som hidtil havde været centret for en verdensomspændende handel i en kort periode, da Danmark næsten kan siges at sidde inde med verdenshandelen, mistede nu fuldstændigt denne førende stilling. De følgende årtier til ca. 1850 er Københavns kamp om igen at vinde frem. På museets vægge belyses denne udvikling. Den rummer bl. a. dampskibets indførelse på dansk grund, opbygningen af et samfærdselssystem med det nye vidunder som det centrale element; de ældre danske dampskibsselskaber ved L. N. Hvidt, M. W. Sass o. a. og senere H. P. Prior og C. P. A. Kock samt det på grundlag af disses selskaber i 1866 opbyggede rederi Det Forenede Dampskibs Selskab, de forskellige lokale og andre dampskibsselskaber og endelig slutningen af det 19. samt det 20. århundredes store skibsrederier, bl. hvilke først og fremmest Det Østasiatiske Kompagni, der i vore dage er eventyret om opbygningen af et forretningsforetagende af imponerende omfang, omfattende både rederivirksomhed, handel og industri.

Museets sidste trediedel optages af særafdelinger for navigationsundervisning med bl. a. smukke modeller af skoleskibene „København“ og „Danmark“, nautiske instrumenter og søkort, fyr- og vagervæsen samt lodsvæsen, rednings- og bjergningsvæsen, statens istjeneste samt skibsbygning. Museet ejer en meget værdifuld samling af nautiske instrumenter, der bl. a. belyser udviklingen af højdemålingsinstrumenterne fra jakobsstav og daviskvadranter til moderne sekstanter samt af søkort fra de førnævnte portolaner over de ældste kobberstukne kort over de danske forvande til vore dages søkort. Fyrvæsenets ressort belyses fra de gamle vippefyr til de moderne radiofyr; i bjergningsafdelingen ses bl. a. smukke, farvelagte tegninger af Svitzers ældste bjergningsbåde jævnsides en model af en moderne bjergning, og i afdelingen for skibsbygning

DE VIGTIGSTE IMPORT- OG EKSPORTVARER

OG DERES OMTRENTLIGE VÆRDI 1907 ANGIVET I MILL. KR.



Tekstplade med statistik over Danmarks import og eksport i 1907.

belyses skibets konstruktive udvikling fra Hjortespringbåden fra den keltiske jernalder for 2000 år siden til vore dages moderne tankskibe. Endnu mangler i denne såvel som andre afdelinger en del materiale, som er nødvendigt for på fyldestgørende måde at belyse de mangeartede områder, som museet strækker sig over, men desuagtet tør det sikkert siges, at museet allerede nu er velegnet til på fængslende måde at bibringe publikum et overblik over

den historiske udviklings forløb. Det bringer den interesserede iagttager en mængde nyttige oplysninger indenfor sit fagområde, og det egner sig også udmærket til i skoleundervisningen at demonstrere Danmarks søhistorie gennem tiderne.

Nyopstillingen har fået en god modtagelse hos publikum, der studerer samlingen med meget stor interesse og ofte udtaler ønsket om at komme igen for at søge nærmere oplysning inden for de forskellige felter. De ophængte kort har vist sig i høj grad at svare til deres hensigt: at fængsle den besøgende og uddybe hans kendskab til det behandlede stof. Også pressen har udtalt sin anerkendelse af opstillingen.

Museet er af den opfattelse, at det ved gennemførelsen af de nævnte arbejdsprincipper vil have gode muligheder for at popularisere skibsfartserhvervets virksomhed over for et stort publikum. Det kan nok gøres nødigt, da befolkningens kendskab til dette erhverv og dets kår gennem tiderne langt fra står mål med den betydning, skibsfarten alle dage har haft i vort land. I Norge og England f. eks. står søfarten befolkningens hjerte adskilligt nærmere. I Danmark må et målbevidst arbejde udføres for at gøre befolkningen „sea-minded“.

I sin beretning ved 25-års jubilæet kunde museet meddele, at det indtil da havde været besøgt af ca. 700,000 mennesker. I årene før krigen var det årlige besøgstal nået op på henved 50,000. I det første besættelsesår gik tallet helt ned til 12,423, men lå dog i de følgende krigsår på mellem 20,000 og 25,000 mennesker. Fra 13. febr. 1945 til 6. juni 1946 var museet lukket, men allerede i det første år efter nyåbningen nåede man op på over 62,000 og i 1947—48 på 74,424 besøgende. Til dato er museet således besøgt af ca. 1 mill. mennesker. Den lettelse i rejsevilkårene, som gør sig gældende efter krigen, og den stigende rejselyst, der i høj grad stimuleres af den danske ferielovgivning, vil utvivlsomt give museet mulighed for i fremtiden at få et endnu større antal mennesker i tale.



På flere steder i museet findes behagelige stole, hvori trætte museumsgæster kan hvile sig før de fortsætter vandringen i museet. Man får det bedste åndelige udbytte af sit museumsbesøg, når man ikke er legemlig træt.

Selvom museet ingenlunde arbejder under gunstige økonomiske omstændigheder, er der dog en mærkbar forbedring i dets økonomi i forhold til de vanskelige krigsår. På beskæftigelsesloven har museet modtaget bevilling til gennemførelse af visse afgrænsede opgaver. I en periode har

den kyndige historiker, mag. art. Paul-Erik Hansen assisteret museet med registreringsarbejder samt ved udarbejdelsen af materialet til en del af de ophængte kort. En forhøjelse af museets statstilskud har forøget medarbejderstaben med en museumsinspektør. Også fra privat side har museet modtaget forøgede bidrag. Otto Mønstedts Fondet har i en årrække ydet tilskud til museets drift. Andre større fonds, især Ny Carlsbergfondet, Tuborgfondet, D.D.P.A.-fondet, Laurits Andersens Fond og Thomas B. Thriges Fond har bidraget til visse afgrænsede opgaver, og blandt de faste bidragydere har en række skibsværfter og rederier sluttet op om museet. I efterkrigstiden har museet desuden opnået myndighedernes tilladelse til gennemførelse af et søfartslotteri, der indbragte ca. 40,000 kr., og hvortil en række rederier skænkede rejser som gevinster. Med det stærkt udvidede arbejdsfelt og de stigende omkostninger på alle felter er det dog desværre nødvendigt i fremtiden i endnu højere grad at appellere til den private interesse. I den nyoprettede museumsinspektørstilling virkede i årene 1946—48 B. v. Munthe af Morgenstjerne, der i høj grad har været aktiv ved nyopstillingerne og ved nyordningen af museets arkiv under genopbygningen efter krigsevakueringen ved indretning af det nedenfor omtalte søhistoriske registratur såvel som i arbejdet udadtil. Hr. Munthe af Morgenstjerne er nu overgået til anden virksomhed, der på andre felter udfoldes for at udbrede kendskabet til dansk søfart. Ved den indtrådte vakance har folkloristen, cand. mag. Henning Henningsen overtaget hans arbejde på museet. Igennem en årrække har ingeniør, cand. polyt. Knud E. Hansen virket som skibsteknisk konsulent. Ingeniøren er selv en fremragende skibskonstruktør, og museet er glad ved på denne måde at kunne drage nytte af hans faglige kundskab. På tilsvarende måde er en betydelig forbedring i museets arbejdsvilkår opnået ved udnævnelsen af søfartshistorikeren, direktør Louis E. Grandjean til kommitteret ved museet. Direktøren stiller sin erfaring og arbejdskraft til rådighed



Fra museets opstillinger. Skibsreder H. P. Priors skrivepult, portræt, lærekontrakt m. m.

for løsningen af forskellige specialopgaver, som senere skal nævnes. Som museumssekretær og regnskabsfører har fru Ollis Klem virket siden 1933, som kontorassistenter har i tidens løb medvirket forskellige, senest frk. Rita Svendsen og frk. Johnna Hansen. Sidst men ikke mindst skal nævnes museets to kustoder August Nielsen og Henry Eckhausen, der i mangfoldige år, den førstnævnte fra museets åbning i 1915, sidstnævnte fra 1926, har medvirket som hjælpsomme vejledere over for det besøgende publikum, ligesom de i de perioder, da turistbesøget er mindre omfattende, med pligtopfyldenhed og interesse udfører konserveringsarbejde og mangfoldige forskellige gøremål inden for alle felter af museumsarbejdet.

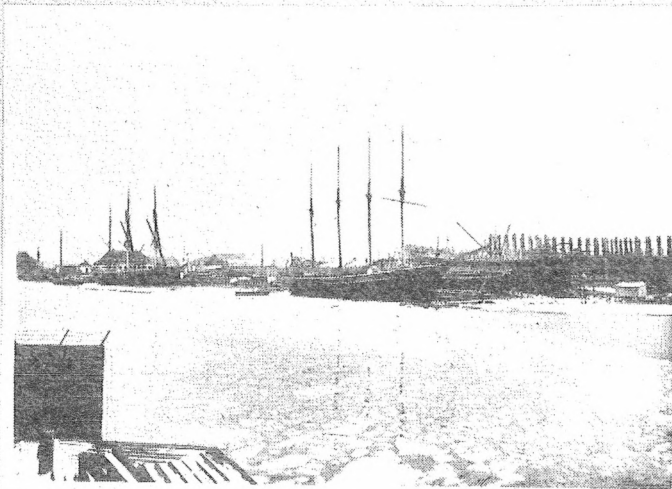
Handels- og Søfartsmuseet har gennem årene mødt interesse og bevågenhed fra højeste sted. I 1947 viste hans kongelige højhed prins Axel museet den store velvilje at tiltræde som museets protektor. Museet har med taknemlighed taget imod dette tilsagn, som er af den største betydning for dets virksomhed under gennemførelsen af de mange opgaver, hvormed der arbejdes for at gøre museet til et centralsted for studiet af dansk handels og skibsfarts historie.

Gennem årene har museet modtaget besøg af mangfoldige udenlandske og indenlandske personligheder, der har ønsket nærmere at gøre sig bekendt med museets arbejde. Deres tal er så stort, at det her vil være umuligt at nævne navne. Museet har stået i nær kontakt med tilsvarende institutioner i ind- og udland, herunder først og fremmest i de nordiske lande. Fremmede museumsfolk har gjort studier i museet, og flere af disse har givet udtryk for, at de opstillingsprincipper, der anvendes her, vil blive bragt i anvendelse ved nyopstillingen af søfartsmuseer i deres hjemland. Museet har ydet gratis adgang for navigationsskoler og tekniske studerende, ligesom det gratis stiller sine samlinger til rådighed for skolerne, såvel den højere skole som folkeskolen, og det sætter megen pris på, at denne fortrinsstilling udnyttes af et stort antal skoler.

Skibsbygning
værft

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
FAA KROENBORG
S. R. NR. 54.149

Nakskov



Anm.

Nakskov skibsværft
(Rich. Raschoussens)
1920

4-er skonnede, "Dama"
550 tons, Ø.K.

Foto: Larsen, H. v. (Orig.-foto: Büch, Nakskov)
Aar: 1920
Neg. Nr. A. 621

Kartotekskort fra søhistoriske registratur med prospekt fra skibsværftet i Nakskov.

1938

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET

NUMER	GENSTANDENS PLADS	NAVN OG BESKRIVELSE
10	Magasin	<p>Maleri af H. Lübbers: Dampskibet "Hjalmar" af Rønne ud for Rønne. Damperen ses agten for tværs mod styrbord, sejllende mod baggrunden; den er tomastet, sejlførende, uden bak, med kort opbygning midtskibs og ruf agter; skroget sort med hvid gang foroven. I baggrunden diverse sejlskibe samt tilvenstre Bornholms kyst. Frisk sø. Signeret: H. Lübbers 1897. 60.5 cm h., 94 cm br. Bred, profileret guldramme.</p>
11	Kontor	<p>Farvelagt tegning af Jacob Petersen, 1846: "Briggen Bornholm ført af Capt. J. Meilbye". Briggen ses mod styrbord, sejllende med alle sejl sat mod højre. Den har sort skrog med hvid skandæksliste. I gallionen en forgyldt krølle. Danebrog med Chr. VIII's navnetræk ved brigsejlets gaffel. En mand er på vej opad i styrbords fokkevant. I mellemgrunden tilvenstre briggen set agten for tværs mod bagbord, til højre et spansk fartøj. I baggrunden bjerge. Signeret: "Tegnet af J. Petersen 1846" samt med ovennævnte påskrift i hvide bogstaver. 48×66 cm. Profileret gl. guldramme med stukornamenter.</p>

PÅ KRONBORG

MODTAGET FRA	Køb (K) Gave (G) Deposit. (D) Afgivet (Afg.)	PRIS	JOURNAL NUMER	YDERLIGERE OPLYSNINGER
afdøde cand. pharm. Val- demar Myli- us, Carit Etlarsvej 9, Frederiks- berg. Modta- get 2. marts 1938.	G (test.)		840/38	"Hjalmar" tilhørte "Damp- skibsselskabet på Born- holm af 1866". Skibet blev bygget i 1881 af Motala Mek. Werkstad. Det målte ca. 99 tons netto (british rule), var 125,6 eng. fod l., 21,7 fod br., 9,5 fod d. Det havde en Compound- Maskine på 60 nom., 240 ind. HK. Kendingsbogsta- ver NSRD. Afbildet i "Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866. 50 Aar. 1866-1916". s. 22.
afdøde cand. pharm. Val- demar Myli- us, Carit Etlarsvej 9, Frederiks- berg. Modta- get 2. marts 1938	G (test.)		840/38	Iflg. C. H. Mossin: Fort. over de i Kongeriget.... hjemmehørende Fartøier (1845), s. 64, var briggen på 74½ clstr.; fører J. D. Meilby, reder: H. A. Col- berg, Rønne, hvor skibet var hjemmehørende.

hører de syv eksempler på maskinskrevne stikordssedler, der er gengivet på de omstående sider.

HJEMSTED	Rønne
REDER	H. A. Colberg
GENSTAND	farvelagt tegning 1846 af Jacob Petersen: briggen "Bornholm" af Rønne (kapt. J. D. Meilby)
NUMER	11:38
HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG	

Orangefarvet stikordsseddel over skibes hjemsteder.

GIVER	Mylius, Valdemar, cand. pharm., Frederiksberg (testament. gave)
GENSTAND	farvelagt tegning 1845 af Jacob Petersen
NUMER	11:38
briggen "Bornholm" af Rønne (kapt. J. D. Meilby, reder: H. A. Colberg)	
HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG	

Gul stikordsseddel med oplysning om givere.

Til slut nogle bemærkninger om museets daglige arbejde. Udadtil mod publikum virker museet først og fremmest gennem sine samlinger. Det ejer et håndbibliotek på 8000 numre, der betjener museets egne arbejdsformål, men hvorfra tillige i ret stor udstrækning finder udlån sted til interesserede privatpersoner, som er museet bekendt, såvel som til danske folkebiblioteker gennem Statens bibliotekstilsyn. Dertil omfatter museet et arkiv, der bl. a.

NAVN	"Bornholm" af Rønne
GRUPPE	brigger
NUMER	11:38
<p>kapt. J. D. Meilby, reder: H. A. Colberg: farvelagt tegning 1846 af Jacob Petersen</p> <p>HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG</p>	

Rød stikordsseddel med oplysning om personnavn (reder, skibsfører) eller stednavn.

NAVN	Colberg, H. A., reder, Rønne
GRUPPE	brigger
NUMER	11:38
<p>farvelagt tegning 1846 af Jacob Petersen: briggen "Bornholm" af Rønne (kapt. J. D. Meilby)</p> <p>HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG</p>	

Rød stikordsseddel med oplysning om personnavn (reder, skibsfører) eller stednavn.

rummer et stort antal konstruktionstegninger, skænkede af træskibsbyggere eller disses efterkommere fra alle landets egne. Museet har endvidere, tildels med støtte fra Tuborgfondet, foretaget opmålinger af ældre småskibstyper, især fiskerbåde. Disse lokale typer, der er udviklet i landets forskellige egne, og hvis konstruktion og rigning er bestemt

NAVN	Meilby, J. D., kapjtan
GRUPPE	brigger
NUMER	11:38
<p>fører af briggen 'Bornholm' af Rønne (reder: H. A. Colberg); farvelagt tegning 1846 af Jacob Petersen</p> <p>HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG</p>	

Rød stikordsseddel med oplysning om personnavn (reder, skibsfører) eller stednavn.

GRUPPE	brigger
NAVN	'Bornholm' af Rønne
NUMER	11:38
<p>kapt. J. D. Meilby, reder: H. A. Colberg; farvelagt tegning 1846 af Jacob Petersen</p> <p>HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG</p>	

Hvid stikordsseddel med oplysning om genstand (skibstype, skibsdetalje etc.).

af farvandenens og arbejdsopgavernes særlige karakter, har i de senere slægtled været udsat for en skarp konkurrence fra mere moderne ensartede konstruktioner. De forsvinder derfor mere og mere, og museet betragter det som en opgave af stor kulturel værdi at sikre erindringen om dem, inden de er helt borte. Der er hidtil opmålt mere end et halvt hundrede af dem, og arbejdet vil blive fortsat, så-

UDFØRT AF Petersen, Jacob	
GENSTAND farvelagt tegning 1846	
MOTIV	briggen 'Bornholm' af Rønne (kapt. J. D. Meilby, reder: H. A. Colberg)
NUMER	11:38
HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG	

Grøn stikordseddell med oplysning om kunstner, modelbygger etc.

længe der endnu er typer at finde frem. Opmålingerne foretages af en dertil specielt uddannet, kvalificeret bådebygger. Råd og vejledning i denne virksomhed er ydet af museets skibstekniske konsulent. En del af typerne er ved den nævnte bådebygger udført i model.

Museet har desuden for kort tid siden påbegyndt udarbejdelsen af et *Søhistorisk registratur*. Det omfatter afbildninger af og oplysninger om skibstyper af alle mulige arter — historiske og moderne —, skibsinventar, skibsudstyr, nautiske instrumenter, kolonihistorisk materiale etc. og vil senere også optage personer knyttede til søfarten og kolonihistorien i ældre og nyere tid, søfolk, skibskonstruktører etc. Det er ordnet efter kartotekssystemet på kartoner af standardformat A 4 og indeholder allerede nu en betydelig samling fotografier, såvel af materiale i museets samlinger, som stof uden for museet. Et supplement til det Søhistoriske registratur er det af forfatteren Kay Larsen udførte kartotek over søhistoriske personalia — skibe såvel som personer — som museet i nogle år har været i besiddelse af. Museets arkiv er med oprettelsen af det Søhistoriske registratur indgået i dette, således at hver enkelt af arkivets genstande med et eller flere

„arkivkort“ og „henvisningskort“ er repræsenteret i de respektive grupper inden for registratoret. I øvrigt indføres museets genstande i accessionsprotokoller, hvortil svarer et alfabetisk ordnet stikordsregister, der omfatter såvel de saglige grupper som skibs- og redernavne, skibes hjemsteder, givernavne og kunstnernavne, og indtil nu forefindes i et antal af ca. 25,000 stk. Over bibliotekstilvæksten føres registre efter et system nogenlunde tilsvarende folkebibliotekernes. Oprettelsen af et avisudklipsregister efter samme system er under forberedelse.

Museet nærer det håb, at det Søhistoriske registratur med tiden vil udvikle sig til at blive en meget værdifuld billedsamling til brug for det søhistoriske studium. I forbindelse hermed skal nævnes *den søhistoriske kildeindeks*, et opslagskartotek over søhistorisk litteratur og søhistorisk kildemateriale, som museet i den seneste tid netop har påbegyndt. Det vil med tiden give en yderst værdifuld oversigt over det forhåndenværende kildemateriale og den eksisterende litteratur såvel selvstændige skrifter som tidsskriftsartikler, som findes i uhyre mængder på hovedsprogene. Det vil ligeledes blive alfabetisk ordnet og vil først og fremmest være beregnet til museets eget brug. Dette store arbejde forestås af den kommitterede, direktør Louis E. Grandjean.

Blandt de øvrige større arbejder, som museet i tidens løb har påtaget sig, er indsamlingen af ældre skibstømmerredskaber samt i forbindelse med arbejdet med de lokale småskibstyper indsamlingen af ældre *fiskeredskaber*. Disse er beregnede til optagelse i museets fiskeriafdeling, der for tiden på grund af pladsmangel ikke er udstillet, men som forhåbentlig inden altfor lang tid vil få en velegnet plads, hvor den kan tjene til at belyse fiskeriets udvikling i ældre og nyere tid. Til bedste for en tilfredsstillende løsning af dette spørgsmål vil indsamlingsarbejdet blive fortsat også i de kommende år.

For nogle år siden dannedes på museets initiativ en komité med den opgave at indsamle oplysninger om de

danske kirkeskibsmodeller. I komiteen sidder repræsentanter for Nationalmuseet, Marinens Bibliotek, Indenlandsk Sømandsmission, Søfartens Bibliotek, Marineforeningen, Selskabet for kirkelig Kunst samt for præsterne og det marinehistoriske studium.

Arbejdet forestås af direktør Grandjean og udføres hovedsageligt af den fungerende museumsinspektør, cand. mag. Henning Henningsen, der i flere år også forud for sin tiltræden på museet har beskæftiget sig med dette emne. Hovedformålet med undersøgelsen har været at finde frem til værdifulde gamle kirkeskibsmodeller, der kan give vigtige oplysninger om skibets tekniske udvikling, og at eftersøge de gamle skikke, der knytter sig til skibenes ophængning og nedtagning for reparation, motiverne for skibenes ophængning etc. samt at belyse dette danske kulturhistoriske stofs forbindelse med tilsvarende skikke i andre lande. Af tilsvarende arbejder skal desuden nævnes indsamling af arkivalisk stof vedrørende sømandstro, sømandsskikke og sømandstraditioner.

Udover de nævnte virksomhedsgrene bør tillige nævnes *museets publikationsvirksomhed*. I fællesskab med selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ har museet siden 1942 udsendt en fyldig illustreret årbog, der foruden meddelelser om museets og selskabets virksomhed indeholder afhandlinger om emner inden for museets interesseområde. Det er venneselskabets fortjenstfulde virksomhed, som museet har at takke for dette værdifulde tiltag. Årbogen danner bl. a. basis for museets omfattende bytteforbindelser. Dennes udgivelse er sikret gennem tilskud fra en større kreds af bidragydere fra erhvervslivet. Museet har tillige påbegyndt udgivelsen af en serie „Søhistoriske Skrifter“, som er beregnet til optagelse af større arbejder af mere speciel videnskabelig eller faglig karakter, som vanskeligere kan finde plads i årbogen. I denne serie er foreløbig udgivet to værker af Louis E. Grandjean: „Skibbruddets Saga“ og „Skibsfartens Hjælpetropper“; flere andre, bl. a., som resultat af det foran omtalte

arbejde, en publikation af de danske kirkeskibsmodeller, er under forberedelse. Skrifterne vil udkomme i det omfang, som emner og økonomi tillader. Det vil nemlig være nødvendigt i ethvert enkelt tilfælde at søge tilskud udefra til hjælp ved trykningen af disse skrifter.

Som det vil forstås af denne redegørelse, er museets arbejde i tidens løb undergået en betydelig udvidelse. Dets lokaler på Kronborg Slot virker tiltrækkende på publikum. Forøget statstilskud og øgede private ydelser giver det bedre arbejdsmuligheder, men da opgaverne er så omfattende og erhvervelserne meget ofte er særdeles kostbare, er en forbedret økonomi stadig påkrævet. En lokaleudvidelse er ligeledes påkrævet. I foråret 1949 inddrages museumsdirektørens kontor til fordel for nogle påkrævede omlægninger af samlingerne. Det vil i høj grad blive savnet, og det vil også være uheldigt, at museets administration skal foregå fra et lille rum uden forbindelse med samlingerne og liggende i en uanselig bygning, der i forhold til museets lokaler i slottet ligger som i en baggård, men med de forhåndenværende lokaleforhold er det desværre nødvendigt at benytte kontorets fladerum til samlingerne. På en række områder af disse, f. eks. den moderne tid og visse specialafdelinger, trænges i høj grad til udvidelser. Lokaler til brug for afholdelse af særudstillinger er særdeles ønskelige. Særudstillinger anvendes af de fleste museer til belysning af forskellige emner inden for deres virksomhed, hvorved museerne tillige har bedre muligheder for at fastholde og udvide de besøgendes kreds. For Handels- og Søfartsmuseets vedkommende vil en mangfoldighed af emner såvel af historisk som af moderne karakter kunne behandles, men museet ejer ikke lokaler, der kan benyttes hertil. Endelig må museet nødvendigvis i løbet af kort tid have sine magasinforhold løst rationelt. Der findes næppe noget dansk museum, som på dette område er dårligere stillet end Handels- og Søfartsmuseet.

Handelen og skibsfarten er førende danske erhverv, udtryk for en vigtig side af dansk kultur. Gennem en men-

neskealders virksomhed er der skabt et særpræget museum, der nu er nået så vidt, at det har taget virkelig form, en bygning rejst med møjsommeligt arbejde sten for sten. Både ved sit materiales karakter og ved sin anbringelse på Kronborg Slot besidder det en betydelig charme. Det har såvel i publikationerne til sin vennekreds som i sit store besøgstal og sine tusinder af bidragydere store kredse af befolkningen i tale og har de bedste muligheder for at udvikle denne kreds yderligere i betydelig grad. Det har gennem årene både fra statens og erhvervets side modtaget en støtte, som i høj grad påskønnes, men som trods alt fra begge parter side ikke har været større, end at man med rimelighed i fremtiden tør håbe på en øget forståelse af opgavens betydning og en øget støtte såvel i kontante ydelser som i forbedrede arbejdsvilkår. Museets tilstedeværelse på Kronborg Slot, hvor det ses af talrige udlændinge, der naturligt drager sammenligninger med, hvad man i udlandet har nået på dette område, må yderligere anspænde alle parter til at bestræbe sig på at opnå det bedst mulige resultat.

KØBMANDSTYPEN GENNEM TIDERNE

Av

LOUIS E. GRANDJEAN

„Jeg véd ikke, hvis ånd kan være mere
vidtspændende end en ægte købmands.“

Goethe.

Vi hylder allesammen udviklingen og har vænnet os til at se fremskridt overalt, selv hvor der ingen er eller endog tilbagegang, til at tidsbestemme typer og dele dem op i ældgamle, ældre, nyere og moderne. Vi systematiserer og rubricerer og ynder at karakterisere tidsepoker temmelig groft, ganske simpelt fordi vi overser den røde tråd og lægger for lidt i kontinuiteten og traditionen, som det er blevet mode at anse for en slags bagstræb og reaktion. Det medgives gerne, at i det ydre har tidsepokerne overfladisk set visse særpræg, men stort set og udfra en dybere betragtning er *menneskene* dog de samme.

Den moderne forretningsmand med det smarte, amerikanske præg — der passer grumme lidt for vore forhold — ses derfor som en selvstændig og forholdsvis ny købmandstype. Men er det nu rigtigt set i handelshistorisk perspektiv? Det er nok en undersøgelse værd.

Lad os begynde med at se lidt på den undersøgelse „Nogle gamle danske købmandstyper“, som forfatteren *R. Berg*, Præstø, skrev i forrige årbog, hvori der også — som så ofte før — tales om „nye typer“. Er der sådanne nye typer i det hele taget? Problemet er visselig ikke uden interesse i vore dage, hvor der har udviklet sig en „handelsvidenskab“, som meget let kommer til at tilsløre det virkelige billede.

Det er jo ikke teknik, bogholderi, kontorrationalisering, kreditgivning og almindelig handelsvidenskab, som bestemmer købmandstypen, al den stund dette bare er ydre arbejdsmetoder. Købmandstypen bestemmes tværtimod av noget indre. Det er rigtigt fremhævet av *Vinding Kruse*,¹ at for at udøve købmandens syssel på ret vis kræves der k a r a k t e r, altså indre egenskaber, av hvilke V.-K. særlig fremhæver flid, nøjsomhed, sparsommelighed, mådehold samt faglig duelighed. Det er i virkeligheden alene disse egenskaber, som er den egentlige årsag til de fleste sociale forskelle, men som det nu er skik altid at hakke på og tilmed ganske ukritisk.

Nej, det er karakteregenskaberne, der skaber t y p e n, og her købmandstypen. Men det er også bristen på disse egenskaber, som er med til at skabe en anden type: kræmmeren. Købmanden og kræmmeren har altid eksisteret side om side med hinanden; snart har dog forhold og konjunkturer begunstiget den ene type, snart den anden og til andre tider har de været mærkeligt sammenblandede — som forresten også nu i vore dage. Tjener det ikke et godt formål at søge at skabe forholdet klarlagt.

Sammenblandingen er udmærket påvist av professor *Birch*,² der hævdede, at købmændene har en dobbelt ahnerække: dels den omløber, som avkøbte tekstil- og smykkehandleren og -håndværkeren visse varer for personlig at falbyde dem ved dørene (kræmmeren) og dels importøren, der på egen bekostning udrustede expeditioner og tog varer hjem fra fjerntliggende lande og samtidig opkøbte hjemlandets exportvarer til udførsel (købmanden).

Allerede i antiken finder vi dette skarpe skel. *Georg Brandes*³ fremdrog et citat fra Cicero, hvori det hedder, at en fri mands plads ikke er i en butik . . . handel passer kun for slaver, hvis det er småhandel (kræmmeren), men

¹ I „Det kommende Samfund“, 1944, pag. 155.

² I „Den økonomiske Virksomhed“, 1927, pag. 495.

³ I „Cajus Julius Cæsar“, 1921, pag. 231.

den indgyder agtelse, når den er stor, når den bringer til et og samme land frembringelser fra hele verden og gør dem tilgængelige for de mange og altid iagttager fuldstændig ærlighed (købmanden).

*

Lad os følge udviklingen herhjemme i Danmark. Vi vil strax se, at Danmarks tidligste handel var søhandel, hvad der har sin forklaring i de geografiske forhold. Disse begunstigede expeditionerne over havet og vi ser desuden, at vore købmænd av format var storbønder og gejstlige, ja endog kongerne selv. Det var altså den velhavende overklasse, som drev købmandsfærd over havet med sine huskarle som skibsbesætning.⁴ Expeditionerne var ganske vist snart vikingefærd snart fredelig købmandsskab, som nu forholdene bød sig til.

Det vil sige, at man herhjemme begyndte på nøjagtigt samme måde som i Middelhavet med overklassen i spidsen som den egentlige handelsstand, der drev denne søhandel i kraft av politisk magt og en jernhård disciplin ombord. Kraftigst har *Oswald Spengler* understreget dette forhold, når han hævder,⁵ at erhvervsmæssige foretagender aldrig har nået deres virkelige mål uden beskyttelse av en magt-politisk tænkende statsledelse. Spengler påstår, at det er vrangt, når man betragter vikingernes røverfarter, hvorved de vesterlandske folks søherredømme begyndte, som sådanne, og understreger, at selvom deres mål selvkært var at gøre bytte, så var skibet en stat for sig og togtets plan, overkommandoen, taktiken *ægte politik!* Hvor der av skibe, fortsætter Spengler, dannedes en flåde, kom der strax statsdannelser med stærkt udtalte overhøjhedsregninger som i Normandiet, i England og på Sicilien.

⁴ Se således magister Poul Erik Hansens avhandling om Ledingsordningen i årbogen 1946 og Marius Vibæk: *Dan danske Handels Historie*, 1938, pag. 30.

⁵ I „Jahre der Entscheidung“, München, 1933, pag. 30.



Købmand og fribytter *Hans Pothorst* (ca. 1480), som var knyttet til Helsingør og deltog i talrige expeditioner til nordhavskolonierne, hvad der underbyggede Danmarks handelsinteresser i disse trakter.

Fra kalkmaleri i St. Mariæ kirke, Helsingør.

Tanken var slet ikke ny, thi allerede Goethe havde jo digtet:

„Man hat Gewalt, so hat man Recht,
Krieg, Handel und Piraterie
dreieinig sind sie, nicht zu trennen“.

Vor ældste købmandstype var med andre ord ligesom i antiken den ansete groshandler (købmand), der udøvede sin gerning under magtpolitisk beskyttelse ganske som det

engelske imperium i vor tid har udøvet sin verdenshandel. Fra Roms storhedstid til vore dage er der, som Georg Brandes sagde, næppe ført nogen krig uden at det var en handelskrig.

Om dette nu i det væsentlige er rigtigt, så betyder dette ikke, at den magtpolitiske beskyttelse av handlen (som jo også Hansaen i høj grad var baseret på!) udelukkede en handelsmoral, at der ikke lå positive karakteregenskaber bag, tværtimod. Det hedder nemlig udtrykkelig i konungs-skuggsjå:⁶ „Det er ofte de bedste mænd, der bliver købmænd“. I dette norske middelalderskrift, der formentlig også avspejler danske forhold, gives der endvidere de unge, vordende købmænd råd og vejledning. Blandt disse går et ud på, at den unge købmand skal handle med de største og bedste købmænd på fremmede pladser (karakteregenskaberne vurderes altså), et andet går ud på, at han skal sætte en passende pris på sine varer „at Du ikke hedder kræmmer“.

Her ser vi altså det interessante, *at samtiden selv sætter et væsentlig skel mellem købmandstypen og kræmmer-typen!*

I konungs-skuggsjå får købmanden også finansielle råd: han skal sørge for at besidde skibsparter og, hvis hans formue voxer stærkt, skal han dele den ved benyttelsen av handelsfællesskab dær, hvor han ikke selv tager med, og når han er blevet meget rig, skal han anvende $\frac{2}{3}$ av formuen, måske den hele, til køb av jordegods. Dette er gamle tiders opfattelse av risikospredning.⁷

Det vil kanske undre, at den karakterfaste købmandstype er så gammel, den, som professor Birch definerede således:⁸ „av karakter skal købmanden være fast i sit forsæt og optræden, ærlig og ordholdende, fordi så mange avtaler sker mundtlig og fordi den tillid, han indgyder, er hans *vigtigste aktiv*; i kappestriden skal han vinde ved

⁶ „Kongespejlet“ fra 2den halvdel av 1200-tallet.

⁷ Se Marius Vibæk, pag. 31.

⁸ „Den økonomiske Virksomhed“ I, pag. 501.



Frederik II, som genskabte den danske søhandel ved sin magtpolitik på havet og nautiske tiltag til sejladsens sikkerhed.

Kobberstik af Melchior Lorck. Handels- og Søfartsmuseet.

fair midler, han skal huske, at han er publikums tjener og kunden ikke et rovdyr bytte.“

Bemærkelsesværdigt er det, at netop gamle købmands-slægter ofte bærer denne tradition — i kraft af hvilken de

just består — men som Birch siger:⁹ mindst halvdelen av „selfmade men“ har skarpblik for egen fordel og dette mere end teknisk dygtighed har båret dem frem. Birch leverer ikke bevis for sin påstands rigtighed, som vel alene hviler på et skøn. Skarpblikket for selvinteressen var selvklart fra første færd ansporelsen til at udøve handel, men det er lige så sikkert, at hvor handlen ikke beherskes av karakteregenskaber, er den blevet en forbandelse for menneskeheden. Hvor selvinteressen derimod er blevet behersket, har den idealt tjent samfundet således som Vinding Kruse har fremhævet det.¹⁰

Om den karakterprægede købmandstype fra Arilds tid véd vi også fra konungs-skuggsjá, at den lærte sig latin og fransk „thi de sprog går videst“ — som vi nu lærer t. ex. engelsk. Denne købmandstype, som altså lærte sig fremmede sprog, må selvklart have knyttet sig til de udenlandske handelshuse, og det ikke alene finansielt men sikkert også slægtsmæssigt ved giftermål. De magtpolitiske faktorer i datiden, der tillige virkede geopolitisk, må antagelig have medført, at en rad danske købmænd har bosat sig centralt i interessesfærer udenfor rigets grænser. Man må indstille sig på at se en internationalisering av Vesteuropas købmandsstand, så meget mere som den danske købmand indtil da slet ikke havde organiseret sig standsmæssigt herhjemme. Hertil kan nu årsagerne have været flere, dels den ringe betydning landets egentlige export havde i sammenligning med importen og transithandlen, dels de enkelte købmænds brist på arbejdende kapitaler i sammenligning med hvad udlændingene rådede over.

*

Når derfor R. Berg t. ex. fastslår, at vore gamle købstæder er opstået *ved indvandring*, så må dette sikkert betegnes som en sandhed med mange begrænsninger. Vis-

⁹ Samme, pag. 564.

¹⁰ „Det kommende Samfund“, pag. 155.



Købmand *Niels Ryberg* (1725—1804), som hjalp selvejerbønderne ved hove-
riets avløsning, støttede videnskaben og gav mange midler i hænde til
frugtbringende virksomhed. Han ragede op over sin tid i menneskekundskab
og respekt for viden og regnes simpelthen blandt Danmarks mest frem-
ragende mænd.

Efter miniature i Handels- og Søfartsmuseet.

selig fandt der på sæt og vis en indvandring sted, men
var denne ikke i stor udstrækning en tilbageflytning av
danske købmænd og deres efterkommere fra andre han-
delspladser eller av udenlandske dansk gifte købmænd?

Man må ligeledes betvivle, at grundstammen i de opståede købstæder skulde have været omstørfende kræmmere. Langt mere taler sandsynligheden for, at købstæderne virkelig er anlagt av købmænd, som handlede med fulde laster, der gik til naturhavnene, som skibene kunde flyde ind til. Hvor kræmmerne kommer ind i billedet er snarere ved fiskerlejerne, hvor de med deres betydelig mindre skibe kunde lande på fladstranden og drive en detailnæring. Det var sikkert disse kong Erik ved købstadsprivilegierne av 15.2.1422 vilde til livs, når han monopoliserede handlen for købstæderne. Det medgives, at privilegierne havde fiscale årsager, for at kronen skulle få sikkerhed for sine afgifter, men det har sikkert tillige været for magtpolitisk at støtte de danske købmænd i kampen mod Hansaen.¹¹

Det er heller ikke rigtigt i disse nye byers købmænd at se en ny købmandstype, som skaffede sig indtægter på andre måder end ved egentlig handel, som grundejere, gæstgivere, pengeudlånere o. s. v. Heri var som allerede dokumenteret intet nyt, det var tværtimod den ældre regel om risikospredning, som taler ud av konungs-skuggsjá.

Derimod kan man med sikkerhed påpege en periode, hvor købmandstypen havde forsømt den gamle regel om at eje skibsparter. Med vikingetidens ophør og til tiden for Fr. IIs tiltag for dansk skibsfart gik dansk handels-tonnage rivende tilbage og derved muliggjordes Hansaens og hollændernes fremtrængen. Det er bristende dansk skibsrum, som dengang blev så katastrofal; om årsagen til tilbagegangen har man tvistet i mange år.

Om den psykologiske årsag er der vist enighed. Den norske dr. Malm har skildret¹² slægtens vej således: Fatigdom, enkelthed i livsførelsen, barnerigdom — kraftudfoldelse, angreb på svagere nationer; magt, jordejendom og pengerigdom — nydelsestrang, barneindskrækning, tilbagegang og forfald. Denne psykologiske tese forklarer

¹¹ Se Marius Vibæk, pag. 76.

¹² Citeret hos Birck, pag. 23.

enkelt vikingetogenes begyndelse og deres ophør. Men til forfaldet kommer bristen på danske skibsbyggere — man ved t. ex. at den engelske konge Alfred den store (871—901) indkaldte danske skibsbyggere for at skabe en engelsk flåde — og bristen på søfolk til at bemane skibene. Den



Købmænd *Frédéric de Coninck* (1740—1811), som drev en storartet kolonihandel, var personlig meget nøjsom og uhyre godgørende samt ofrede store summer på landets forsvar. Hans dygtighed og redelighed er sagnagtig.

Pastel af Chr. Hornemann. Handels- og Søfartsmuseet.

sidste skyldtes den voxende interesse for landbruget herhjemme, der betingede et trygt hjemmeliv i familiens skød. Selv skipperne og søkongerne var jo endt som jorddrotter og herremænd, og dem var det, som havde igangsat tiltaget på havet. Her fik reglen om pengeanbringelse fra konungs-skuggsjá alvorlige følger. Endelig har t. ex. Birch antydnet, at kornets værdi i Danmark tredobledes i tiden mellem 800 og 1200.¹³ Landbruget var blevet rentabelt.

¹³ Den økonomiske Virksomhed, pag. 23.

Ved genopblomstringen af handlen på Fr. IIs tid er det derfor ikke en ny købmandstype, der opstår, som R. Berg er tilbøjelig til at mene og at se i Marcus Hess og Peter Klaumand. De handlede jo netop som alle købmænd tilforn, deres mercantile tiltag havde nu blot fået nye muligheder for at spille. Handlen på deres tid fulgte globalt de samme veje, og den anvendte nøjagtig de samme midler, som ældre tider gjorde det. Vel sandt, at handlen stadig var „sort“ — som vi nu ville kalde den — man købte billigst muligt og solgte dyrest muligt, og man skaffede sig magt og indflydelse ved økonomisk styrke, hvad der blev så meget lettere efterhånden som kreditten trængte igennem. Men kreditten gav også hårde smæk, risikoen var blevet større. Men det fordrede ikke nogen ny købmandstype.

*

Vi skal nu vende os mod en anden handelshistorisk forfatter. *Wolmer Clemmensen* har også i sin doktordisputats¹⁴ postuleret en ny købmandstype, der skulde være udsprungen af reformationen, hvorved en ny økonomisk æra skulle have taget sin begyndelse ligesom handelsstanden nu skulle være blevet en social magtfaktor. Som om den ikke altid havde været det! I en senere bog hævder denne forfatter,¹⁵ at handlen forinden, århundreder igennem, indtog en såre foragtet plads i samfundet, men efter reformationen var en ny købmandstype, som den moderne handel havde brug for, ved at skabes!

Men er dette nu rigtigt?

Var det ikke, som allerede omtalt, karakterfaste mænd, som ledede storhandlen i vikingetiden, mænd, som var agtet og æret, og mænd, som ofte viste mådehold af klogskab, fordi de derved skabte sig anseelse, nød tillid og derigennem atter opnåede en større og solidere handel? Var

¹⁴ De religiøse systemers indflydelse på de erhvervsetiske princippers udvikling i Danmark, 1940, pag. 43.

¹⁵ Deskriptiv Erhvervsetik, 1942, pag. 13.

det ikke nøjagtig den samme købmandstype, som vi kender fra antiken, og som Cicero fortæller om?

Hvad er nu forklaringen? Vistnok den, at Clemmensen under eet behandler købmanden og kræmmeren. Sandt



Købmand *William Duntzfeldt* (1762—1809), svigersøn av de Coninck og ostindiekøbmand i den største stil, var i sin tid Københavns største skatteyder.

Pastel af Chr. Hornemann. Handels- og Søfartsmuseet.

nok har vi haft flere perioder, hvor disse tvende typer var sammenblandet, og hvor kræmmeren dominerede på købmandens bekostning, og altid har just de forsøgt — den honette ambition er ældgammel — at kalde sig købmænd som bare var kræmmere. Hør hvordan det t. ex. var i 1560, da en av Fuggerne var i Danmark, thi han sagde spottende: „I stæderne vil alle hedde købmænd, som blot

har to rødspætter at sælge¹⁶. Lad os ikke her glemme, at først kommerciereordningen av 1742 — altså for kun 200 år siden — for første gang forsøgte at sætte skel mellem købmand og kræmmer. Det blev borgerskabet, som satte dette skel, og for at opnå borgerskab måtte købmanden holde kontor — i modsætning til kræmmerens butik eller krambod — føre udenlandskorrespondance samt eje skibe eller i hvert fald skibsparter.

Clemmensen har derimod ret i, at i den katolske tid, da den rige købmand havde det sværere end en kamel med at komme igennem nåleøjet, da havde kræmmeren det ulige lettere, hans mindre omsætning udfordrede ikke misundelsen. Også efter reformationen stemte hans jævne levevis bedre overens med t. ex. den puritanske opfattelse. Alligevel fik den gamle købmandstype, som er evig ny, et genembrud ved reformationen, thi nu så man handlen som noget nyttigt, ja som et kald, hvor købmanden overfor Gud var forpligtet til at bruge sine anlæg og sine evner! Under renaissance blomstrede storhandlen op, og tidens krige var handelskrige ganske som vikingetidens skærmydsler var søkampe om handlen.

Middelalderens gildedannelser og korporationer havde egnet sig mest for håndværkerne og kræmmerne på messerne og markederne, men renaissance individualisme gav atter købmanden frie kår. Når derfor borgerne i 1660 fik ny politisk indflydelse, så skyldtes det vel dybere set, at købmændene kunne skaffe de udenlandske artikler og varer frem, som samfundshusholdningen så stærkt behøvede, og at købmændene selv kunne låne kongerne penge eller skaffe udenlandske kreditter, mens den gamle adel kun ejede indtægterne av de produkter, deres godser avkastede, og som de ganske vist havde ret til selv at exportere.

Sikkert var det mest købmændenes pengemagt, som spillede ind. Så stor som nogensinde var den igennem hele den florissante handelsperiode. Pengemagt og politisk magt

¹⁶ Vibæk, pag. 139.



Købmand *Hans Broge* (1822—1908), den danske provins' største storkøbmand, som fra bunden organiserede den danske landbrugsexport, interesserede sig for transportvæsenet og handelsuddannelsen, den fødte forhandler, hvis storsind og magtfulde karakteregenskaber er hovedelementerne i hans eftermæle. Efter fotografi.

har altid behøvet hinanden, de er faktisk uadskillelige. Det fremhævede t. ex. Birch ofte,¹⁷ at den magt, som formue

¹⁷ Se således *Den økonomiske Virksomhed I*, pag. 514.

forlener sin mand med, er både psykisk og fysisk. Dette er nu et andet problem om kapitalisme, som ikke direkte vedrører dette emne.

Når Birch nedsættende kalder købmandens store bidrag til sociale udgifter for „besiddelsens forsikringspræmie“, ville jeg foretrække at benævne det mådehold, og om dette udøves av klogskab eller av retsind, det kan vi andre jo ikke avgøre. Clemmensen siger,¹⁸ at når købmanden tjener sin selvinteresse og på samme tid lidt overdrevent påstår, at han også tjener samfundet, så kan skeptikeren og kynikeren privat kalde det handelsbluff, en ny moralsk maske, som erhvervslivet tager på. Det synes ikke at være berettiget, thi som jeg har påvist har den ældgamle og stadig eksisterende købmandstype altid tjent begge formål. Hvertil analyse? Jeg har aldrig for min del tvivlet om, at der findes et aristokrati av storkøbmænd med vore forfædres gode traditioner, men Birch kalder det dog et postulat.¹⁹

Een Glückstadt, een Harald Plum er derimod nok til i lange tider at svække tilliden til en hel stand, så uretfærdigt det er. Det er jo slet ikke noget nyt, når vor tid igennem kristendommen (intellektuelt) og gennem kommunismen (materialistisk) rejser kravet om „the spirit of service“. Det er ligeså gammelt som købmandstypen og lige så uforandret gennem århundrederne. Heller ikke Birchs formulering av kravet til det økonomiske demokrati, at det selv må have offervillighed og må være aristokratisk i sin lederudvælgelse, er ny. Birch har ganske ret i, at intet samfund er muligt uden et aristokrati, det økonomiske demokrati heller ikke, men dettes aristokrati må være „of service“ ikke „an aristocracy of privilege“. Et samfund av egoister eller ledet av egoister kan aldrig, som den moderne mentalhygiejne gør gældende med så stor styrke, blive et harmonisk samfund.

Skulde man ønske mere prægnavns for den ældgamle

¹⁸ Erhvervsetik, pag. 28.

¹⁹ Den økonomiske Virksomhed I, pag. 589.



Købmand C. F. Tietgen (1829—1901), som fremhjalp og styrkede Danmarks næringsliv på enhver måde og som så det som sin opgave at skabe respekt og tillid om købmandstypen, hvad samtiden undervurderede. Gav store summer til kirkeligt arbejde. Litografi af W. Tegner.

købmandstype, så måtte man vistnok følge den linje, som engang *Søren Kierkegaard* fremsatte, at et menneske skal og kan holde det ude fra hinanden, holde det åbenbart, som han kalder det, hvor det er, at han arbejder for sin

fordel og hvor for sag, idé, ånd, det højere, og at han for ingen pris må lade det løbe sammen eller ud på eet. At dette netop sker, véd vi alle, til megen skade for tilliden. Købmandstypen er netop derigennem blevet undervurderet, det er blevet for uklart, hvor typen tjener egeninteressen og hvor den tjener almenvellet. Handelshistorien fortæller os, at dette burde skrives bag øret.

*

Det har været formålet at vise, at købmandstypen ikke væsentlig har forandret sig fra vikingetidens slut til vore dage, at påpege, at man ikke bør sammenblende købmandstypen og kræmmertypen, hvis karakter er så vidt forskellige og at understrege, at købmandstypen ikke kan bedømmes på ydre kriterier: om den har handlet mod kontant eller på kredit, om den har ført italiensk dobbeltbogholderi eller ej, om dens hele teknik har været primitiv eller handelsvidenskabelig. Købmandsskab er nemlig ingen videnskab, det er en kunnen, et talent, og det gode købmandsskab rummer i sig selv en ganske klar forestilling om ret og vrangt uanset religiøs moral eller borgerlig etik. Kriteriet er altså det rent menneskelige.

At redernæringen i vor tid er blevet et selvstændigt erhverv har i nogen grad udvisket købmandstypen, og at enhver agent for et udenlandsk hus kan blive medlem av grosserer-societetet har heller ikke tjent til at trække typen skarpt op, den type på hvilken Ryberg, de Coninck, Duntzfeldt, såvel som Hans Broge og Tietgen dog endnu står som de klareste repræsentanter fra 1700 og 1800 tallene — for bare at nævne nogle eksempler, der kunde suppleres med mange andre.

Fordi den moderne købmand — undskyld grosserer eller direktør — ikke mere har skibe eller skibsparter, er der jo heller ikke tale om nogen ny type. Sprogligt er købmanden ganske vist blevet til urtekræmmeren på hjørnet, og købmand og kræmmer er atter slået sammen i een

klasse: forretningsmanden, som helst omtales som „den moderne forretningsmand“.

Man har hartad glemt den gamle købmandstype, og statens magtpolitik er i vore dage nærmest rettet *imod* den; i stedet for at beskytte den og bane vejen for købmandsskabet i den store stil, har nutidens politikere set det som sin opgave at stække købmandsskabet, båndlægge det og fiskalt at plyndre det.

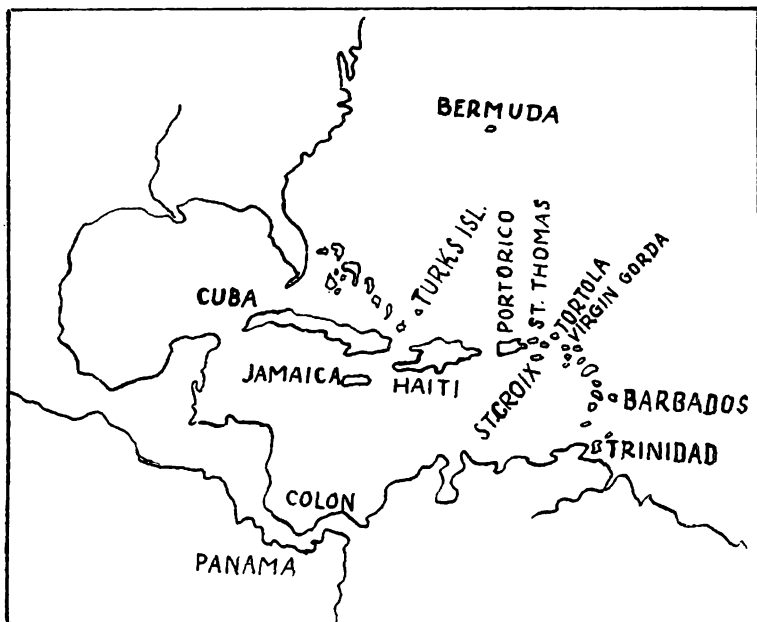
Her ligger så den dybere årsag til, at vi er blevet mindre og fattigere. Vi kan dog ellers ikke leve av at barbere hinanden! Staten står idag som adelen gjorde det i middelalderen næsten alene henvist til at sælge landets landbrugsprodukter, kolonierne skaffede man sig kortsynet av med, og i Grønland vil man løse human-kulturelle opgaver uden at det private initiativ deroppe har fået lov til at skaffe midlerne dertil, som derfor må tages i skatteborgernes lommer. Statsmandskunsten er kanhænde — som mange synes det — blevet mere trangsynet, eller er det bare en demokratisk undervurdering av købmandstypen, som er skredet så stærkt frem. Forklaringen er vel så den, at vore nationaløkonomer har dyrket handelshistorien meget for lidt, og at politikerne har beruset sig i planøkonomi, restriktioner og en finanspolitik, det fattes vuer.

Det er ofte sagt, at Danmark ikke mere har nogen udenrigspolitik, det har vel sin gyldighed, hvis det ikke er opfattet klart, at vi skal erhverve udefra ved hjælp av statens magtpolitik. Men magtpolitik er blevet et uartigt ord, og det er blevet simpelt at tjene penge og da endnu mere at lægge dem op! Det spørgsmål kan i hvert fald stilles: hvad skal vi i længden leve av, og kan vi opretholde en kultur uden det økonomiske fundament, som storhandlen altid har lagt.

Snart er den frivillige offerglæde, som er en del av købmandens karakter, blevet noget historisk, avløst av tvang og juridisk pligt og en menneskelig forståelig trang til at forsøge at undgå dem. Det er sandelig ingen løfterig udvikling.

Den, der besøger Handels- og Søfartsmuseet, går vel ofte derfra med et islæt av vemod ved tanken om, hvad der engang var levende virkelighed: vovemod, format i dispositioner, handlefrihed, global fantasi og geopolitisk intuition. Men det er kun godt: det er begyndelsen til at man måske i en ikke fjern fremtid atter vurderer den gamle handel og ønsker den fremgang til samfundets sande gavn.

Thi, ikke sandt, hvad skal vi med historie, hvis den ikke inspirerer os og hvis vi ikke lærer av dem. Og ganske særligt gælder det vel handelshistorien.



„ROYAL MAIL“ OG ST. THOMAS

Af

JENS VIBÆK

I over hundrede år har „Royal Mail Steam Packet Company“ hævdet sin stilling som et af verdens største og navnkundigste dampskibsselskaber. De nordiske lande har ganske vist aldrig været indspundet i dets vidtstrakte rute-net, men i trediverne sås rederiets store hvide både jævnligt ved Langeliniekajen på pleasure cruise med et eksklusivt selskab af internationale turister.

Disse trækfugle var kun flygtige gæster i de danske farvande, men der var en tid, da en dansk havn spillede en hovedrolle i „Royal Mail“s historie, og denne danske havn var *Charlotte Amalie* eller *St. Thomas*, som den hedder i daglig tale.

For at forstå denne sammenhæng må man gøre sig klart, at Vestindien endnu i 1830erne var et af de områder uden for Europa, som vejede tungest til i verdensøkonomien, tungere end U.S.A. og Afrika — Indiens og Kinas lige. Her avledes endnu hovedparten af verdens sukker. Og medens den kinesiske og indiske handel kun gav deres udøvere en handels- og fragtfortjeneste, kom for Vestindien hertil det forhold, at sukkeret avledes af europæiske plantere. Enorme formuer var i tidens løb bragt fra Vestindien til de europæiske moderlande, først og fremmest til England, formuer, som var bygget op ved sukkeravl, eller som var skabt ved stigningen i de vestindiske jordpriser, der i tiden indtil Napoleonskrigene mange steder var mere end halvtredsoblede. De vestindiske kapitalinteresser kunne i det 18. århundrede til tider mønstre en kompakt majoritet i det engelske underhus, og talrige vestindiske kapitalister var i tidens løb gået over i højadelens rækker som overhusmedlemmer.

Ganske vist, tiderne var ikke, hvad de havde været. Sukkerpriserne havde fået en kedelig dalende tendens; konkurrerende sukkerlande var dukket op i øst og vest, og man havde lidt ved de opskruede grundpriser, som slugte deres del af fortjenesten. Og endelig var prisen på arbejdskraft steget ubehageligt: fra 1833 var slaveriet ophævet på de engelske øer. Negrene var nu frie arbejdere, og de var til tider ret vanskelige. Men endnu hævdede Vestindien sin økonomiske stormagtsstilling, selvom det gyldne skær, der havde hvilet over øerne, var ved at sløres.

På St. Croix havde også Danmark oplevet sin del af sukkerets eventyr. Derimod havde sukkerdyrkningen i de sidste 100 år ikke spillet nogen væsentlig rolle på St. Thomas. Det havde derimod havnen, Vestindiens bedste, en næsten lukket naturhavn, kun åben ved en smal rende mod syd, i læ for passaten. Som transithavn havde St. Thomas oplevet store tider under krigene i det 18. århundrede, men årene mellem krigene havde været magre med affolkning af by og havn. Det var først, efter at de spanske og portu-

gisiske kolonier i Syd- og Mellemamerika i 1820 havde erklæret sig uafhængige, at St. Thomas var kommet ind i en tilsyneladende stabil fremgangsperiode som centrum for den vestindiske og mellemamerikanske handel med Europa.

St. Thomas var i 1830erne en anelig stad. Med sine 11,000 indbyggere i 1835 var den kongeriget Danmarks største by uden for København. Og medens hovedstaden befandt sig i et økonomisk dødvande, var St. Thomas i en rivende udvikling, der f. eks. kan illustreres derved, at byen i 1837 blev sæde for ikke mindre end to private banker, medens der skulle gå samfulde 20 år, inden København i „Privatbanken“ fik en lignende institution til erhvervslivets fremme.

Postforbindelsen med Europa var Vestindiens livsnerve, og det var så sandelig ikke juleposten til hjemmet, det drejede sig om. Af vital betydning var på den ene side forsendelsen til Europa af penge og veksler, på den anden side de europæiske efterretninger om sukkerprisernes stigen og fald samt meddelelserne om de politiske og økonomiske forhold, der kunne bestemme sukkermarkedets fremtidige kår. „St. Thomæ Tidende“ taler sit tydelige sprog herom gennem de redaktionelle bemærkninger, hvormed man stadig giver sin utålmodighed luft over forsinkede skibe med europæisk post. En hurtig pakkeforbindelse var derfor en nødvendighed. Den var dyr; og det havde i det lange løb vist sig, at kun England var i stand til at klare problemet. Paketfarten opretholdtes af den engelske stat og administreredes af admiralitetet. To gange om måneden forlod sejlpaketterne Falmouth i Cornwall med vestindisk destination.

1835 ændredes ruten. Fra nu af gik paketten fra Barbados direkte til St. Thomas. Imidlertid havde en dampbåd bragt posten videre fra Barbados til den fjerne hovedø, Jamaica, hvorfra den atter tog post og passagerer til St. Thomas. Få timer efter ankomsten hertil afgik paketten så tilbage til Europa, medens dampskibet via de små engel-

ske øer returnerede til Barbados for der at oppebie den næste pakke fra Europa og atter begynde sin rundtur. Da paketterne tidligere var gået fra Barbados til Jamaica og først derefter til St. Thomas, vil man forstå, at denne by ved nyordningen var blevet favoriseret ved at rykke en uge à fjorten dage nærmere til Europa. Den havde, trods det den var dansk, opnået en nøglestilling i den engelske pakkefart.¹ I St. Thomas havn havde dampskibe dog ikke længere nyhedens interesse. Allerede i 1823 havde man oplevet den første dampbåd — en amerikansk. Da havde byen også stået på den anden ende, og navnlig havde de kulørte næsten ikke været til at styre. Dampskibsfarten åbnede nye muligheder.² I det små begyndte St. Thomas allerede efter 1835 at skabe sig en position som bunkringsplads.

Det er først fra slutningen af trediverne, at man kan tale om oceanfart for dampskibenes vedkommende. De første dampere, der mer eller mindre lejlighedsvis krydsede Atlanten fra 1819 og fremover, benyttede nemlig sejl under den længste del af overfarten — simpelthen fordi de ikke kunne medføre de nødvendige kulbeholdninger til datidens utroligt kulslugende kedler. I 1838 krydsede imidlertid damperen „Sirius“ Atlanterhavet fra øst til vest udelukkende ved damp, og fire dage senere afsejlede „Great Western“, som var konstrueret specielt til denne fart af den berømte skibskonstruktør Brunel.

Begivenheden vakte stærk opsigt på begge sider af Atlanterhavet og gav voldsom genlyd i Vestindien, hvor man forstod rækkevidden af, hvad der var sket. Allerede i 1837 havde „St. Thomæ Tidende“³ omtalt visse planer på Jamaica om dannelsen af et engelsk-vestindisk dampskibsselskab, der skulle betjene hele Vestindien med sideruter

¹ Johan Peter Nissen: *Reminiscences of a 46 Years Residence in the Island of St. Thomas in the West Indies, Nazareth, P.A., 1838, s. 173.*

² *Ibid.* s. 135.

³ 15/7 1837. „St. Thomæ Tidende“ tryktes sit navn til trods på engelsk. De i denne afhandling anførte direkte citater er altså oversatte.

udstrålende fra Jamaica. Som et argument for dampskibes anvendelse i Vestindien anføres her bl. a. de vanskeligheder, passaten frembyder for sejlskibsfarten. Ophavsmanden til disse planer var en vis Mr. *James McQueen* (1778—1870), der spillede en fremtrædende rolle i det offentlige liv på Jamaica, og som var en kendt figur i hele Vestindien. Han havde oprindeligt været plantagebestyrer, men var senere blevet redaktør. Han var på dette tidspunkt en ældre mand i færd med at trække sig tilbage (han kunne jo ikke vide, at han skulle blive 92), men han havde besluttet, at oprettelsen af dampskibsforbindelsen skulle være hans sidste indsats i det offentlige liv.⁴ Det er interessant at følge, hvorledes dampskibsfeberen i disse år griber den vestindiske presse. Redaktøren af „St. Thomæ Tidende“, hvis væsentligste våben som pressemand var papirsaksen, fylder sin avis med dampskibsstof fra vestindiske, europæiske og amerikanske blade, således holdes vi nøje à jour med „Sirius“ og „Great Western“s bevægelser. Han arbejdede kort sagt på at gøre sine læsere steamship-minded.

Imidlertid var McQueen draget til England for at virke for sine planer hos den engelske regering, og i 1838 befordrede han sin plan i trykken. Planen rummede en stærk kritik af de bestående forhold. Admiralitetet besørgede post og passagerer over med brigger; og i Vestindien distribueredes posten af primitive 10 kanoners brigger, der havde fået installeret dampmaskine. Forholdene på disse skibe var simpelthen rædselsfulde. Der var ingen plads. Posten lå og flød rundt i køjerne og under bordet i salonen. McQueens nye plan fulgte i det store og hele de linier, vi tidligere har antydnet. Hurtiggående dampskibe skulle gå til visse hovedstationer i Vestindien, hvorfra en flåde af dampere skulle besørge den lokale trafik. Men planerne sigter nu videre. Foruden Vestindien skulle Det caraibiske Hav og Den meksikanske Golfs kyster indspindes i nettet,

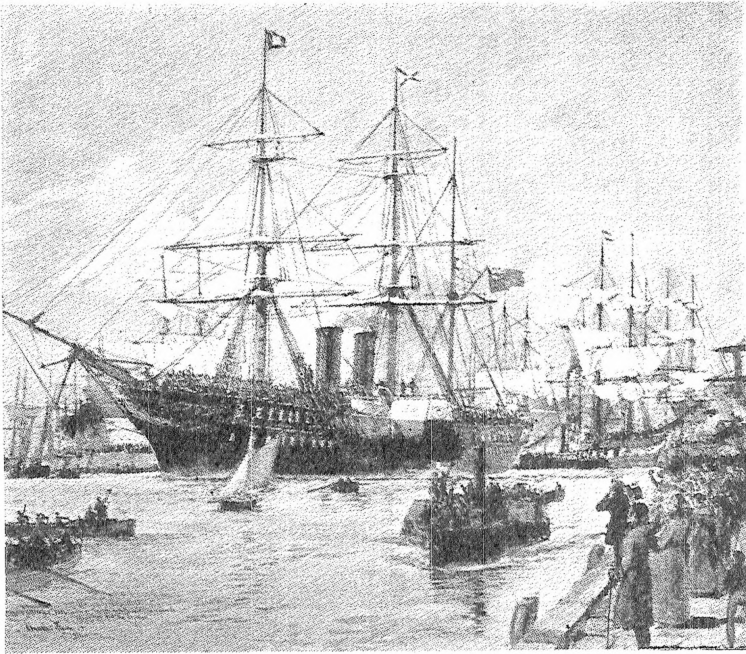
⁴ „Jamaica Watchman“ 25/4 1838 cit. „St. Thomæ Tidende“.

ja, McQueen så videre ud i fremtiden. Panamakanalen måtte komme, og på denne basis planlagde han en udstrækning af ruterne til Stillehavet.

Til støtte for sine planer vandt McQueen mægtige forbundsfæller i „*West India Committee*“, der var stiftet i 1760 som et slags handelskammer for vestindiske planter og kapitalinteresser i England (og som for resten består endnu). 1839 androg „*West India Committee*“ regeringen om koncession og subsidier, uden hvilke man ikke mente at kunne binde an med opgaven.

I og for sig skulle man ikke vente, at regeringen under den herskende økonomiske liberalisme var stemt for subsidieordningen. Men på den anden side var man ikke ked af at skille sig af med den dyre statsdrift af den oversøiske postforbindelse, som admiralitetet administrerede til almindelig utilfredshed. Kunne man betale sig fra opgaven, var det efter tidens mening ingen ringe ordning, men den måtte naturligvis være generel. Derfor bliver denne nyordning af afgørende betydning for stiftelsen i disse år af de tre berømte dampskibsselskaber, der delte verden mellem sig: „*Cunard*“ fik farten på Nordamerika, „*Peninsular & Oriental*“ tog sig af Pyrenæerhalvøen og Østen, og endelig fik „*Royal Mail Steam Packet Company*“ Vestindien og Mellemamerika.

Royal Mail stiftedes i 1839 og opnåede royal charter den 26. september. Aktiekapitalen androg den da formidable sum af $1\frac{1}{2}$ mill. £. I bestyrelsen finder vi 6 medlemmer af „*West India Committee*“, medens McQueen høstede lønnen for sin møje ved at blive direktør. Kontrakten med regeringen gik ud på, at der som hidtil skulle være 2 månedlige afsejlinger fra England. Subsidiesummen var særdeles rundelig. Den androg 240,000 £ (svarende til ca. $\frac{1}{7}$ af Danmarks daværende statsudgifter). For dette beløb skulle der årlig udsejles 684,816 sømil. Videre medførte koncessionen forpligtelse til at bygge skibene så svære, at de kunne føre flådens største kanoner. Hermed grundlagdes den hjælpekyrdsordening, der har bestået



Fra Royal Mail's hjælpekrydservirksomhed. RMS „Orinoco“ forlader Southamptons red med tropper til Krim 1854. (Fra „Royal Mail“).

siden, og som har knyttet stærke bånd mellem rederiet og admiralitetet.⁵

Meddelelsen om selskabets dannelse blev modtaget med jubel i Vestindien. „St. Thomæ Tidende“ citerer 12/10 „Jamaica Morning Journal“ fra 27/9, hvori det hedder: „Vore læsere vil frydes ved at erfare, at Mr. McQueen endelig ved utrættelige anstrengelser har haft held til at etablere den længe planlagte vestindiske postdampskibsforbindelse“, og den 16/10 følger en vidtløftig redegørelse for det planlagte rutenet med tilhørende sejltder.

Da den første fryd havde sat sig i Vestindien, begyndte kævlet, navnlig var uenigheden mellem øerne stor med hen-

⁵ „Royal Mail“, a Centenary History of the Royal Mail Line 1839—1939. By T. A. Bushell, London u. a., s. 1—10. (forkortet: Royal Mail).

syn til deres indbyrdes placering i den fremtidige sejlplan. Jamaica følte sig særlig dårligt stillet, idet den på den ene side var langt den største og vigtigste ø, på den anden side den, der lå fjernest fra England og derfor risikerede at få posten allersidst. Man har indtrykket af, at man på Jamaica gerne så St. Thomas centralt placeret, hvad der nemlig ville give Jamaica en relativ hurtig forbindelse. I øvrigt svirrer rygterne; men den endelige plan, som på St. Thomas averteres af postmesteren allerede den 10/12 1840, fastholdt Barbados som centrum med Grenada som hovedkulation. Det lovede jo ikke så godt.

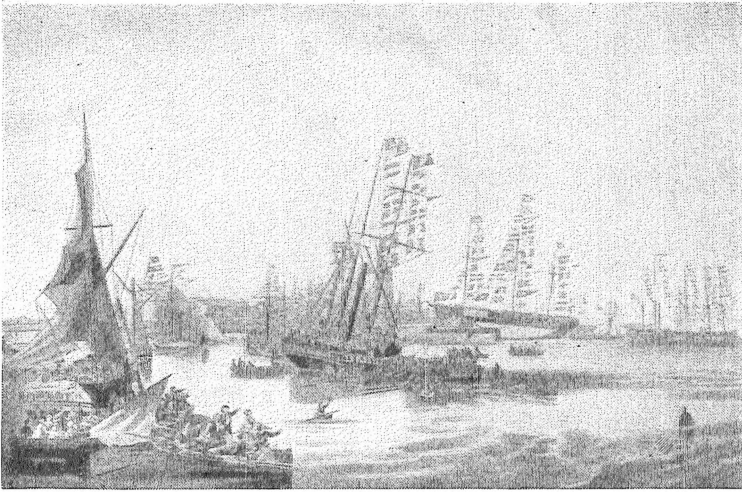
I England stod en tilsvarende strid. Selskabet havde bestemt Southampton som udfaldshavn for den nye rute,⁶ bl. a. fordi en bane hertil var under bygning (den åbnedes 1841, før ruten var kommet i gang). Southamptons udvælgelse vakte panik i Falmouth, som havde gammel hævde som udgangshavn for admiralitetets paketter. Dens 11,000 indbyggere levede væsentlig heraf og så nu deres eksistens truet (den lokale avis hed ligefrem „Falmouth Packet“). Også Liverpool meldte sig som kandidat, oven i købet støttet af Glasgow. Rederiet holdt dog hårdnakket på Southampton, der i ikke ringe grad skylder Royal Mail sin opkomst.⁷

Så snart selskabet i 1839 var blevet stiftet, afgaves ordre på bygning af 14 dampere ved engelske værfter. En sådan kæmpebestilling var uden sidestykke i dampskibsfartens historie, så meget mere som det drejede sig om den største skibstype, man dengang overhovedet indlod sig på at bygge. Skibene byggedes af træ. Det var naturligvis hjuldampere, og deres drægtighed androg 1285 t. Byggeomkostningerne beløb sig for de 14 dampere til 800,000 £.⁸ Det var hurtiggående passagerskibe bygget til at medføre post og postpakker samt forsendelser af rede penge, af

⁶ Royal Mail, s. 22.

⁷ St. Th. Tid. 1840 passim.

⁸ Royal Mail, s. 9 f, 19.



RMS „Forth“ (en af de oprindelige 14 dampere) løber af stabelen i Leith 22. maj 1841 i overværelse af 60,000 mennesker. Fra „Royal Mail“.

hvilke der årligt remitteredes store summer fra Vestindien. Det er værd at bemærke i denne forbindelse, at den ny rute muliggjorde anvendelsen af veksler med 1 måneds løbetid mellem Europa og Vestindien mod aldrig under 3 i sejskibstiden. Egentlig last var der derimod ikke tale om. Dertil fyldte bunkerkullene for meget, og alligevel kunne skibene med den stipulerede høje fart kun lige akkurat klare overfarten. Man plejede endda at supplere bunkers enten i en spansk havn eller på Madeira, der blev anløbet på udturen.

Sidst på året 1841 begyndte den nybyggede flåde at samles i Southampton, hvorfra den første ordinære afgang skulle finde sted nytårsdag 1842, dog således at de dampere, der skulle besørge lokaltrafikken i Vestindien, allerede tidligere afgik til deres station for at kunne møde den første paket med passagerer og post til hjemrejsen.

Admiralitetet havde imidlertid besluttet sig til at slå et slag for Falmouth og insisterede på, at posten skulle tages om bord her, uagtet den som omtalt måtte bringes

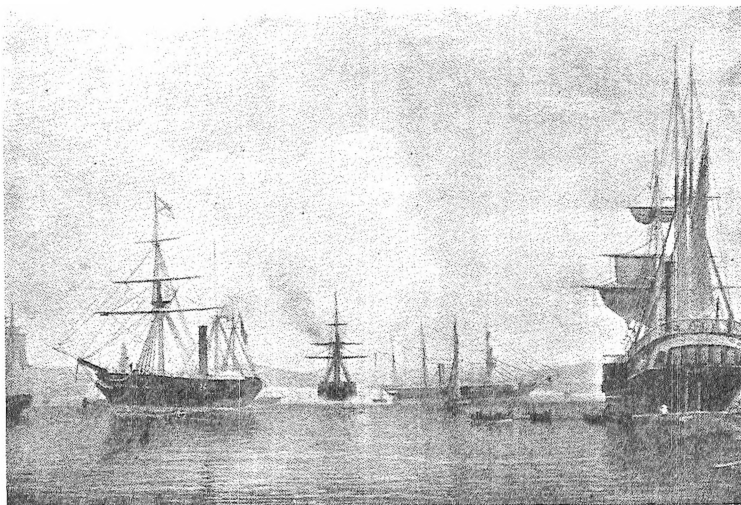
hertil pr. diligence.⁹ Selskabet protesterede, men kom i første omgang til kort. Nytårsdag afgik „Thames“ og „Tay“ (de fleste af de nye skibe havde flodnavne) fra Southampton, men først den 3. januar kunne de stikke til søs fra Falmouth, hvis gamle privilegium det dog alligevel kun lykkedes admiralitetet at opretholde en kortere tid. Den ny tid var stærkere end admiralitetets traditioner.

I Vestindien var forventningen selvsagt stor. Uventet ankom den 5. januar RMS „Forth“ til St. Thomas for at kulle på vej til sin yderstation i den vestindiske lokalfart. Overfarten til Barbados havde taget 17 dage mod fra 6—12 uger med sejlskibe. For en gangs skyld smider vor redaktør saksen og griber pennen for at tolke sine følelser efter et besøg om bord, hvor han var blevet „meget høfligt“ modtaget. Han udtrykker „vor grænseløse beundring for det stykke skibsarkitektur, som pryder vor havn, for den orden, stil og elegance, der hersker overalt, og for det særlige hensyn, der synes at være taget for at sikre behagelighed og komfort for passagerer af begge køn“. „Vi kan ikke undlade,“ hedder det videre, „ved denne lejlighed at give udtryk for en berettiget hyldest til dette gigantiske foretagende, den dybe ånd og det dristige initiativ hos en nation, der yder hele verden så stolt et vidnesbyrd om foretagsomhed og videnskabelig fuldkommenhed“. Det overgår alt, hvad man tidligere har set i søhistorien. Endelig den 8. januar offentliggør liniens agent i St. Thomas, Robert Comrie, direktørernes meddelelse om den første afsejling fra England den 1. januar 1842; og samme dag indkaldes til møde i den komité, som på beboernes vegne agter at fejre officererne på den første ordinære paket med et prægtigt gallabal.¹⁰

Den 14. januar passerede „Solway“, ligeledes på vejen til sin vestindiske station; og nægtes kan det jo ikke, at glansen på denne måde efterhånden gik af den egentlige

⁹ Ibid. s. 22.

¹⁰ St. Th. Tid. 5/1 1842.



„Royal Mail“s nybyggede flåde samles i Southampton i slutningen af december 1841 inden åbningen af vestindieruten. Samtidigt maleri, nu i Science Museum. Gengivet efter „Royal Mail“.

højtidsdag, der indtraf, da „Tay“ som den første pakket i den ordinære sejlplan ankom den 26. januar 1842. Den havde klaret overfarten til Barbados på 16 dage og 10 timer. „Det længe imødesete bal, der er arrangeret i en ånd, som gør vort samfund ære, finder sted i aften på det elegante „Commercial Hotel“,“ forkynder bladet. Det har sikkert været en mindeværdig aften, thi i Vestindien forstod man til bunds den kunst at feste.¹¹

Royal Mail nyder fremdeles i den kommende tid megen publicity i „St. Thomæ Tidende“. Ganske vist mukker redaktøren over, at man ingen officiel sejlplan kan få. Den foreligger først den 2. marts; og det fremgår, at sejltiden fra Southampton til St. Thomas beregnes til 19 dage og 20½ time, en tidsangivelse, der nok kunne imponere i et land, hvor afvigelser fra „normalen“ hidtil for de bedst sejlene skibe regelmæssigt varierede uger. St. Thomas

¹¹ Ibid. 12/1, 26/1 1842.

fremhæves i sejlplanen blandt kulstationerne, af hvilke der er flere. Vi får også en bemandingsliste fra „Dee“, der tager 142 passagerer. Der er 8 officerer, 3 underofficerer, 14 matroser, 5 maskinmestre, 26 fyrbødere og kullempere og et restaurationspersonale på 24, ialt 80, en ikke uanselig bemanding, der endda menes at være i underkanten af det nødvendige.¹²

Til central omstigningsstation for den nordlige rute til Vestindien havde man oprindeligt udset Tamana Bay på Haitis nordkyst, men denne plan kunne ikke realiseres, hvorfor man valgte det nordligere beliggende Turks Island. Det var ikke noget godt valg.¹³ I løbet af kort tid forliste RMS „Medina“ her, og „St. Thomæ Tidende“ antyder (10/8 1842), at man planlægger at skifte omstigningsplads. Det er klart, at man i Charlotte Amalie i den anledning tænkte sit. Den 17. september 1842 optager avisen en lang og bitter klage fra 7 navngivne passagerer, der i det hele føler sig dårligt behandlet af selskabet, hvis service og ruter de kritiserer hårdt for sluttelig at kræve, at St. Thomas skal være omstigningsplads, fordi den på grund af sine kajer har de bedste betingelser som bunkringsplads. Skibene kan her på 36 timer indtage 300 t kul, hvilket er uden sidestykke i Vestindien. Dette var naturligvis blot et fromt ønske, som uden tvivl har glædet bladet, der næppe har turdet håbe, at direktionens overvejelser netop gik i denne retning.

Det er da også klart, at den nye sejlplan, der tryktes i avisen den 28. september, virkede som en bombe. Fra 1. oktober 1842 ville St. Thomas' dristigste drømme være en realitet. Direktionen havde med den engelske regerings billigelse udvalgt den danske havn som rederiets fremtidige centrale plads i Vestindien. Fra nu af skulle den europæiske pakete gå direkte fra Southampton til St. Thomas med en sejltid af 19½ dag. Her skulle 4 dampere ligge

¹² Ibid. 23/2 1842.

¹³ Royal Mail, s. 25 f.

klar til øjeblikkelig afgang på de vestindiske og mellem-amerikanske lokalruter. Imidlertid skulle europapaketten kulle og efterses, således at den ved næste pakets ankomst kunne gå ind i lokalfarten, mens en af lokaldamperne kunne tage turen til England. Denne turnus var nødvendig, fordi man på denne måde efter tur kunne tage skibene til England for dokning, idet der endnu ikke fandtes de fornødne reparationsanlæg i Vestindien.¹⁴ Med eet slag var St. Thomas anbragt i centrum af Royal Mails vidtstrakte rute-spind.

I slutningen af måneden indberetter Det kgl. Råd på St. Thomas, der har holdt den danske regering å jour med begivenhedernes forløb, at nu er forandringen sket. Kommentaren lyder således: „Den sagkundskab, der har udtalt sig for den nye plan . . . berettiger til at antage, at denne fart, der hidtil har været ført med en mageløs irregularitet og uorden, såvel som også til tab for kompagniet, nu vil ske med større orden.“ Disse bemærkninger kaster et skarpt lys over de vanskeligheder, der var forbundet med at etablere en præcis, moderne sejlplan under disse himmelstrøg, hvor havnene indskrænkede sig til en åben red, og hvor farvandenens afmærkning for ikke at tale om opmåling endnu befandt sig på et yderst primitivt udviklings-trin. Rådet kan videre oplyse, at der „fra kompagniet er udsendt en såkaldt „superintendent“, der skal tage stadigt ophold på St. Thomas for at våge over, at denne dampskibsfart udføres med behørig orden og regularitet“.¹⁵

De nye tider i Vestindien gav genlyd i centraladministrationens kontorer i København. Kort efter dampskibsselskabets stiftelse instrueredes den engelske gesandt om at henvende sig i Udenrigsministeriet og andrage om visse lempelser for den nye dampskibsfart. Sagen oversendtes til Generaltoldkammer og Kommercekollegiet, der var ressortministerium for vestindiske sager. Kammerets fore-

¹⁴ Royal Mail, s. 26.

¹⁵ Gen. toldk. vestind. journ. 938/1842—28/10. (Rigsarkivet).

stilling i sagen forsynedes den 11. sept. 1840 med kgl. resolution. Royal Mails skibe opnåede herefter fritagelse for alle kgl. og kommunale afgifter og sportler for skibe, post og pengeforsendelser i kongens vestindiske havne; og denne frihed udstraktes til de sejskibe, der som selskabets kulførendere vedligeholdte bunkerkulbeholdningen på St. Thomas. Embedsmændene kan ikke bare sig for i forestillingen at henlede majestætens opmærksomhed på, at man fra nu af vil kunne rejse fra København til St. Thomas og tilbage igen på 43 dage.¹⁶ Man følte ligefrem verden skrumpet ind under sig.

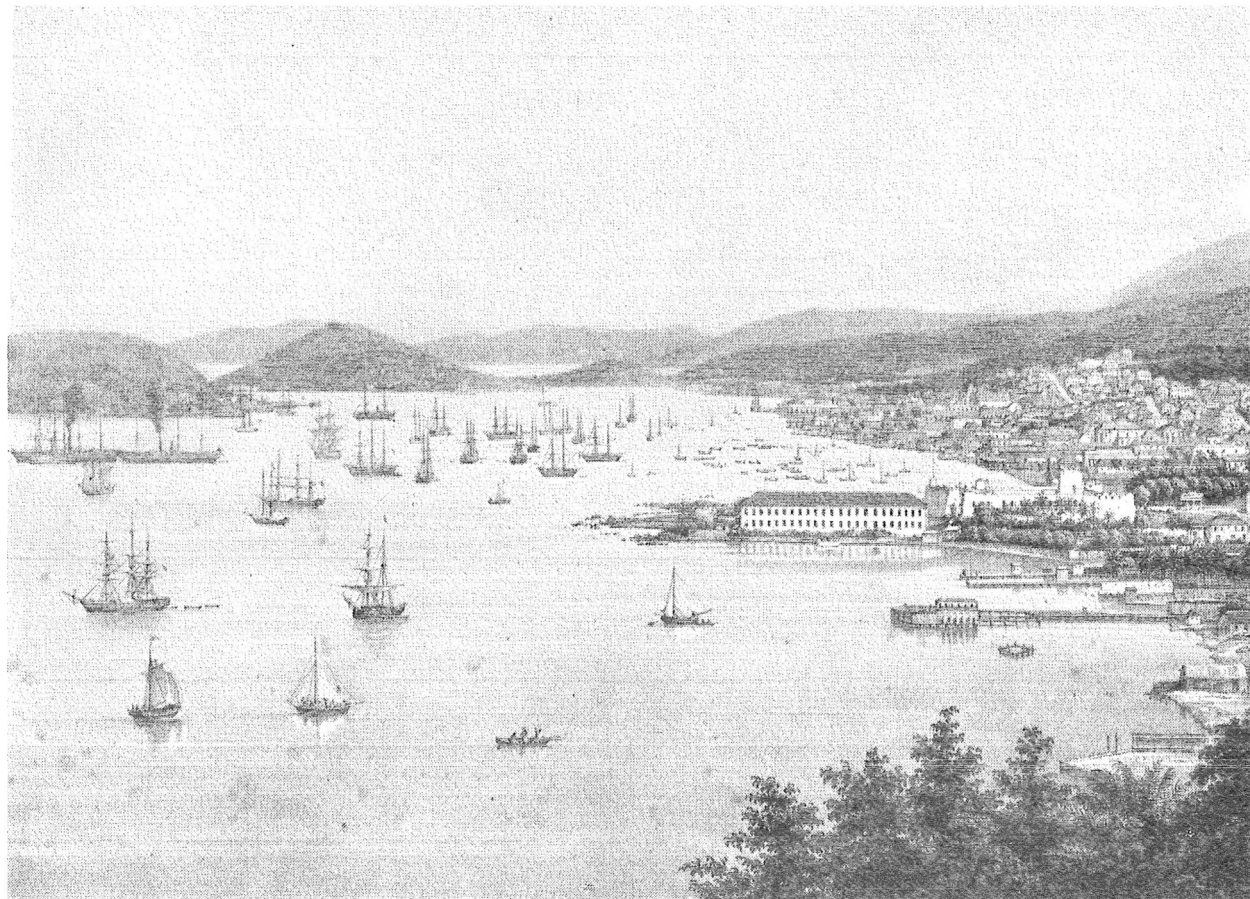
Samme år — 1839 — som Royal Mail stiftedes, undfangede borgerne på St. Thomas en dristig plan. De ville forsyne deres havn med en moderne *ophalingsbedding*, således at de store dampere kunne få deres reparationer udført her, et fremsyn, der skulle svare regning. Fuldførelsen af et sådant anlæg ville uomtvisteligt blive en værdifuld forbedring af St. Thomas' fortræffelige havn, en ting, der kunne blive af afgørende betydning for dens stilling i den nye dampskibsfart. Under 8. september 1839 meddelte Det kgl. Råd havnemester T. A. Kiær bevilling på anlæggelsen af „1 à 2 marinejernbaner eller slips“ i den østlige side af havnen.¹⁷ Til udnyttelsen af koncessionen dannedes et aktieselskab, hvis indbydere tilhører kredsen omkring St. Thomæ Bank. Det varede noget, inden man kom i gang, formodentlig begyndtes opførelsen først i 1841, i hvilket år rådet tillader, at den påtænkte „marinejernbane“ i stedet må opføres på havnens sydside ved den såkaldte „Lille Kølhalingsplads“.¹⁸

1843 nærmede anlægget sig sin fuldendelse. I februar er redaktøren på pressebesøg og fortæller i avisen, at den nye marinejernbane har to ophalingsbeddinger, hvis spil drives ved damp. Det er „den største virksomhed, vor ø

¹⁶ Generaltoldkammerets indiske resolutioner, 11/9 43. R.A.

¹⁷ Vestind. journ. 1050/1839 3/8. R.A.

¹⁸ Ibid. 394/1841—15/4.



St. Thomas havn set mod vest. Blandt de mange ankerliggere ses 2—3 af „Royal Mail“s dampketter. Bag ved dem skimtes dokanlægget. Udsnit af litografi af A. Nay efter daguerreotypi.

kan rose sig af“, og han ytrer den formening, at foretagedet mere skyldes borgersind end profitbegær.¹⁹

Den 29. november s. å. oprandt den store dag, da „marinejernbanen“ kunne indvies. Selve generalguvernør Peter v. Scholten kom over fra St. Croix med orlogsbriggen „Mercurius“ for at bivåne højtideligheden, der bestod i, at et skib på 80 kommercelæster ophalede for reparation. Det var jo ret beskedent, men redaktøren mener, at ethvert af Royal Mails skibe vil kunne tages på land; han bemærker ved denne lejlighed udtrykkeligt, at der intetsteds i Vestindien findes en tilsvarende indretning.²⁰ Begivenheden indrappoteredes på selve dagen til København af Det kgl. Råd; og man oplyser, at anlægget har kostet 170,000 dollars.²¹ Det var sikkert klogt hurtigt at meddele, at beddingen nu var en realitet. To dage før havde rådet nemlig måttet anbefale en ansøgning om et lån af statskassen på 50,000 dollars til aktieselskabet, der var løbet læns.²² Regeringen i København mødte ansøgningen med velvilje, men ingenlunde prompte. Først i december n. å. bevilgedes lånet.²³ I løbet af den nærmeste tid holdes vi af „St. Thomæ Tidende“²⁴ underrettet om, at „*The St. Thomas Marine Repairing Slip*“ trives udmærket. Og der er ingen tvivl om, at man her havde skabt et virkeligt aktiv i den hårde konkurrence om at blive Royal Mails vestindiske hovedhavn.

Også på et andet område kæledes der for havnen i St. Thomas. April 1843 skriver generalguvernør v. Scholten til regeringen og anmoder om tilladelse til at lade anlægge et fyr ved havnen, nærmere betegnet ved Mühlensfells Batteri, „navnlig med hensyn til vigtigheden af at bibeholde St. Thomas som midtpunkt for dampskibsfor-

¹⁹ St. Th. T. 22/2 1843.

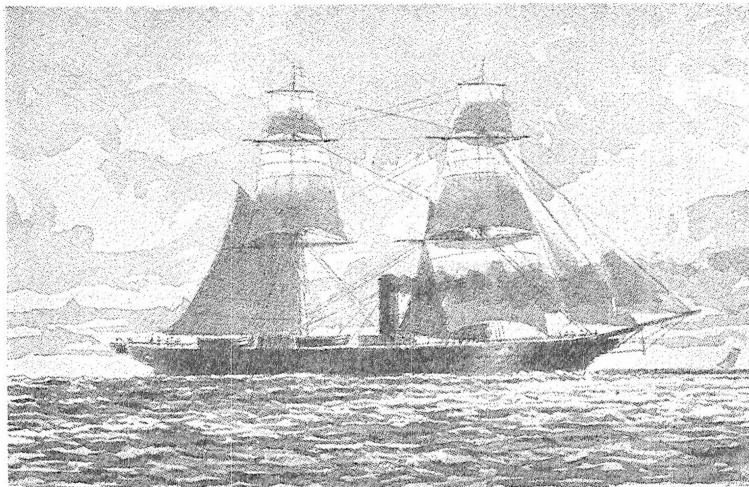
²⁰ Ibid. 29/11 1843.

²¹ Vestind. journ. 958/1843—29/11.

²² Ibid. 959/1843—27/11.

²³ Gen.toldk. vestind. resol. 11/12 1844.

²⁴ L. c. 13/12 1843, 6/1 og 14/2 1844.



RMS „Wye“, selskabets første jernskrueskib, forliste i farvandet uden for St. Thomas havn under orkanen d. 29. okt. 1867. Bygget 1853.
Fra „Royal Mail“.

bindelsen i Vestindien“. Fyret bør efter generalguvernørens formening være af samme lysstyrke som fyret på Tre-kroner. Borgerrådet er meget interesseret, hedder det videre, det har tilbudt at bestride vedligeholdelsen, men kan ikke påtage sig opførelsen på grund af „Landkassen“s (kommunekassen) manglende pengemidler. Scholten anmoder derfor om tilladelse til at benytte en sum på 9000 dollars, der er opsparet på øernes konto for „vartegns og sømærkers vedligeholdelse“.²⁵ Allerede den 7. juni bevilligedes fyrets opførelse ved kgl. resolution.²⁶ De vestindiske embedsmænd delte i disse sager ganske borgernes iver for at hævde den vigtige havns interesser.

Det vil føre for vidt at opregne de ændringer i sejlplanerne, som de næste år medfører. Til tider bliver St. Thomas midlertidigt degraderet som hovedstation; men fra 1851 kommer en næsten 20 år lang periode, i hvilken

²⁵ Vestind. journ. 311/1843—11/4.

²⁶ Gen.toldk. ind. resol. 7/6 1843.

øen hævder sin stilling som Royal Mails centrale station i Vestindien for omstigning, bunkring og reparationer; og netop i disse år nåede selskabet et højdepunkt i sin vestindiske virksomhed, idet også Rio og Buenos Aires knyttes ind i linienettet (1851).²⁷

Som nævnt havde man fra starten haft en lokalrute til Panamakysten; og fra 1845 vedligeholdt selskabet en muldyrservice over tangen til Pacifickysten, hvor der i nær tilknytning til Royal Mail oprettedes et dampskibsselskab, „*Pacific Steam Navigation Company*“, der betjente ruter på New Zealand, Australien og Californien.²⁸ Denne sidste rute skulle blive af afgørende betydning. I begyndelsen af året 1848 fløj rygten over den ganske jord, at der var fundet uanede guldforekomster i Sacramentodalen. Alle tiders største guldfeber fløj over den nye og den gamle verden. Men hvorledes skulle man nå Californien, denne klodens alleryderste rand? Det var her, Royal Mail fik sin uventede chance. Den hurtigste rute gik med selskabets både via St. Thomas til Colon, hvorfra der ved Royal Mails finansielle støtte 1855 etableredes jernbane-forbindelse over tangen. Resten besørgede søsterselskabet „*Pacific Steam Navigation*“. Heroverfor havde hverken sejlskibet rundt Kap Horn eller prærieskonnerten tværs over Nordamerika nogen som helst chance for at hævde sig i konkurrencen. Det blev utvivlsomt ad denne vej, at det amerikanske guld så hurtigt nåede Europa og skabte halvtredsernes uforligneligt gyldne år. Ingenting var Charlotte Amalie mere centralt placeret i den store verdenshandels net.

Et lille, men malende træk, der fortæller en del om havnens betydning, finder man, når man i „St. Thomæs Tidende“ for 1864²⁹ læser i en annonce, at Royal Mail i St. Thomas havn udbyder to af sine udrangerede ocean-

²⁷ Royal Mail, s. 115 ff.

²⁸ Ibid. s. 86—89.

²⁹ l. c. 24/12 1864.

dampere til salg. Samme år havde man for at følge med tiden dannet et selskab til bygning af en flydedok, som bestiltes i England og leveredes et par år senere.³⁰

Men St. Thomas' udmærkede havn havde også sine skyggesider; og de træder i de følgende år på en skæbnesvanger måde stedse tydeligere frem. I halvtredserne og tresserne grasserede *den gule feber* som ingensinde før. Dødeligheden var stor, særligt blandt søens folk og blandt de nysankomne, der ventede på skib. Charlotte Amalie fik ry for at være Vestindiens værste pesthule. De sanitære forhold var dårlige. Det stillestående vand i havnen forurenedes ved affaldet fra de utallige ankerliggere. Royal Mail var bekymret for passagerer og søfolk. Efter forestilling fra selskabet og fra den engelske regering gennemgravedes 1860 en tange for at skabe cirkulation i havne vandet, idet man håbede på, at tidevandet ville pumpe frisk vand ind. Det hjalp ikke.³¹ Døden gjorde fremdeles sin høst. I febertiden føjedes dagligt nye begravelser til kirkegårdens triste rækker af friske grave. Det gik så vidt, at Royal Mail til tider forlagde omstigningen og bunkringen til rum sø i farvandet mellem de små øer uden for St. Thomas' sydkyst, hvorved selskabets omkostninger naturligvis forøgedes. Den gule feber på St. Thomas var et yndlingstema for pressen på nabøerne, der fromt håbede på, at den store chance for at blive Royal Mails hovedstation på denne måde kunne fremmes gennem en rædselskampagne, mod hvilken man ser avisen på St. Thomas forsvare sig med næb og klør — og modbeskyldninger.

Den gule feber var ikke ene om at undergrave St. Thomas' renommé. Dens beliggenhed i *orkancentret* kom den også til skade, særligt ved katastrofen i 1867, der for lange tider umuliggjorde havnens anvendelse af de store dampere. Den 25. oktober regnedes al fare for orkaner for overstået på de danske øer. Igennem mere end 100 år

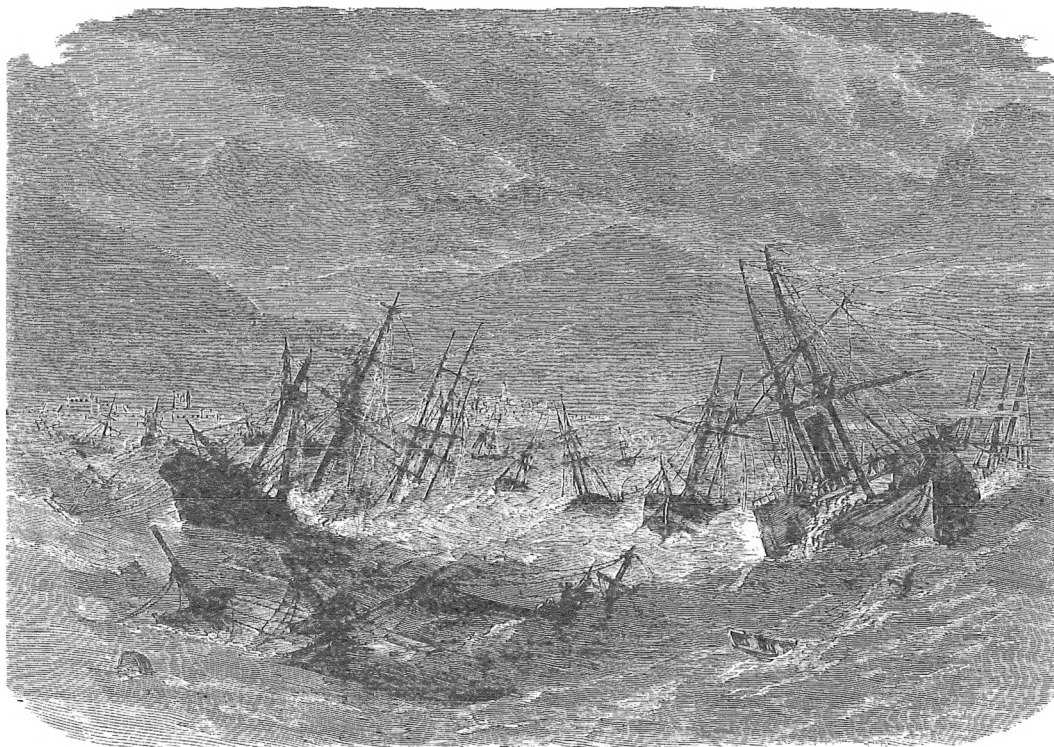
³⁰ Ibid. 23/11 1864.

³¹ Royal Mail, s. 115 ff.

var denne dag blevet helligholdt på øen som bededag, hvor man takkede Gud, fordi han i nåde havde afvendt orkaner — eller fordi han med rette havde tugtet indbyggerne. Det gjorde katastrofen i 1867 så meget frygteligere, at dette års orkan indtraf 4 dage efter bededagen.

Den 29. oktober 1867 lå Royal Mails nyeste skib, RMS „Rhone“, sydost for Tortola og indtog forsyninger — det var lige i febersæsonen. Det var strålende vejr; men henad formiddagen begyndte barometret at falde for ved elleve-tiden pludselig at synke til 710, og det blev ganske mørkt. Vinden rejste sig, og skibet dækkedes af skum, der blæstes fra bølgerne. Kaptajnen lod skibet dreje under med maskinerne gående for fuld kraft. Et stykke af rigningen styrtede ned og dræbte i faldet første styrmand. En time senere var man i orkanens uhyggelige vindstille centrum. Ankret hejstes, og man hastede bort fra det skærfyldte farvand for at møde næste runde i rum sø. Men lige inden man rundede det sidste skær, kom stormen igen, denne gang som sædvanligt fra modsat hold, og skibet blev slået mod et skær ved Salt Island. Ved strandingen skylledes kaptajnen over bord. Af 129 besætningsmedlemmer reddedes 21, men af 16 passagerer kun een. De reddede tilbragte natten på det øde og skarpe skær.

RMS „Conway“ strandede på Tortola, St. Jans nabø. RMS „Solway“ og „Tyne“ lå lige uden for havneindløbet. De klarede sig ved at trække på ankrene, men mistede rigningen. RMS „Derwent“, der lå i havnen, blev som totalt vrak kastet op på kysten efter at have sprængt sine for-tøjninger. RMS „Wye“ tog chancen og stod ud af den overfyldte havn, da det store barometerfald kom. I havnen var alt allerede forvirring. Det var bælgmørkt som midt om natten, og på „Wye“ snurrede kompasnålen rundt. Master og nathus gik over bord, og skibet stødte på Bokken Island og ramte for fuldt drøn en 10 m høj glat klippe-side. 12 mand nåede derop. Da det gryede næste dag, så de skibets stempler ligge ved klippens fod, ellers var intet spor af vraget at øjne. Selskabet have mistet 4 oceandam-



Havnen ved St. Thomas under orkanen 29. okt. 1867. Træsnit i Illustreret Tidende.

pere, mens 2 var ilde tilredt; det største samlede tab i selskabets historie.³²

I Charlotte Amalies havn, hvor 60 skibe havde ligget fredeligt for anker, flød kun to, der straks havde kappet deres rigning. En af Royal Mail chartret sejler med 3800 tons kul lå på havnens bund. Også den nye flydedok var sunket. Af mindre ulykker kan nævnes, at tagetagen på Royal Mails direktørbolig blæste af og havnede i en nabo-have. Bunkers og forråd var skyllet væk, lægtre og pramme sunket. I byen og i selve havnen omkom i alt 114 mennesker,³³ men Royal Mails egne tab i menneskeliv var langt større. På den gamle kirkegård i Southampton står et monument for 150 officerer og mænd fra „Rhone“ og „Wye“, af hvilke mange hørte hjemme i byen, hvor tabet følte tungt af de mange enker og faderløse.

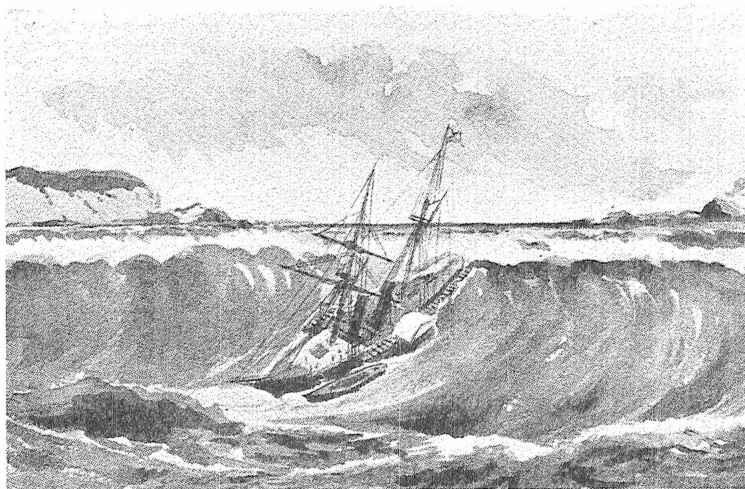
En tre ugers tid efter den store ulykke — den 18. november — lå RMS „la Plata“ ved Water Island 3 miles fra Charlotte Amalie og bunkrede fra lægtre, da man pludselig observerede, at vandet i bugter og vige løb bort fra kysten, simpelthen sank væk. Man fik ikke lang tid til at debattere dette mærkelige naturfænomen. Ti minutter efter vendte vandet tilbage som en frygtelig flodbølge på mellem 10 og 15 meters højde. Skibets ankre holdt, man red simpelthen bølgen af, men luften fyldtes af så skarp en svovllugt, at man troede brand var brudt ud om bord. Man havde overværet et undersøisk jordskælv på nærmeste hold.³⁴ En farlig verdensdel!

Det var ikke underligt, at feber, orkan og jordskælv efterhånden gik såvel selskabets ledelse som den engelske offentlighed på nerverne. Hertil kom yderligere de danske planer samme år om at sælge øerne til U.S.A., der bragtes så vidt, at salget meddeltes indbyggerne ved et kgl. reskript. (Planen væltede som bekendt i sidste øjeblik

³² Royal Mail, s. 117—20.

³³ St. Th. T. 13/11 1867.

³⁴ Royal Mail, s. 122.



RMS „La Plata“ indhentes af den 10—15 m høje flodbølge ud for St. Thomas havn den 18. november 1867. Fra „Royal Mail“.

ved det amerikanske Senats forkastelse af ratifikationen.) Een ting var det at have hovedstation i et lille venligt-sindet lands koloni, helt anderledes ville forholdene arte sig under stjernebanneret.

I det engelske Underhus rejstes spørgsmålet om den vestindiske hovedstations forbliven på St. Thomas i forbindelse med selskabets ansøgning om en forlængelse af subsidierne, der ellers stod foran deres ophævelse. En hovedgrund til, at Underhuset besluttede sig til at forlænge statstilskuddet, var de tab, selskabet havde lidt ved orkanen.³⁵

Allerede i januar 1868 begynder de triste rygter at svirre på øen. Det forlyder, at man har udset Virgin Gorda til afløser for St. Thomas. Sagen optager i stigende grad sindene. Den 25. jan. refererer avisen en artikel i „Morning Star“ (Jamaica), hvori det spotsk hedder, at Royal Mail nu har tænkt at overlade St. Thomas til amerika-

³⁵ Ibid. s. 124.

nerne og jordskælvene. Det vil overhovedet, hedder det videre, være unaturligt at opretholde omstigningen i Charlotte Amalie frem for at lade skibene gå videre til Colon med deres last af passagerer til Pacifickysten og til New Zealand. Senere³⁶ får vi officielt at vide, at damperne fra 2. juli faktisk skal føres videre til Panamatangen uden omstigning.

Nu griber redaktøren af fortvivlelsens hovmod. „Spørgsmålet om, hvilken af de aspirerende engelske øer der bør foretrækkes som pakestation,“ hedder det den 9/5, „er så absolut ligegyldigt for St. Thomas, at vi må afslå at ofre megen plads for argumenterne pro et contra. Vi ønsker blot, at den ofte gentagne, men aldrig udførte trusel om at forlade os, må blive ført ud i livet“. Og bladet henvender sig sluttelig til Royal Mail med disse bitre ord: „Tak for Jeres selskab, vi havde lige så gerne været det foruden.“ Der er selvfølgelig ingen grund til at hefte sig særligt ved dette de tyndslidte nervers grove sprog, men derimod at notere, at bladet den 22. juli oplyser, at det årlige tab for byen ved flytningen vil blive £ 300,000. Når man tager bladets indstilling i betragtning, er der ingen grund til at tro, at dette beløb er sat for højt.

Nogen baggrund for hovmodet var der nu alligevel. Royal Mail var ikke længere ene hane i kurven. Havnen besøgte nu regelmæssigt af rutebåde fra *Hamburg Amerika Paketen Aktien Gesellschaft*, *Compagnie generale transatlantique* og endvidere af et amerikansk og et spansk rederis dampere. Man har nu alligevel nok følt vemod ved siden af bitterheden, da man den 2. juli så paketten fortsætte til Colon uden omstigning. Senere på året får vi at vide, at den engelske postminister ligefrem har fået indsat en bestemmelse i den nye kontrakt med regeringen om, at hovedstationen i Vestindien *skulle* forlægges fra St. Thomas.³⁷

Helt galt gik det nu ikke. Ganske vist sejlede paketten

³⁶ St. Th. T. 2/5 1868.

³⁷ St. Th. T. 19/9 1868.

fra Southampton som nævnt videre, men omstigning til de lokale både synes ret hurtigt at være henlagt til St. Thomas, ligesom reparations- og bunkringsvirksomheden fortsatte, og direktøren blev boende. For de europæiske forbindelser tegnede fremtiden derimod mindre lyst. Opfindelsen af ekspansionsmaskinen omkring 1870 gjorde, at de europæiske rutedampere nu uden bunkring kunne nå en hvilken som helst plads i Det caraibiske Hav og Den mexicanske Golf.

I midten af firserne trak skyerne atter sammen over St. Thomas. Og denne gang blev det alvor. Halvfjerdsernes depression havde ramt St. Thomas særlig hårdt; og til den almindelige nedgang kom konkurrencen fra roesukkeret, der spredte ruin over Vestindien. Selv om rutetonnen holder sig nogenlunde på samme højde, går byens store gamle handel med Porto Rico og Mellemamerika tilbage og dermed det store besøg af koffardiskibe. St. Thomas kan ikke længere holde sin stilling som Vestindiens store „entrepôt“ eller stabelplads. De dårlige tider avler klager over havneadministrationen, der beskyldes for at være både omstændelig og dyr. Disse klager vinder genklang hos „St. Thomæ Tidende“, der er klar over faren, men den danske kontorius havde akklimatiseret sig ganske fortræffeligt i Vestindien. Regeringen vendte det døde øre til klagerne.³⁸

Det bliver i disse år i stedse højere grad Syd- og Mellemamerika, der interesserer Royal Mail. Med opfindelsen af tripleekspansionsmaskinen bliver de oversøiske linier endnu mere uafhængige af mellemstationer for bunkring. Og i England levede stadig uviljen mod at benytte en fremmed ø som station for britisk skibsfart. Da derfor Trinidad og Barbados, et par af de største engelske øer, indgik med et forenet krav om, at deres postforbindelse forbedredes, hvilket kun kunne ske ved direkte besejling, besluttede Royal Mail sig definitivt til at bryde med St. Thomas.

³⁸ F. eks. 28/2 1885.

I februar 1885³⁹ bringer avisen det uhyggelige rygte til torvs, at hovedstationen skal flyttes til Barbados, der, oplyser bladet, ganske vist ikke har nogen havn, men kun en åben red. Denne gang får vemodet overhånd over bitterheden. (Det er forøvrigt også en anden redaktør.) Ganske vist kan man sagtens undvære Royal Mail, man har jo med både Hapag og Compagnie generale transatlantique en næsten ugentlig forbindelse med Europa — men alligevel — „når tidens fylde kommer, vil vi sige selskabet farvel og — au revoir“, siger man venligt og fortrøstningsfuldt. Royal Mail var jo før kommet tilbage.

Hurtigere end man havde tænkt det, kom afskedens time. Den 13. juli indeholder bladet en afskedsleder til Royal Mail, der indledes med følgende ord: „På mandag anløber den sidste direkte oceanbåd St. Thomas“. Gennem 40 år havde Royal Mail været havnens livsnerve. Selskabet havde været vidne til St. Thomas' storhedstid, der nu stundede mod hæld. Kulstation, ophalerbedding, flydedok og maskinværksted var fulgt med dets virksomhed. Disse indretninger i forbindelse med omstigningsordningen havde igen trukket andre rederier til sig. Vemodigt udbryder redaktøren: „Vore tidligste erindringer knytter sig til Royal Mail . . . vi fødtes og fandt det i fuld trivsel“. Og for at bortmane læsernes bitterhed tilføjer han: „Har end kompagniet hjembragt en gylden høst fra vore agre i vor velstands tid, så må vi ikke glemme, nu da det forlader os i vor modgangs time, at kompagniet har givet os noget for noget; og det forlader os med rene hænder og medbringer vore gode ønsker for dets fortsatte trivsel“. Det var en smuk afskedshilsen, som både kompagniet og bladet kunne være bekendt. Mandag den 15. juni 1885 forlod den sidste direkte damper St. Thomas havn — og der blev intet „au revoir“, som redaktøren havde håbet, selv om båndet ikke helt var skåret over. Kontoret og direktøren flyttede bort. Men stadig anløb en lokal linie, og skibene

³⁹ St. Th. T. 11/2 1885.

i lokaltjenesten reparerede fremdeles her endnu i mange år, indtil også lokaltrafikken sygnede hen.⁴⁰

Som det gik tilbage for St. Thomas, gik det også tilbage for Royal Mail i Vestindien, indtil vestindiefarten definitivt indstilledes i 1920.⁴¹ En naturlig udvikling var til ende. Vestindiens tid var omme. Men da havde Royal Mail allerede for længst fundet andre jagtmarker. Og medens St. Thomas nu blot er en fortids skygge, lever Royal Mail videre i bedste velgående.

⁴⁰ Royal Mail, s. 135.

⁴¹ Ibid. s. 202.

SKIBSARKITEKTUR

Af

V. E. LUNDSFRYD

I.

Siden oldtidens dage har man betragtet skibet som een af menneskeheden's største kulturerobringer, og det at bygge skibe har man betegnet som en kunst. Og hele kultursamfund's beståen eller fald har indtil vore dage været afhængig af, at man kunne bygge og benytte skibe såvel i fredens som i krigens tjeneste. Det er derfor ikke mærkeligt, at skibet i oldtiden blev betragtet som helligt, og det er betegnende, at de græske ord for skib, *naos* og *naus* m. fl. er de samme som for tempel, det sted, hvor guderne dyrkedes. Formentlig som en direkte følge heraf betegnes endnu i dag kirkernes hovedrum som midterskibet og siderummene ved dette som sideskibene. Den særlige stilling, skibet har haft og har i menneskenes bevidsthed, fremgår også heraf, at skibsmodeller vistnok er de eneste profane genstande foruden ure, der endnu i vore dage tjener som udsmykning i kirkerne.

Det er følgelig heller ikke mærkeligt, at en for menneskeheden så nyttig teknisk frembringelse som skibet, efter at den var nået over det første primitive stadium, i hvilken den nødtørftigt kunne opfylde det behov eller den trang, hvoraf den var opstået, søgtes givet en kunstnerisk udsmykning i lighed med så ophøjede frembringelser på bygningskunstens område som templer og kirker. Og man nåede med hensyn til skibenes udsmykning i slutningen af det 17. århundrede en pragtudfoldelse, der i teknisk henseende gjorde skibene højst uhensigtsmæssige; man erkendte

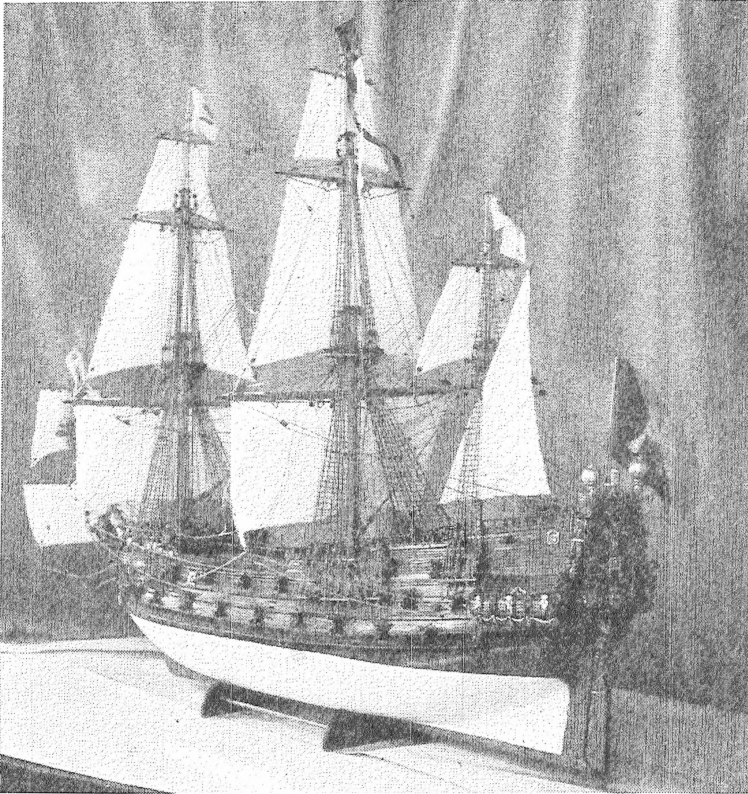


Fig. 1. Konvojskib „*Wappen von Hamburg*“, bygget 1667 i Hamborg til at ledsage og beskytte handelsskibene mod franske og engelske kaperskibe. Rejsningen er typisk for det 17. århundredes skibe. Efter fotografi af model i privateje udført af Aage Petersen, Snekkersten.

dog efterhånden, at skibene på grund af denne udsmykning blev for tunge og et let offer for fjendens brandbomber, se fig. 1.

En betydningsfuld indsats i skibsbygningskunsten i det 18. århundrede, også med hensyn til skibenes kunstneriske udsmykning, bør nævnes i denne forbindelse, nemlig den indsats, der er gjort af den svenske skibsbygger *Fredrik Henrik af Chapman*. Han levede fra 1721 til 1808 og tilbragte i sin ungdom en række studieår i England, Holland

og Frankrig, hvor han havde rig lejlighed til at sætte sig ind i nævnte landes skibsbygningskunst. I årene 1764—80 var *C.* beskæftiget ved marineværftet i Stockholm og udgav i 1766 sin første store, videnskabelige publikation, der har gjort hans navn kendt verden over: *Architectura Navalis Mercatoria*, en håndbog og en lærebog for skibsbyggere, indeholdende 64 kobberstik i folioformat af tegninger af skibe og deres udsmykning.

Hans virksomhed var iøvrigt ikke begrænset til skibsarkitekturen; ved planlæggelsen og opførelsen af en række militære bygninger i Karlskrona har han som værftschef der sat sit præg på værftets og byens arkitektur, kendeligt den dag i dag. Også i skibsmålingen har *C.* gjort en indsats.

Når *Chapman* er nævnt, bør formentlig også nævnes de danske skibskonstruktører, fabrikmestrene på Holmen *Henrik Gerner* (1741—87), *Hohlenberg* (1765—1804) og *Schifter* (1779—1852). *Gerner* er kendt som en dygtig organisator af skibsbyggeriet på Holmen og en fin, uegenlyt personlighed. Han udrettede også meget uden for sit virkefelt på Holmen, bl. a. i industrielle kommissioner og som præsident for Landhusholdningsselskabet. *Hohlenberg* havde, som den geniale mand han var, sine egne ideer om krigsskibsbygningen; ham skyldtes det indsnævrede agterskib over vandet, så det fik en konveks låring, hvorved kanonerne i agterskibet kunne skyde betydeligt agterligere end kanonerne i de før hans tid byggede skibe. Endvidere indskrænkede han skibenes udsmykning og sparede derved vægt til fordel for en kraftigere armering. *Schifter* anses ikke for at have været et geni som *G.* og *H.*, men han var ikke desto mindre et teknisk talent og forstod at vælge det bedste og føje det ind i de eksisterende konstruktioner. *S.* er iøvrigt kendt som forfatter til den første danske skibsmålings-instruktion — instruktionen af 16. januar 1830. Formentlig var han også et kunstnerisk talent; han havde i hvert fald intim berøring med datidens kunstnere, bl. a. maleren *C. W. Eckersberg*. Skønt skibenes kunstneriske udsmykning under nævnte fabrikmestres

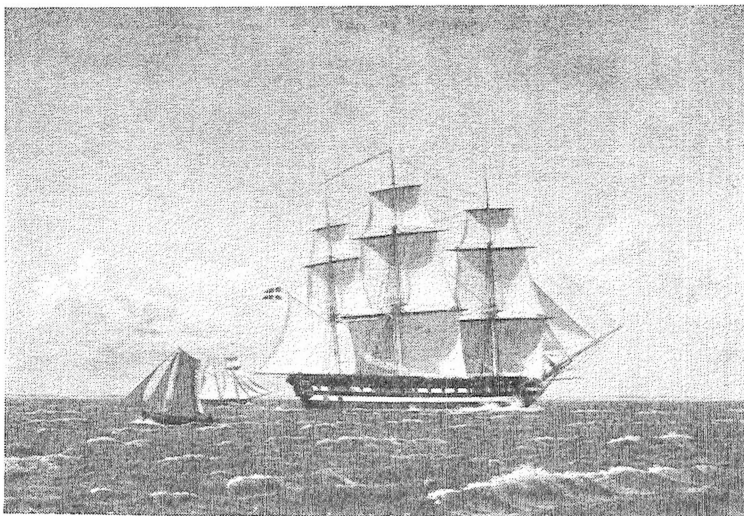


Fig. 2. Orlogsskibet „*Dronning Marie*“ under dets besejling i sommeren 1834.
Efter fotografi af maleri udført af C. W. Eckersberg.
Statens Museum for Kunst.

periode begrænsedes, forekommer det mig da også, at skibene æstetisk set ikke blev ringere end tidligere; skibsmodellerne i Holmens modelsamling og *Eckersbergs* malerier med de nøgterne og sanddre fremstillinger af skibe viser os dette, se fig. 2.

Med skovlhjulets og skruens indførelse som fremdrivningsmiddel for skibe og senere med jernets og stålets anvendelse som byggemateriale for større skibe kom imidlertid de tekniske krav til skibene således i forgrunden, at de fik overvægt i forhold til de æstetiske krav. Vel byggedes der i den sidste halvdel af forrige århundrede mange skibe, såvel hjulskibe som skrueskibe af jern og stål, der skibsarkitektonisk må betegnes som ganske vellykkede, men i almindelighed var det kravene til lasteevne og rummeevne, der var afgørende for handelsskibenes udformning. Afgørende var også prisen pr. dødvægtton, og da denne blev mindre, jo fyldigere skibene byggedes, blev fyldige skibe — trods relativt stor fremdrivningsmodstand — fore-

trukne. I de senere årtier har man dog erkendt betydningen af at give handelsskibe, også almindelige fragtskibe, relativt slanke linier, og muligvis som en følge heraf er ønskerne om at give skibene en æstetisk tilfredsstillende udformning — såvel af skibets ydre som af dets indre — kommet mere i forgrunden.

Det kan vistnok fastslås, at skibskonstruktøren i almindelighed har en iboende trang til at skabe noget smukt på sit arbejdsområde og derfor vil søge at opfylde såvel kravene til teknisk hensigtsmæssighed som kravene om en æstetisk udformning. Om mange enkeltheder vil man måske påstå, at den æstetiske udformning er en smagssag, men det er vist ikke rigtigt, selv om flere udformninger kan være i æstetisk henseende jævnyrdige.

For de moderne skibes vedkommende kan dog angives visse retningslinier eller regler for den æstetiske udformning af disse skibes skrog, opbygninger, rejsning m. v. samt for deres ruminddeling og aptering, eller med andre ord retningslinier eller regler for *skibsarkitektur*.

II.

Af de faktorer, der har særlig betydning for et *skibs ydre arkitektur*, må først nævnes: 1) *stævnenes form*, 2) *fribordets størrelse*, 3) *springets form og størrelse*, 4) *opbygningers og dækshuses form, størrelse og placering* samt 5) *rejsningen, master og skorstene* m. v.

1) *Stævnenes form*. De tre almindeligst forekommende *forstævnformer* er a) den retliniede, lodrette eller udfaldende forstævn, b) den konvekse stævn (jagtstævnen) og c) den konkave stævn (klipperstævnen), se fig. 3 a.

De to sidstnævnte er formentlig de ældste; jagtstævnen finder vi således i vikingskibene, og den anvendes endnu i dag med fuld teknisk berettigelse. Klipperstævnen finder man nu til dags mindre hyppigt og nærmest kun i damp- og motoryachter og enkelte store passagerskibe. Hvorvidt disse stævnformer og deres anvendelse i moderne meka-

a

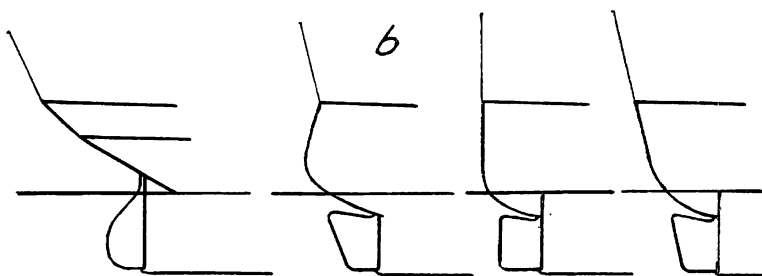
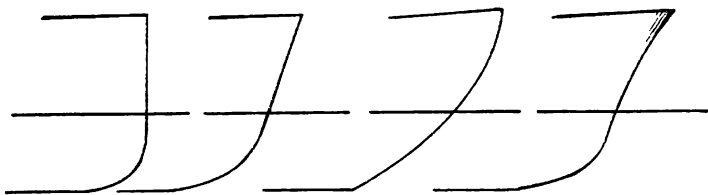


Fig. 3. Stævnsformer i moderne skibe. a. forstævnsformer, b. hækformer.

nisk drevne skibe fra et arkitektonisk synspunkt kan kaldes tilfredsstillende, beror på skibets karakter og bygningsmåde iøvrigt. Anvendelsen af jagtstævnen — under betegnelsen „maierstævn“ — i et stort passager- og fragtskib med iøvrigt ikke særligt runde former bevirker, at forskibet kommer til at syne kort og buttet, og indtrykket af fart forsvinder. Heller ikke klipperstævnen — uden bovspyd — synes at frembyde noget mere tiltalende i et moderne skib end den retliniede stævn, når talen er om almindelige handelsskibe; i damp- og motoryachter kan den dog godt træffes i former, der er tiltalende, f. eks., når dens konkavitet ikke er for stor.

Almindeligst er imidlertid den retliniede eller omtrent retliniede stævnsform. De første dampskibe havde som oftest sejlrejsning og derfor klipperstævn ligesom sejlskibene. Da sejlrejsningen bortfaldt og dermed forgrejterne, forsvandt også klipperstævnen; selv i de nyeste sejlskibe er klipperstævnen blevet afløst af jagtstævnen.

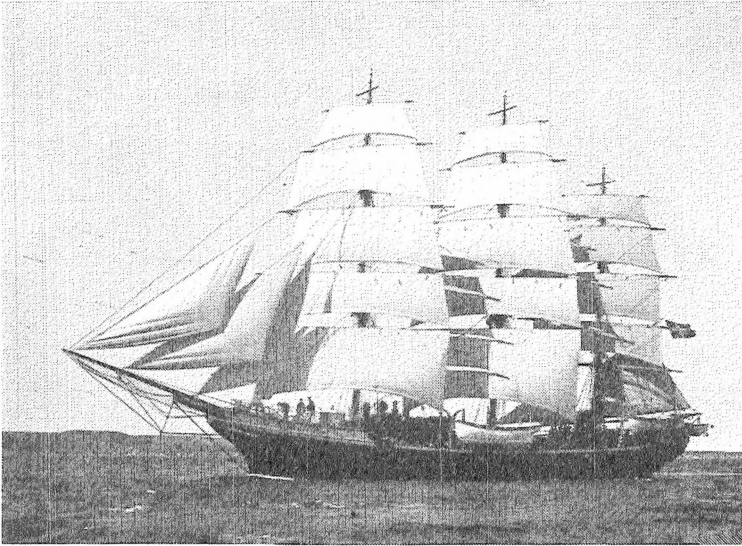


Fig. 4. Skoleskibet „Georg Stage“. Bemærk skibets mange sejl og relativt store spring i sammenligning med det i fig. 2 viste skib.

Foto Gudmund Jensen.

Overgangen i dampskibene til den lodrette eller omtrent lodrette stævn hidrører imidlertid ikke blot fra, at man ikke mere havde brug for sejl til fremdrivning, men skyldtes også hensynet til målingen, byggeomkostningerne samt den begrænsede kajlængde i havnene og den begrænsede plads i sluser og kanaler. Denne stævnform medførte dog i almindelighed, at forskibet blev ret fyldigt, svarende til den iøvrigt fyldige skibsform, man dengang anvendte. Forskibet virkede derfor tungt.

Fra omkring 1920 begyndte et engelsk rederi at give sine nybygninger en retliniet stævn, hvis hældning forefter var ca. 1:4; men den udfaldende stævnform fandtes dog allerede i enkelte, også danske skibe. Omkring 1925 begyndte også tyske rederier at anvende den udfaldende forstævn i større omfang end tidligere, og den er nu den almindeligst anvendte i større skibe. Ved denne stævnform kan opnås en smukkere udformning af forskibets linier end

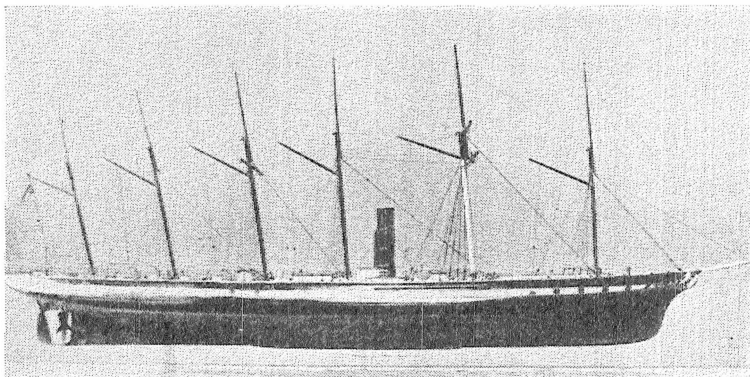


Fig. 5. Skruedampskibet „*Great Britain*“, bygget 1838—43 af jern. Med klipperstævn, relativt ringe spring og meget små dækshuse. Seks gaffelriggede master, der benævntes efter ugens hverdage, og en lodretstående, temmelig stor skorsten. Efter fotografi af model på Science Museum, South Kensington.

ved den lodrette stævn, og den må derfor såvel i teknisk som æstetisk henseende betegnes som yderst tilfredsstillende.

Men en lodret eller omtrent lodret forstævn kan, når master og skorsten også er lodrette, dog godt frembyde et smukt og tiltalende skue.

Der gives selvfølgelig forskellige andre stævnformer end de her nævnte; det vil dog føre for vidt her at komme ind på disse, og der kan forøvrigt herom henvises til en af civilingeniør *Knud E. Hansen* i årbog 1946 fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg skrevet artikel om „Forstævnsformer“.

Endnu skal dog nævnes, at skinnestævnen i mange skibe er erstattet af pladestævnen. Den er bygget vistnok for første gang af et italiensk skibsværft, nemlig i 1920 af *Cantieri del Tirrino* i Genua. Pladestævnen passer særdeles godt sammen med den retliniede stævn og klipperstævnen, men ikke med jagtstævnen, hvis denne er meget fyldig.

Krumningsradius i pladestævnen vandrette snitplaner

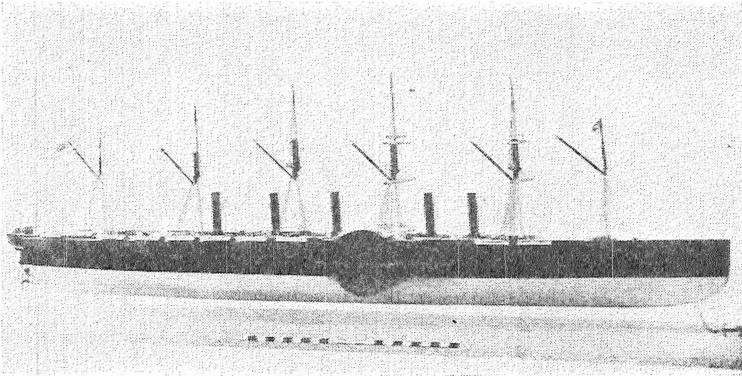


Fig. 6. Hjul- og skruedampskibet „Great Eastern“. Bemærk modsætningen mellem den store sejltrejsning og dets vældige fremdrivningsmaskineri 6 master og 5 skorstene! Bemærk den smukke forstævn. Efter fotografi af model på Science Museum, South Kensington.

må iøvrigt heller ikke gøres for stor, da indtrykket af længde og fart derved formindskes.

Stævnformen under vandet frembyder ikke så stor interesse i arkitektonisk henseende, da den i almindelighed ikke ses. Formen under vandlinien er i almindelighed konveks, idet stævnen har en større eller mindre rundning; stævntrækket kan løbe tangentielt over i kølen, men der kan ved overgangen til denne også — navnlig i skarpe skibe — findes et knæk omtrent ved kollisionsskoddet eller længere forude. Et stævntræk med en nedefter tiltagende krumningsradius betoner skibets udstrækning i længderetningen og svarer derved arkitektonisk bedre til skibets form iøvrigt end et stævntræk, der har den modsatte karakter, se fig. 5.

De *hækformer*, man finder i moderne skibe, er som bekendt ikke stærkt afvigende indbyrdes. Der findes i hovedsagen kun to former, nemlig a) den almindelige elliptiske hæk og b) den såkaldte krydserhæk, se fig. 3 b. Førstnævnte kan karakteriseres derved, at gillingen består af to retliniede dele, der danner en vinkel med hinanden, og at den har rundt spejl i modsætning til sejlskibenes plane

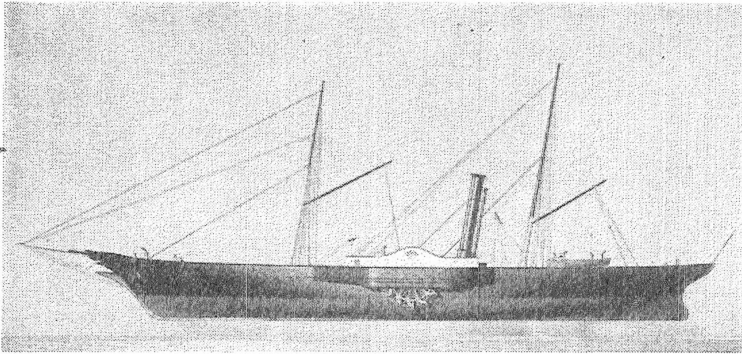


Fig. 7. Hjuldampskibet „Hermod“, bygget 1854 af Baumgarten og Burmeister. Bemærk den smukke skrogform og at masterne er anbragt relativt nær hinanden og langt fra stævnene, hvilket var typisk for mange samtidige og efterfølgende skibe. Fotografi efter model på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

spejl. Den elliptiske hæk kan teknisk set ikke betegnes som rationel, men den kan dog ofte udføres således, at den arkitektonisk set virker tilfredsstillende. Det er formentlig grunden til, at den har hævdet sin plads gennem mange år, og at man kun i isbrydere og færger har anvendt en hækform, der lignede krigsskibes. For at den almindelige, elliptiske hæk skal virke tilfredsstillende i arkitektonisk henseende, må hækkens længde, målt fra agterstævn til hækkens agterste punkt, dog stå i et passende forhold til fribordet agter. En for kort hæk virker klodset, særlige målforhold kan ikke angives; det anføres dog, at når gillingens nederste del danner en vinkel på 30° med vandlinien og dens øverste del en vinkel på 45° , vil et godt arkitektonisk resultat kunne opnås. Drejer det sig om et slankt skib med ikke overvældende store opbygninger og dækshuse, f. eks. en damp- eller motoryacht, kan man dog godt gøre sidstnævnte vinkel mindre. Den lodret målte afstand mellem dækstrækket eller lønningens overkant og knæklinien må derhos ikke være større end den lodrette afstand mellem knæklinien og det punkt, hvor gillingen møder stævnen.

Iøvrigt må de vandrette snit i hækken over knæklinien

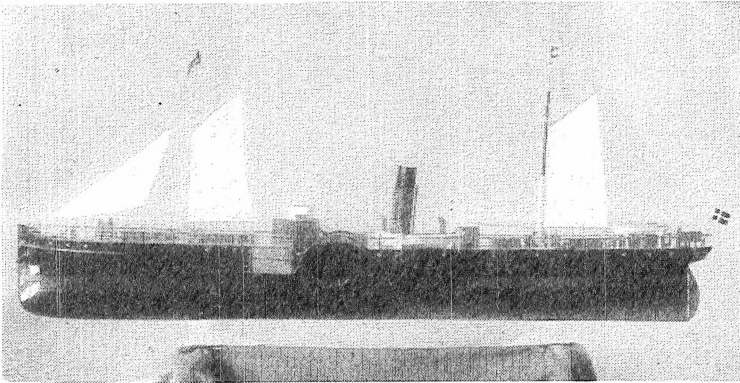


Fig. 8. Hjuldampskibet „Riberhuus“, bygget 1875, skonnertrigget og med to dæk. Ikke så smuk skrogform som „Hermod“, var kreaturtransportskib. Efter fotografi af model på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

have en passende fyldighed; er dette ikke tilfældet, vil hækken syne for lille og spids, fig. 8.

Krydserhækken kan karakteriseres derved, at gillingen er konveks og oftest en jævn kurve. Navnet tilkendegiver, at den stammer fra krigsskibsbygningen, men da også andre krigsskibe end krydsere havde denne hækform, og da de mest moderne krydsere har andre hækformer, er navnet ikke særlig karakteriserende. Gillingens øverste del kan enten være indfaldende eller udfaldende, sjældent lodret. Krydserhækkens anvendelse kan vel til en vis grad betegnes som en modesag, men fornuftige grunde taler også derfor, idet der er knyttet visse tekniske fordele til dens anvendelse. Af disse fordele synes den større plads indenbords end i skibe med den elliptiske hæk at være den mest reelle. Krydserhækken anvendtes så vidt vides første gang i almindelige handelsskibe omkring 1909, og i de første år gjordes gillingen indfaldende foroven ligesom det dengang var sædvanligt i krigsskibene. Men fyldigheden i de vandrette snit blev gjort større end i krigsskibene, og det kunne derfor ikke undgås, at hækken kom til at virke noget tung. Skal en foroven indfaldende krydserhæk være arkitektonisk tilfredsstillende, må den følgelig ikke være

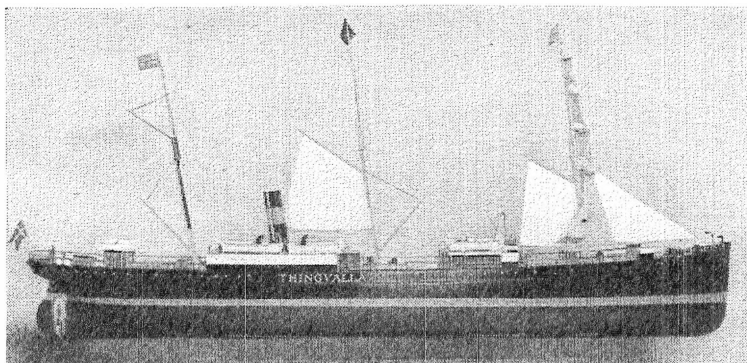


Fig. 9. Skruedampskibet „*Thingvalla*“, bygget 1875 af Burmeister & Wain, rigget som tremastet bramsejlskonnert og en typisk repræsentant for lidt større skruedampskibe i perioden 1860—80. Efter fotografi af model på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

for fyldig. Forholdet synes således at være det omvendte af, hvad forholdet bør være for den elliptiske hæk.

I modsætning hertil kan den udfaldende krydserhæk godt gøres fyldig, hvorved pladsen indenbords yderligere forøges. Denne hækform har man kaldt den „svenske“ krydserhæk, formentlig ikke helt med urette. Den må naturligvis udføres med omhu, bl. a. ikke være for kort; i så henseende må de tekniske krav være afgørende, men for så vidt angår fremdrivningen kommer disse ikke i modstrid med de arkitektoniske.

2. Et skibs *fribord* — og dybgang — afhænger som bekendt af vægten af den ladning, det har inde, samt af skibets konstruktion, særlig hvor mange dæk det har. Det mindste tilladte fribord afhænger af skibets dimensioner og form m. v. og fastsættes i overensstemmelse med bestemmelserne i lasteliniekonventionen eller sikkerhedskonventionen. Det er altså tekniske forhold, der er bestemmende for fribordets størrelse, og der er ikke større mulighed for at æstetiske hensyn kan få indflydelse på dets størrelse. Derimod har størrelsen af fribordet en betydelig indflydelse på skibets arkitektur, idet et stort fribord giver

skibet et tungt udseende, medens et lille fribord giver det et let udseende. Forandringer i den ene eller anden retning kan opnås ved at give skibet rækværk (åben bastingage) eller fast opstående.

Har et skib et meget lille fribord målt til det øverste gennemløbende dæk, må opbygninger og dækshuse ikke være for massive, og rejsningen ikke for svær og høj, da der så opstår et misforhold, der bl. a. bevirker, at ser man kun toppen af opbygninger og dækshuse samt master og skorsten, tror man, at der findes et massivt skrog — over vandet — og skuffes, når man opdager, at skroget i virkeligheden er ganske lavt.

Det modsatte forhold, at skroget virker for overvældende i forhold til opbygninger, dækshuse og rejsning, kan iagttages i de fleste moderne hangarskibe. Hertil kan man dog føje den bemærkning, at i krigsskibsbygningen affinder man sig — selv i det små — med alt for at opnå maksimum af offensive og defensive egenskaber.

3. *Springet*. I lighed med hvad der er tilfældet for forstævnens vedkommende, foreligger der for springets vedkommende tre muligheder for dets form; springet kan være konkavt (positivt), konvekst (negativt) eller retliniet. Om ingen af disse springformer kan man på forhånd sige, at den er uæstetisk og bør undgås. Gode tekniske grunde kan anføres for dem alle; men også arkitektoniske kan anføres. Almindeligst er som bekendt det konkave spring, som derfor først skal omtales. Fælles for de skibe, der her særlig er tale om, er, når springet er konkavt (positivt), at det er størst forude og mindst agterude i modsætning til tidligere århundreders skibe, se fig 1.

Regler for et sådant springs størrelse findes som bekendt bl. a. i lasteliniekonventionen. Det såkaldte „normalspring“ er ejendommeligt derved, at springets ordinater målt fra en ret linie trukket parallelt med kølen gennem springkurven midtskibs er dobbelt så store forude som agterude. Er kølen vandret, ligger normalspringets laveste punkt følgerig midtskibs, og springets to dele, den forreste

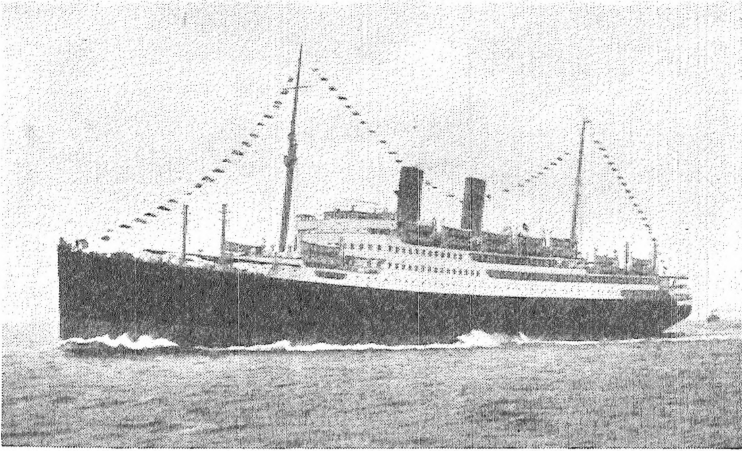


Fig. 10. Passager- og fragtmotorskibet „Gripsholm“, bygget 1924 af W. G. Armstrong, Whitworth & Co., Newcastle. Bemærk de velplacerede opbygninger, samt at rejsningen, master og skorstene synes at høre til et meget mindre Skib.

og den agterste, er i indbyrdes disharmoni. Er springordinaten forude større end springordinaten agterude, bør springets dybeste punkt — når kølen er vandret — ligge agten for midtskibs. Disharmonien kommer særlig til udtryk i skibe, der har opbygninger og dækshuse, der strækker sig over midten og agter efter, men ikke har opbygninger helt forude.

Men dertil kommer så, at normalspringet for mindre skibes vedkommende er for stort, når henses til udseendet, og derfor bevirker, at skibet syner kort, sammenlign fig. 2 og fig. 4. Men tage hensyn til udseendet kan og vil man ikke altid. Et relativt stort spring har nemlig utvivlsomt en vis betydning for sødygtigheden, når bak ikke findes, og et spring større end normalspringet giver som bekendt en vis reduktion ved fribordsberegningen. Det er derfor ret almindeligt, at springet i ny skibe gøres større end normalspringet, hvilket uden skade i arkitektonisk henseende kan gøres i større skibe, hvor det konstante tillæg for og agter ikke virker dominerende. Det må i denne forbindelse

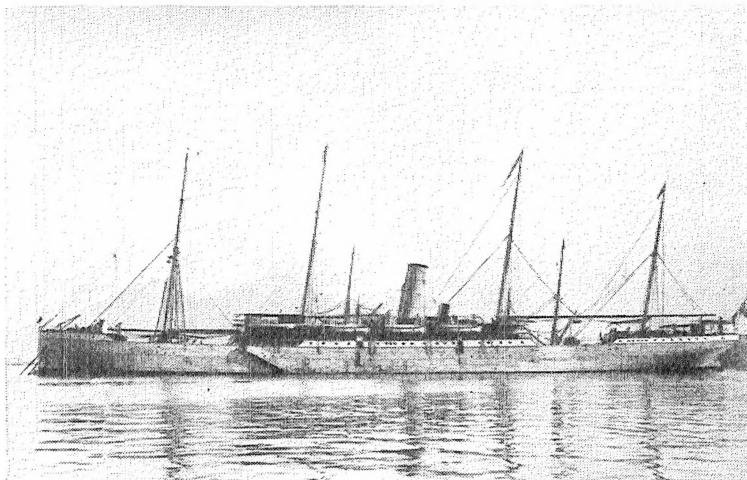


Fig. 11. Passager- og fragtdampskibet „Birma“, bygget 1894 af Fairfield Shipbuilding & Engineering Co., Glasgow, købt 1905 af Det Østasiatiske Kompagni til fart på Østen. Bemærk de høje master og ligheden med kompagniets senere firemastede motorskibe. Efter fotografi på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

dog erindres, at springet, når det ses i forkortning — hvad der hyppigt vil ske — synes større end det i virkeligheden er.

Alligevel findes der mange mindre skibe, hvis spring uden nævneværdig forøgelse af skrogvægten eller formindskelse af sødygtigheden kunne være mindre og derfor syne bedre på vandet. Helt forkert synes det at være, når man i sådanne mindre skibe med relativt stort spring samtidig lægger springets laveste punkt foran for midtskibs, hvorved de kommer til at se ud, som om de trimmer dårligt, men i virkeligheden lider af en konstruktionsfejl.

Hertil kan man så føje den bemærkning, at i mindre skibe med et stort spring bliver udsigten fra styrehuset forefter ikke særlig god, og rummene såvel i dækshuse som under dækket ubekvemme, hvis dørkfladen følger springets flugt, og gør et besynderligt indtryk, hvis den ikke gør det.

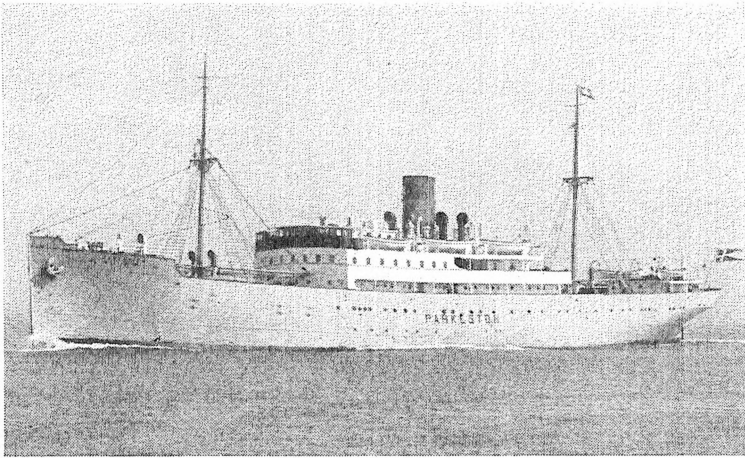


Fig. 12. Passager- og fragtmotorskibet „Parkeston“, bygget 1924 af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til Det Forenede Dampskibs-Selskab. Med det forefter og i siderne lukkede promenadedæk blev det forbillede for senere byggede passagerskibe.

Indefra betragtet er det både det hensigtsmæssigste og det smukkeste, når dæksfladerne er plane og vinklerne mellem dæk og skodder rette. Det fører hen i den betragtning, at et retliniet vandret spring i hvert fald midtskibs er at foretrække, og det lader sig efter min opfattelse godt realisere i lidt større skibe, i hvilke sødygtigheden nok så meget beror på skibets størrelse og fribord som på springet. I et sådant skib, i hvilket springet midtskibs er retliniet og vandret, men som har et moderat positivt spring for og agter, vil der, om det ønskes, næppe være noget særligt i vejen for at lade skanseklædningens overkant midtskibs følge springets flugt for og agter. I en glatnitted eller svejst yderklædning vil divergensen mellem skanseklædningens overkant og nådderne ikke blive synlig.

Store skibe med retliniet, vandret spring findes da også, og ingen vil formentlig frakende et skib som „Great Eastern“ (fig. 6), som havde retliniet spring, et virkningsfuldt indtryk. Tværtimod er et retliniet eller relativt lille positivt spring en af de faktorer, der bedst understreger et

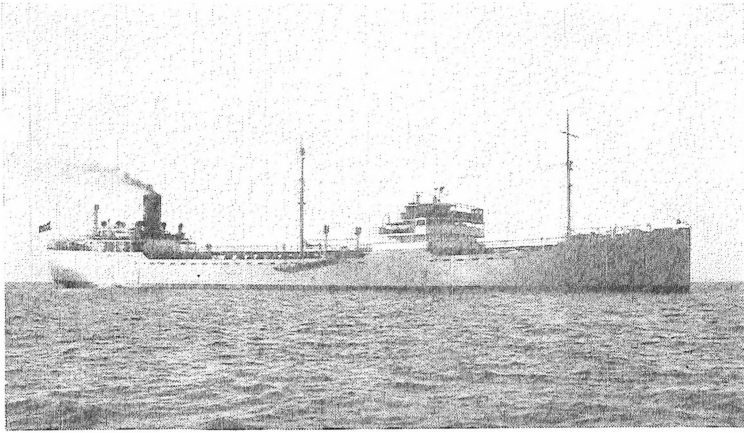


Fig. 13. Tankmotorskibet „*Sir Karl Knudsen*“, bygget 1930 af Nakskov Skibsværft. Bemærk balancen mellem opbygningerne indbyrdes og harmonien mellem rejsningen og forstævnen.

skibs dynamiske karakter og skaber indtryk af fart og bevægelse.

Et negativt spring findes som bekendt i floddampere, navnlig på Donau. Et sådant springs tekniske berettigelse ligger deri, at man opnår en formindskelse af skrogvægten i forhold til skrogvægten i et skib med positivt spring. Yderligere teknisk berettigelse har det negative spring i kædedampere på floder; i disse skibe løber som bekendt kæden hen over dækket, og denne springform er følgelig naturlig. Når henses til styrkekravene kan et negativt spring i søgående skibe også anses naturligt, men er dog sjældent anvendt i praksis, nemlig i enkelte fragtskibe og i små hurtige motorbåde, men træffes mest i patentlitteraturen. Forskellige opfindere har iøvrigt fundet ud af, at når man gør springet i det øverste dæk positivt og i det andet dæk negativt, vil rummet mellem disse dæk — hvis det på grund af tonnageåbninger kan fritages for indbefatning i skibets bruttotonnage — blive forholdsvis større end i et skib af samme størrelse men med normale springforhold, og en mindre nettotonnage være opnåelig; se

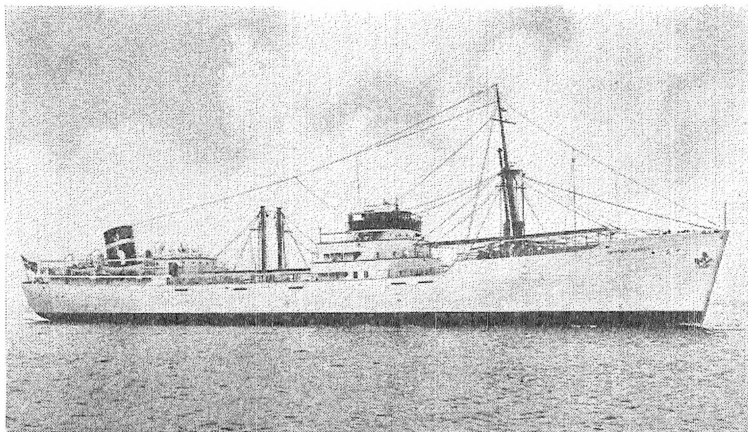


Fig. 14. Frugtkøleskibet „*Egyptian Reefer*“, bygget 1936 af Odense Stålskibsværft. Tilhører nu rederiet „*Ocean*“. Et smukt, men særpræget skib. Bemærk brofrontens aftrapning og afrunding.

også beskrivelserne til de britiske patenter nr. 1278/97 og 3484/97.

Størst virkning i arkitektonisk henseende har negativt spring, når det anvendes i overbygninger og dækshuse, se fig. 22. Det forekommer dog også mest kun i patentlitteraturen, bl. a. den amerikanske skibskonstruktør *N. B. Geddes* konstruktioner, der kendes fra beskrivelserne til U.S.A. patent nr. 2 141 180 og 2 141 181 (cl. 114—05) samt den illustrerede presse. Det kan imidlertid formodes, at negativt spring i overbygninger og dækshuse — strømlineskibene — ikke bare vil blive anvendt i lystyachter for ekscentriske rigmænd, men også i fremtidens hurtige passagerskibe. Mindre passagerskibe er allerede for en halv snes år siden bygget med strømlineformede overbygninger, f. eks. den amerikanske færge „*Princess Anne*“ (The Shipbuilder and Marine Engine-Builders 1936, s. 519), selv om det næppe er muligt at nå et så godt resultat i arkitektonisk henseende som i de større skibe.

4. Med disse bemærkninger om negativt spring og strømlineformede overbygninger i passagerskibe er vi nået

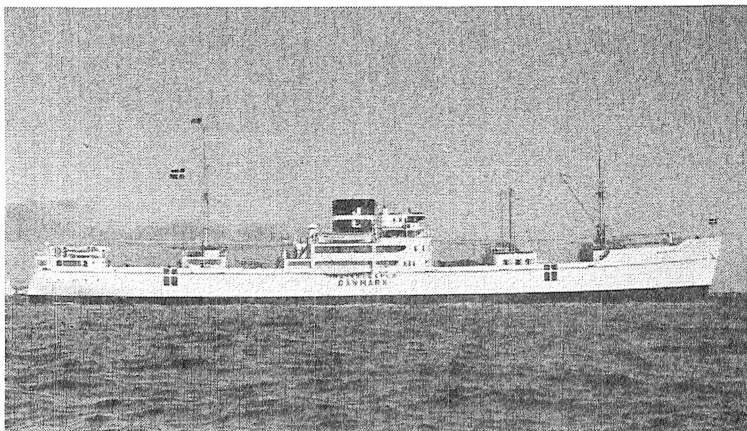


Fig. 15. Frugtkøleskibet „Indian Reefer“, bygget 1939 af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til rederiet „Ocean“. Bemærk det velformede skrog og den velproportionerede skorsten, på hvilken skorstingsmærket fremtræder med stor tydelighed.

frem til den del af emnet, der hedder *overbygningers og dækshusets form, størrelse og placering*.

Som bekendt var de gamle, søgående hjuldampere næsten blottet for opbygninger og dækshuse, se fig. 7. Bortset fra vingehusene foran og/eller agten for hjulkasserne fandtes i disse skibe kun nogle skylighter og nedgangskapper på dækket, sjældent et diminutivt nedgangshus til rummene under dækket. Skibene måtte derfor betegnes som glatdækkede. I modsætning hertil er vor tids skibe overlæssede med opbygninger og dækshuse, og rent æstetisk må det vist indrømmes, at den gamle tids smukkeste skibe var at foretrække frem for de fleste moderne skibe. De nævnte hjulskibe var desuden relativt smalle og gjorde et yachtmæssigt indtryk i modsætning til vor tids skibe, der er mere rummelige og praktiske, men undertiden meget klodsede af udseende.

En væsentlig del af skibsarkitektens opgave består derfor i at gøre opbygninger og dækshuse ikke blot rummelige og velindrettede, men også at give opbygninger og dæks-

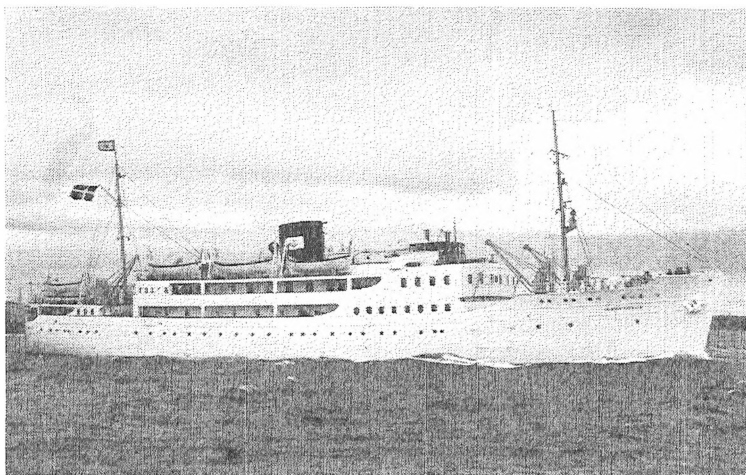


Fig. 16. Passager- og fragtmotorskibet „Hammershus“, bygget 1936 af A/S Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri. Ligesom „Indian Reefer“ udviser dette nye former i dansk skibsbygning. De med stor indbyrdes afstand placerede støtter under bådedæk og promenadedæk har senere fundet almindelig anvendelse.

huse en så smuk og tiltalende ydre form, størrelse og placering som muligt.

Alt for korte og høje opbygninger især på et lavt skrog, og alt for bratte afslutninger for og agter bør søges undgået. I mange skibe gør man derfor de øvre dækshuse kortere end de nedre, f. eks. derved at fronten forefter aftrappes, se fig. 14; man søger at lade dækshusene smelte sammen med skroget ved at lukke sidegangene ved husene med skærme og ved at give den øverste halvdel af bakken samme — i reglen hvide — farve som dækshusene. Man afrunder dækshusenes forreste hjørner eller gør deres flader hældende agter over, hvilke sidste forholdsregler dog gør rummene mindre, — alt i den hensigt, at opbygningerne skal glide harmonisk ind i skibet. Bestræbelserne i den retning kan dog ikke betegnes som afsluttede, idet man hidtil har interesseret sig mest for opbygningernes forefter vendende flader.

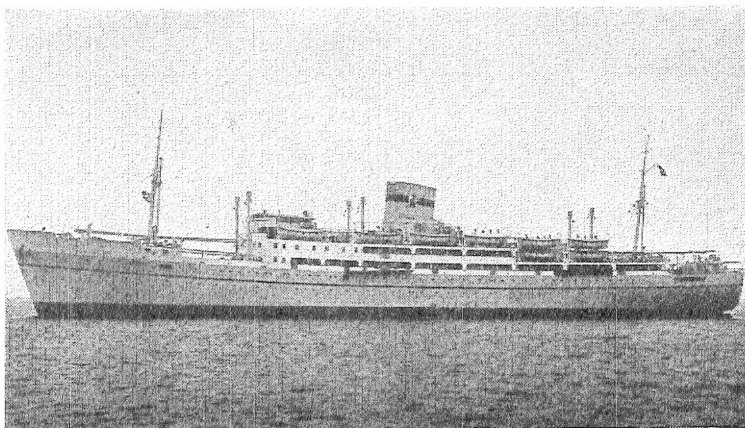


Fig. 17. Passager- og fragtmotorskibet „Chrobry“, bygget 1939 af Naskov Skibsværft til Gdynia America Lines Ltd. Bemærk at opbygninger og dækshuse ikke virker så overvældende som på det i fig. 10 viste skib, samt at master og skorsten er vel placerede, og at skorstenens dimensioner i forhold til skrog og opbygning er mere passende.

Af ganske afgørende betydning for skibets udseende er opbygningernes og dækshusenes placering i længderetningen. Som en grundregel kan det formentlig gælde, at opbygningers og dækshuses „tyngdepunkt“ bør falde sammen med skrogets „tyngdepunkt“ — dette sidste ord taget i betydning af tyngdepunktet for den flade, som den over vandlinien værende del af opstalten frembyder, d. v. s. at opbygningerne må ligge midtskibs med en betoning af, at den største og sværeste del ligger foran for middelspantets plan, se fig. 10 og 12. Med hensyn til opbygningers og dækshusenes placering i længderetningen er man som bekendt dog ikke frit stillet, f. eks. bygges mange store fragtskibe med tre luger på fordækket og to på agterdækket. Opbygningerne mellem lugerne får da deres naturlige plads agten for middelspantets plan. Har skibet et relativt stort spring navnlig forude, bliver indtrykket af fart udvisket, og indtrykket af balance forrykkes.

Navnlig i mindre skibe spiller en god placering af opbygningerne en stor rolle for deres udseende, fordi opbyg-

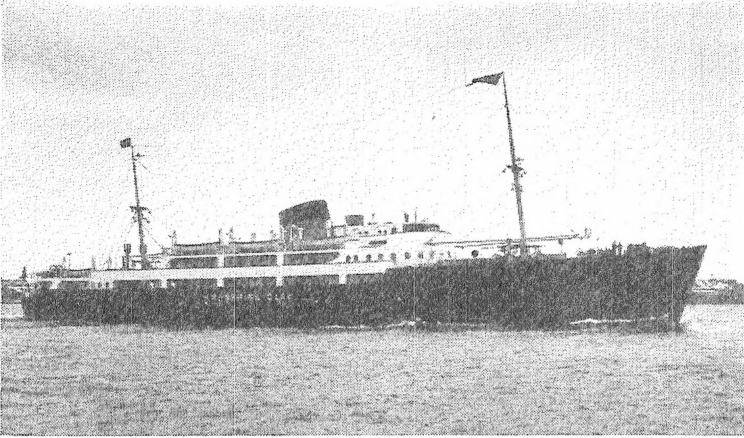


Fig. 18. Passager- og fragtmotorskibet „Kronprins Olav“, bygget 1937 af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til Det Forenede Dampskibs-Selskab. Med sine strømlinieformede opbygninger, den skrå brofront og særprægede skorsten var skibet i sit ydre noget nyt i dansk skibsarkitektur og blev også efterlignet i udlandet. Meningen med den skrå brofront var den, at der fra den forreste salon skulle være god udsigt under sejlads i de norske fjorde, der er omgivet af fjelde.

ningernes højde forholdsvis taget er større end i de større skibe. Men selv i de store skibe bør man søge at strække opbygninger og dækshuse i længderetningen.

Et skibs evne til at bære opbygninger og dækshuse — ordet „bære“ ikke taget i stabilitetsmæssig, men derimod i arkitektonisk betydning — afhænger dog ikke blot af dets længde, men også af opbygningernes karakter. Er de letbyggede, kan et skib med et lavt skrog godt forsynes med dækshuse i to træk over hinanden, uden at de virker syndelig overlæssede. En god rettesnor er det aldrig at placere en tungt udseende overbygning oven på en lettere, men følge det princip at gøre opbygningerne lettere og lettere opefter. Det kan ske ved at gøre de i borde under dækene anbragte støtter svære ud for det nederste træk af dækshuse og lettere opefter.

Er opbygningerne delte i bak, brohus og poop, må ingen af dem være for korte, og brohuset bør være det

længste, hvis maskineri og skorsten er anbragt midtskibs, se fig. 11. Er maskineriet anbragt agter, bør poopen være den længste; det må samtidig iagttages, at springet agter ikke bliver for stort; det bør være mindre end det halve af springet forude, se fig. 13. Findes der ingen poop, men dækshuse agter, kan disses længde godt være mindre end brohusets og bakkens; findes der ingen bro, bør poopen være længere end bakken.

Om opbygninger og dækshuse i søgående skibe gælder, at skibet vinder i udseende jo mindre påfaldende de er, og jo mere de falder sammen med skibsskroget. Variationer i dækshusenes højde må — når dækshusene ligger på samme dæk og er sammenhængende — så vidt muligt undgås; vil man gøre højden i rummene i den forreste del af et dækshus højere end i den agterste del af samme, bør man enten bygge en dom på huset eller i hvert fald sørge for, at højden mellem dækkene bliver den samme i hele husets længde. Hermed er vi inde på spørgsmålet om et skibs *indre* arkitektur, men denne del af emnet skal udskydes til en kort behandling senere.

5. Vi vil nu gå over til spørgsmålet om udformningen af *skibets rejsning*, hvorved i denne forbindelse skal forstås master og bomme, skorsten og ventilatorer, d. v. s. alt, hvad der når i væsentlig højde op over skibets dæk. Herom må det først anføres, at en velproportioneret, velvedligeholdt rejsning er et skibs smukkeste prydelement. Nu skal et moderne handelsskibs rejsning jo ikke være nogen pynt, men tjene et nyttigt formål. Ofte er formålet dog ikke andet end at bære antenner, eventuelt en signallinse på den forreste mast og en gaffel på den agterste mast, idet masterne som understøtning for lossebommene er afløst af samsonposter, der er anbragt i borde og er mere hensigtsmæssige som understøtning end masterne, fordi bommene for samme udlægning bliver kortere. Masterne kan eventuelt helt undværes og en stang anbragt på en samsonpost for og agter kan bære antenne og flagliner. Søvejsreglerne kræver imidlertid, at toplanterne skal anbrin-

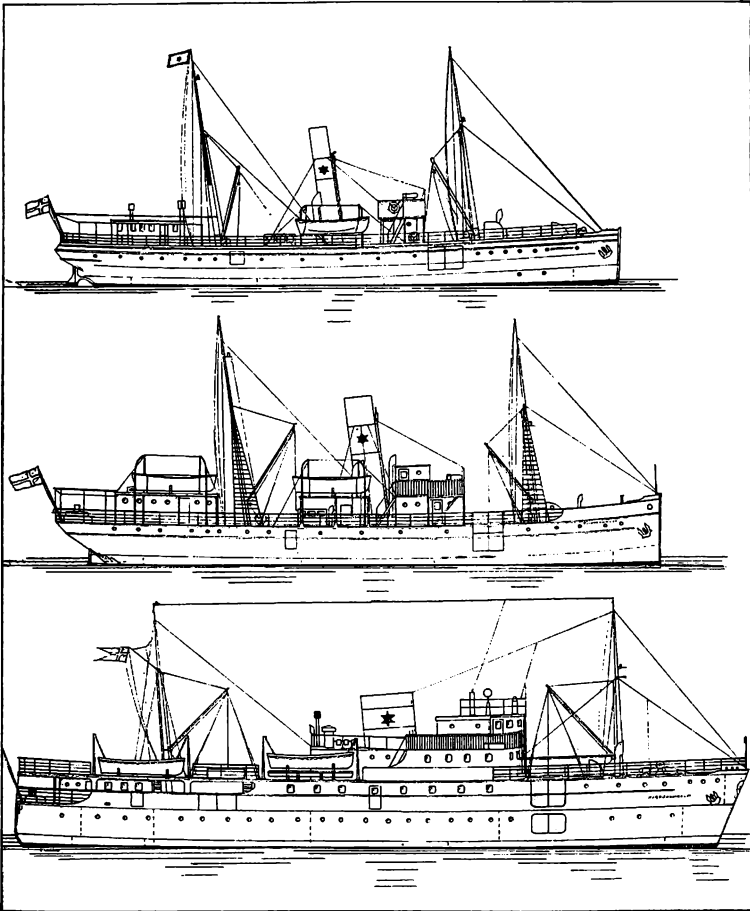


Fig. 19. Tre „generationer“ af danske skibe visende udviklingen fra ca. 1900—1940. Skønt der er ca. 25 år mellem bygningen af de to første skibe og ca. 15 år mellem de to sidste, er forskellen mellem de to sidste skibe i konstruktiv og arkitektonisk henseende større end mellem de to første skibe.

ges i skibets diametralplan; det er derfor hensigtsmæssigt at forbinde toppen af to overfor hinanden i samme tværskibs plan stående poster med en drager, på midten af hvilken stang og lanterne kan anbringes. Et sådant arrangement behøver ikke at være utiltalende, blot posterne ikke

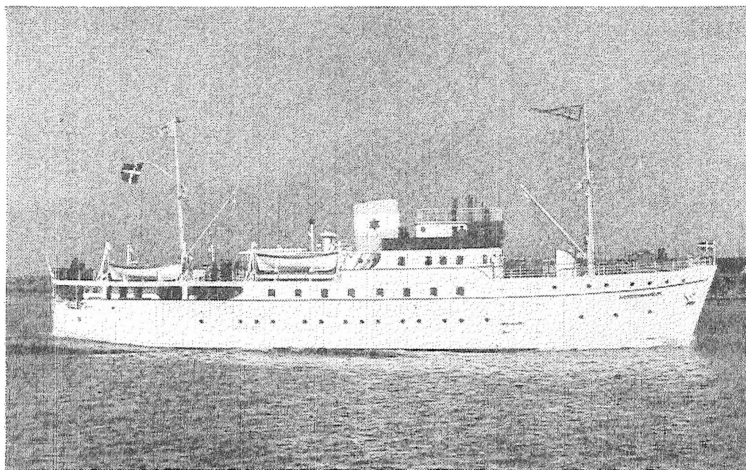


Fig. 20. Passager- og fragtmotorskibet „Østbornholm“, bygget 1939 af Aalborg Værft A/S til fart på de nord- og østbornholmske små havne, der har sat grænser for skibets længde, bredde og dybgang. Til trods herfor er det dog lykkedes at bygge ikke blot et forholdsvis rummeligt skib, men også et smukt skib, i hvilket de forholdsvis store dækshuse falder godt sammen med skroget og ikke virker for dominerende.

er for svære eller for høje, d. v. s. ikke højere end skibets skorsten, hvis de står i nærheden af denne.

Mindre skibe, navnlig bugserskibe, har ofte kun een mast, der da er placeret i forskibet. At selv store skibe har kun een mast, er imidlertid nu ikke noget særsyn. I nogle af disse skibe ser det ud, som om man blot har fjernet stormasten og beholdt fokkemasten, og i så fald er resultatet ikke flatterende. Men ikke helt sjældent har man i skibe, der hvad så vel det ydre som indre angår prætenderer at være smukke, reduceret masterne til nogle rene pinde, der passer dårligt til et smukt formet skrog.

Med hensyn til masternes placering i længderetningen har man anført, at afstanden fra fokkemast til forstævnbør være lidt mindre end afstanden fra stormast til agterstævnbør; det betoner fartretningen. Men endvidere bør masternes indbyrdes afstand ikke være for lille, da skibet så vil se kort.

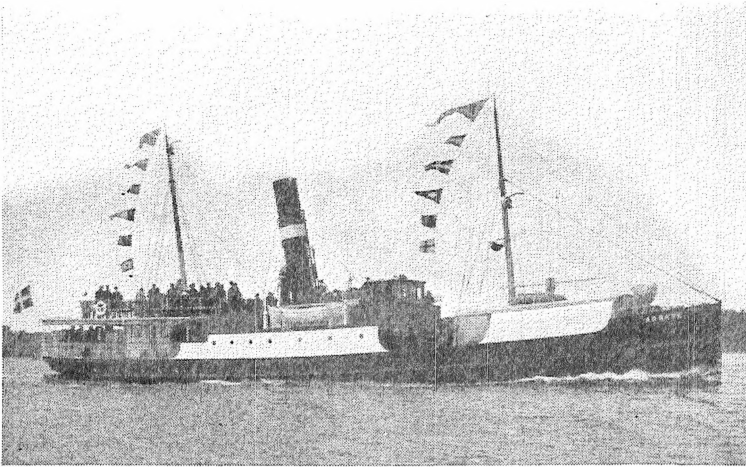


Fig. 21. Passager- og fragtdampskibet „Agnete“, bygget 1922 af Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, en typisk repræsentant for mindre, danske dampskibe fra begyndelsen af dette århundrede. Foto A. Rosendahl, Kolding.

I nogle af de gamle hjulskibe — i hvilke man iøvrigt endnu ikke havde forladt sejlene helt, se fig. 7 — finder man masterne anbragt relativt tæt, stormasten ofte lige agten for kedelrummet, men ellers synes det at udhale et dampskib med tre master at have været mode, fig. 9. For at få plads til mesanmasten måtte denne undertiden anbringes langt agterude, endog agten for rorstammen, hvilket f. eks. var tilfældet i det gamle kongeskib „Slesvig“. Enkelte rederier har dog indtil vore dage bibeholdt den skik at forsyne deres skibe med tre master.

Men masternes placering er i almindelighed bestemt af deres anvendelse som understøtning for skibets lossebomme. Selv om de ikke kan placeres vilkårligt, synes der dog ofte at være mulighed for at opnå en gunstigere placering end den, der er anvendt; men spørgsmålet må behandles med nogen opmærksomhed allerede, når skibet er på projektstadiet. Masternes højde er givet ved lugelængderne; højden til salingen fra dækket må ikke være væsentligt mindre end afstanden fra mastens midte til den

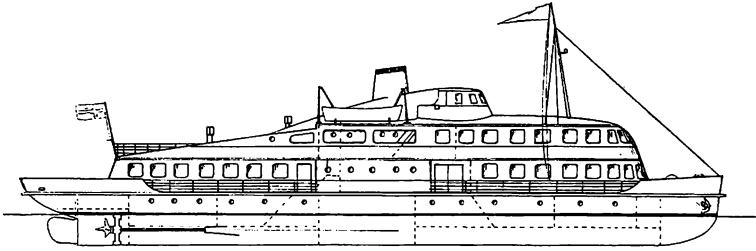


Fig. 22. Mindre passagermotorskib med negativt spring i overbygningerne.

tværskibs lugekarm, der er fjernest fra masten. Længden af stangen gøres ofte forholdsvis lille; kan man vælge længden uden hensyn til, at skibet skal passere under faste broer og alene tage hensyn til udseendet, bør længden af stangen formentlig vælges til $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{4}$ af mastens højde.

Masterne i fragtskibe gøres ofte lodrette, mod hvilket der fra et arkitektonisk synspunkt intet er at indvende, se fig. 13. I passagerskibe gives de ofte fald agterover; vil man sikre, at dette fald er synligt, bør fokkemastens fald ikke være mindre end $\frac{1}{8}$ " pr. fod, skorstenens og stormastens fald bør da være mindst $\frac{1}{8}$ " og $\frac{1}{4}$ " mere end fokkemastens. Et noget større fald, f. eks. $\frac{5}{8}$ ", $\frac{3}{4}$ " og $\frac{7}{8}$ " pr. fod, er dog smukkere, se fig. 21.

En af de dele af et moderne skibs rejsning, hvorom der er fremsat de fleste betragtninger, er skorstenen. De første dampskibe havde som bekendt som skorsten et langt rør med cirkulært tværnsnit ofte med ikke ret meget større diameter end masterne; det var måske ikke nødvendigt at gøre skorstenens diameter større, og måske ønskede man heller ikke, at skorstenen skulle dominere for meget i billedet. Senere skibskonstruktører har åbenbart ønsket det modsatte, hvad f. eks. de danske statsisbrydere viser. Skorstenen er et populært udtryk for skibets maskinkraft, og sammenhængen stor skorsten — stor maskinkraft er indlysende. Men skorstenens funktion er kun at føre forbrændingsprodukterne klar af skibet, hvilket dog heller ikke synes at stå alle skibskonstruktører klart. Der er gjort

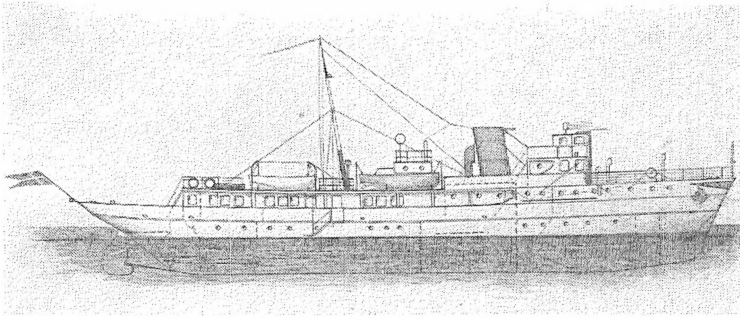


Fig. 23. Motoryacht med een mast placeret agten for skorstenen.

videnskabelige forsøg gående ud på at finde en sådan form af skorstenen, at man sikrer sig, at røgen føres klar af dækket og røgneslag undgås; den bedste og mest effektive foranstaltning er dog blot at gøre skorstenen tilstrækkelig høj.

Man har forladt det cirkulære tværsnit i skorstenen og er gået over til det elliptiske, hvilket sidste er i overensstemmelse med, at skibet har sin største udstrækning i længderetningen, og derfor arkitektonisk er mere tiltalende end det cirkulære. Man har indført strømlineformede tværsnit og i skorstenens længderetning opefter aftagende tværsnitsarealer, se fig. 18.

Da de søgående motorskibe kom frem, udelod man skorstenen og erstattede den med udblæsning gennem den hule mast, som man forsynede med åbninger — slidser ved salingen, eller med udblæsningsrør langs masten. Skorstenen behøvedes ikke; man ville være konsekvent, hvorfor man udelod den. En mindre skorsten med aftræk fra hjælpekleden kom man dog ofte ikke uden om. Da man samtidig forsynede skibene med tre eller fire master, gik det an; men de motorskibe, der kun havde to master, kom til at mangle noget. Altså måtte man i disse skibe igen indføre skorstenen, men gik nu til den modsatte yderlighed og gjorde den for lav og undertiden for spinkel, men oftest for svær. I mange mindre skibe er den ofte ikke

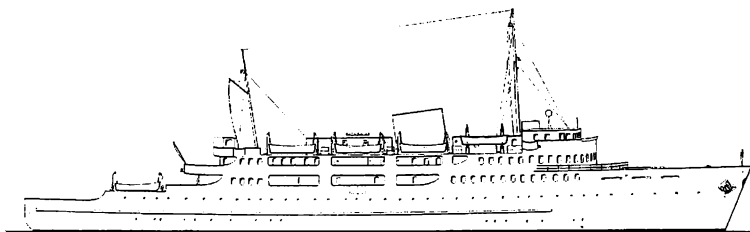


Fig. 24. Projekt til en tresporet jernbane-motorfærge til fart mellem Jylland og Norge, udarbejdet af civilingeniør Knud E. Hansen, København.

højere end styrehuset. Når hensyn skal tages til muligheden for, at skorstenen skal føre røgen eller forbrændingsprodukterne klar af skibet, er der ingen grund til at antage, at skorstenen bør være væsentlig lavere i et motorskib end i et dampskib, men hvor høj bør den — når arkitektoniske hensyn skal være afgørende — være? Det kommer naturligvis an på dens placering, jo længere forefter den er anbragt, desto højere bør den være. I almindelighed kan man formentlig sige, at skorstenens højde målt fra det dæk, hvorpå den er anbragt, det vil i reglen sige bådedeckket, bør være omtrent den samme som højden fra nævnte dæk til lastevandlinien. Dens dimension i skibets længderetning bør stå i forhold til skibets silhuet; et skib med en massiv silhuet bør naturligvis have en skorsten, hvis dimension i længderetningen er større end skorstenen i et skib med en let silhuet. Skorstenens dimension i tværskibs retning må ikke være væsentligt under det halve af dens dimension i langskibs retning, da skorstenen set for fra eller agten fra ellers synes for lidt, se fig. 10.

Masternes højde må også stå i passende forhold til skorstenens højde, d. v. s., at deres højde målt fra det dæk eller det dæks tænkte fortsættelse, hvorpå skorstenen står, må være det dobbelte til det tredobbelte af skorstenens højde. Selvfølgelig gives der undtagelser, der bekræfter disse regler. Findes der ventilatorer, bør disses højde næppe være større end halvdelen af skorstenens højde.

Skorstenens placering i længderetningen afhænger af

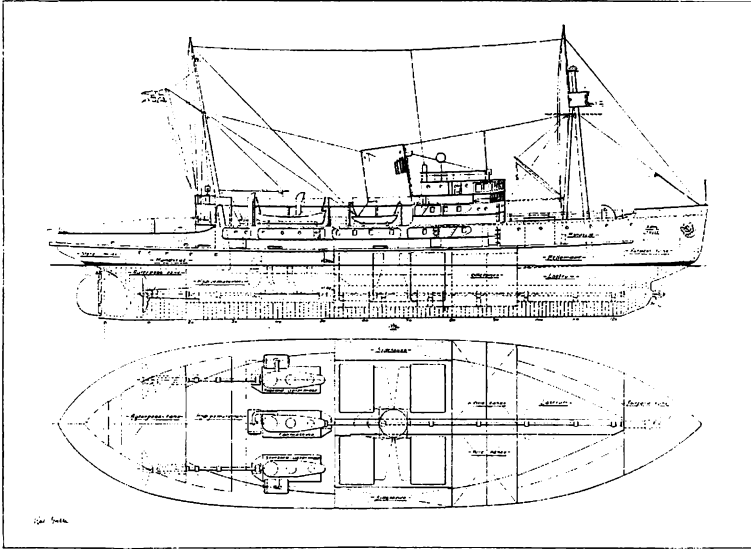


Fig. 25. Udkast til isbryder med to skruer agter og een skruve for. Alle tre hovedmaskiner er tænkt anbragt i samme rum, hvorved opnås en mindre kompliceret inddeling af skibet og et væsentligt simplere og mere overskueligt maskineri end det, der findes i isbrydere med samme anbringelse af skruerne, og i hvilke formaskinen er anbragt i et rum i forskibet og agtermaskinerne i et rum i agterskibet, medens kedler og brændselolietanke er anbragt imellem maskinrummene og kedelrummene. Det viste maskinarrangement kan yderligere simplificeres, når dampmaskineriet erstattes af dieselmotorer, der kobles til skruerakslerne ved hjælp af elektromagnetiske koblinger.

kedelrummets placering og kedlernes konstruktion, se f. eks. fig. 9 og 11. Er maskineriet placeret midtskibs og samtidig ret stort og kraftigt, medfører det, at skorstenen bliver placeret så langt foran eller agten for midtskibs, at man for at bringe balance i udseendet undertiden placerer en blind skorsten agten eller foran for midten. Kan denne blinde skorsten — som naturligvis må gives samme tværsnitsdimensioner som selve skorstenen (the working funnel) af hensyn til udseendet ikke benyttes til at dække udblæsningsrør m. v. fra hjælpedieselmotorer, har den ingen teknisk berettigelse, og man må hellere udelade den og indrømme, at man ikke har løst opgaven arkitektonisk til-

fredsstillende. En midtskibs anbragt skorsten i større skibe må ikke være anbragt for langt fra middelspantets plan, navnlig ikke for langt forefter, da skibet derved kommer til at minde om en motorbåd.

Er maskineriet anbragt agterude, får skorstenen sin placering agter, hvilket dog ikke behøver at være uskønt, når den blot ikke er anbragt alt for nær agterstævnen og samtidig er alt for høj, se fig. 13. Jo længere den kan anbringes fra stævnen, desto bedre i arkitektonisk henseende; desuden kan dens højde gøres desto større, jo længere den kan anbringes fra stævnen, hvilket også er i overensstemmelse med de krav, der stilles til skorstenens tekniske funktion.

III.

Hvad der indtil nu er sagt om overbygningernes form, størrelse og placering og om rejsningen har som udgangspunkt kun ydre forhold, men det må nu erindres, at de ydre former kun er udtryk for indre forhold, særlig skibets ruminddeling eller om man vil *skibets indre arkitektur*; ordet „arkitektur“ ikke taget i en betydning, der omfatter udsmykning eller møblering. Skibets udsmykning, såvel den ydre eller indre, vil kun blive strejft.

Det kan heller ikke nægtes, at et skibs uheldige ydre godt kan dække over et mere heldigt indre, nemlig en hensigtsmæssig inddeling i rum, lastrum, opholdsrum m. v. Ingen vil påstå, at de amerikanske „Liberty“- og „Victory“-skibe er særlig smukke; især vækker de høje opbygninger midtskibs anstød, men samlingen af alle opholdsrum for skibsmandskabet midtskibs er skibsbygningsteknisk en særdeles hensigtsmæssig foranstaltning og sparer en del af mandskabet for vejen over dækket, hvilken vej kan være ubehagelig og farlig i høj sø.

I almindelighed anvendes der megen omhu på at inddele skibet i rum, således at de forskellige tekniske krav opfyldes bedst muligt, og de resultater, skibskonstruktøren

opnår, er lige så gode som de resultater, arkitekter i husbygning opnår.

En tysk diplom-ingeniør *E. Westphal* blev i 1931 doktor på en afhandling, som han kaldte „*Der ordentliche Schiffsgrundriss*“, og som fortjener at nævnes i denne forbindelse. Hans grundbetragtning var, at mange moderne skibes dæksplaner udviste en kompliceret og uhensigtsmæssig inddeling, hvorved værdifuld plads gik til spilde. *W.* gjorde sig til talsmand for en større symmetri i dæksplanerne med hensyn til diametralplanen, et bedre indre trim, d. v. s. en jævn inddeling i langskibs retning uden alt for store variationer i rummenes størrelser og en mere ensartet inddeling i de forskellige dæksplaner. Han var klar over, at de gældende skibsmålingsregler og kravene til vandtæt inddeling ved hjælp af tværskodder spillede en væsentlig rolle, men mente, at det dog var muligt at gøre trapperum og gange kongruente i flere dæksplaner.

W. undersøgte dæksplanerne for syv dengang eksisterende tyske passager- og fragtskibe med en længde fra 40—270 m og omarbejdede disse planer i overensstemmelse med den nævnte grundbetragtning. Hans bemærkninger vedrørende maskinrummets, lastrummenes og opholdsrummenes placering kan — i hvert fald delvis — tiltrædes og i al korthed gengives som følger:

Maskinrummets naturlige placering er midtskibs. Ved at lægge dette rum agterude opnår man ganske vist kortere aksellængde, men trimningen kan da volde vanskeligheder. Det må dog herom anføres, at man ved at placere maskineriet agter opnår endnu mere end en kortere aksellængde, og at f. eks. dr. techn. *Blache* betragter maskineriets placering midtskibs som en reminiscens fra de kulfyrede dampskibe, se „*Ingeniøren*“ 1946, Maskinteknik, s. 96. Man kan måske forvente, at i hvert fald store fragtskibe i fremtiden vil få maskineriet placeret agter, hvad enten de fremdrives med dampmaskiner, dampmaskiner, dieselmotorer eller gasturbiner.

Lastrummenes placering er givet med maskinrummets,

men lugernes anbringelse volder i passagerskibe ligesom maskin- og kedelcasingerne forstyrrelse i dæksplanerne. Opholdsrummene for passagerer skal så vidt muligt anbringes symmetrisk med hensyn til skibets diametralplan, og kammerblokkene bør være identiske, hvad inddelingen med vandtætte tværskodder kan være en hindring for.

Alt dette er jo ikke noget nyt, men *W.* mener dog at have påvist, at indretningen af de nævnte syv skibe kunne være udført i strengere overensstemmelse med de krav, der indeholdes i hans nævnte bemærkninger, og at man med bibeholdelsen af de omhandlede skibes hoveddimensioner kunne have opnået større rummeevne og passagerkapacitet med uforandret nettotonnage, eller med mindre hoveddimensioner og nettotonnage samme rummeevne og passagerkapacitet, hvis man havde fulgt kravene om kongruens og symmetri ved udarbejdelsen af dæksplanerne.

Det har naturligvis ikke manglet på kritik af *Westphals* ideer, og hans planer må da også betragtes som idealplaner. Mange — også danske skibe — udviser derhos yderst vel gennearbejdede planer, opstået på grundlag af mange års erfaring og en lang forudgående udvikling.

Det er naturligvis forståeligt, at udarbejdelsen af rationelle planer for et skibs ruminddeling og rummenes placering, indretning og udstyrelse har fængslet og stadig må fængsle skibskonstruktørerne, og forslag hertil ser stadig lyset. Planer for en mønster- eller standard-indretning af skibsmandskabets opholdsrum kan naturligvis også let udarbejdes; om sådanne planer vil blive fulgt eller kan følges, er mere tvivlsomt, men gode planer er jo aldrig til nogen skade. Rettesnoren for indretningen af danske skibes opholdsrum findes som bekendt i Handelsministeriets bekendtgørelse af 1. august 1945, og bekendtgørelsens bestemmelser betegner et stort fremskridt i forhold til de gamle tilsvarende bestemmelser af 1913. De i bekendtgørelsen indeholdte bestemmelser med hensyn til den såkaldte fri dørkflade og det mindste længde- eller bredde-

mål for en sådan flade skulle dog nødvendig komme til at blive grundlæggende, og i virkeligheden gør de det heller ikke. Ny danske skibe udviser så rummelige og velindrettede opholdsrum, at bekendtgørelsens bestemmelser er mere end opfyldt, og den tid er næppe fjern, da samtlige opholdsrum for skibsmandskabet i større skibe vil blive indrettet som en-mands-rum, og bekendtgørelsen være helt bagefter tiden og udviklingen på det punkt.

Hermed er — omend ikke udtømmende — omtalt forskellige væsentlige faktorer, der skaber et skibs ydre og indre arkitektur, men også forskellige *detailler* er medvirkende i så henseende, herunder først og fremmest *skibets farver*. Farverne eller „malingen“ er skibets „klæder“, og ligesom man siger, at klæder skaber folk, kan man sige, at „farver skaber skibe“. Der er dog ikke større sandhed i ordsproget end i tilføjelsen, og ligesom menneskenes klæder er lidet holdbare og ofte må udskiftes, er skibets farver sarte og må ofte fornyes.

Farverne er imidlertid medvirkende til at give skibet sit særpræg og gøre det let kendeligt, og det kan godt betale sig at anvende tid og omhu på at finde den rigtige sammensætning af skibets farver. Omvendt kan et forkert valg af farver helt forrykke det indtryk, skibet gør.

Et skib, der fra mastetop til vandlinie har samme farve, synes større end et skib, hvis skrog har een farve og dækshuse en anden farve. Det er formentlig grunden til, at gråmalede krigsskibe tager sig større ud end lige så store handelsskibe. Ofte ønsker man dog, at et skib ikke skal syne for stort og tungt, og vælger at anvende flere farver, f. eks. sort til skrog, hvidt til dækshuse og gult til master og skorsten, se fig. 10 (at „sort“ og „hvidt“ ikke er farver i fysisk forstand, ses der bort fra i denne forbindelse). Den rette sammensætning er yderst virkningsfuld og bidrager væsentligt til at forhøje den æstetiske nydelse af synet af et skib med iøvrigt velproportionerede forhold. Ligeledes kan farverne afbøde mangler ved udformningen.

Tidligere brugte man i passagerskibe at male dækshuse

af jern således, at de så ud, som om de var bygget af træ — egetræ med årer. Det er man vist gået bort fra overalt — hvilket er fuldt berettiget — heller ikke i skibsbygningen skal man forsøge at udgive et materiale for noget andet, end det er.

Sort — og hvidt er de grundfarver, som skibskonstruktøren i almindelighed arbejder med. Sort til skrog og hvidt til opbygninger; det omvendte er så vidt vides aldrig set, men det er især i fragtskibe ikke noget særsyn, at man giver det hvide en grålig tone i den hensigt, at snavs ikke straks skal vise sig alt for tydeligt.

Passagerskibe males ofte helt hvide; undertiden giver man selv skroget en orangefarvet tone, hvilket er meget tiltalende, men vedligeholdelsen kræver omhu.

Vandlinien er oftest rød — mørkerød — eller grøn, tidligere benyttedes i skibe med sort skrog gult eller lyserødt, hvilket var smukt, men desværre ikke ses ret meget mere.

Skorstenens farver er oftest sort, røde eller gule, i tilfælde af, at de to sidste farver vælges, findes i dampskibe ofte en sort kappe på skorstenen.

Er skroget hvidt eller orangefarvet, bør skorstenen formentlig ikke være sort, men have en lys farve, f. eks. gul eller aluminiumsfarvet. Ellers kommer den til at virke for tungt, navnlig, hvis den tillige er ret stor.

Set på lang afstand virker skibet kun som en masse, og farvernes betydning træder helt i baggrunden; det er nu harmonien mellem de øvrige tidligere omtalte faktorer, stævnformer, spring, opbygningernes størrelse og fordeling, rejnsningen m. v., der betinger det virkningsfulde skønsindtryk.

Der er imidlertid enkelte andre detaljer, der også betinger et skibs arkitektur, men heraf skal kun nævnes *skorstensmærker* og *stævnmærker*, der i de senere år har fået aktualitet.

Om skorstensmærket gælder, at en enkel figur, en stjerne eller et bogstav er både smukkere og tydeligere end

et stærkt udpenslet mærke med kroner, skjolde, posthorn, harpuner, nøgler, hamre o. l. symboler. Et af de smukkeste skorstensmærker — men ikke det eneste af sin art — her i landet er det, der anvendes af Danske Statsbaners færger og skibe. Det velkendte mærke skriver sig fra 1872 og skyldes *Niels Holst*, der var direktør fra 1867—85 og derefter generaldirektør til 1889.

Iøvrigt synes det, som om en vis overensstemmelse mellem skorstensmærke og det såkaldte kontorflag er at foretrække frem for et skorstensmærke og et kontorflag af vidt forskelligt udseende. De skal begge være skibets kendetegn og bør derfor være overensstemmende; men det er jo ikke altid tilfældet.

Skorstensmærket fremtræder imidlertid langt tydeligere end kontorflaget på grund af sit store format og sin støtteplacering, se fig. 15.

Stævnmærker er kommet i brug i de senere år. En beskeden prydelse på en iøvrigt velformet forstævn er smuk og tiltalende, blot kunne man ønske, at disse mærker, der jo bliver til med kunstnerisk assistance, altid udviste de rigtige forhold i de maritime genstande: ankre, skibe e. l., de gengiver. Mandlige eller kvindelige figurer er derimod ikke på sin plads som stævnprydelser i moderne skibe, men hører hjemme på landjorden i et parkanlæg. Intet dansk rederi har dog forsøgt sig med sådanne figurer.

Iøvrigt er det detaillerne i skibet, der angiver den relative størrelse på den måde, at jo flere og jo mindre detaillerne er, desto større synes skibet. Et lille fuldrigget skib synes derfor større end et lige så stort skib med en enklere rig og færre master. Detaillerne skal derhos have velproportionerede forhold. Flagknapper, flagspil, klyds, køjer, rækværk o. s. v. må have passende proportioner. Intet kan mispryde et skib så meget, som når sådanne detaljer har en uheldig udformning — de små ting har også her deres store betydning.

At omtale de mange detaljer, som et skib er sammensat af, og disse detaillers udformning vil dog føre for vidt;

der skal til afslutning kun anføres visse af de retningslinier eller regler, som det på grundlag af den arkitektur, som ældre og nyere, mekanisk drevne skibe frembyder, er muligt at opstille, nemlig:

1. Den udfaldende forstævn er at foretrække frem for den lodrette såvel af tekniske som æstetiske grunde, fig. 3 a.
2. Den udfaldende krydserhæk er ligeledes at foretrække af samme grunde, fig. 3 b.
3. Fribordet er bestemt af tekniske hensyn, men må set fra et arkitektonisk synspunkt have en størrelse, der står i et passende forhold til skibets størrelse og dets opbygningers højde, fig. 10—12.
4. Springet må ikke gøres for stort, er det positivt, bør det have sit laveste punkt liggende agten for middelspantets plan. Negativt spring kan i hvert fald anvendes i dækshuse og lignende opbygninger, fig. 22.
5. Opbygningernes form, størrelse og placering bør harmonere indbyrdes, fig. 16—20.
6. Masterne bør have en passende placering, hverken for langt for eller agter, og navnlig ikke for nær hinanden eller middelspantets plan. Een mast kan anvendes, men må ikke stå for nær forstævn eller agterstævn, fig. 23.
7. Skorstenen må ikke placeres for nær masterne, når der kun findes to master, fig. 7, 17 og 19.
8. Ruminddelingen bør være klar og overskuelig og de mindre rum være af regelmæssig form og deres plan helst have to symmetriakser, fig. 25.
9. Skibets farver bør være virkningsfulde, men ikke for mange.
10. Ydre udsmykning må ikke være dominerende. Stævnmærker og skorstensmærker bør være af enkel form og prægnante, fig. 15, 19, 20 og 21.
11. Detaillerne bør have velproportionerede forhold, og

12. den rette arkitektoniske udformning såvel i de store træk som af detaljerne må skænkes opmærksomhed allerede ved skibets projektering.

I disse 12 punkter kan formentlig — om end ikke udtømmende — udtrykkes visse *retningslinier eller regler, der gælder i den moderne skibsarkitektur.*

LITTERATUR

- Christoph Voigt*: Schiffs-Aesthetik 1922 (se anmeldelse i „Ingeniøren“ 1923, s. 11).
 Ausfallende Vorsteven. Werft und Reederei 1921, s. 492.
 Wrobbel: Kreuzerhecks. Werft und Reederei 1921, s. 674.
- O. Lienau*: Die formschöne Gestaltung des Schiffes. Maschinenbau 28/10 1922, 2. årgang nr. 2/3.
 — Schiffbau als Kunst. Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1918.
 — Schiffbautechnisches Zeichen 1923.
- Karl Franz*: Die ästhetische Gestaltung des Seeschiffes auf der Grundlage technischer Zweckmässigkeit 1927 (se anmeldelse i „Ingeniøren“ 1927, s. 494).
- E. Westphal*: Der ordentliche Schiffsgrundriss. Diss. Danzig 1931, jfr. Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft 1932, s. 336.
 Schiff und Schorstein. Werft * Reederei * Hafen 1930, s. 87, jfr. Schiffbau 1918—19, s. 518, 551 og 588.
- W. A. Gibson-Martin*: Ship-Furnishing and Decoration 1932, jfr. Werft * Reederei * Hafen 1925, s. 609—15 og The Shipbuilder and Marine Engine-Builer 1931, s. 288.
 Der Reisende und seine Kammer. Werft * Reederei * Hafen 1935, s. 264.
 Die Unterbringung von Mannschaften auf deutsche Seeschiffen. Udgivet af Reichsamt „Schönheit der Arbeit“ 1936. (Se anmeldelse i Werft * Reederei * Hafen 1936, s. 400 og i „Ingeniøren“ IV, 1937, s. 171).
- H. E. Langkilde*: Pæne Ting ombord. Eksempler paa Skibsudstyr og Brugskunst. 1944.
- G. Kaudern*: Teknisk och estetisk formgivning af fartyg. Teknisk Tidskrift 1946, s. 897.
- Knud E. Hansen*: Forstævnformer. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1946, s. 130.
- John Gloag*: Industrial Art Explained. 1946.
- E. K. Henriksen*: Industriel Formgivning. „Ingeniøren“ 1946, nr. 11, side A. 142.

V. Marstrand: Kunst og Teknik. Radioforedrag.

— Arsenalet i Piræus og Oldtidens Byggeregler.

N. B. Gedde's Patenter paa Strømlinieskibe. Beskrivelserne til U.S.A. Patent, nr. 2 141 180 og 2 141 181 (cl. 114—05).

Skibs-Skorstene. Frivagten 1944, nr. 27, s. 10.

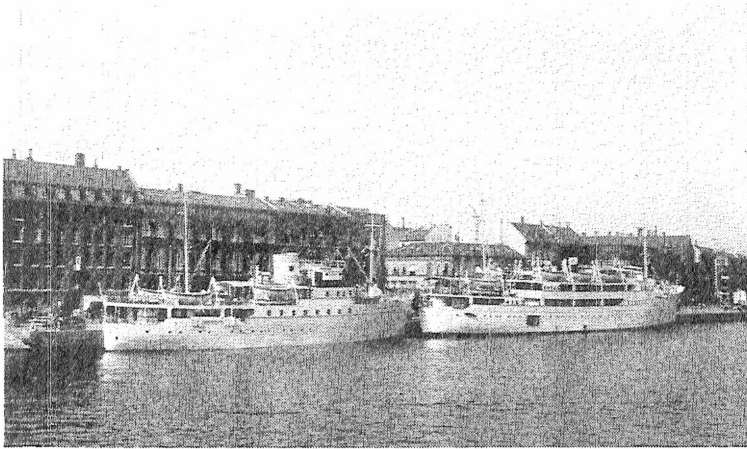
F. Neumeyer: Fredrik Henrik af Chapman som Konstnär och Konstfrämjare. 1944.

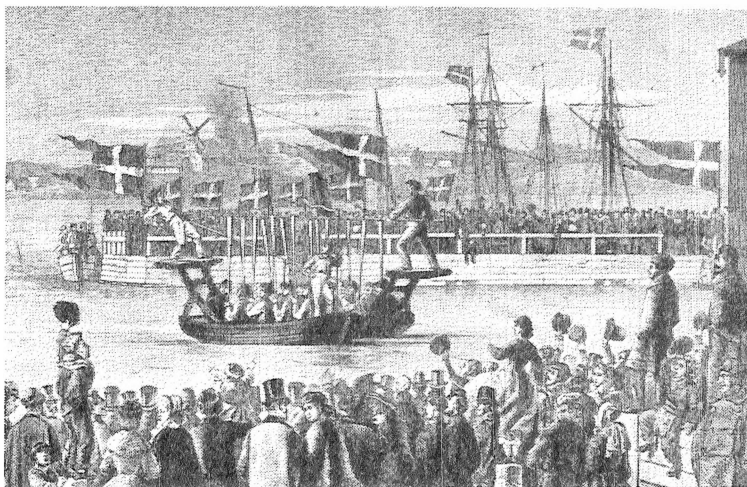
J. E. Church: Improved Crew Accomodation for Ocean-going Cargo Vessels.

The Shipbuilder and Marine Engine-BUILDER. 1947, p. 173; jfr.

Shipbuilding and Shipping Record 1947, March 27, p. 307.

C. O. Liljegren: Naval Architecture as Art and Science.

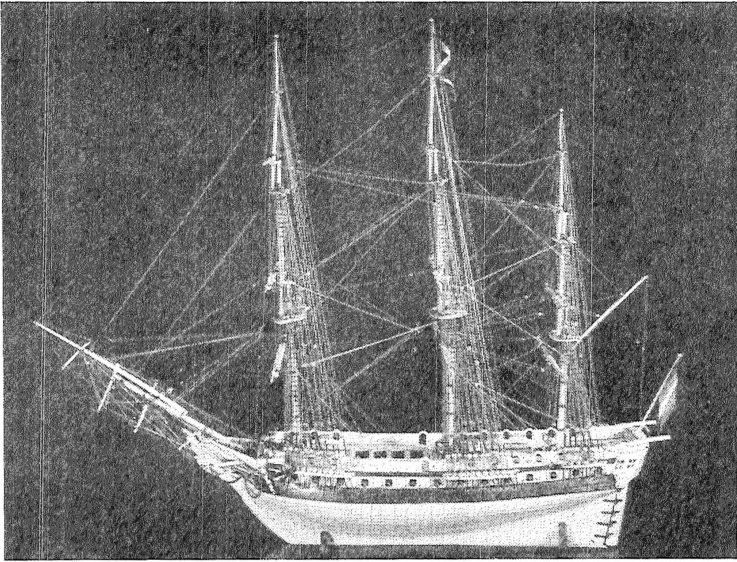




Dystløb i Nyborg østerhavn 30. januar 1866. Træsnit efter tegning af Knud Gamborg i Illustreret Tidende 1865—66.

SØMANDSFASTE LAVNSFESTER

I sejskibsperiodens tid lå skibsfarten stille i vintermånederne, og søfolkene var i den tid tvungne til at opholde sig hjemme. Til fastelavn, kort før foråret begyndte, og skibsfarten kom i gang, fejrede de i de fleste danske søkøbstæder store fester: bådeoptog og dystløb. En båd blev sat på en vogn og bemanded med søfolk i festdragt, med lodhiver, „admiral“, ofte også med en fantastisk udstyret Neptun-figur. Ledsaget af faner og musik kørte båden gennem byens gader og samlede penge og naturalier til et gilde om aftenen. I tilknytning til optøget blev der mange steder afholdt dystløb i havnen, d. v. s. turnering til søs fra både. Disse var smykkede med grønt og bemandede med sluproere, rorgænger og gøsdreng; agter ragede en platform ud, hvorpå dystløberen stod, bevæbnet med en lang lanse med stødpude. Under et nøje overholdt ceremoniel mødtes bådene, lanserne krydsedes, og dysten endte med, at den ene eller begge to faldt i vandet. Efter kampen blev sejrherren hyldet på et optog gennem byen. „Fastelavnsbåden“ kendes stadig fra mange danske provinsbyer, og i enkelte byer lever dystløbsskikken ligeledes endnu. Tidligere har den været langt mere udbredt, og den er også kendt fra de fleste andre europæiske lande. Uden tvivl er dystløbet en folkelig, sømandsmæssig fest, udviklet af riddertidens turneringer, mens bådeoptøget formodentlig har sine aner i renæssancetidens strålende festoptog, de såkaldte triumfer.



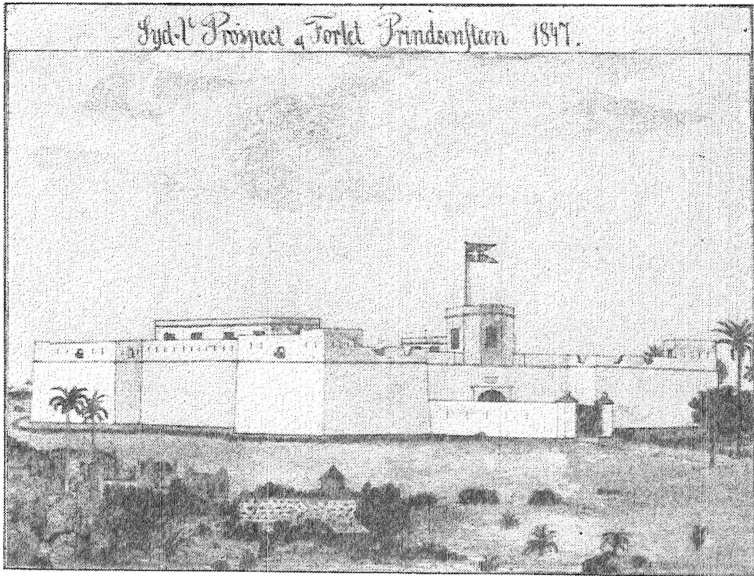
Benmodel af den franske fregat „La Diane“. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

KRIGSFANGEMODELLER

Ikke få søfartsmuseer og privatsamlinger i Europa og USA ejer eksemplarer af de såkaldte „krigsfangemodeller“. Størsteparten af disse stammer fra Napoleonskrigenes tid, hvor tusinder af søfolk tilbragte længere tid, ofte år, i de engelske „prison'er“. For at tjene lidt ekstra og for at få tiden til at gå byggede særlig fingernemme fanger sådanne skibsmodeller. Materialerne tog de, hvor de kunde få dem: byggematerialet fik de fra kødbenene i det kød, de fik udleverede, af deres eget hår snoede de tråde til tovværket — trådene fra sengetøjet kunde også bruges — og naglerne pillede de ud af skosålerne. En del danske og norske fanger byggede en sådan model, som de skænkede kong Frederik VI; den opbevares nu på Rosenborg. En anden benmodel, en jagt, også lavet af danske krigsfanger, står på Frederiksborg.

Handels- og Søfartsmuseet ejer ikke nogen dansk krigsfangemodel, men derimod en model af den franske fregat „La Diane“, bygget af en fransk sømand i engelsk krigsfangenskab. Modellen er et pynteligt og fint stykke husflidsarbejde, som med rette tiltrækker sig de besøgendes opmærksomhed. Over agterspejlet vajer trikoloren; gallionsfiguren er jagtens gudinde Diana, efter hvem fregatten er opkaldt.

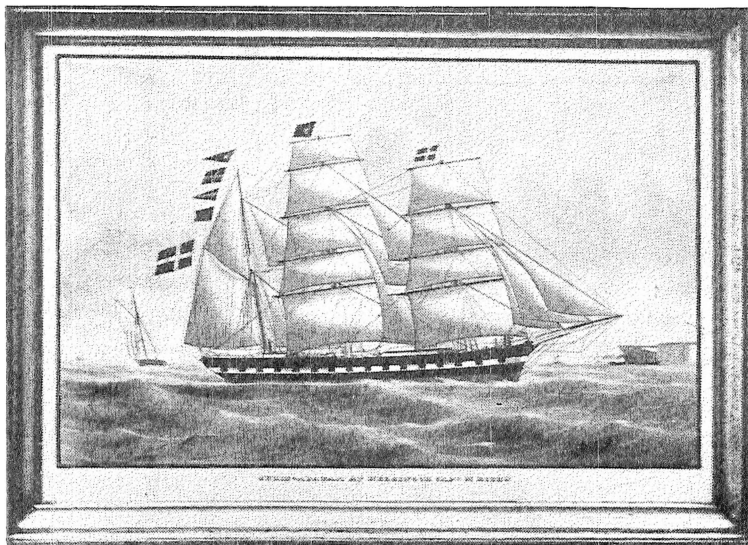
Modellen har tilhørt direktør H. Halkier og kom efter hans død 1934 som gave til museet.



Fortet Prinsensten, Dansk Guinea. Farvelagt tegning 1847 af løjtnant J. V. Svedstrup. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

FORTET PRINSENSTEN

På en tange mellem Augnalagunen og Beninbugten ved den østligste grænse af Dansk Guinea lå fortet Prinsensten, bygget af guvernør J. A. Kiøge til beskyttelse af den danske handelsloge i Quitta efter danskernes hårde kampe 1784 mod de oprørske Augnaer. Det bestod af fire bastioner i firkant. Trods det forbud mod handelen med neger-slaver, som den danske regering udstedte 1792, gik slavetransporterne stadig mer eller mindre åbenlyst for sig på dansk interesseområde, især gennem koloniens østligste distrikter. På grund af svigtende kraft var det ikke lykkedes danskerne at sætte en stopper for dette uvæsen. Fortet forfaldt efterhånden, indtil det 1846—47 blev sat i forsvarskraftig stand af løjtnant Johan Vilh. Svedstrup (1819—93). Med en fåtallig besætning, bestående af negersoldater, måtte han 1847 udholde en langvarig belejring af flere tusind negre, der ikke ønskede danskernes indblanding i slavehandelen. Trods stor mangel på proviant holdt besætningen sig næsten 5 måneder, indtil der kom undsætning fra hovedfortet Christiansborg. En række af Svedstrups tegninger og planer af fortene i Guinea findes på Handels- og Søfartsmuseet. Hans søn, forfatteren Alexander Svedstrup (1864—1930), har i sin roman „Erik Gudmand“ I (1923) på grundlag af faderens dagbog givet en meget levende skildring af belejringen og forholdene i det hele taget i vor eneste afrikanske koloni.



Barken „Seringapatam“ af Helsingør. Farvelagt tegning af Andr. Lind, London 1866 på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

I. S. PONTOPPIDAN

Mens hovedstaden i ældre tid næsten helt beherskede søfarten og søhandelen i Danmark, opstod der i 1800'erne i mange provinsbyer større handelsfirmaer, ledede af energiske og dygtige redere og storkøbmænd. Blandt disse kan nævnes den helsingørske købmand og reder Isaak Sidenius Pontoppidan. Han var født 1819 på Bogø ved Møn og stammede fra den kendte præsteslægt Pontoppidan. 16 år gammel kom han i købmandslære i Helsingør, og 1845 ægtede han sin afdøde chef, købmand Lindhardts enke, hvorved han overtog dennes virksomhed. Ved flid og idérigdom arbejdede han forretningsen op. Allerede i 1840'erne begyndte han som reder med et lille skib på 12 clstr., „Betzy Marie“, der gik på havkatfiskeri under Island. Mens mange af Helsingørs borgere tabte modet, da sundtoldens afløsning 1857 satte et punktum for århundreders rige indkomstkilder, lagde han ikke hænderne i skødet. 1867 havde han landets største sejskibsrederiforretning med skibe på ialt 2288 clstr. (7 barkskibe, 1 fregat, 1 skonnertbrig og 1 skonnert). Hans største skib var en tidlang den her afbildede bark „Seringapatam“ på 400 læster (bygget 1837 i London). Senere fik han endnu større skibe: „Saint Albans“ på 1265½ RT., „Møen“ på ca. 934½ og „Percy“ på 919 RT. På alle verdenshave sås hans rederiflag, rødt med et hvidt P i midten. — Året før hans død var flåden vokset til 9 skibe med ialt 6327½ tons. Imidlertid kunde rederiet ikke holde sig efter Pontoppidans død; dampskibsfarten kon-



Købmand og reder Isak Sidenius Pontoppidan (1819—1874), Helsingør.
Efter fotografi i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

kurrerede sejskibene ud. Pontoppidan havde selv forudset denne udvikling, og han var da også meddirektør i „Helsingør Dampskibsselskab“.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

BERETNING FOR REGNSKABSÅRET 1948—49

Selskabet afholder sin 8. ordinære generalforsamling i Kongens Kammer på Kronborg slot torsdag d. 19. maj 1949. Formanden, skibsreder Willie C. K. Hansen, giver i sin beretning udtryk for sin glæde over den jævne stigning i selskabets medlemstal, der hvert år har vist sig, skønt man ikke har udfoldet særlig kraftig agitation for medlemstilgang. Denne tilgang er sikkert sket, fordi man synes, man får noget for sine penge. Minimumskontingentet er jo kun ringe. Når summen kun er 5 kr., skønt man skulde synes, der måtte være fornøden grund til et væsentligt højere kontingent, er det jo på grund af ønsket om, at en bred og talstærk venneskare skal fylke sig om museet. Gennem den store illustrerede årbog får man faktisk flere gange valuta for dette beløb, og når dertil kommer, at man har adgang til for en væsentlig nedsættelse i bogladeprisen at købe museets og selskabets øvrige publikationer, samt at medlemskortet giver gratis adgang til museets samlinger, vil man forstå, at der ydes medlemmerne overmåde gode betingelser. I årets løb har 46 nye årsmedlemmer og 6 livsvarige medlemmer indmeldt sig, medens 3 er døde og 13 er udmeldte. Et mindre antal medlemmer har endnu ikke indløst deres kontingent, således at året slutter med et medlemstal på 857 årsmedlemmer og 101 livsvarige, ialt 958 medlemmer.

Årbogen, som begyndte ret beskedent, har nu opnået et sådant omfang, at man næppe kan vente yderligere forøgelse. Trykningsudgifter er høje i vore dage, og der skal



Tegneren Sikker Hansens Kronborg-plakat.

Litograferet i 12 farver, udført af firmaet Permild & Rosengreen.

jo også gerne være en god støtte til overs til museet. Når vi i det hele taget har kunnet gøre årbogen så omfangsrig og så rigt illustreret, skyldes det den gode støtte, som en række annoncører yder os. Årbogen er faktisk helt eller på det allernærmeste blevet betalt gennem denne støtte. Selskabet benytter lejligheden til at takke den kreds af firmaer, som yder os denne gode hjælp, og udtaler håbet om, at vi også i fremtiden må kunne bygge på den, således at selskabet des bedre kan opfylde sin opgave, at være til støtte for museet.

Bestræbelserne går ud på at fastholde årbogen som et værdigt forum for artikler med emner af handels- og søhistorisk karakter. Den skal have sit faglige præg, men

den skal bevare sin livlige karakter, og dens artikler bør ikke være altfor lange. For at skabe muligheder for udsendelse af større og mere omfattende arbejder har museet og selskabet som bekendt påbegyndt en serie „Søhistoriske Skrifter“, i hvilken foreløbig er udsendt to bøger, begge forfattede af direktør Louis E. Grandjean, „Skibbruddets Saga“, en fremstilling af den danske bjergningslovgivning samt „Skibsfartens Hjælpetropper“, der behandler bugseringens historie. Selskabets medlemmer har adgang til at købe disse for nedsat betaling. Det er desværre ikke muligt at forære dem til medlemmerne. Af hensyn til ønsket om at virke med den størst mulige direkte støtte over for museet er det imidlertid nødvendigt også at søge bidrag til skrifternes udgivelse udefra. Det er sket for de to nævnte skrifers vedkommende fra en kreds af søassurandører samt fra „De forenede Bogserselskaber“. Under udarbejdelse er nu et tredje skrift om de danske kirkeskibsmodeller. Som det måske vil være medlemmerne bekendt nedsattes for nogle år siden på Handels- og Søfartsmuseets initiativ en komité med den opgave at indsamle oplysninger om den interessante gamle skik at ophænge skibsmodeller i kirkerne, at iagttage, hvorledes skikken har bredt sig på dansk grund og finde frem til et muligt slægtskab med udlandet. Komiteens indsamlingsarbejde er udført af museet, og arbejdet er nu så nært afsluttet, at man er i færd med at tilrettelægge en udgivelse heraf i „Søhistoriske Skrifter“ i forbindelse med et arbejde om samme emne, som museets medarbejder, cand. mag. Henning Henningsen har udarbejdet. Selskabet vil meget gerne udgive dette skrift og nærer derfor det håb, at det fra en eller anden bidragsyder må modtage så store tilskud, at man tør gå i lag med opgaven.

Hele dette publikationsarbejde er i lige så høj grad som den direkte økonomiske støtte en hjælp for museet. Den skaber forøget interesse om dets virksomhed og styrker det i dets forhold til øvrige kulturhistoriske museer og andre oplysende institutioner, idet den danner basis for

museets omfattende bytteforbindelser, hvorved dets bibliotek årligt forøges med megen værdifuld kulturhistorisk litteratur. Selskabets hele virksomhed har skabt interesse hos kollegiale institutioner, og selskabet har besvaret henvendelser fra andre kulturhistoriske museer, der med vort venneskab som forbillede overvejer at søge tilsvarende støtteselskaber oprettet inden for deres områder.

Selskabet har i regnskabsåret 1948/49 ydet museets drift en bevilling på kr. 4.000.— i lighed med den kontante støtte, der også i de foregående år er ydet museet. Den har været til god hjælp for museet i de forskellige foranstaltninger, der knytter sig til museets arbejde efter krigen, navnlig nyopstillingerne, men i øvrigt er man i forståelse med museets ledelse nærmest indstillet på at koncentrere sin støtte om større gaver, som museet sætter pris på at erhverve, og ikke ved direkte kontante tilskud. For tiden er flådens modellerer Erik Werge i gang med at bygge en model af fregatten „Disco“, 1778, der i nogle år for på Grønland, men i øvrigt i en længere årrække tilhørte Asiatic Kompagnis flåde. Det er til det nye værelse for Asiatic Kompagni, at modellen er beregnet, og museet betragter det som en meget påkrævet og værdifuld forøgelse af denne afdeling.

Af en anden art, men af ikke mindre betydning, har en anden gave været. Som omtalt i sidste årsberetning har selskabet anmodet kunstneren Sikker Hansen om at tegne en plakat til museet. Den blev færdig sidste sommer. Den har fra alle sider mødt enstemmig anerkendelse som et af denne fremragende plakatkunstners bedste arbejder, og plakaten er da også blevet meget populær. Selskabet udtaler sin erkendtlige tak over for De danske Statsbaner, privatbanerne, Turistforeningen for Danmark samt en række andre institutioner og privatpersoner, der har ladet plakaten opsætte på deres områder. Den skulde gerne kunne anvendes i nogle år og trække tusinder af mennesker til Kronborg.

En kort oversigt over selskabets ydelser over for

museet hidtil vil måske være på sin plads. Til udgivelse af årbøgerne er ydet ca. kr. 50.000,—, til „Søhistoriske Skrifter“ ca. kr. 8.000,—, gaver til museet ca. kr. 14.000,— samt propagandamateriel (plakat) ca. kr. 5.000,—, ialt ca. kr. 77.000,—. Desuden er i årenes løb oparbejdet en formue på næsten kr. 50.000,—. Hertil kommer som sagt den støtte, der ligger i organisationen af denne vennekreds samt den betydning, som hele publikationsvirksomheden har for museets oplysningsarbejde og for opfattelsen af museets arbejde både hos almenheden og i faglige kredse. Det gode resultat er kun opnået gennem en væsentlig støtte udefra, der til publikationerne omfatter et beløb af kr. 48.000,—. Selskabet håber, at det i fremtiden vil kunne fortsætte hele denne virksomhed i stedse stigende omfang, ligesom dets styrelse altid vil stå ved museets side og yde moralsk støtte til de formål, som museet ønsker fremmet.

Som bekendt vil der i dagene 19. aug.—4. sept. i år blive afholdt en stor skibsbygningsudstilling „Skibet“ i Forum. Udstillingen har længe været under forberedelse, og den vil forhåbentlig blive en værdig og god demonstration af den danske skibsbygningsindustri's fremragende standpunkt og glimrende effektivitet. Museet har lovet udstillingens komité at udlåne et større antal modeller og andet materiale for ved hjælp heraf at give en fremstilling af skibets udvikling gennem tiderne. Det vil tømme lidt ud i museets sale i den periode udstillingen afholdes, men heldigvis er museet så righoldigt, at der bliver nok tilbage for museets publikum at se på. Til gengæld vil der jo også derved blive lejlighed for museet til at demonstrere sin eksistens og sit arbejde. Det samme vil ske for vort selskab. Det vil der være naturligt at fremlægge alle museets publikationer og på en passende måde at demonstrere selskabets arbejde, ligesom der på effektiv måde bør agiteres for indmeldelse i selskabet. Forhåbentlig vil udstillingen blive besøgt af et meget stort antal mennesker, og det vil være af stor værdi, om denne agitation kunne medføre en stor tilgang af medlemmer til selskabet.

SELSKABET
„HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS
VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1948—49

Udgifter:

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:		
Kontant	4.000,00	
Udgivelse af		
årbogen	9.968,25	
÷ salg af denne	460,85	}
Annoncer og bi-		
drag til årbog	13.050,00	
		÷ 3.542,60
		457,40
Kontorhold, porto og div. udg.	2.022,39	
÷ refunderet porto	379,80	
		1.642,59
Udgivelse af „Søhistoriske		
Skrifter“ II	981,25	
÷ salg af skrifter	240,60	
		740,65
Fremstilling af plakat		5.050,00
Overskud	3.528,42	
hvoraf livsvarigt medlemskon-		
tingent	650,00	
og tilskud til alm. formål	100,00	
		750,00
iflg. vedtægtens § 9 henlægges		
til reservefond, medens resten		
overføres	2.778,42	
		3.528,42
		Kr. 11.419,06

Indtægter:

Kontingent:

833 årsbetalende 1948/49	9.517,00	
6 livsvarige	650,00	
	<hr/>	10.167,00
Tilskud til alm. formål		100,00
Renter af bank- og girobeholdning		1.152,06
		<hr/>
		Kr. 11.419,06

STATUS PR. 31. MARTS 1949

Aktiver:

Bank-, giro- og sparekasse- beholdning	48.286,82	
Kontantbeholdning	400,41	
	<hr/>	48.687,23
		<hr/>
		Kr. 48.687,23

Passiver:

Reservefond:

Overført fra 1947/48	14.988,75	
Henlagt 1948/49 ifl. drifts- regnskab	750,00	
	<hr/>	15.738,75
Overført fra 1947/48	30.085,06	
Overskud i 1948/49	2.778,42	
	<hr/>	32.863,48
Forud indbetalte kontingenter 1949/50 ...		85,00
		<hr/>
		Kr. 48.687,23

Helsingør, d. 16. april 1949.

KNUD KLEM.

Ovenstående regnskab er af mig revideret og befundet overensstemmende med selskabets bøger og bilag. Bank- og kassebeholdningens rigtighed er konstateret.

Helsingør, den 24. april 1949.

A. T. JØRGENSEN

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

BESTYRELSE

Skibsreder WILLIE C. K. HANSEN, R. af Dbg., formand.
Overretssagfører V. FALBE-HANSEN, R. af Dbg., DM.,
næstformand.

Bankdirektør ERNST v. KAUFFMANN, R. af Dbg., DM.
Direktør, civilingeniør C. A. MØLLER, K. af Dbg., DM.
Borgmester SIGURD SCHYTZ.

Kommandør, fyrdirektør P. E. B. SINDING, K. af Dbg.,
DM.

Museumsdirektør KNUD KLEM, kasserer og sekretær.

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Andersen, N., direktør, Odense.

Bendix, Adam B., direktør, Hellerup.

Benzon, Boje, fabrikejer, dr. sc.,
Stokkerup.

Blache, H. H., direktør, dr. techn.,
Charlottenlund.

Buck, Aage, grosserer, Kbhvn.

Bærentzen, Axel, redaktør, Kbhvn.

Bøgelund-Jensen, S., direktør,
Kbhvn.

Christensen, F. H. Lauenborg, stats-
aut. skibsmægler, Vejle.

Christensen, P., fhv. borgmester,
Helsingør.

Christensen, T. C., skibsreder,
Kbhvn.

Dahl, M. C., direktør, Kbhvn.

Dalhoff, Johannes, departements-
chef, Kbhvn.

Dinesen, O., proprietær, Præstø.

Dithmer, G., direktør, ingeniør,
Kbhvn.

Eilschou-Holm, V., læge, Kbhvn.

Ekman, Oskar, civilingeniør, Kbhvn.

Engelbredt, M., fabrikant, Kbhvn.

Falbe-Hansen, V., overretssagfører,
Kbhvn.

Finsen, Aage, kreditforeningsdirek-
tør, Gentofte.

Gjersøe, Sigurd, direktør, civil-
ingeniør, Hellerup.

Goddik, Peter, grosserer, Vedbæk.

Granzow, Ernst, direktør, Klampen-
borg.

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.
 Harhoff, Preben, 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, J. Gotfred, skibsreder, Århus.
 Jensen, P. C., skibsreder, Gentofte.
 Jensen, P. J., godsinspektør, Kbhvn.
 Johansen, Frits, direktør, Kbhvn.
 Juel-Christensen, Ove, grosserer, Hellerup.
 Kampmann, Per, civilingeniør, Charlottenlund.
 Kauffmann, Ernst v., bankdirektør, Kbhvn.
 Kemp, Frithjof, overretssagfører, Kbhvn.
 Knudtzon, Th., højesteretssagfører, Gentofte.
 Kraft, F. W., direktør, Kbhvn.
 Kromann, E. B., skibsreder, Marstal.
 Kure, O., pastor, Assens.
 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, Charlottenlund.
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, fabrikkejer,
Hellerup.
Tuxen, K. H., skibsreder, Kbhvn.
- Vestberg, Jens, børssekretær, Kbhvn.
- Willumsen, Fanny, frk., Kbhvn.
Winsløw, Wiggo, fabrikant, Kbhvn.
Wright, H. K., ingeniør, Kbhvn.

Å R S M E D L E M M E R

- Aabyrt, Leif, skibsfører, Marstal.
Aalborg Værft, A/S, Aalborg.
Aarhus Havneudvalg, Århus.
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, Andrew R., Brede pr.
Lyngby.
Andersen, Arvid S., konsul,
Helsingør.
Andersen, Aug., portør, Snekkersten.
Andersen, Børge Bjørn, skibs-
ingeniør, Hundested.
Andersen, C., sparekassedirektør,
Hillerød.
- Andersen, C. Dannesboe, apoteker,
Hellerup.
Andersen, C. E., kioskejer, Valby.
Andersen, E. J. J. Schachtsinger, frue,
Valby.
Andersen, E. V., smed, Helsingør.
Andersen, Harry, bogtrykker,
Helsingør.
Andersen, Jens, Kbhvn.
Andersen, Jørgen, lærer, Charlotten-
lund.
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, repræsen-
tant, Kbhvn.
Andersen, Volmer, bogtrykker,
Helsingør.
Andresen, A. P., tømrer, Helsingør.
Andresen, Chr., skibsreder, Kbhvn.

- Andrup, Otto, museumsdirektør,
mag. art., Hillerød.
- Ankjærgaard, H. J., pakmester,
Helsingør.
- Antvorskov-Petersen, skrædermester,
Helsingør.
- Arbejdernes Fællesorganisation,
Helsingør.
- Arkil, Sigrid, lærerinde, Helsingør.
- Asmussen, Alfred, grosserer, Kbhvn.
- Aspmann, A. V., skibstømrer,
Helsingør.
- Aspmann, H. L. V., skibstømrer,
Helsingør.
- Axen, Frode, grosserer, Charlotten-
lund.
- Baastrup, Vilh., kommunelæge,
Kbhvn.
- Bager, H. J., søfartschef, Kbhvn.
- Bagh, Axel, ingeniør, Kbhvn.
- Bahnsen-Mallinson, Margaret, kon-
certsangerinde, Helsingør.
- Bang, Jørgen, direktør, cand. jur.,
Kbhvn.
- Bang, Ulf, grosserer, Kbhvn.
- Barfod, Jørgen H., cand. mag.,
Valby.
- Barfoed, Knud V., arkitekt, Kbhvn.
- Baungaard, R., grosserer, Kbhvn.
- Bay, Oluf, overretssagfører, Kbhvn.
- Behrend, Sv. Aa., prokurist, Kbhvn.
- Benzon, O., konstruktør, 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,
rådmand, Helsingør.
- Beyer, C. K., civilingeniør, Kbhvn.
- Bie, fru Kirsten, Snekkersten.
- Bilstein, Alfred, grosserer, Kbhvn.
- Bindslev, Alfred, borgmester, Kbhvn.
- Birkholm, C., købmand, Helsingør.
- Bischoff, J., Kbhvn.
- Bjerregaard, auktionsmester, Frede-
rikshavn.
- Blehr, Ellen, fru, Oslo.
- Blichert, Ejnar, kommunelæge, Holte.
- Blok, L. M., distriktsingeniør, Ring-
købing.
- 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, Kastруп.
- Brammer, Kai, boghandler,
Helsingør.
- Brandt, Harry B., læge, Kbhvn.
- Bremerstent, E., overbibliotekar,
Helsingør.
- Brems-Pedersen, K., pens. lods,
Helsingør.
- Briand de Crèvecœur, E., kontre-
admiral, Espegærde.
- Broch, Axel, stadsskoleinspektør,
Helsingør.
- Brovil, Verner, Randers.
- 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.
 Busk, H., landsretssagfører, Vejen.
 Bünner, Ellen, lærerinde, Helsingør.
 Bærentsen, H., landsretssagfører,
 Kbhvn.
 Bøgh-Hansen, E., forvalter, Kbhvn.
 Bønnelycke, Chr., grosserer, Kbhvn.
 Børgesen, B. E., murermester,
 Helsingør.
 Børsen, H., civilingeniør, 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. 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, Viggo, fhv. overborg-
 mester, 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,
 lærer, Klampenborg.
 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, klejn-
 smed, Helsingør.
 Dalgaard, A., boghandler, Helsingør.
 Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“,
 Kbhvn.
 Dampskibs-Selskab Alfred Christen-
 sen, Kbhvn.
 Dampskibsselskabet „Dannebrog“,
 Kbhvn.
 Dampskibsselskabet „Heimdal“ A/S,
 Kbhvn.

- Dampskibsselskabet „Progress“,
Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Torm“ A/S,
Kbhvn.
- Danckwardt, C., ingeniør i Søvær-
net, Kbhvn.
- Danielsen, Aa., slotsbetjent, Snekker-
sten.
- Danielsen, Otto, befragter, Kbhvn.
- Dansk Skibstømmerforbund, Kbhvn.
- Davidson, Frantz, ingeniør, Hillerød.
- Davidsen, L., kommuneingeniør,
Espergærde.
- Dan danske Landmandsbank,
Kbhvn.
- Den polytekniske Lærestalt,
Kbhvn.
- Det Dansk-Franske Dampskibs-
selskab, Kbhvn.
- Det danske Kulkompagni A/S,
Kbhvn.
- Det Danske Petroleums Aktieselskab,
Kbhvn.
- Det Forenede Dampskibs-Selskab
A/S, Kbhvn.
- Dideriksen, C. J., grosserer, Ordrup.
- Didriksen, Christian Corlin,
snekermester, Kbhvn.
- Dinesen, B., departementschef,
Kbhvn.
- Dreyer, Thorvald, arkitekt, Kbhvn.
- Drosted, Volmer, arkitekt, Helsingør.
- Drosted, fru Margrethe, Helsingør.
- Ebbenhøj, Chr., direktør, ingeniør,
Kbhvn.
- Eckhaussen, H., kustode, Helsingør.
- Eilertsen, Th., afdelingsingeniør,
Kbhvn.
- Eilschou-Holm, Fr. Vilh., sømands-
præst, Kbhvn.
- Elkjær, G. V., viceskoleinspektør,
Helsingør.
- Ellekilde, O., kabelingeniør,
cand. polyt., Gentofte.
- Elsnab, fru Astrid, Aalborg.
- Elving, Ingeborg, sproglærerinde,
Helsingør.
- Enevoldsen, Else, bankassistent,
Helsingør.
- 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., lokomotiv-
fører, Helsingør.
- Flensmark, Harald, præst, Kbhvn.
- Flynn, F. M., pastor, Helsingør.
- Forenede Olie Kompagni 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., kommunelærer,
Kbhvn.
- Fredholm, Povl, malermester,
Bregninge pr. Svendborg.
- Freilev, P. A., overrettsagfører,
Kbhvn.
- Frender, H., tandlæge, Kbhvn.
- Friis, fru, Helsingør.
- Friis, Jørgen, banedirektør,
Helsingør.

- Friis, fru Gudrun, Helsingør.
 Friis-Hansen, Sv., tandlæge, Kbhvn.
 Friis-Holst, C., købmand, Kbhvn.
 Friis-Jensen, P., kommunelærer, Helsingør.
 Fritzbøger, Carl, overingeniør, Hellerup.
 Frost, Jens, museumsleder, Åbenrå.
 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, kommunelærer, 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.
 Gleerup, Alfred, læge, Kbhvn.
 Glunk, H., grosserer, Kbhvn.
 Godtfredsen, G. A., repræsentant, Kbhvn.
 Gorrissen, N. J., højesteretssagfører, Kbhvn.
 Gotschalk, cand. jur., Esbønderup.
 Gottliebsen, Ole, tegner, Taarbæk.
 Gottschalck, William, maskinmester, Helsingør.
 Grandjean, Louis E., direktør, forfatter, Kbhvn.
 Grau, Ove, skibsmægler, Vejle.
 Grønbech & Sønner, M. J., Kbhvn.
- Grønlands Styrelse, Kbhvn.
 Grønnemose, E. E. N., murermester, Helsingør.
 Guldhammer, H. A., navigationsdirektør, Kbhvn.
 Güllich, S. A., vognmand, Helsingør.
- Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn.
 Haastrup, A., tandlæge, Kbhvn.
 Haderslev Havneudvalg, Haderslev.
 Hagelsteen, redaktør, Helsingør.
 Hagelund, F., skrædermester, Helsingør.
 Hahn-Petersen, Eigil, skibsreder, Kbhvn.
 Halberg, Knud, dr. med., Hillerød.
 Hamann, Viggo, grosserer, Kbhvn.
 Hansen, Agda, prokurist, 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, bådebygmester, Klampenborg.
 Hansen, Einar, afdelingsarkitekt, Kbhvn.
 Hansen, Erik, grosserer, Kbhvn.
 Hansen, Erik, kemigraf, Kbhvn.
 Hansen, F. Benthien, husejer, Gentoft.
 Hansen, G. Haastrup, snedkermester, Kbhvn.
 Hansen, H., stadsdyrlæge, Helsingør.
 Hansen, H. A., skibsreder, Kbhvn.
 Hansen, H. J., maskinmester, Kbhvn.
 Hansen, H. C., malermester, Helsingør.

- Hansen, J. A., pens. lods,
Espergærde.
- Hansen, Karen, frk., Helsingør.
- Hansen, Kjeld E., dommerfuldmægtig, Gråsten.
- Hansen, Knud E., civilingeniør, Kbhvn.
- Hansen, Marius, adjunkt, cand. mag., Nakskov.
- Hansen, Niels, bestyrer, Kbhvn.
- Hansen, Niels Fr., landsretssagfører, Helsingør.
- Hansen, Norman Hall, forfatter, Kbhvn.
- Hansen, N. P., bagermester, Helsingør.
- Hansen, O. F., lodsmedhjælper, Frederikshavn.
- 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 byråd.
- Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane, Helsingør.
- Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, Helsingør.
- Helsingør Tømmerlaug, Helsingør.
- Henningsen, Sv. Aa., lektor, Snekkersten.
- Henningsen, Henning, museumsinspektør, cand. mag., Brede pr. Lyngby.
- Hendriksen, J., stud. polyt., Hellerup.
- Henriksen, H. H., købmand, Helsingør.
- Henriksen, P. Koch, direktør, civilingeniør, Odense.
- Henriques, Frederik, grosserer, Klampenborg.
- Hermansen, B., forhyringsagent, Rødovre.
- Hilborg, Johan F., direktør, Kbhvn.
- Hill-Madsen, Ernst, ingeniør, Kbhvn.
- Hilsted, Finn, sagfører, cand. jur., Hellerup.
- Hiul, Erik, Holte.
- Hjorth, Stenild, civilingeniør, Kbhvn.
- Hjorth, fru Unni, Oslo.
- Hoff, Alfred, ingeniør, Kbhvn.
- Hoffmeyer, Erik, skibsreder, Hellerup.
- Holbæk byråd.
- Holck, C. J., skibsingeniør, Helsingør.
- Holm, C. K., former, Helsingør.
- Holm, Valdemar, murermester, Dragør.
- Holmark, Einar, grosserer, Kbhvn.
- Holm-Petersen, F., skibsreder, Svendborg.
- Holten-Bechtolsheim, V., højesterets-sagfører, 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.
 Ingemann Petersen, Hans, redaktionsskr., Ringkøbing.
 Ingwersen, Henry, antikvitetshandler, Helsingør.
 Ingwersen, Poul, møbelhandler, Helsingør.
 Irgens, E. W., repræsentant, Søborg.
 Irgens, fru repræsentant E. W., Søborg.
- Jacobsen, G., ingeniør, Kbhvn.
 Jacobsen, Karen, kommunelærerinde, Helsingør.
 Jacobsen, P. H., købmand, Helsingør.
 Jans, Ove L., grosserer, Kbhvn.
 Jansen, Wm. H., direktør, Hobro.
 Jantzen, Helvig, frøken, Hornbæk.
 Jantzen, M., disponent, Lyngby.
 Jelstrup, O., skibsreder, Kbhvn.
 Jensen, A., havnefoged, Helsingør.
 Jensen, A. A., bagermester, Helsingør.
 Jensen, Axel, statsaut. skibsmægler, Århus.
 Jensen, A. C. D., forstanderinde, Helsingør.
 Jensen, Ejnar, viceinspektør, Helsingør.
 Jensen, Eric, grosserer, Klampenborg.
 Jensen, E. V. A., bagermester, Helsingør.
 Jensen, H. Stenberg, Kbhvn.
 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, Louise, fotograf, Helsingør.
 Jensen, Marthin, murersvend, Lillerød.
 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, cand. 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, tapetserermester, Kbhvn.
 Johannessen, Ilsa, boligkonsulent, Kbhvn.
 Johannessen, J. N. M., snedker, Helsingør.
 Johannessen, Johs. P., sognefoged, Snekkersten.
 Johansen, Arnold P., havemand, Helsingør.
 Johansen, Henning, centralmekaniker, Kbhvn.
 Johansen, Ib, befragter, Kbhvn.
 Johansen, Olga, frk., Kbhvn.
 Johansson, P., styrmand, Helsingør.
 Jonassen, Else, lærerinde, Helsingør.
 Juel-Andersen, G., fiskehandler, Helsingør.

- Juel-Brockdorff, Niels, baron, kommandør, Kbhvn.
- Juul-Galtov, Stig, forfatter, Kbhvn.
- 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., højesteretssagfører, Kbhvn.
- Jørgensen, A. Th., stadsingeniør, Helsingør.
- Jørgensen, Holger, kontorchef, Kbhvn.
- Jørgensen, J., fhv. sejlmer, Helsingør.
- Jørgensen, Jul. E., grosserer, Hellerup.
- Jørgensen, Jørgen, fhv. indenrigsminister, 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, viceskoleinspektice, Helsingør.
- Kaastrup, Axel, repræsentant, Kbhvn.
- Kampen, Axel, skibsreder, Hellerup.
- Kampmann, Chr., ingeniør, Charlottenlund.
- Karsten, Preben, H. A. & H. D., Kbhvn.
- Karstensen, M., skibsbygmester, Skagen.
- Kattrup, A., malermester, Helsingør.
- Kisby, A. E., skibskonstruktør, Helsingør.
- Kjørboe, Fr., arkitekt, Holte.
- Kjærsgaard, Sofie, husmoder i K.F.U.M., Helsingør.
- Kjær & Sommerfeldt, vinhandel, Kbhvn.
- Kjølner, Th., kunstmaler, Hillerød.
- Klangel, K., lærer, Helsingør.
- 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 Bysraads Havneudvalg, Korsør.

- Kramer, W., direktør, Helsingør.
 Kramer, fru direktør W., Helsingør.
 Kristensen, Hans P., læge, Søborg.
 Kristensen, Knud, fhv. statsminister,
 gårdejer, Humlebæk.
 Kristensen, L., grosserer, Kbhvn.
 Kristoffersen, Aksel, antikvar,
 Helsingør.
 Krog, M. S., apoteker, Helsingør.
 Krohn, J. H., afdelingsingeniør,
 Kbhvn.
 Kromann, N. M., fabrikant, forfatter,
 Esbjerg.
 Kruse, K. F. V., toldkasserer, Kbhvn.
 Kunst, Aage, grosserer, Kbhvn.
 Københavns amtsråd, Kbhvn.
 Københavns Handelsbank A/S,
 Kbhvn.
 Københavns Kommune, Kbhvn.
 Københavns Skipperforening,
 Kbhvn.
 Kørbing, J. A., adm. direktør,
 Hellerup.
- Landbrugsraadet, Kbhvn.
 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, rådhusforvalter,
 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., tømrmester,
 Helsingør.
 Larsen, fru tømrmester 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.
 Lilbæk, Hakon, købmand, Kbhvn.
 Liljeborg, Frank, Kastrup.
 Lind, Chr., skibsbygmester, Rønne.
 Lindhard, Aage, lektor, Birkerød.
 Linvald, Steffen, museumsinspektør,
 Charlottenlund.
 Lock, P., læderhandler, Helsingør.
 Lohse, Ellis, direktør, Kbhvn.
 Lotz, M. E., lærerinde, Helsingør.
 Lund, E., bagermester, Helsingør.
 Lund, E., prokurist, Kbhvn.
 Lund, Hans, grosserer, Helsingør.

- Lund, Inger, lærerinde, Helsingør.
 Lund, O., kantor, Helsingør.
 Lundberg, Georg, direktør, Kbhvn.
 Lundbæk, Erik, landsretssagfører, Kbhvn.
 Lund-Hansen, ritmester, Århus.
 Lundsfryd, V. E., ingeniør, Kbhvn.
 Lundsgaard, Erik, direktør, cand. polyt., Kbhvn.
 Lundsgaard, J. H., maskininspektør, Kbhvn.
 Lyhne, Theodor, direktør, Kbhvn.
 Lyngby, Jan M., ingeniør, Kbhvn.
 Lyngbye, Jørgen Svitzer, grosserer, Gentofte.
 Lynggaard, K., Helsingør.
 Lønberg-Holm, A., ingeniør, cand. polyt., Kbhvn.
 Lövald, C., snedkermester, Kbhvn.
 Mackeprang, M., fhv. museumsdirektør, dr. phil., Charlottenlund.
 Madsen, Adam, grosserer, Kbhvn.
 Madsen, fru Ellen, tricotatehandlerske, 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., højskoleforstander, Helsingør.
 Marineforeningen, Kbhvn.
 Marstrand, Vilhelm, civilingeniør, Kbhvn.
 Mellentin, 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.
 Mouritzen, P. C., færgefører, Sallingsund pr. Nykøbing M.
 Munck, Niels, direktør, Kbhvn.
 Munck, Ove, ingeniør, Kbhvn.
 Munk-Petersen, urmager, Næstved.
 Munk-Petersen, E., bankdirektør, Næstved.

- Munthe af Morgenstjerne, B. v.,
museumsinspektør, Helsingør.
- Myhr, Wilhelm, værkstedsleder,
Rødby Havn.
- Müller, Poul, læge, Kbhvn.
- Møller, Aase Kraunsøe, frk.,
Hellerup.
- Møller, Birthe Kraunsøe, frk.,
Hellerup.
- Møller, E. S., fabrikant, Vedbæk.
- Møller, F., konditor, Helsingør.
- Møller, Karen, fru, Hellerup.
- Møller, Stig, direktør, Kbhvn.
- Møller-Andersen, A., landsretssag-
fører, Kbhvn.
- Møller-Jensen, J., førstelærer, Give.
- Nakskov Skibsværft, Nakskov.
- Nathansen, Ino, fuldmægtig, Kbhvn.
- Navitas, A/S, Kbhvn.
- Neergaard, C. H., søfartschef,
Kbhvn.
- Neumann, Svend, fhv. stiftamtmand,
Kbhvn.
- 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 både-
bygger, Fejø.
- Nielsen, Edgar, malermester,
Snekkersten.
- Nielsen, Ejnar J., tømrermester,
Helsingør.
- Nielsen, H., glarmester, Helsingør.
- Nielsen, Hans, ekspedient, Helsingør.
- Nielsen, H. A., smedemester,
Helsingør.
- Nielsen, H. M., fabrikant, Kbhvn.
- Nielsen, Holger, grosserer, Kbhvn.
- Nielsen, H. R., bogtrykker, Helsingør.
- 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 Handels-
ministeriet, Kbhvn.
- Nielsen, S. A. W., arkitekt,
Helsingør.
- Nielsen, Severin, ingeniør, Kbhvn.
- Nielsen, Sigismund, stud. mag.,
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.
- Norsmann, Poul, prokurist, cand.
polit., Hellerup.
- Nygaard, Ejnar, kaptajn, skibsreder,
Århus.
- Nyrop, Morten, ingeniør, Kbhvn.
- 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.
 Olrik, H. G., kontorchef, Charlottenlund.
 Olsen, Albert, professor, dr. phil., Kbhvn.
 Olsen, C. Meinert, tømremester, Kbhvn.
 Olsen, Fr., civilingeniør, Kbhvn.
 Olsen, G. E., grosserer, Helsingør.
 Olsen, fru grosserer G. E., Helsingør.
 Olsen, H. F. V., sparekassedirektør, 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, tjener, Helsingør.
 Olsen, Poul, slagtermester, Hellerup.
 Olsen, Paul A., cand. pharm., Brønshøj.
 Olsen, V., pens. lodskaptajn, Klampenborg.
 Olsen, Sophus, fabrikant, Kbhvn.
 Osgaard, Lauritz, fabrikant, Charlottenlund.
 Overgaard, Chr., direktør, dr. techn., Charlottenlund.
 Overgaard, F., blomsterhandler, Helsingør.
 Overgaard, Frode, dekoratør, Søborg.
 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, Crumlin Ole, elev, Gentoft.
 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, Niels P., 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., tømremester, Kbhvn.
 Petersen, Eiler, grosserer, Roskilde.
 Petersen, Einer, opsynsmand, Helsingør.

- Petersen, Erik, Gentofte.
 Petersen, Gudrun Stein, postkontorist, Helsingør.
 Petersen, Hans, vognmand, Helsingør.
 Petersen, Hartvig, sejmagermester, Frederikshavn.
 Petersen, H. Ekeroth, radiotelegrafist, Skagen.
 Petersen, Holm, ejendomshandler, Kbhvn.
 Petersen, I. C., bogtrykker, Nexø.
 Petersen, Johs., murermester, Helsingør.
 Petersen, Laurids, grosserer, Kbhvn.
 Petersen, Louis, grosserer, Kbhvn.
 Petersen, Martin, kontorchef, Kbhvn.
 Petersen, N. E., fabrikant, Helsingør.
 Petersen, Niels, billedhugger, Marstal.
 Petersen, Ole, nitter, Helsingør.
 Petersen, Oluf V., skibskonstruktør, Charlottenlund.
 Petersen, P. V., proprietær, Græsted.
 Petersen, S. Chr., maskinmester, Helsingør.
 Petersen, Sophie, lektor, cand. mag., Kbhvn.
 Philip, N., grosserer, Kbhvn.
 Pontoppidan, Axel, kaptajn, kammerjunker, Klampenborg.
 Poulsen, Arnold, ingeniør, Charlottenlund.
 Poulsen, Carl, murermester, Hornbæk.
 Poulsen, Finn V., optiker, Kbhvn.
 Poulsen, H., tømrermester, Helsingør.
 Poulsen, J. P., smedemester, Helsingør.
 Privatbanken A/S, Kbhvn.
 Proschowsky, Paul M., civilingeniør, Hellerup.
 Quist, Ejnar, direktør, Odense.
 Quist, H., overingeniør, Kbhvn.
 Quist, Svend Aage, Kbhvn.
 Rahbek, Knud, civilingeniør, Kbhvn.
 Ramsdorf, Ellen, enkefru, Helsingør.
 Rasmussen, Aage, direktør, Kbhvn.
 Rasmussen, C. J., snedkermester, Helsingør.
 Rasmussen, C. O., ingeniør, Kbhvn.
 Rasmussen, Folmer, vinhandler, Kbhvn.
 Rasmussen, G., konsul, Helsingør.
 Rasmussen, Hans, prokurist, Kbhvn.
 Rasmussen, K. A., maskinmester, Kbhvn.
 Rasmussen, Kjeld, stud. techn., Kbhvn.
 Rasmussen, Knud Robert, dykker, Holte.
 Rasmussen, L., modelbygger, Rødby Havn.
 Rasmussen, N. V. P., automobilfabrikant, Helsingør.
 Rasmussen, Povl H., snedker, Bjørnehoved pr. Frederiksværk.
 Rasmussen, R. F., kommunelærer, Helsingør.
 Rasmussen, V. S., ingeniør, Kbhvn.
 Rathje, Eigil, ingeniør, Kbhvn.
 Ravn, K., værkfører, Helsingør.
 Rederiet „Anholt“ A/S, Kbhvn.
 Reib, A., kommunalrevisor, Helsingør.
 Reich, Alexander Albert, skibsbygger, Kbhvn.
 Reich, G., smedemester, Kbhvn.
 Reich, Poul Albert, kleinsmed, Helsingør.
 Rendal, H., landsretssagfører, Helsingør.
 Reumert, Michael, landsretssagfører, Kbhvn.
 Riise, A. H., læge, Hillerød.
 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., skorstensfejmester,
 Helsingør.
 Schmaltz, fru skorstensfejmester
 H., Helsingør.
 Schmidt, A. V. B., overmontør,
 Helsingør.
 Schmiegelow, A., skibsreder,
 Kbhvn.
 Schmiegelow, C. H., smedemester,
 Helsingør.
 Schnedler, G. S., civilingeniør,
 Klampenborg.
- Schollert, J. P., pens. lokomotiv-
 mester, Helsingør.
 Schou, Just, grosserer, Kbhvn.
 Schou, Fru Gerda Just, Kbhvn.
 Schrøder, Alfred G., grosserer,
 Kbhvn.
 Schrøder, Harry, ingeniør,
 Klampenborg.
 Schrøder, Johan, kontorassistent,
 Kbhvn.
 Schultz, Aage, installatør,
 Helsingør.
 Schytz, Sigurd, borgmester,
 Helsingør.
 Segerskog, John, underdirektør,
 Helsingør.
 Sehested Bohn, C. V., toldforvalter,
 Ærøskøbing.
 Seibæk, Aage, grosserer, Hellerup.
 Semler-Jørgensen, A., brygger,
 Helsingør.
 Sinding, J. 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, Eigil, læge, Kbhvn.
 Sonne, H. O., civilingeniør, Kbhvn.
 Sonne, Ths., direktør, Kbhvn.
 Sonne-Hansen, K., direktør,
 Charlottenlund.
 Sparekassen i Nykøbing 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.
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, dyrlæge,
Helsingør.
- Stuhr, Immanuel, konsul, Aalborg.
Stürup, C. og Co.s eftlg. A/S,
Helsingør.
- Stæhr, Harald, direktør, Kbhvn.
Suenson, Palle, arkitekt, Kbhvn.
Svane, Oskar Bondo, højesteretssag-
fører, 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 damp-
skibsselskabet „Vendila“, Kbhvn.
Sæbye, Poul, kunstmaler,
Klampenborg.
Søgaard, C., cand. pharm.,
Helsingør.
Søgaard, Helge, museumsdirektør,
dr. phil., Århus.
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, Frederik Richardt, told-
assistent, Nykøbing Mors.
Sørensen, H. H., købmand,
Helsingør.
Sørensen, Niels, lærer, Århus.
Sørensen, Poul, civilingeniør,
Skodsborg.
Sørensen, Sigvard, skotøjshandler,
Helsingør.
Sørensen, Valdemar, skoleinspektør,
Helsingør.
- Tegner, V. P. B., civilingeniør,
Kbhvn.
Teknisk Landsforbund, Kbhvn.
Terslin, H. C., kommunelærer,
Gilleleje.
Thalbitzer, Carl, redaktør, Kbhvn.
Thalbitzer, V., amtsforvalter,
Kbhvn.
Thalbitzer, W., professor, Kbhvn.
Thengel, Einar, kontorist,
Helsingør.
Thomsen, A. M., hotelejer,
Helsingør.
Thomsen, C. A. H. Trolle, fhv.
fiskeridirektør, Hellerup.
Thunbo, Anton, grosserer, Kbhvn.
Tikøb sogneråd, 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.
Tvede, Alfrida, frk., Helsingør.

- Tvede, Kitty, frk., Helsingør.
 Tvermoes, Sven, grosserer, Kbhvn.
 Valentin-Hjorth, K., grosserer,
 Kbhvn.
 Veistrup, C., civilingeniør, rådmand,
 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, G., mejerist, Helsingør.
 Voxsted, 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. viceskole-
 inspektør, Helsingør.
 Warburg, Hugo, fabrikant, Skagen.
 Weber, L., maskinkonstruktør,
 Helsingør.
 Weilbach, J. S. V., sejl- og kompas-
 mager, Kbhvn.
 West, Ole, købmand, Helsingør.
 Westergaard, biskop, Ribe.
 Wiberg, J., grosserer, fru, Kbhvn.
 Wieth, Oscar, speditør, Kbhvn.
 Wiibroes Bryggerier A/S, C.,
 Helsingør.
 Willumsen, A., fru, Helsingør.
 Willumsen, G. J., fabrikmester,
 Helsingør.
 Wineken, K., politimester,
 Helsingør.
 Winther, Heinrich, kaptajn, Berlin.
 Wolf, Halfdan, grosserer, Kbhvn.
 Wolf, Louis, grosserer, Kbhvn.
 Worm, C. A., grosserer, Kbhvn.
 Wright, Karen, fru konsulinde,
 Helsingør.



C. K. HANSEN

GRUNDLAET 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Befragtning . Linieagentur . Assurance
Havariagentur . Klarering og losningstilsyn
Spedition og grænseekspektion
Internationale transporter
Skib . Bane . Bil . Luft

★

Filialer:

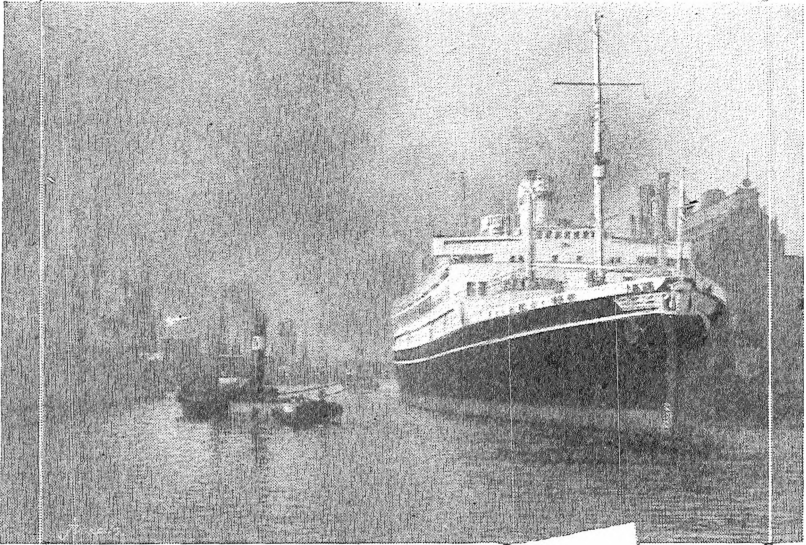
PADBORG — KRUSAA

Repræsentanter i alle Provinsbyer

Korresponderende reder for

DANNEBROG

35. AMALIEGADE . KØBENHAVN K.
Telefon: Central 72 (13 linier) . Rigs 13 (2 linier)
Telegram-adresse „Hansen” . Fjernskriver nr. 2305



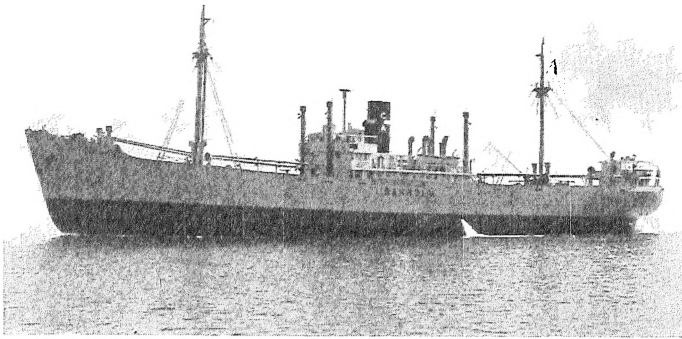
Forsikring skal man ha' ..
BALTICA

ASSURANCE-COMPAGNIET BALTICA AS
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

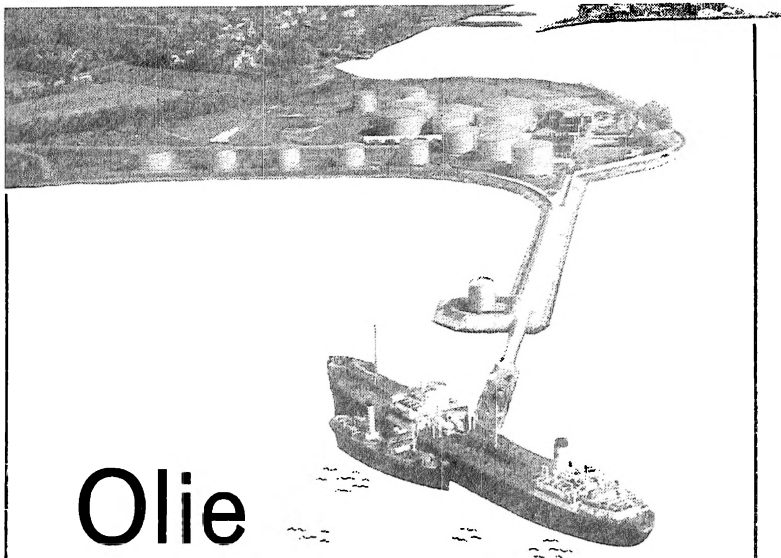


A/s DAMPSKIBSSELSKABET

DANIA



CHR ANDRESEN
KØBENHAVN



Olie på vandet

Når de store oceangående tankskibe med Danmarks største skib »Esso København« i spidsen vender hjem efter at have krydset verdenshavene, så stævner de oftest mod Nyborg. I færgebyen ved Storebælt ligger Esso's største tankanlæg, der samtidig er det største olietankanlæg i Norden.



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

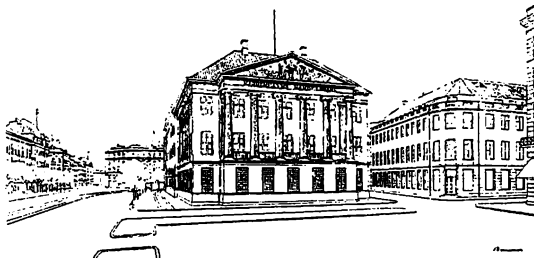
A K T I E S E L S K A B E T

FREDERIKSHAVNS JERNSTØBERI
&
MASKINFABRIK

FREDERIKSHAVN · DANMARK

FREDERIKSHAVNS VÆRFT
&
FLYDEDOK ^{A/S}

FREDERIKSHAVN · DANMARK



KJØBENHAVNS HANDELSBANK

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2
83 AFDELINGER OG FILIALER

AKTIEKAPITAL KR. 50.000.000
RESERVER KR. 56.000.000



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).

RAYTHEON

AAGE HEMPEL

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

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

X

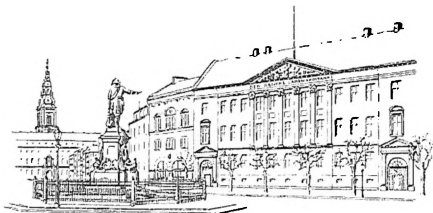


A K T I E S E L S K A B E T
**HOLEBY DIESELMOTOR
FABRIK**

HOLEBY · DANMARK

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

HYPOTHEK- OG VEKSELBANK
AKTIESELSKAB



Hovedsæde: Holmens Kanal 12
København K

45 filialer i København og omegn
58 filialer i provinsen



Telegram adresse: LANDMANDSBANK

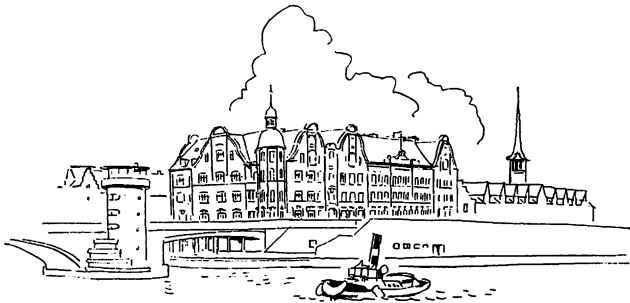
A/S MOTORTRAMP

REDERI

Stensved

AKTIESELSKABET
NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER

KØBENHAVN



PRIVATBANKEN

I KJØBENHAVN AKTS.

TELEFON: CENTRAL 1

BØRSGADE 4 - KBHVN.

Københavns ældste Bank



32 FILIALER



Tegn Deres Forsikringer i
SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6,
København K.



Telefon Central 9316
Tlgr.adr. Reassurance





EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS-ENTREPRISE

GRUNDLAGT 1833

KVÆSTHUSGADE 1 — KØBENHAVN K

CENTRAL 5195 — UDEFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

BJERGNING
BUGSERING
DYKKERARBEJDE
UNDERVANDSSKÆRING
UNDERVANDSSVEJSNING
LÆGTERUDLEJNING
PUMPEARBEJDE



Takket være den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver der er vist af søfarten og de kredse, der står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes at få dækket samtlige de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Foreningen Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker hermed sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der ved tegning af annoncer eller ved gaveydelse har støttet udgivelsen af dette vort lands eneste søhistoriske årsskrift:

Aalborg Værft A/S
Assurance-Compagniet Baltica A/S
Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
Carlsberg Bryggerierne
A/S Dampskibsselskabet Dania
Danmarks Nationalbank
Forsikrings-Aktieselskabet Danske Lloyd
Det Danske Petroleums Aktieselskab
Dansk Shell A/S
Fjerde Søforsikringsselskab, Lmt.
A/S Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik
Frederikshavns Værft og Flydedok
Kjøbenhavns Handelsbank A/S
C. K. Hansen
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S
Aage Hempel
J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik
A/S Holeby Dieselmotor Fabrik
Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening, Lmt.
Det kongelige octroierede almindelige Brandassurance-Compagni

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. Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S
Tuborgs Bryggerier
A/S Varde Stålværk
Iver C. Weilbach & Co.
A/S Det Østasiatiske Kompagni

INDHOLDSFORTEGNELSE

Museets komité og personale	6
Handels- og Søfartsmuseets beretning for regnskabsåret 1948—49	10
Handels- og Søfartsmuseets driftsregnskab 1948—49	22
Museumsdirektør, cand. mag. Knud Klem: Af Handels- og Søfartsmuseets historie	24
Direktør Louis E. Grandjean: Købmandstypen gennem tiderne	62
Forstander, cand. mag. Jens Vibæk: „Royal Mail“ og St. Thomas	81
Civilingeniør, cand. polyt. V. E. Lundsfryd: Skibsarkitektur	108
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende tekster	147
Beretning fra selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1948—49	152
Selskabets driftsregnskab 1948—49	157
Selskabets bestyrelse og medlemsliste	159
Liste over årbogens bidragydere	177