



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 1950

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
PÅ KRONBORG

Å R B O G 1 9 5 0

UDGIVET AF
SELSKABET
»HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER«

HELSINGØR 1950

Redaktion: KNUD KLEM
og
LOUIS E. GRANDJEAN

MUSEETS KOMITÉ

Departementschef H. JESPERSEN*, K. af Dbg., DM., formand.

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

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

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

Direktør 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*.

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Komiteens sekretær: Fuldmægtig i Handelsministeriet
FRANK ESTRUP.

Personale:

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

Museumsinspektør: Cand. mag. HENNING HENNINGSSEN.

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

Sekretær: Fru OLLIS KLEM.

Kontorassistent: Frk. JOHNNA HANSEN.

Kustoder: AUG. NIELSEN og H. ECKHAUSSEN.

DEPARTEMENTSCHEF JOHS. DALHOFF

Da Handels- og Søfartsmuseets komite samledes til sit forårsmøde den 15. april forelå der fra komiteens formand departementschef Dalhoff meddelelse om, at departementschefen på grund af alder og svagelighed ikke ønskede at modtage genvalg til formandsposten i komiteen.

Gennem en meget lang årrække har departementschef Dalhoff været meget nøje knyttet til museet. Departementschefen indtrådte i oktober 1927 i museets bestyrelse, hvis formand dengang var handelsministeren. Allerede straks ved sin indtræden blev departementschefen bestyrelsens ledende kraft. Han overtog ved indførelsen af museets nye vedtægter af 1928 formandsposten i komiteens forretningsudvalg og blev efter få års forløb komiteens formand. Dette skete i en periode af stor betydning for museet. Ophævelsen af garnisonen på Kronborg og den derefter følgende restaurering af slottet forbedrede dettes lokaleforhold væsentligt. Departementschefen indtrådte samtidig som museets repræsentant i Kronborgudvalget, og både her og i museets komite tog han sig med den største interesse af museets anliggender. Departementschefens store arbejdskraft og fremragende forhandlingsevne var af overmåde stor betydning for museet ikke mindst i denne periode, da samlingernes stærke vækst og udvidelsen af museets administrative apparat krævede forhandlinger til mange sider både om lokaleforøgelsen og fremskaffelse af forøgede tilskud til museets drift såvel fra private bidragydere som gennem de offentlige tilskud.



Ved departementschefens tilbagetræden udtaler komiteen sin oprigtige tak for de mange års dygtige og frugtbringende arbejde; samtidig må jeg selv have lov til at benytte lejligheden til at udtale min varme tak for mange års samarbejde. Mangfoldige problemer, der ligger uden for det daglige arbejde, har i årenes løb givet anledning til talrige drøftelser på tomandshånd mellem komiteens formand og museets leder. Ingen kan vel derfor bedre end jeg aflægge vidnesbyrd om departementschefens altid vågne interesse for museets anliggender og for hans klare blik for den bedst mulige løsning af alle spørgsmål, der kunne give anledning til drøftelse. Departementschefen har i

meget vid udstrækning overladt afgørelsen i små såvel som i store ting til mig som museets leder. Han har derved ikke alene givet mig gode arbejdsforhold, men har tillige ved på denne måde at vise mig tillid ansporet mig til af al evne at stræbe efter at udvikle museet bedst muligt. I hvor vid udstrækning dette er lykkedes, må andre dømme om, men det har i hvert fald skabt en glæde ved arbejdet for både mig selv og mine medarbejdere, som vi er taknemlige for, og som vi ved departementschefens afgang udtaler vor oprigtige tak for.

Knud Klem.

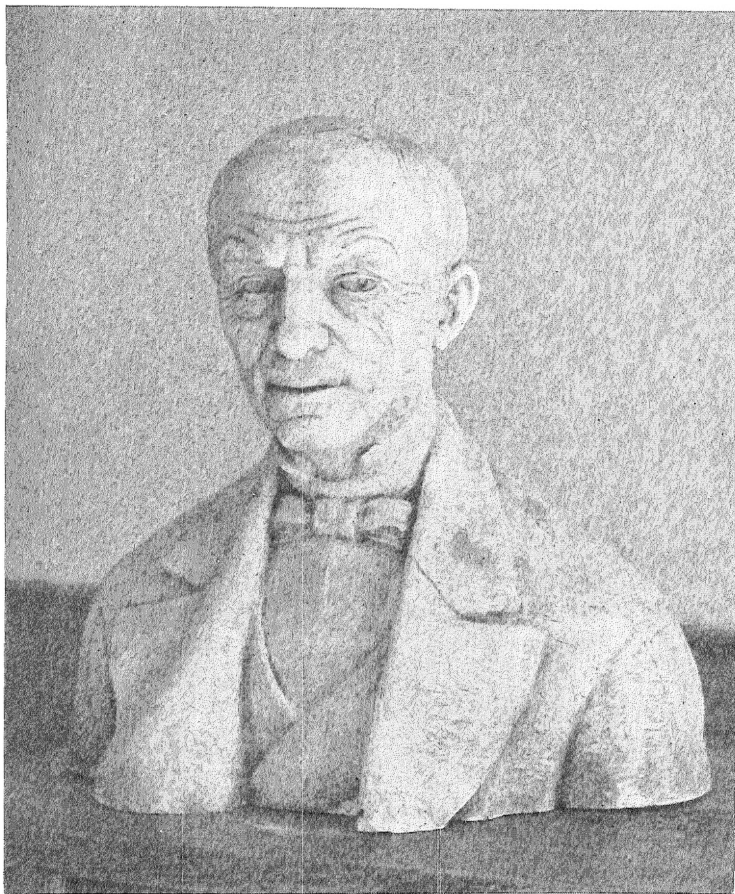
HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1949—50

Handels- og Søfartsmuseets samlinger er i finansåret 1949—50 undergået en betydelig vækst. Blandt de værdifulde gaver skal nævnes billedhuggeren Viggo Jarls buste af C. F. Tietgen, der er skænket af kunstneren. Grønlands Styrelse har deponeret en smuk og veludført model af M/S „Umanak“, en værdifuld helmodel af S/S „Viola“ 1929 er modtaget som gave fra dampskibsselskabet „Torm“, medens dampskibsselskabet „Heimdal“ har skænket halvmodeller af S/S „Olaf“ 1897, S/S „L. H. Carl“ 1898, S/S „Daisy“ 1907, S/S „Martin Carl“ 1924 og S/S „Sejrø“ 1929. Ved testamentarisk gave fra ingeniør O. Storch, Charlottenlund, er modtaget et maleri af Carl Baagøe: fregatten „Sjælland“. Godsejer G. Sass og hustru har skænket et maleri af I. T. Locher: barkskibet „Emma“, rederiet M. W. Sass & Sønner. Fra D.S.B. er modtaget en del materiale, der belyser istransporten over Store Bælt. Af Nyborg Skibsværft ved C. E. K. Jensen, er skænket en samling konstruktionstegninger, medens en anden samling konstruktionstegninger hidrørende fra A. V. Buhls værft er skænket af Frederikshavns Skibsværft og Flydedok A/S, tegninger fra Rasmus Møllers værft i Fåborg er modtaget fra ingeniør Finn Frydensberg, Frederikshavn, ligesom ingeniør Wm. H. Jansen, Hellerup, har givet tegninger til sine konstruktioner „Snekkerstenjollen“ og „Dragørjollen“. Fru Christiane Jensen, København, har skænket et maleri af Lappegrundens fyrskip samt en gammel søkikkert, der har været anvendt af helsingørske lodser gennem flere slægtled. Fra skibskonstruktør Otto Benzon, København,

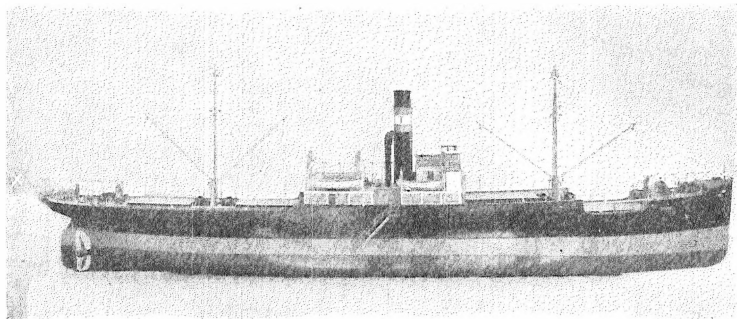


Viggo Jarls buste af C. F. Tietgen.

er modtaget en original spadserestok med mållinddelinger, der har været benyttet af giverens bedstefader, skibsbygmester E. C. Benzon, Nykøbing F. under udvælgelsen af egestammer til skibsbygning. Kunstmaler Einar Johansen, København, har skænket en fornøjelig skitsebog fra krydseren „Valkyrien“s togt i 1917. Arkivalisk materiale er modtaget fra Skandinavisk Antikvariat, København, Jørgen Petersen, Sejro, Østerbros Antikvarboghandel ved Ejnar Jørgensen, Trondhjems Sjøfartsmu-

seum, samt konsulinde Harriet Brünnich, Helsingør. Større og mindre samlinger af fotografier er skænket af slotsbetjent Aage Danielsen, Kronborg, direktør Just Møller, Rungsted, forvalter Bøgh Hansen, København, museumsinspektør Henning Henningsen, Helsingør, G. Vognsen, København, kusterne August Nielsen og H. Eckhausen, Helsingør, rederiet J. Lauritzen, København, Aktuell Billedcentral, København, den socialdemokratiske provinspresse, fru Kirstine Nielsen, Ejning samt pastor Kure, Assens. Nogle billeder med helsingørske motiver er foræret af fru toldkasserer Gerhard Nielsen, Helsingør. Tømremester Aksel Johannesen, Snekkersten, har skænket en medalje fra verdensudstillingen i Chicago 1893. Gennem lektor Marius Hansen, Nakskov, er som gave fra fru K. M. Hansen, Lindelse, skænket en malmlysestage, der efter traditionen har været benyttet om bord på Ostindisk Compagnis fregat „Norske Løve“, som i 1707 strandede ved Lambavik på Færøerne under udrejse til østen. Begivenheden vakte stor opsigt på Færøerne og blev skildret i en folkelig vise, der endnu er bevaret i erindringer og stadig synges på Færøerne, hvor sådanne folkelige sange som bekendt indtil vore dage har bevaret deres livskraft. Endvidere er to interessante manuskripter skænket til museets arkiv: fiskeskipper Chr. Olesens dagbog fra rejsefærden med kutteren „Unna“ L 53 fra Thyborøn til Montevideo til den så meget omtalte danske fiskerikampagne i Uruguay, der er skænket af den danske fiskerikoloni i Uruguay samt skibsreder, direktør i Ø.K. Chr. Schmiegelows erindringer fra ungdomstiden nedskrevet af fætter, professor dr. med. Ernst Schmiegelow; sidstnævnte manuskript er skænket af direktør Arne Schmiegelow.

Ved køb er bl. a. erhvervet nogle gamle tryk vedrørende Asiatisk Kompagnis historie, heriblandt især skibspræsten Huusmanns beretning fra kinafareren „Cronprins Christians“ togt til Canton 1729—30, hvis heldige udfald var stærkt medvirkende til kompagniets oprettelse i 1732, en samling kobberstik med portrætter af personligheder inden for dansk handel i det 18. årh., en samling kobberstukne skibsbilleder, en samling håndtegninger med danske, norske og svenske orlogs- og han-



Model af S/S Viola.

delsflag fra begyndelsen af det 19. årh., en trykt fartplan for H/S „Ophelia“ og H/S „Hamlet“ 1873 samt en værdifuld samling skibsbilleder m. m.: blyantstegning af Carl Baagøe (parti fra Vedbæk), 15 stkr. tegninger af gallionsfigurer og agterspejle tegnet af J. D. Petersen og hans søn professor Magnus Petersen, farvelagt tegning af Jakob Petersen: kuffen „Adventure“ af Dragør, farvelagt tegning af Sjöström: kuffen „Johanne“ af Holstebro, maleri af Th. Møller: S/S „Georg“ og S/S „Constantin“ (D.F.D.S.), gouache af L. Robbert: S/S „A. N. Hansen“ af København samt blyantstegninger af Carl Baagøe: H/S „Frederik VII“ samt prospekt fra fiskerlejet Lynæs.

Museets opmåler, bådebygger Chr. Nielsen, Fejø, har været på Bornholm, hvor følgende lokale småskibstyper er blevet opmålt: spejlbåd „Jacob“ af Melsted, ca. 1880, spejlbåd fra Boderne, spejlbåd „Odin“ af Gudhjem 1892, fiskerbåd „Jens“ bygget i Gudhjem ca. 1880, „Duen“ af Christiansø, 1890, „Frederik“ af Hasle 1899 samt „Håbet“, S. E. 174 af Listed, bygget i Svaneke 1900. Af andre opmålinger er fra Chr. Nielsen modtaget: Kertemindejolle 1884, 25 fods dæksbåd „Ruth“ af Kerteminde 1878, kragejolle fra Guldborg 1880, drivkase „Margrethe“, M 116 af Marstal 1897 samt en isbåd fra Storebælt 1881.

Museet har forskellige modeller i arbejde. Chr. Nielsen er i færd med en model af en kåg fra Gudenåen, som han tidligere

har opmålt, lokomotivfører Møller Pedersen, Randers, er i gang med en serie modeller i skala 1:200, der belyser hovedtræk af skibets udvikling, og som er beregnet til afdelingen for skibsbygning. Modelerer Erik Werge arbejder på en model af fregatten „Disco“ 1777, som vil blive skænket museet af selskabet „Handels- og Søfartmuseets Venner“. Det var tanken, at denne model skulde have været færdig til sommertiden 1950, men en række andre forefaldende arbejder har desværre forsinket færdiggørelsen af modellen. Endelig er under bestilling et par kopier af danske skibstyper, der forefindes i Altona Museum: en kuf fra Haderslev samt en Elbevert. Sidstnævnte er tilbudt som gave fra „Jørgen Pades Mindelegat“, der administreres af „Foreningen til Søfartens Fremme“. Til disse to modeller er efter ansøgning givet indførelstilladelse fra Vareforsyningsdirektoratet.

Det bør endelig nævnes, at museet har deponeret en række genstande på Marinestuen i Helsingør, der i årets løb er indrettet i passkriver Trentwedels smukke gamle gård ved Helsingør Statshavn, og som i øvrigt er en af landets smukkeste og mest stemningsfulde marinestuer. På Hørsholm Museum er deponeret admiral Richelieus siamesiske admiralsflag. Københavns havn har meddelt, at havnen selv fremtidig ønsker at disponere over den store model af Københavns havn, som i en årrække har været deponeret på museet.

Udover de ovennævnte gaver har museet haft den glæde at modtage en række bevillinger fra forskellige fonds, institutioner og firmaer. Bidragyderne er Otto Mønstedts Fond, Tuborgfondet, Dansk Dampskibsrederiforening, Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark, De danske Spritfabrikker og Grønlands Styrelse, der tilsammen har ydet kr. 10.800.--. Endvidere har en kreds af redere ydet kr. 6457,69. Deres rederier er følgende: Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, Dampskibsselskabet „Dannebrog“, Det danske Kulkompagni, Det danske Petroleums Aktieselskab, De danske Sukkerfabrikker, Det Forenede Dampskibsselskab, De forenede Kulimportører, Franck & Tobiesen, Dampskibsselskabet „Hetland“, Holm & Wonsild, M. Jebsen, Store Nordiske Telegraf Selskab,



Tegning til gallionsfigur „Heimdal“ (J. Magnus Petersen).

Dampskibsselskabet „Orient“, Dampskibsselskabet „Pacific“, A. E. Sørensen, Svendborg, Dampskibsselskabet „Viking“ samt Det Østasiatiske Kompagni. Endvidere har en kreds af firmaer inden for shipping-branchen støttet museet og dets venneskab ved at yde bidrag til udgivelsen af museets årbog i form af tilskud eller annoncer.

Museet udtaler herved sin erkendtlige tak til såvel disse bidragsydere som til alle de forannævnte givere, der har bidraget på forskellig vis til forøgelse af museets samlinger, arkiv og bibliotek.

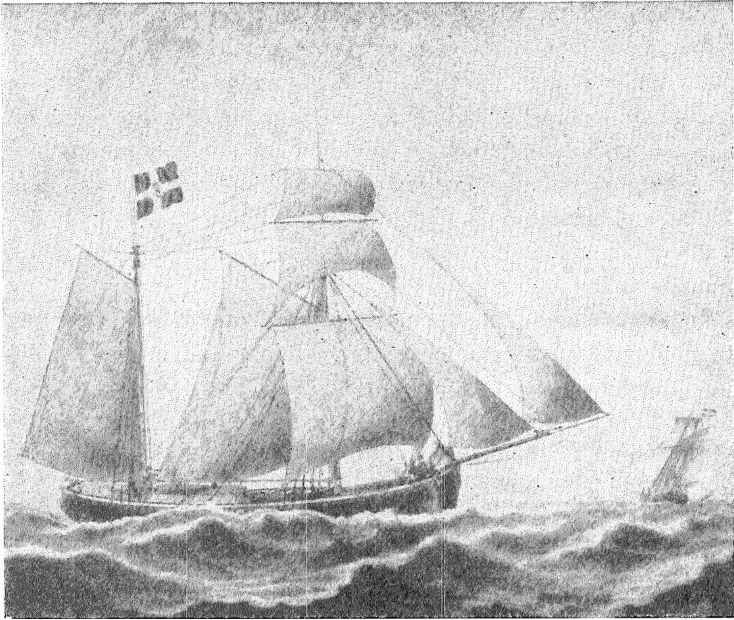
Museumsbesøget omfatter i finansåret 75.849, hvoraf 60.701 betalende og 15.148 gratis. Der er således tale om en betydelig stigning i forhold til det foregående år. Stigningen omfatter dog udelukkende gratisbesøget, der som bekendt omfatter danske skoleklasser under lærers vejledning, navigationsskoler, handelsskoler og andre specielle studiebesøg. Entreindtægten har andraget kr. 27.817,05, en væsentlig stigning i forhold til tidligere, hvilket skyldes en ny entreordning på slottet, der trådte i kraft den 1. Juli 1949, og hvorved en mindre forhøjelse af taksterne fandt sted, samtidig med at der gennemførtes et nyt fordelingstal mellem museet og boligministeriets seværdigheder på slottet. Museet takker myndighederne, der ved deres imødekommenhed på denne måde har ydet deres bidrag til forbedring af museets økonomi.

Museets komite har holdt møde den 7. juli og den 22. november 1949 samt den 15. april 1950. På sit novembermøde behandlede komiteen et forslag til nye vedtægter for museet. Disse stadfæstedes af handelsministeriet den 11. januar 1950 og trådte straks i kraft. Da museets mangeårige formand, departementschef Dalhoff, på grund af alder og svagelighed ikke ønskede at modtage genvalg som formand, har departementschef H. Jespersen overtaget formandskabet i komiteen. De nye vedtægter indførte et forretningsudvalg. I dette er foruden formanden indtrådt komiteens næstformand direktør J. A. Kørbing samt grosserer, konsul Erik Andersen, professor dr. techn. C. W. Prohaska og borgmester Sigurd Schytz.

Komiteens sekretær, fuldmægtig H. Christoffersen er på grund af længere tids bortrejse fratrukket sekretærvirksomheden. I hans sted er fuldmægtig Frank Estrup, Handelsministeriet, tiltrådt som sekretær.

Museets vennekasse har i årets løb haft den sorg at miste sin mangeårige i museets anliggender meget interesserede formand skibsreder Willie C. K. Hansen. I hans sted er professor, dr. techn. C. W. Prohaska tiltrådt som selskabets formand.

Museet har i det forløbne år udfoldet stærke anstrengelser for at redde Danmarks sidste brig, grønlandsfareren „Tjalfe“ fra ophugning. Det har været tanken at søge den bevaret for



Kuf „Adventure“ af Dragør. Farvelagt tegning af Jacob Petersen.

eftertiden og at anbringe den på sin gamle plads ved Langelinie, indeholdende en samling til belysning af sejladsen på Grønland gennem tiderne og under tilsyn dels af museet dels af Grønlands Styrelse. Desværre har planen ikke kunnet gennemføres, og „Tjalfe“ er nu blevet ophugget ved Helgolandsværftet i Helsingør. Museet udtaler herved sin varme tak til skibsreder A. P. Møller, der har vist denne sag sin meget store interesse ved at købe skibet og stille en betydelig sum til rådighed for skibets restaurering. Denne tak gælder ligeledes Det Forenede Dampskibsselskab og Det Østasiatiske Kompagni, der offerviligt har støttet disse planer. Skibsreder A. P. Møller har nu skænket briggen til museet for at dette eventuelt kunde bevare de dele af skibet, som i særlig grad har dettes interesse. Også Grønlands Styrelse og Københavns Havnevæsen, Foreningen til Hovedstadens Forskønnelse og ingeniør, cand. polyt. Knud E. Hansen takkes for deres værdifulde hjælp under forhand-

lingerne om denne sag, ligesom museet udtaler sin oprigtige tak over for Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, der har ydet gratis bugsering af „Tjalfe“ fra København til Helsingør og i øvrigt har tilbudt at yde gratis bugsering til og fra det værft, hvor skibets restaurering var påtænkt, over for Helsingør havneudvalg, der har fritaget „Tjalfe“ for havnepenge under skibets ophugning i Helsingør samt over for skibsbygmester Hansen, Helgolandsværftet, der udfører ophugningen for kostpris.

Af det daglige arbejde på museet skal især nævnes registreringen af museets genstande ved museumsinspektør Henningsen. I finansårrets løb er registreret 2739 museumsnumre, hvortil foreløbig er udskrevet stikordssedler til navne- og sagregistret til ca. 450 numre. I Søhistoriske registratur, museets omfattende billedarkiv, er katalogiseret 2283 numre. Bibliotekets tilvækst i årets løb omfatter 580 numre, hidrørende fra gaver, køb eller bytteforbindelser. Antallet af de sidstnævnte øges stadig. Endelig er en samling avisudklip med maritime emner på nogle tusind stykker oplæbet på kvartark for senere at blive sagligt grupperede. Disse udklip, der især vedrører nyere skibe, men også omfatter notitser og større artikler med historiske emner, er et udmærket supplement til Søhistoriske registratur.

Museets kommitterede, direktør Louis E. Grandjean, der tidligere ydede assistance ved visse særarbejder, såsom udarbejdelse af et søhistorisk kilderegister, har fratruddet dette arbejde og er nu især behjælpelig ved redaktionen af museets årbog og „Søhistoriske Skrifter“.

Museet har som tidligere af sit håndbibliotek udlånt speciallitteratur til et stort antal lånere gennem folkebibliotekerne og Statens Bibliotekstilsyn. Det har ligeledes i en lang række tilfælde været en kreds af særligt interesserede behjælpelig ved besvarelse af indsendte forespørgsler, ligesom det har ydet hjælp til fremskaffelse af modelbyggere til udførelse eller restaurering af skibsmodeller i privat eje.

De forbedrede rejseforhold har bevirket et betydeligt større besøg af udlændinge i indeværende sommer. Bl. a. besøgte

museet den 30. august af „The Institute of Naval Architects“ og samme dag af den engelske undervisningsminister, mr. Tomlinson. Den 16. september aflagdes besøg af 22 italienere, der under „Det danske Selskab“s auspicer var på studierejse i Danmark. Den 7. oktober besøgte museet af en delegation af norske pressefolk. Blandt andre besøg skal nævnes kontorchef i det franske handelsministerium Le Bourgeois. På de kulturhistoriske museers årsmøde og Dansk historisk Fællesforenings repræsentantmøde i København den 20.—23. oktober var museet repræsenteret ved museumsinspektør H. Henningsen og sekretær fru Ollis Klem. Den førstnævnte deltog tillige i et i forbindelse hermed afholdt lokalhistorisk kursus, der har interesse for museumsarbejdet. Museumsdirektør Klem har deltaget i arbejdsudvalgsmøder i den danske sektion af „Skandinavisk Museumforbund“ til forberedelse af forbundets kongres i Trondheim sommeren 1950 samt i et forhandlingsmøde den 21. august af danske museumsfolk i Århus i forbindelse med et bestyrelsesmøde i Dansk kulturhistorisk Museumsforening. Direktør Klem har i maj afholdt et kursus for kommunelærere fra Helsingør og Tikøb kommuner til belysning af museets materiale og Kronborg slots arkitektur i lighed med tilsvarende kursus, der tidligere har været afholdt på Frederiksborg. Kurset fandt stor tilslutning og vil formentlig blive gentaget ad åre.

Efter opfordring fra udstillingskomiteen bidrog museet på udstillingen „Skibet“ i Forum den 19. august—4. september med et større antal modeller og andre genstande, der opstilledes i en særlig afdeling „Museum“ på udstillingen, ligesom der også udlåntes en serie fartøjsmodeller til udstillingens fiskeriafdeling. I museumsafdelingen opstilledes desuden „Bombebøssen“, der i udstillingstiden indsamlede et beløb af kr. 385,03 til sømandsstiftelsens formål. I anledning af udstillingen udsendte museet en turistbrochure, der tryktes i 20.000 danske og 10.000 engelske eksemplarer. Oplaget af museets fortrinlige propagandaplakat, der tegnedes af Sikker Hansen og skænkedes museet af selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ er nu næsten opbrugt.

Museets genopstilling efter krigsevakueringen havde for samlingernes første halvdels vedkommende en nogenlunde permanent karakter. Større nyanskaffelser medfører naturligvis altid ændringer i opstillingerne, og nedlæggelsen af museumsdirektør Klems tidligere kontor i nordfløjen har desuden medført ikke ubetydelige ændringer for disse ældre afdelingers vedkommende, således som det omtaltes i sidste årsberetning. De opstillinger, som det i 1946 var muligt at give materialet efter 1850 samt særafdelingerne for skibsbygning, fyr- og vagervæsen, rednings- og bjergningsvæsen etc., kunde imidlertid ikke blive endelige, da det gulvareal, som står til rådighed, ikke rækker til en tilstrækkelig fyldig redegørelse for udviklingen. Museet håber på, at det i nærmere fremtid vil blive muligt at udvide dets areal, så meget mere som det har tilbud på adskillige, meget værdifulde erhvervelser, der især vil belyse skibstyper fra det 20. årh. Endelig er museet overmåde dårligt stillet med hensyn til studiesamling og magasin, og da betryggende magasinforhold er af livsvigtig betydning for ethvert velforsynet og velordnet museum, er museets myndigheder indstillet på i den kommende tid at sætte meget stærkt ind for en forbedring af disse forhold.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS

DRIFTSREGNSKAB 1949—1950

UDGIFT

Administration og drift:

Lønninger m. m.	60.378,76	
Rengøring af lokalerne	2.190,22	
Opvarmning af lokalerne	1.500,00	
Kontorhold og diverse udgifter	4.388,65	
	<hr/>	68.457,63

Museets samlinger:

Indkøb af museumsgenstande	13.294,39	
Mottagne gaver	13.000,00	
	<hr/>	26.294,39

Transport og arbejdspenge	2.529,06	
Tyveri-, ulykkes- og ansvarsforsikring	414,78	

Kr. 97.695,86

INDTÆGT

Indtægt ved forevisning	27.817,05	
Statens tilskud	35.000,00	
Private bidrag: kontanter	17.257,69	
" " gaver	13.000,00	
	<hr/>	30.257,69

Renter	776,06	
Underskud	3.845,06	

Kr. 97.695,86

De forannævnte bidrag fordeles sig således:

Otto Mønstedts Fond	5.000,00
Tuborgfondet	2.000,00
Dansk Dampskibsrederiforening	1.000,00
Grønlands Styrelse	600,00

Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	2.000,00
De danske Spritfabrikker	200,00
En kreds af redere	6.457,69
	<hr/>
	Kr. 17.257,69

<i>Aktiver</i>	<i>Passiver</i>
Bank- og Sparekassebeholdning ... 37.173,22	Vindings- og tabskonto:
Kassebeholdning... 919,35	Overført fra
	1948—49 41.937,63
	÷ Underskud
	fra 1948—49 3.845,06
	<hr/>
<hr/>	<hr/>
Kr. 38.092,57	Kr. 38.092,57

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, d. 30. april 1950.

H. JESPERSEN / KNUD KLEM

Driftsregnskab og status er, efter at være sammenholdt med de indsendte kassebilag, fundet overensstemmende med de af museet førte bøger.

København, d. 29. maj 1950.

FRANK ESTRUP

SLAVEOPRØRET

PÅ „PATIENTIA“ 1753

Af

GEORG NØRREGÅRD

Under overførselen af neger-slaver fra Afrika til Amerika lurede faren for et slaveoprør altid på de tætbefolkede skibe. Som regel var slavernes antal 6—8 gange så stort som skibsmandskabets, undertiden endnu højere. Kraftige foranstaltninger og stor årvågenhed var derfor på sin plads, hvis besætningen skulle sikre sig mod at blive „overløbet“, som det dengang hed, når slaverne rejste sig til opstand og tog magten på skibet. Hvad de danske slaveskibe angår, foreligger der dog kun efterretning om få sådanne oprør; almindeligvis var der fornøden disciplin til stede, så de sorte ikke fik chancen, og selv om ulykken var ude, hændte det, at besætningen ved uforfærdet indgriben fik genoprettet ordenen.

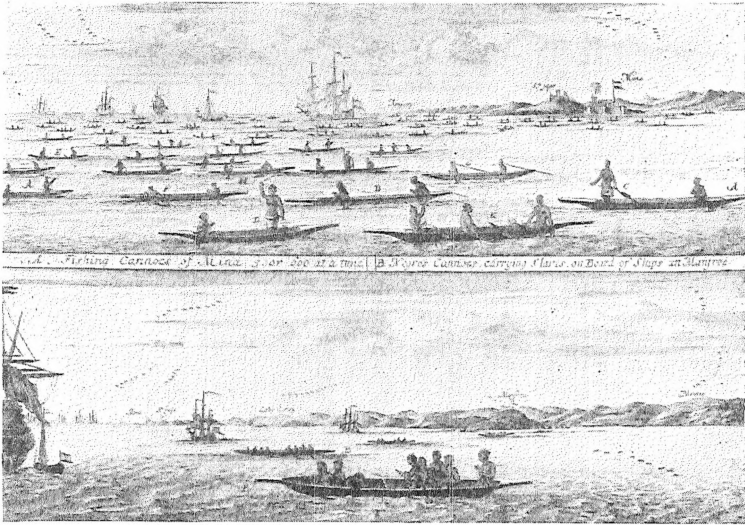
En undtagelse danner slaveoprøret på „Patientia“ 1753, i øvrigt det slaveoprør om bord på et dansk skib, hvorom der foreligger den fyldigste besked. „Patientia“ var en fregat på 70 kommercelæster og havde forhen tilhørt kongens livtjener Horstmann; men 1753 havde kongen på tilskyndelse af den almægtige overhofmarskal og gehejmeråd A. G. Moltke købt skibet og foræret det til det Vestindisk-Guineiske Kompagni. Det skete for at trøste kompagniet i anledning af tabet af fregatten „Sorgenfrey“, der den foregående vinter var forsvundet sporeløst på vejen hjem fra Vestindien. „Patientia“ blev ved overdragelsen besigtiget og vurderet til 4000 rdlr., og samtidig blev der foreslået forbedringer og reparationer til 3000 rdlr. Skibet skulle kalfatres uden- og indenbords og forsynes med „ormehud“, hvorved må forstås, at det skulle kobberforhudes.

Straks ved overdragelsen blev til kaptajn på skibet udset Ole Erichsen, der havde været to gange i Guinea som over-

styrmand på fregatten „Jægersborg“. Endvidere antog man til overstyrmand Knud Rasmussen Stege eller Stæger og til kirurg eller mester Ludvig Wismer. Sidstnævnte havde fem gange været i Vestindien. Blandt skibets besætning var også en styrmand og „bottellér“ Johannes Pedersen Grundt, der nylig havde overstået sin styrmandseksamen. Den 6. oktober 1752 udstedtes det latinske søpas for skibet og 18. oktober pas for det danske mandskab om bord. 31. oktober blev der udfærdiget spisereglement for slaverne (ranson og spisetakst) og spise- og logerings-anordning for mandskab og passagerer, og Ole Erichsen underskrev kompagniets skibsartikler med tilhørende ed. Umiddelbart derefter må skibet antages at være afsejlet. En skibsjournal forefindes ikke, og de nærmere omstændigheder ved udrejsen er ukendte.

Ankomsten til det danske fort Christiansborg ved Accra i Guinea fandt sted den 8. marts 1753 efter godt fire måneders sejlads. Kun få dage senere, den 17. marts, nåede også et andet af det Vestindisk-Guineiske Kompagnis skibe til Christiansborg, nemlig fregatten „Jægersborg“, hvis kaptajn var Jens Rasmussen Knie. Efter at de to skibe havde losset en del af deres indhold, blev alle kræfter sat ind på at skaffe dem så store slave-ladninger som muligt til overførsel til de danske øer i Vestindien. Navnlig forsøgte man at spærre handelsstierne, så de entreprenante Fantier, der købte neger-slaver op til Englænderne, ikke kunne komme ind til landet bag de danske forter. De lokale negerhøvdinge fik derimod gode gaver; men til gengæld betalte Danskerne mindre end Englænderne for de slaver, de købte. Medens Englænderne gav 9 og 7 unser guld henholdsvis for en mandsslave og en kvindeslave, gav Danskerne kun 7 og 5 unser guld. 1 unse guld var lig 16 rdlr. kurant.

Takket være den anvendte energi lykkedes det ret hurtigt at få tilvejebragt så mange slaver, som skibene kunne rumme. „Jægersborg“ blev afsendt allerede 3. maj med 312 slaver, hvoraf 88 var for kaptajnens regning og opkøbt langs kysten før skibets ankomst til Christiansborg. „Patientia“ afgik 30. juli 1753, og dette skibs ladning bestod af 271 slaver for kompagniets regning, nemlig 154 mænd, 80 kvinder, 32 drenge



1) Fiskerkanoeer ved d'Elmina.

2) Negerkanoeer, der fører slaver fra kysten ud til et skib på reden.
(Churchills Collection of Voyages and Travels V, London 1732).

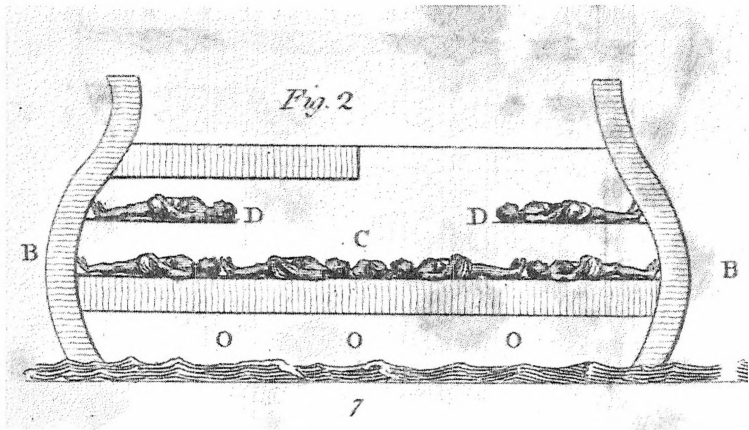
og 5 piger, desuden i privat regning 2 mænd, 1 kvinde og 1 pige, således ialt 275 negre, beregnet til en samlet værdi af 26.561 rdlr. Slaveladningen var usædvanlig stor i forhold til besætningens størrelse, idet Danskerne om bord kun talte 22 mand. Endvidere medførte skibet for kompagniets regning $301\frac{1}{8}$ lod guld à 8rdlr. guld, efter guldpris til en værdi af 2409 rdlr., men efter dagskurs 2827 rdlr. værd, ligeledes 62 elefanttænder, der vejede ialt $2507\frac{1}{2}$ pund og ansattes til en guldværdi af 1001 rdlr., efter dagskurs 1226 rdlr., og 108 såkaldte creveller (små elefanttænder), som vejede 1058 pund og havde en guldværdi af 175rdlr., en kursværdi af 187 rdlr. For kompagniets regning medførte skibet således en ladning til en samlet kursværdi af 30.801 rdlr.

„Vi levede da i det underdanigste håb“, skrev de danske embedsmænd siden fra fortet, „at når skibet lykkeligt arriverede til København, den høje direction med samme ekspedition skulle være satisfait, dog dette vort underdanigste håb blev Gud bedre [det] desværre ganske kuldkastet“.

Skibet stod ud fra Accra for en sydsydvestlig vind og vandt

i den modgående strøm kun langsomt vestover. Allerede efter få dages forløb indtrådte nu det fatale oprør. Man befandt sig da ca. 8 mil fra land ud for kysten mellem de engelske forter Cape Coast Castle og Anamabo. Oprøret kom ganske uvarslet. Det var en søndag morgen den 5. august 1753 ved halvottetiden. Slaverne var på dækket og fik just uddelt deres morgenmåltid. Besætningen øste op af mad og drikke, og kaptajnen var kommet frem fra kahytten for at våge over, at det gik retfærdigt til. Det viste sig da, at der ved den bakke, som styrmand Stege forvaltede, manglede en kvindeslave, som var blevet tilbage i banjeren, mellemdæks, hvor størsteparten af slaverne opholdt sig den meste tid under overfarten. Stege kaldte da på to dæksslaver, den ene kaldet „den engelske kok“ eller Jack eller Qvabena, den anden kaldet Coffi, og sendte dem ned efter kvindeslaven. De kom også op med hende, men gik straks efter ned igen, og bagefter fulgte en tredie dæksslave Anim, som fik ordre til at svabe i kvindebanjeren, hvor de syge blandt slaverne havde brækket sig. Bag efter gjorde man sig klart, at disse tre sorte alle tilhørte Krepifolket, en krigerisk negernation, der boede øst for floden Volta og var meget fjendtligt indstillet mod de negre vest for floden, der stod under dansk indflydelse. Man fandt også ud af, at der fra den dag, negrene kom om bord, havde eksisteret en aftale mellem fem negre om at forsøge et oprør.

Dette, at de tre negre fik lejlighed til at følges under dækket, indebar ikke i sig selv nogen fare. Hvad der ved denne særlige lejlighed kom dem til hjælp, var, at kaptajnens kahyt var tom for mennesker, og i den fandtes geværkisten med bøsser og hugvåben. Den engelske kok skal lige i forvejen have været nede i kahytten med nogle fade og således kunnet gøre sine iagttagelser. Det var en utilgivelig letsindighed om bord i et slaveskib at lade skibets håndvåben stå uden bevogtning, især da der manglede lås til geværkisten, og man kan næppe bebrejde de tre sorte, at de benyttede en så fortræffelig lejlighed til at sætte sig i besiddelse af våbnene. Åbenbart gik de hastigt til værks. Et øjeblik efter, at de var gået ned, blev det klart, at der var noget galt.



Tværsnit af slaveskib.

(Th. Clarkson: The History of the Abolition of the African Slave Trade, London 1808).

Det blev kahytsdrengen Rasmus Hansen, der først kom til at stå over for de væbnede oprørere. Han blev sendt ned efter pigment i kahytten. Dette skulle uddeles til slaverne, for at de kunne indgnide sig dermed. Da han kom derned, stod de tre sorte med hver sin huggert. Slaven Anim huggede ham straks over hånden, og da han spurgte, hvorfor slaven gjorde det, huggede Anim ham i hovedet. Han løb derpå skrigende op ad trappen med Anim og den engelske kok efter sig, og det var denne alarm, der først vakte besætningen. Anim huggede ham nu i skulder og arm, så han faldt henad dækket. Kirurgen Wismer, der var øjenvidne til dette optrin, påstod siden, at det sidste hug var så kraftigt, at der gik et stykke ben ud af kahytsdrengens hoved.

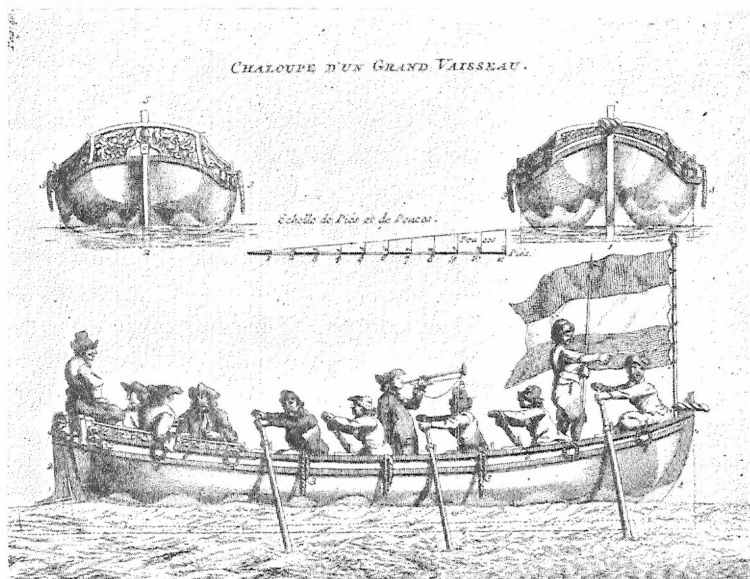
Anim sprang derpå efter kaptajnen om styrbord og den engelske kok efter kirurgen om bagbord. Kirurgen fik et sår i højre arm, men Anims våben faldt over kaptajnens hoved, så det gennemskar den tykke hat, han bar, og trængte helt ind til hjerneskallen. Det øvrige nærstående mandskab, der ikke kunne komme frem på dækket, som overalt var opfyldt af siddende slaver, for op i vanterne, deriblandt styrmand Stege,

som opholdt sig lige i nærheden af kaptajnen. De lidt fjernere stående medlemmer af besætningen med styrmand Grundt i spidsen greb, hvad de kunne få fat i og begyndte at jage slaverne ned under dækket gennem storlugen. Også tømmermanden Hans Rasmussen, der havde opholdt sig ude ved bovsprydet for at fiske, deltog i dette arbejde.

Kaptajnen blev nok såret, men lod sig ingenlunde kujonere; han greb Anim i brystet med den ene hånd og fik fat i huggeren med den anden, og samtidig råbte han gevalt. I første omgang var det dog kun kahytsdrengen og kirurgen, der kom ham til hjælp. Mens han tumlede med negeren og fik ham væltet over en kanon, stak kahytsdrengen en kniv i livet på den sorte, og kirurgen greb om hans huggert; men Anim trak våbnet gennem hånden på ham, så de fire fingre blev læderet og de to af dem siden stive. Først da der kom flere til, fik man bugt med den sorte. Med møjle blev han kastet op på rælingen og over bord. Lige før han faldt, mødte Stege modigt op, slog ham med en „falkenter“ over hovedet, vristede huggerten fra ham og løb fremefter med den, idet han råbte: „Jeg er ikke beredt, jeg er ikke beredt at dø endnu“.

Efter at have hugget til Wismer løb den engelske kok ned i kabysen og huggede skibskokken Jacob Nimand over knæskallen. Derpå løb han igen ned i kahytten og gav sig sammen med Coffi til at lade geværene. Imens lykkedes det Grundt og tømmermanden tillige med en del af matroserne at få gennet de mange slaver under dækket og lagt storlugen over og surret den fast. Styrmand Stege råbte herved til dem, at de ikke måtte slå for hårdt på slaverne. Nogle få af de sorte løb dog fremefter ud i skibets gallion og retirerede næsten helt ned til vandet. Herefter var der således et ryddet dæk og i virkeligheden kun to oprørere mod hele besætningen, ganske vist forsynet med skydevåben, medens skibets mandskab ikke havde et eneste gevær i hænde.

Kaptajnen kaldte nu mandskabet til hjælp mod de to negre i kahytten og råbte til bådsmænden, at han skulle tage sin store økse og gå ned og se, hvad han kunne gøre; han mente ikke, de sorte havde fået ladt geværene endnu. Bådsmænden



Chalup til stort skib.

(L'art de bâtir les vaisseaux, Amsterdam 1719).

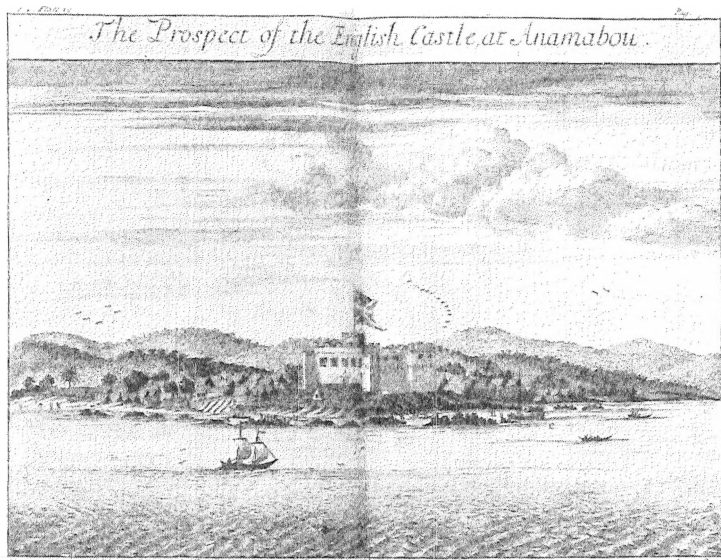
parerede ordre; men da han var kommet to trin ned, faldt det første skud og ramte ham, så han styrtede om; han døde dog ikke lige straks. En om bord værende konstabel kom nu løbende fra skibets forstavn, hvor en slave havde stukket efter ham; men idet han ville fare ned af trappen, faldt det næste skud fra kahytten, og han faldt død om på stedet. Endelig kom en matros til; men han blev ramt af det tredie skud og faldt død hen over en kanon. Den engelske kok vedblev at skyde, mens Coffi ladede gevæerne, og kaptajnen og kirurgen passede på, at de ikke skulle springe op på dækket. Kaptajnen råbte nu ikke een, men mange gange, at de allesammen skulle komme og styrte sig ned i kahytten på een gang; han tilbød selv at gå forrest, han mente alligevel ikke, han blev til mand mere. Ingen kom imidlertid eller svarede på hans råb. En del af mandskabet var i forstavnen, en del i vanterne. Kaptajnen gik nu frem og forsøgte med en bådshage at få tillukket kappen over nedgangen til kahytten; herved fik han imidlertid et skud løst krudt i an-

sigtet, så han kom til at se farlig ud, og resterne af hans hat fløj i søen; man bragte ham straks noget vand, så han kunne vaske det værste af.

Efter denne forskrækkelse gav kaptajnen op, og man begyndte at sætte skibets chalup og båd ud. Der hersker i vidneudsagnene nogen divergens, om det var kaptajnen eller styrmand Stege, der gav ordre til at gå fra borde. Ifølge kirurgens vidnesbyrd, som er et af de udførligste, kom styrmanden til kaptajnen, lige før denne fik skuddet i ansigtet og sagde, at det var bedst at sætte fartøjerne ud, og kaptajnen sagde: „Ja, gør eders bedste“. Kahytsdrengen fremstillede det derimod således, at kaptajnen efter at have overstået skuddet råbte til Stege: „Når I ikke vil hjælpe noget og ej heller gøre, hvad jeg har sagt, så ser jeg ingen redning mere, hvorfor det er bedst, at I sætter chaluppen ud“. Som helhed er kahytsdrengets beretning nok så pålidelig som kirurgens og i dette tilfælde også den sandsynligste. Ifølge andre vidnesbyrd var det styrmand Stege, der løb fremover på dækket og udråbte ordren til at sætte chaluppen ud, idet han skreg, at negrene ville gøre det af med hele besætningen. Formodentlig har han først gjort dette efter at have indhentet kaptajnens ordre.

I alt fald satte man chaluppen ud, men den slog mod skibssiden og blev læk; styrmand Stege og et par mand sprang dog straks ned i den og søgte at stoppe hullet med klude. Stege ville have, at man straks skulle lægge fra borde; men den ene af de to mænd, matrosen Morten Jensen, foreholdt ham, at de burde hjælpe deres kammerater og tage dem med, og de entrede da begge op i skibet igen, medens skibsbødkeren blev tilbage for at øse chaluppen læns. Dernæst blev båden søsat uden uheld, og Stege var igen første mand til at hoppe ned. Kaptajnen, styrmand Grundt og en matros gik nu ned i chaluppen til bødkeren, mens resten af besætningen gik i båden og desuden medtog fire negre, der havde hjulpet dem under ustyret på skibet. Blandt disse fire var bombaen, der havde opsynet med slaverne. Således opgav en besætning på 19 mand kampen mod de to negre i kahytten.

Da fartøjerne havde forladt skibet, viste det sig hurtigt, at



Anamabo fort.

(Churchills Collection of Voyages and Travels V, London 1732).

chaluppen ikke var sødygtig. Båden måtte derfor standse og samle de fire mand op, som var i den, hvorefter man lod den drive. Da man var kommet i nogen frastand fra skibet, begyndte negrene at skyde fra agterskibet eller kahytvinduerne efter båden, men de ramte ikke. Styrmand Stege sagde ved den lejlighed til kammeraterne: „Børn, sid her hid for mig, det er ikke Eder, men officererne, de skyder efter“. Sluttelig skød slaverne også med kanonerne, men uden at ramme. Mandskabet i båden roede derefter hele dagen „meget miserable og slette, både i klæder og andet“. Samme aften kl. 19 arriverede de til Anamabo red. De havde ingen videre mad i båden og medbragte kun en løs stang og en presenning, der kunne bruges som sejl. Ifølge et enkelt vidneudsagn havde de dog med sig en gris og en bakke bønner til fortæring på rejsen. Ved ankomsten til Anamabo blev de straks taget om bord i det engelske skib „Triton“, der førtes af kaptajn J. Chilcott fra Bristol. De fik her mad og drikke, og de sårede blev forbundne ;

men allerede kl. 20 blev der udsendt to både og en jagt for at søge efter „Patientia“. Et af disse fartøjer blev udlånt fra „Triton“, et andet fra et engelsk skib, der ligeledes lå på reden, og hvis kaptajn var Rich. Jackson fra Liverpool. Styrmand Grundt med tre matroser kom om bord i jagten og afsøgte havet i fem dage, indtil de lørdag eftermiddag den 11. august landede ved det engelske fort St. James ved Accra og derpå over land begav sig det korte stykke vej til det danske fort Christiansborg.

Heller ikke de to både observerede „Patientia“; men allerede dagen efter ulykken, den 6. august, kunne man fra de engelske skibe ved Anamabo se fregatten ligge noget vestligere omtrent ud for det hollandske fort Mori (fort Nassau). Samme dags eftermiddag kl. 16 gik kaptajn Ole Erichsen med de matroser, han endnu havde hos sig, i båden og roede frem imod „Patientia“ for igen at komme i besiddelse af skibet. Kaptajn Chilcott lånte ham sin tømmermand og fem velbevæbnede matroser til denne ekspedition. Ud på aftenen nåede de frem i skibets nærhed.

Siden besætningen den foregående dags morgen havde forladt skibet, havde negrene skaltet og valtet med det. Næppe var de sorte blevet ene på skibet, før de to mand fra kahytten med en stor økse, som de fandt i geværkisten huggede sig gennem det tynde skillerum, der spærrede adgangen til slavernes banjer, og begyndte at frigøre dem for deres lænker. Den engelske kok lukkede dernæst også storlugen op og kaldte de stærkeste op til hjælp. De to døde, der lå på dækket, blev straks kastet over bord, men den hårdtsårede bådsmænd fik lov at blive liggende, til han var død; da blev også han kastet udenbords. Slaverne hjalp nu hinanden at blive fri for jernlænkerne, og efter at man således havde skaffet sig friheden, blev kompagniets kiste slået i stykker og det guld, som var deri, delt mellem oprørets ledere. I øvrigt festede negrene og drak sig fulde. Den engelske kok gik nu med en lille kano ind til det engelske fort Cape Coast Castle. Han fik herfra fortets engelske „bos“ John Clifton, fortets bomba Peter Falkengren og tre soldater samt en større kano med sig tilbage. De stævnede ud fra fortet søndag

aften kl. 21, og da de mandag morgen nåede frem til skibet, truede de drukne negre med at skyde Clifton, hvis han forsøgte at gå om bord. Han råbte imidlertid op til dem og tilbød at føre skibet til ankers ved Cape Coast Castle, og man tillod ham da at entre om bord. Han fandt alting på skibet i en meget slet forfatning, og negrene var så medtaget, at de ikke kunne hive ankeret op. De vidste derfor ikke bedre end at kappe ankeret, hvilket skete mod Cliftons vidende. Da skibet nåede frem til reden ved Cape Coast Castle, søgte han at bøje et kabel til et nødanker, men denne indretning formåede ikke at holde skibet, og det drev da forbi det engelske fort henimod fort Mori. Inden de var drevet bort fra Cape Coast Castle, kom den engelske løjtnant George Dundas om bord med seks soldater; men ingen af dem var sømænd, så de kunne ikke dirigere skibet. Ud for fort Mori fik nødankeret imidlertid fat i en klippe, og skibet blev liggende. På dette tidspunkt var utallige kanoer kommet ud med negre fra hele kysten; de ville straks overskære ankertovet for at få skibet til at drive på land; men Clifton posterede tre soldater ved rælingen med ordre til at vise deres flintebøsser og drive dem væk. Desuden sendte han Falkengren og Dundas i land efter hjælp.

Så snart de var gået fra borde, omringede negerkanoerne skibet, og på én gang som på et givet signal entrede negrene skibet fra alle sider og styrtede sig plyndrende over det. De få englændere, der var tilbage på skibet, formåede ikke at hindre ugeringerne.

Dette varede ved til om aftenen kl. 18, da der kom adskillige kanoer fra fort d'Elmina fulde af hollandske soldater og tilbød englænderne deres hjælp. Det blev til, at seks af hollænderne kom om bord, medens resten af kanoerne kredsede om skibet for at holde negrenes kanoer på afstand. Samtidig kom et hollandsk kystskib til, og Clifton bad dets kaptajn sende nogle søfolk over, der kunne manøvrere med „Patientia“; men så snart disse folk var kommet inden borde, meddelte den styrmand, der anførte dem, at hans kaptajn havde beordret, at han skulle afslutte en overenskomst med englænderne om deling af byttet på skibet, så hver af de to nationer fik halvdelen af,

hvad der var bjerget eller i behold. Clifton havde imidlertid hverken skrivegrejer eller papir, og hollænderne ville ikke nøjes med hans givne ord. Det endte derfor med, at de hollandske søfolk forlod „Patientia“ uden at have ydet bistand, og da de var væk, løb de hollandske soldater ned i skibet og hentede dunke og flasker, hvis halse de slog af for at forlyste sig med indholdet. Endvidere langede de en del af de våde varer ned til kammeraterne i bådene. Såvidt Clifton kunne se, tog hollænderne på skibet lige, hvad de ville, og lod uden modstand negrene komme om bord og fortsætte plyndringerne. Lidt over kl. 19 forlod de skibet, og deres indsats var således ikke forskellig fra de rovgriske kystnegres. Efter at de var forsvundet, begyndte negrene først rigtig at tage for sig. De brækkede i stykker og slog itu, og de bortførte nu alt rørligt, slaver, elefanttænder, sengetøj, geværkister samt kahytvinduer og døre. Dette varede ved omtrent til kl. 21,30, da der kom en engelsk båd ud fra Anamabo fort og hentede en del slaver og elefanttænder. Herved hændte det, at en kvindeslave tabte en lille bylt, som hun havde haft skjult i sit lændeklæde. Clifton tog den op og fandt i den en lille kasse så tung, at han skønnede, at den indeholdt guld, hvorfor han gav den til en af hans egne pålidelige slaver, som bragte den i land i til Cape Coast Castle. Endvidere fratog han en neger en sølvkærde og noget mere guld, som han forvarede i sin egen lomme, idet han stolede på, at negrene ikke turde overfalde eller visitere hans person. Endelig sendte han også to kanoer i land med 35 slaver og 11 creveller. Kort tid efter at dette var sket, ved 23-tiden om aftenen, nåede Ole Erichsen med sin båd frem til Anamabo. Den nærmede sig forsigtigt; de medbragte engelske soldater fik brug for deres våben, inden det lykkedes danskerne at komme om bord, og nogle negre, der var ved at bortføre elefanttænder, blev skubbet i søen sammen med tænderne, så snart danskerne stod på dækket. Ole Erichsen overtog derpå kommandoen over skibet, og Clifton og hans folk forlod det omgående. Clifton gav bagefter en skriftlig beretning om, hvad der hændte, mens han var om bord; og Peter Falkengren og fem englændere satte deres navne eller mærker på dette aktstykke til bekræftelse.

Kaptajnen kommanderede straks seks mand i båden for at bugser skibet fra land, men det kom derved til at drive med strømmen langs kysten og standsede først, da man på Anamabo red lod ankeret falde.

Det var et sørgeligt syn, der mødte de danske søfolk, da de igen stod på deres skib. Hvad der ikke var bortstjålet, lå hulter til bulter. Uorden herskede oppe og nede. Sejlene var skåret løs fra ræerne, og nogle af dem var revet i stykker. Kanonerne var ubrugelige. Selv vindueskarme og dørkarme var bortfjernet. Skænk, chatol, bænke og bord i kahytten var fjernet eller hugget i stykker. Ikke så meget som en tekedel var ladet tilbage til besætningens brug. Kaptajnen skrev derfor straks til fort Christiansborg om at få sendt det nødvendigste af husgeråd og våben, knive og slavebøjer, samt en sejlmager med sejldug, nåle og garn. I de følgende dage hjalp den fortræffelige kaptajn Chilcott med disse sidste ting og sendte endda noget af sit mandskab over for at hjælpe med syarbejdet. Ligeledes gav han kaptajn Erichsen en skriftlig redegørelse for „Patientia“s forfatning ved danskernes tilbagevenden dertil.

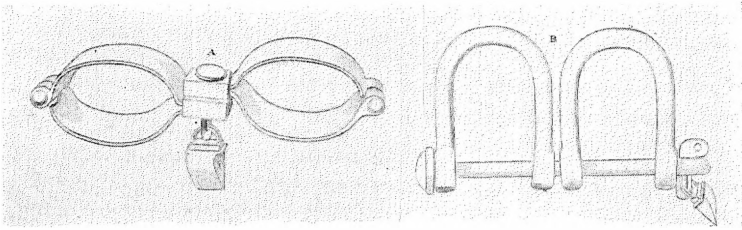
Den vigtigste opgave måtte imidlertid blive at skaffe så meget af skibets ladning af slaver, guld og elfenben tilbage som muligt, hvad enten „varerne“ befandt sig hos kystnegrene, englænderne eller hollænderne. Ved skibets generhvervelse fandtes endnu 14 forkomne slaver om bord, nemlig 10 mand, 3 kvinder og 1 dreng; to mand døde dog kort efter. Endvidere var der bevaret 90 elefanttænder eller creveller. Hovedmængden af værdierne var imidlertid forsvundet. En uge senere fik man fra kaptajn Jacksons skib udleveret 22 slaver og 17 creveller, som Jackson havde taget fra negrene. Man havde derefter ialt 32 slaver, hvoraf 12 kvinder og 1 pige.

For at få fat i flere, måtte man have hjælp fra fort Christiansborg. Allerede den første aften, da båden arriverede til „Triton“, havde styrmand Stege på kaptajnens vegne skrevet til guvernøren og sekretrådet på fortet og ganske kort fortalt om ulykken. Brevet nåede fortet den 8. august om aftenen. „Gud ved, med hvilken bedrøvelse og konsternation vi gennemlæste dette brev“. Man samlede sig dog til at sende meddelelse

til de negerbyer langs kysten, der havde dansk flag, for det tilfælde „Patientia“ skulle drive ind på denne del af kysten. Desuden udfærdigede man breve til den hollandske generalguvernør på fort d'Elmina, Jan van Voorst, og til den engelske chefagent på Cape Coast Castle, Th. Melvil, for at bede dem hjælpe kaptajnen med at få skibet igen og skaffe ham, hvad der måtte være kommet i land af ladningen ved deres forter. Just som disse breve afgik, modtog man den 10. august om aftenen en ny skrivelse, denne gang affattet af kaptajnen selv og med beretning om generhvervelsen af „Patientia“ og om hollændernes plyndringer på skibet. Man besluttede derfor at tilskrive generalguvernøren og chefagenten endnu en gang, og næste morgen vedtog sekretrådet ved det danske etablissement at sende et af sine medlemmer, købmand C. M. L. Schmidt, op ad kysten, dels for at udforske, hvorledes oprøret var sket, dels for at forhandle med englænderne og hollænderne. Han afrejste den 11. august om aftenen i en stor kano og var ledsaget af constabelen Esau Christensen Quist, der forstod negerprog. Desuden fik han med sig styrmand Grundt og hans tre matroser, der lige i forvejen var nået frem til fortet efter deres frugtesløse eftersøgning af „Patientia“. Kanoen var ladet med husgeråd og sejldug.

Undervejs blev det storm, og Schmidt led søsygens kvaler, men den 15. august nåede han dog frem til „Patientia“. Han traf her kaptajn Erichsen „udi svag og sygelig tilstand, bleseret i hoved, ansigt og hænder, de andre skibsfolk dels lidet bleserede, dels friske“. Selve skibsskroget fandt han ubeskadiget, og sejlene var snart reparerede.

Ved at spørge sig for hos besætningen søgte han at danne sig et begreb om oprørets hele forløb. Han erfarede herved, at den engelske kok havde haft det ret frit om bord. Medens hver af slaverne ellers var slået i to bøjer, havde han gået rundt på dækket uden lænker og hjulpet til med at bære fade og tallerkener. Hans to staldbrødre havde hver især kun været forsynet med en enkelt bøje. Den engelske kok havde nu og da underholdt sig med en kvindeslave; men kaptajnen havde ikke tiltroet ham noget ondt og ikke deraf taget anledning til at passe



Slavebøjer.

særligt på ham, skønt kvindeslaven, medens hun var i slavebygningen på Christiansborg, havde forsøgt at bryde ud. Derimod havde kaptajnen „såvidt muligt“ holdt et øje med 30 mærkede slaver, som han havde fået om bord med en advarsel om, at man ikke kunne stole på dem; blandt disse var Coffi.

Da Schmidt bebrejdede kaptajnen, at han havde ladet geværkisten stå ulåset og ubevogtet, svarede kaptajnen: „Ja, Gud bedre mig så sandt, det var min store forseelse“.

Åbenbart forsøgte besætningen at forsvare sin handlemåde under oprøret, idet de overdrev den fare, de havde svævet i. Schmidt fik derfor det indtryk, at før besætningen gik i bådene, var det lykkedes den engelske kok og Coffi at befri adskillige af deres racefæller fra lænkerne, så de kom frem på dækket med huggerter, knive o. lign. og for løs på besætningen. Man havde også en historie parat om, hvorledes en af de sorte havde stukket efter tømmermanden; men han reddede sig ud i galionen og ud på bovbrættet, og da slaven sprang efter ham, fik han sin kniv op af lommen og stak negeren dermed, så han faldt i søen og druknede. Da besætningen siden blev underkastet edeligt forhør, talte tømmermanden slet ikke om denne episode; men alle de adspurgte var enige om, at dækket var ryddeligt, da de gik i bådene.

Mest påfaldende forekom styrmand Steges optræden. At denne mand var uværdig til sit embede vil være klart af det foregående. Han var heller ikke just agtet blandt sine skibsfæller; til daglig havde han kommanderet mere end kaptajnen og brugte store ord. Det er ikke bevisligt, at han skulle have

været i ledtog med oprørerne, således som det faktisk blev antydet i flere vidneforklaringer. Man heftede sig allerede ved, at Anim, da han kom op fra kahytten med huggerten, ikke straks havde kastet sig over Stege, der sad på rælingen lige for opgangen, men havde angrebet kaptajnen. Stege havde derved fået tid til at redde sig op i vantet; men det er forståeligt, at negeren først kastede sig over skibets øverstkommanderende. Schmidt nøjedes med at spørge styrmanden, hvorfor han ikke kom kaptajnen til hjælp straks; han svarede, at han først måtte søge at redde sig, og at han også siden kom kaptajnen til hjælp. Schmidt skriver derefter: „Videre fandt jeg uforment at spørge ham, siden han ej gav noget retskaffent og sandfærdigt svar“.

Den opgave at forhandle med englændere og hollændere tog købmand Schmidt op samme dag, som han kom til Anamabo red. Han gik sammen med kaptajn Erichsen og konstabel Quist om bord hos kaptajn Jackson og spurgte, om han ikke havde mere af „Patientia“s ladning, end han allerede havde udleveret. Han benægtede det pure; men da man nu „taled ham stærkt til“ og sagde, at man vidste, at han havde mere, lovede han at spørge sine folk, og på den måde afsløredes det, at hans skib endnu rummede en crevel fra det danske skib. Ligeledes havde man fra Chilcotts folk hørt, at Jackson havde en lang trosse, og spurgte nu efter den; Jackson nægtede igen, men efter nogen tids forløb kom den for en dag; den var 120 favne lang og 2½ tomme tyk. Jackson gav derefter danskerne en seddel med sit navn og hjemmehør.

Dernæst gjaldt det at få fat i det mest mulige af, hvad der var kommet i land af ladningen. Schmidt fandt det ikke rådeligt at forhandle direkte med kystnegrene. De tilhørte Fantifolket og var efter hans opfattelse „en røveragtig og meget ond nation at omgås med, særlig når nogen har palaber med dem“. De Fantier, der kom om bord med vand, var det håbløst at få sandheden ud af.

Schmidt erfarede dog, at en del af slaverne var kommet til Cape Coast Castle og fort d'Elmina. Af frygt for Fantierne var han imidlertid ikke dristig ved at rejse dertil i kanoen fra

Christiansborg. Derimod fik han kaptajn Erichsen til at gå med „Patientia“ til Cape Coast, så snart vinden var gunstig. Dette indtraf den 18. august, og dagen efter ankrede skibet op ud for det engelske fort. Den engelske chefagent Th. Melvil tog venligt imod de danske gæster, og både Schmidt og Erichsen kalder ham i deres breve en meget artig mand. Han meddelte, at han fra sine negre havde bjerget 66 slaver, hvoraf 1 var død, 106 unser og 7 rdlr. guld og 15 creveller, og han erklærede sig villig til at forhandle med sine negre om bjergelønnen. Han kunne dog ikke gøre dette, før de tilsvarende forretninger var bragt i orden på det hollandske fort. Den følgende dag rejste Schmidt, Erichsen og Quist derfor til fort d’Elmina; men der var modtagelsen ikke nær så venlig. Generalguvernøren van Voorst nægtede at have nogen af slaverne, men han lovede dog, at hvis hans negre havde nogen, ville han forhandle med dem om udleveringen, og han bad derfor om 2—3 dages respit, til han fik sine sorte indkaldt. De tre danskere rejste derfor tilbage til Cape Coast Castle samme eftermiddag; men da de kom dertil, stormede det så stærkt, at de ikke kunne komme ud til „Patientia“. Stormen vedblev en hel uge, og i al den tid måtte de blive hos englænderne. Først den 27. august blev havet roligere, så de kunne komme ud til skibet, og samme dag fik de brev fra hollænderne, at de kunne komme og få udleveret de fremfundne slaver, når bjergeløn blev fraregnet.

Kaptajn Erichsen var nu for syg til at rejse anden gang til d’Elmina; men 28. august drog Schmidt og Quist af sted; van Voorst havde fået fat i 17 slaver og fastholdt, at der ikke var flere at finde; han forlangte trediedelen i bjergeløn, men så meget ville Schmidt ikke give, fordi han følte sig overbevist om, at hollænderne tilbageholdt både guld, slaver og elfenben. Det endte med, at Schmidt måtte afstå 1 mand, 1 kvinde og 2 drenge, og således kunne han vende tilbage til „Patientia“ med 13 slaver. Forgæves bad han van Voorst give en erklæring om, at hans negre ikke havde flere slaver fra „Patientia“. En sådan erklæring ville han først afgive efter opfordring fra fort Christiansborg, og den blev også senere givet.

Den 29. august rejste de to forhandlere, ledsaget af kap-

tajnen, på ny til Cape Coast Castle. Forretningerne her blev dog ikke ordnet så snildt, som man kunne have ventet. Negrene var mødt op med en mængde fordringer på danskerne, nogle af temmelig gammel dato, og nu forlangte de sig betalt i slaver fra „Patientia“. Navnlig krævede høvdingen i Anamabo, Corantyn, opgørelse i et mellemværende fra 1723, hvorefter han havde til gode for 6 køer, 3 slaver, 1000 yams og 145 kister milliekorn. Fra Christiansborg havde man imidlertid talrige modkrav på ham, bl. a. for en hel båd med flinter, brændevin o. a., som han havde taget ved lejlighed; der var også en historie om et forfalsket guldarmbånd, og man foreslog, at han skulle komme til Accra og få sine palabre ordnet. En anden sag syntes alvorligere. Den aften, danskerne igen var blevet herre på skibet, var der blevet skudt og hugget til højre og venstre med det resultat, at 10—12 Fantier var faldet, og nu blev der forlangt en svær mængde slaver som bod for dem. For enkelte af de faldne krævede slægt og venner 10, 16, 30 eller 40 slaver til gengæld. Man kan ingenlunde påstå, at englænderne støttede Fantiernes krav — tværtimod; men på forhånd kunne man ikke vente at opnå gode vilkår. Plyndringen var sket ud for den del af kysten, hvor Fanti boede, og en god portion af byttet var havnet hos dem. Navnlig Corantyn og hans folk var af Danskerne anset for de argeste gavytve. Det var derfor ganske usandsynligt, at man skulle generhverve „Patientia“s ladning blot tilnærmelsesvis.

Efter tre dages forhandlinger på Cape Coast Castle opnåede man dog en ordning. Af de 66 slaver, som chefagenten havde samlet på Cape Coast Castle, døde 2, og 13 mand og 4 kvinder måtte afstås i bjergeløn, således at der kun blev 33 mand, 10 kvinder, 1 dreng og 1 pige tilbage. Af de 106 unser 7 rdlr. guld, som var bragt til fortet, betaltes 18 unser 11 rdlr., således at der blev 87 unser 12 rdlr. eller i alt 1404 rdlr. tilbage. Desuden udleverede englænderne 15 creveller. Slaver og creveller gav købmand Schmidt videre til kaptajn Erichsen, men guldet tog han med til Christiansborg. Desuden fik han af chefagenten særskilt overrakt et forseglede tørklæde med styrmænd Steges segl på og guld i og en papirpakke med guld,

forsynet med kaptajnens segl; det var disse værdier, Clifton havde taget på kvindeslaven om bord på „Patientia“. Også disse ting tog købmand Schmidt med til Christiansborg, idet han mente, de til dels kunne tjene det Vestindisk-Guineiske Kompagni til erstatning for de store tab, det havde lidt ved negeroprøret. Ligesom på d'Elmina forlangte Schmidt en erklæring om, at der nu ikke var holdt noget tilbage af de danske ejendele; men heller ikke chefagenten afgav et sådant aktstykke, før sekretæret på Christiansborg krævede ham for det.

Ved delingen af slaverne på Cape Coast Castle mellem englænderne og danskerne forekom en ejendommelig episode, som i nogen grad tjente til at underbygge den mistillid, der samlede sig om styrmand Stege. Schmidt havde fra Christiansborg ordrer til så vidt muligt at få anstifterne af oprøret udleveret, for at man hos dem kunne få at vide, hvorledes oprøret var opstået, og hvor „Patientia“s ladning var forsvundet hen. Om fornødent skulle købmanden i deres sted afstå slaver til 3—4 gange så høj værdi. Da han nu forlangte den kvindeslave, der havde haft guld på sig, udleveret, satte styrmand Stege og kaptajn Erichsen sig på det kraftigste derimod ud fra den betragtning, at de ikke på ny ville tage denne skabning om bord i deres skib; Englænderne ville lige så gerne udlevere den ene som den anden. Schmidt gjorde da kaptajn og styrmand ansvarlige derfor, hvis det ikke lykkedes at opklare anstiftelsen af oprøret, og opgav derefter kravet på slavinden; men da de to søfolk heller ikke ville have den engelske kok om bord, svor Schmidt højt og dyrt på, at han ikke skulle gives i bjergeløn, og han kom så ud på skibet.

Her blev han imidlertid yderst slet behandlet. Efter forhandlingernes afslutning og værdiernes deling lettede „Patientia“ den 31. august anker for at gå til Christiansborg, og man var tre dage undervejs, således at man først ankom til det danske fort den 2. september. Hver morgen og aften på denne rejse blev den engelske kok kattet, slået med et tovstykke, og besmurt på alle lemmer med pigment og salt, „ja, end ikke forskånet de skammeligste steder“. Købmand Schmidt var meget imod dette og sagde til kaptajnen og styrmanden, at de

skulle vente med at traktere ham på den måde, til han var forhørt; men Stege svarede hånligt, at sådan måtte man ikke tale om bord. Schmidt tav da stille for at undgå vidtløftigheder; men efter at han og kaptajnen den 2. september var gået fra borde for at søge land, blev den engelske kok på Steges ordre pisket så voldsomt, at han næste morgen, da guvernøren og sekretrådet forlangte ham bragt i land, var død og kom ind til kysten som lig. I en erklæring, som otte vagtfolk på fortet udstedte, hed det: „Han [var] opsvulmet og på ryggen ganske af katfiskens huden helt afgangt mest fra nakken til rompen, og så vi, at han både i øjnene og udi næseborene, på ryggen og udi røret på hans gemægt overalt på anmeldte steder var besmurt med stærk salt og pigment, som var indgået derudi, og kan vi ej andet se eller efter skønsomhed sige, end at han må være slaget ihjæl og ved slig pine derhos død af samme medfart“.

Omgivelserne kunne efter dette ikke lade være at rette den mistanke mod styrmand Stege, at han aflivede den engelske kok, fordi kokken kunne have røbet noget om ham, der ikke måtte komme frem. I indberetningen til kompagniet indrømmede guvernøren og sekretrådet dog, at de måtte lade denne mistanke stå ved sit værd.

Foruden kokkens lig blev der bragt 10 slaver i land, som blev taget i forhør af fortets trofaste og højst fortjente bud, negeren Soya. Den ene af dem var en Krepineger og havde som landsmand af oprørslederne fået part i guldets del, efter at besætningen havde forladt „Patientia“. Han havde fyldt sin rigdom i en strømpe, men da hollænderne kom om bord, havde en af deres negre, som var „generaldreng“ på d'Elmina taget det fra ham og bragt ham sammen med to kvindeslaver til d'Elmina. Vidnesbyrdet om dette guld gav således sikkerhed for, at kystnegrene ikke havde fremlagt alt, hvad de havde taget til sig på „Patientia“.

Efter anmodning af kaptajn Erichsen blev nu også besætningen taget i forhør, idet han anførte, at dels kunne vidnerne dø, dels kunne deres hukommelse let forskyde sig, før de kunne komme til afhøring i København. Styrmand Stege var dog ikke

blandt dem, man brød sig om at forhøre. Af det guld, tilhørende ham, som købmand Schmidt havde konfiskeret på Cape Coast Castle, fik han alligevel en del tilbagegivet til indkøb af fornødenheder. Ligeså fik kaptajnen en sum af sit konfiskerede guld til genanskaffelse af klæder og nødvendighedsartikler; kaptajnens guld havde en værdi af 300 rdlr., styrmandens af 776 rdlr., og hver af dem fik udleveret guld til en værdi af ca. 150 rdlr. Resten blev indsendt til direktionen i København. For den øvrige besætning foreslog guvernøren og sekretrådet, at det danske guvernement i Vestindien, når „Patientia“ kom dertil, skulle tilbageholde en præmie, som ellers skulle udbetales for det antal slaver, som blev afleveret levende efter overfarten. På denne måde gav man kompagniet mulighed for at skaffe sig nogen erstatning, hvis det skulle komme til det resultat, at besætningen ikke havde gjort sin pligt under slaveoprøret og burde bøde derfor. Kompagniets tab som følge af oprøret blev anslået til ca. 20.000 rdlr.

I alt var der reddet guld til en værdi af 1411 rdlr., 40 elefanttænder, 71 creveller og af slaver 56 mænd, 25 kvinder, 6 drenge og 5 piger; af disse døde 2 før afrejsen, således at der kun var 90 slaver tilbage. Det gjaldt derfor at få suppleret ladningen, så skibet kunne komme til Vestindien med maner. Herover opstod imidlertid uenighed. Kaptajn Erichsen mente, der var mere end slaver nok på fort Christiansborg, og ville gerne have en lige så stor ladning som første gang. Guvernøren og sekretrådet syntes derimod, at dette var alt for meget, når skibets besætning var så frygtsom, at den gav op over for et par oprørske sorte. Ligeledes var fortets embedsmænd meget fornærmede over, at det skulle hedde sig, der blev holdt så mange slaver på fortet, og denne beskyldning blev tilbagevist med de kraftigste ord: „Og tænker de ved slige fortællelser at besmykke deres egne skidens affærer, og sligt kommer gerne deraf, at de ikke søger hovedet, men med respect at sige rumpen“, d. v. s. de søgte oplysning hos de underordnede fremfor hos ledelsen. Når fortets folk blev så fornærmede, skyldtes det, at kaptajnens ord kunne opfattes som en beskyldning for, at

fortets folk drev slavehandel for egen regning til skade for kompagniet.

I alle tilfælde forsynede man fra fortet skibet med 75 neger-slaver til en værdi af 5185 rdlr., nemlig 22 mænd, 6 kvinder, 38 drenge og 9 piger, så det ved afrejsen i alt kun rummede 165 slaver.

Efter at have fået sine papirer bragt i orden kunne kaptajn Erichsen afsejle for anden gang fra det danske fort den 20. september 1753. Der synes ikke at være overgået „Patientia“ noget mærkværdigt på resten af rejsen. Den 24. maj 1754 vendte skibet tilbage til København.

Den udførlige beretning om slaveoprøret og de begivenheder, der knyttede sig dertil, giver i mange henseender et anskueligt billede af de vilkår, hvorunder slavetrafikken blev drevet. Hvad der trivedes af gemenhed og ondskab i den forbindelse, lader sig ikke så let overdrive. De personer, som gik ud med slaveskibene, var i egentligste forstand blandingsgods, stundom folk af et meget ringe gehalt. Den konkurrence, der eksisterede mellem de forskellige europæiske nationer, førte til snu nederdrægtighed mellem de hvide indbyrdes. At de sorte, når lejlighed bød sig, søgte at tage hævn over de hvide, var kun i sin orden. Selv om der var eksempler på mandig optræden og godt kammeratskab, blev skibsfolkene hyppigt udsat for rænker og risiko. Farten med slaveskibene blev en af de farligste næringsgrene, der har eksisteret, næsten lige så dødbringende for de hvide deltagere som for de sorte. Gennemsnitlig døde for Danskernes vedkommende trediedelen af skibsmandskabet på hele rejsen fra København over Guinea og Vestindien tilbage til Danmark, og for de embedsmænd, der blev ansat på Guineakysten, var tabsprocenten endnu større. Det er i høj grad et spørgsmål, om trafikken var ofret værd.

Akterne vedrørende slaveoprøret på „Patientia“ ligger i rigsarkivet, dels i breve og dokumenter fra Guinea 1746—54 og skibsbøger, dokumenter og regnskaber 1752 og 1753—54, i det Vestindisk-Guineiske Kompagnis arkiv, dels i indkomne diverse (ujournaliserede) Guineiske breve 1755—59 i rentekammerets arkiv.

SØFARENDES VOTIVGAVER TIL DANSKE KIRKER

Af

HENNING HENNINGSEN

Når en mand er i stor nød, er faldet i alvorlig sygdom, foretager en farlig rejse, skal i krig, står i fare for at miste en kær ven eller nær slægtning, eller når meget står på spil for ham, kan det hændes, at han begynder at tinge med de højere magter, som han er overbevist om kan hjælpe ham, og lover dem en eller anden god gave, hvis han bliver bragt ud af kniben. En sådan gave kaldes en *votivgave*, en „løftegave“ (latinsk *voveo*, jeg lover, *votum*, et løfte).

I modsætning til begrebet „*offergave*“ har „*votivgave*“ en snævrere betydning, idet denne sidste først gives *efter* at det kritiske punkt er overstået, mens et *offer* gives enten før faren er overvundet, uden at der stilles betingelser til de højere magter om at de skal hjælpe — at det håbes, er en anden sag —, eller efter at faren er overstået, altså som et taknemlighedsoffer.

Votivgaven er slet og ret et led i en handel med guddommen; den forfalder til betaling, når guddommen har holdt sin part af aftalen. Overstås det kritiske punkt ikke, falder votivgaven bort.

I almindelighed har ordet votivgave en mere omfattende betydning, nemlig takke- eller taknemlighedsgave, når en ting er gået godt, når en fare er overstået ell. lign., — uden at gaven på forhånd har været direkte *lovet* til den højere magt. Herved bliver den faktisk det samme som et offer.

Votivtanken træffes til alle tider og i de forskellige religioner; den er ikke speciel kristelig, men tør vel siges at være

almenmenneskelig. Nutildags forbinder vi i det protestantiske Danmark votivgaverne mest med den katolske kirke, fordi vi kender mange eksempler derpå fra katolsk tid og fra katolske lande, hvor votivtanken endnu er meget levende. Vi hører om vokslæs skænkede til kirker og kapeller, om helbredede menneskers gaver af forskellig art: de lammes krykker, de byldebefængtes tøj, voksaftagninger af de helbredede lemmer: hjerte, nyrer, øjne, fødder, også votivtavler, pengegaver, ofrede hårfletninger, lysekroner og andet pragtfuldt eller beskedent kirkeindbo osv.

Imidlertid er det dog forkert at tro, at votivtanken i Danmark døde helt med reformationens indførelse. Det er således ikke mange år siden, at der ved helligkilderne, som blev besøgt af syge og sunde til st. Hans, blev ofret mønter, klude, krykker, æbler, hår, vandkrukker osv.¹, og en gennemgang af vore kirkers inventar vil ligeledes vise, at der gennem århundrederne blev skænket mange ting til kirkerne, som med rette kan kaldes votivgaver.

Og det er ikke kun i almuekredse, votivtanken lever; også kirkens mænd har givet takkegaver til kirken. 1706 kørte sognepræsten i *Spentrup*, Hans Brøchner, i stærk storm gennem Skanderborg skov; et træ faldt om og knuste vognen, men han selv blev fuldstændig uskadt. Til taknemlighed fordi Gud frelste ham gav han en altertavle til Spentrup kirke².

Her skal der behandles en særlig vigtig og iøjenfaldende gruppe votivgaver, nemlig søfarendes løfte- og taknemligheds-gaver til deres kirker som tak for veloverstanden fart over havet eller redning fra skibbrud. Ikke mindst i ældre tid var søfarten med rette frygtet som noget særligt farefuldt, og det er da ikke at undres over, at vidnesbyrdene om søfolks, fiskeres og rejsendes votivgaver er ret talrige; både overlevering og indskrifter bærer bud herom. En del — måske de fleste — beretninger er tydeligt sagn, men derfor er de dog værdifulde, fordi de viser, hvad menigmand har tænkt og troet, og hvor levende og nærværende votivtanken har været.

Velkendt er den lille skæmtehistorie om Harboørefiskerens (eller Aggerboens) løfte:

„To Harbøreboere var ude at fiske, og det blev noget slemt vejrligt, så de kunde ikke vel komme i land. Så siger den ene: „Dersom Vorherre vil nu sende os lykkelig og vel i land den her gang, så skal æ“, bandede han, „skjænke dem to bedste lys til vor klosterkirke, der har været skjænket i mange år“. — „Hur vel do fo dæmm fræ?“ siger den anden. „Tøs, tøs, læ wås snak får æ mand, te vi kommer o æ land, så skal han“, bandede han, „alder fo en stomp, han skal et fo så møj som en talle-prå-ås“³.

Historien giver det negative i votivtanken, misforholdet mellem løftet i farens værste stund og evnen og viljen til at opfylde det. En anden variant af samme historie⁴ lader fiskeren love vokslys så store som masten, men efterhånden som afstanden ind til kysten bliver mindre, reduceres størrelsen af lysene: så store som sprydet, som rorpinden — og til sidst ingenting⁵.

I virkeligheden kan man gå ud fra at løftet er blevet holdt i de allerfleste tilfælde; det var trods alt for alvorligt at undlade at gøre sin skyldighed over for Vorherre.

Der har i ældre tid ligefrem været „*votivkirker*“, som har stået i ry som særlig hellige og gode at valfarte til og give gaver til for de søfarende, hvad enten der nu var et undergørende helgenbillede, en kraftig relikvie, et helligt kors eller lignende gode ting i kirkerne. Som sådanne foretrukne søfarerkirker kan fra Danmark bl. a. nævnes:

Jannerup kirke i Thy, der samtidig tjente som sømærke; det fortælles, at en mand, der blev reddet fra druknedøden, engang gav tre mark til kirken⁶. De søfarende burde knæle her før udfarten⁷. — Midt i 18. århundrede nævnes Jannerup kirkeblok, „hvortil de Søfarende saavel som andre paa Landet, for Hjelps og Helbreds Erholdelse pleie ofte at hensende Gaver til de Fattige og Kirken . . .“ 1802 beløb den kapital, der var indsamlet ved blokken, sig til 20.000 rdlr. d. c. Endnu 1842 anføres, at indtægterne af blokken er årlig 80—100 rdl., „som fornemmelig skjænkes af Søfarende i Havsnød“⁸.

Bølling kirke ved Ringkøbing⁹.

Lille Fuglede kirke ved Tissø, til hvilken de søfarende kunde sejle op fra Storebælt og bede¹⁰.

Errindlev kirke, den første, som ses på den søndre kant af Lolland; efter en præsteindberetning fra 1707 skal kirken i katolsk tid have haft et helgenbillede af st. Nikolaj, som de søfarende tilbød for at få vejr og vind¹¹.

Salomons kapel på Bornholm, hvor der blev holdt prækener for søfolkene før udfarten¹².

Våg kirke på Færøerne var anset for at være en kraftig votivkirke, den helligste på øerne; de søfarende og de syge gav penge til den¹³. Endnu i slutningen af 1800'erne blev der givet votivgaver til kirken¹⁴.

En lignende „offerkyrka“ var *Sturkö kirke* i det tidligere danske Blekinge; den var indviet til St. Gertrud og modtog mange gaver fra søfolk, der vilde opnå en lykkelig færd. 1878 kunde man for de indkomne penge, 25.000 kr., opføre en ny kirke. Endnu i vor tid kommer søfolk langvejs fra for at ofre en tokrone¹⁵.

Om en lang række *kirker* landet over fortælles der, at de er bygget af søfolk og rejsende, der har givet løfter i havsnød og har opfyldt dem efter redningen. Forbavsende ofte drejer det sig om fornemme kvinder, der har bygget kirkerne. I den følgende opstilling, der sikkert vil kunne suppleres yderligere, er der også taget hensyn til dele af kirkebygningerne (tårne, kapeller), der efter overleveringen er opført efter løfte:

Kåstrup kirke (n. f. Thisted): Kirken, der ligger ved den gamle fjordbrink, er bygget af en rig frue eller jomfru, der strandede ved kysten og lovede at bygge den, såfremt hun blev frelst¹⁶.

Hillerslev kirke (n. f. Thisted): Tre brødre strandede ved Senels og blev enige om at bygge en kirke; hver skulde kaste en sten, og der hvor den længst kastede sten faldt, skulde kirken stå. Stenen er indmuret i kirkevæggen, en anden sten ses et stykke derfra¹⁷.

Ovtrup kirke på Mors: Et skib, hvorpå der var tre damer, var i strengt vejr, da de sejlede i et nu tørlagt kær; de lovede at ville bygge en kirke på en bakke på højre hånd, hvis de slap godt fra turen, og det blev Ovtrup¹⁸.

Skive gamle kirke er bygget af en fyrstelig eller i hvert fald meget fornem dame (ja nogle varianter af det ofte optegnede sagn nævner endda, at det var profetinden Sibylle, den mystiske spåkvinde, — eller dronning Margrethe); damens skib strandede dér på stedet, og hun lovede Vor Frue og st. Peder en kirke, om hun blev reddet. Det fortælles, at hun blev trukket i land af fiskerne ved hjælp af et tov, og dette tov ses udhugget i sten i kirkens østende. Kirken er indviet til Vor Frue og st. Peder¹⁹.

Skarpsalling kirke ved Løgstør er bygget af tre jomfruer fra Brøndumgård. De sejlede over „Stywlet“, et nu tørlagt kær, på vej til kirken i Lundby, men kom i havsnød. De lovede at ville

bygge en kirke med tre skibe, et for hver af dem, derfor er Skarp-salling kirke treskibet. — Efter en anden version var det to nonner, som lovede at bygge en kirke, der ikke før var set mage til²⁰.

Nibe kirke siges at være bygget og bekostet af en lybsk skipper efter et løfte givet i havsnød²¹.

Sødring kirke (n. f. Udbyhøj) skal være bygget af en kvinde, der slap heldigt fra en stranding dér på stedet²².

Anholt kirke skal være bygget af en hollænder, som var i havsnød tre dage og lovede at ville give øen, der ingen kirke havde, en sådan, hvis han blev reddet²³.

Lyngby kirke (Djursland) siges at være bygget af to jomfruer, der kom i havsnød på fjorden; den ene lovede at ville bygge en kirke, den anden kirkegårdsmuren; muren blev 4 skilling dyrere end kirken²⁴.

Fløjstrup kirke (N. Hørning sogn, s. f. Randers fjord): Kirken, der nu er nedbrudt, skal efter hvad der er overleveret være bygget af en adelig jomfru, der var i havsnød og kom i land dér på stedet²⁵.

Staby kirke (s. f. Nissum fjord): Anders Sørensen Vedel melder 1591 et lokalt sagn om en fyrstelig person fra England, som strandede ved Bovbjerg og gav en forgyldt altertavle og et nyt tårn til Staby kirke²⁶. Om den strandede englænder — en prins — blev der i middelalderen digtet en folkevisse „Kongens søn af Engeland“²⁷; i den nævnes der imidlertid intet om en gave til kirken. — I en præsteindberetning til Ole Worm 1638²⁸ hævdes det, at kirkens kapel er bygget af en kongesøn fra England, som skal have lidt skibbrud i Vesterhavet og være kommet i land ved Nissum. En stærk forvirring angående denne stranding og de deraf flydende gaver gør sig gældende i den senere overlevering. Således nævnes det i Pontoppidans Danske Atlas 1769²⁹, at traditionen hævder, at altertavlen i *Holstebro* kirke er lavet af vraget af det strandede skib, at *Sal* kirkes tårn og alter (det pragtfulde forgyldte alter) er givet af prinsen, og også at *Stadil* kirkes tårn og altertavle er en gave fra den taknemlige prins (altertavlerne i Stadil og Sal skulde være lavet af hovedgærdet og fodgærdet af prinsens seng). Imidlertid kan det efter overleveringen også være Staby kirkes tårn, prinsen har givet, ja i den østlige ende af kirken er indmuret fire stenpiller og to ovale sten, som skal være givet af den omtalte prins. — Det er svært at udrede, hvor megen lokalpatriotisme og hvor meget lærd fantasteri der er i disse sagnvarianter. Efter Sv. Grundtvigs mening må Staby kirke være det sted, sagnet oprindeligt er knyttet til, — helt bortset fra om der kan være en kerne af sandhed i det eller ej.

Øm kloster: Da biskop Svend af Århus var i havsnød, lovede

han at ville anlægge et kloster til Guds ære, om han kom levende i land, og det blev Øm kloster³⁰.

Ribe: En af Ribes fordums så mange kirker skal være bygget af en skipper, der var ude i stormvejr og under dette lovede at ville bygge en kirke. Såsnart løftet var afgivet, aftog stormen, og han blev frelst³¹.

Starup (v. Haderslev fjord): Kirken er bygget af en from skipper, som var ved at forlise i Haderslev fjord. Han lovede at ville bekoste en kirke, hvor han kom i land, og det var ved Starup³².

Højerup (Stevns): En skipper eller fisker, der var i havsnød lige ud for Stevns klint, gjorde det løfte, at han til vartegn for andre vilde bygge en kirke på klinten, hvis han reddedes af faren. Han holdt sit løfte og byggede kirken. I den skal der til minde herom være et forgyldt billede af en mand, der holder et anker i hånden (et st. Clemensbillede?). Efter den anden variant var det en viking eller en hedning med en kristen kone, der var i havsnød³³.

Smerup (v. Stevns å) skal være bygget som tak af en, der forfulgtes op ad åen af sørøvere og reddede sig dør³⁴.

Præstø: Kirken har tre smukke gotiske kapeller ved siden af hinanden; de skal være byggede af tre søstre, der blev frelst af havsnød³⁵.

Gudhjem (Bornholm): Det i 1896 nedbrudte st. Anna kapel i Gudhjem er bygget af en greve, som strandede med et skib ved Grevevigen; han havde gjort det løfte, at om Vorherre vilde hjælpe ham, vilde han bygge kapellet hvor han kom i land. Dalen neden for kapellet kaldes Grevens dal³⁶.

Som et kuriosum kan nævnes et sagn af ganske modsat indhold: i en præsteindberetning fra *Husby* (Ulvborg hrd., Ringkøbing amt) fra midten af 1700'erne fortælles, at en skipper engang blev forvildet ud af sin kurs på grund af kirkens høje spir, der tjente som sømærke. I sin vrede herover nedskød han spiret med en lænekugle, som senere blev fundet et par mil derfra³⁷. Her er der altså tale om en simpel hævn.

Penge til kirken (til dens udgifter, til de fattige) har i ældre tid ofte været henlagt i pengeblokke eller -bøsser, anbragt ved havnen. I katolsk tid var det meget almindeligt, at de rejsende ofrede penge eller lignende, når de var sluppet heldigt over et særligt farefuldt stykke vej. Kong Hans's fromme dronning

Christine gav således, ifølge hendes hofholdningsregnskaber, i 1504: 4 skill. til Helligkorsblokken uden for Middelfart (efter overrejsen over Lillebælt), 8 skill. til at læse messer i Antvorskov og to dage senere 8 skill. til Vor Frue kapel i Nyborg (formodentlig i sammenhæng med hendes rejse over Storebælt), 2 skill. for en messe i Nyborg (efter heldig overstået tur fra Langeland) og 4 skill. for messer, da hun og kongen rejste fra Nyborg til Tranekær. 1508 lagde hun 4 skill. i st. Gertruds bøsse ved færgebroen i Korsør³⁸.

I Havnegade i *Holbæk* var der på vejen til skibsbroen op-hængt en jernbeslået pengebøsse, som skippere og andre søfarende lagde penge i som tak for at de lykkeligt var nået til havn efter en stormfuld rejse³⁹. Et lignende skrin nævnes fra *Slangerup* 1614⁴⁰. Også fra udlandet kendes lignende foranstaltninger; i *Bredsäter* (Kalmar len) skal der således før 1634 have været en bøsse, hvori søfolk kunde lægge deres pengegaver⁴¹.

Votivgaver af penge og jordegods kendes fra flg. kirker:

Jannerup kirke: det er i det foregående nævnt, at der ofte blev skænket penge til denne kirke.

Lynby kirke (Vendsyssel): 1651 gav nogle fiskere 3 mark til kirken; de havde lovet dem, da de var i havsnød⁴².

Nordby kirke (Fanø): Endnu i forrige århundrede var det i Nordby som måske mange andre steder skik, at når en skibsfører kom velbeholden hjem efter en lang og farefuld rejse, gik han første søndag derefter i kirke med kone og børn og lagde en god gave i pengebøssen⁴³.

Haldum kirke (Sabro hrd.): Tre søstre var i havsnød og kunde ikke finde til land, men så fik de øje på Haldum kirkespir, som de styrede kursen efter. Til tak for frelsen skænkede de tre søstre et stykke jord til kirken⁴⁴.

Barløse kirke (Fyn): En af de gamle konger var i livsfare på søen, og lovede da en gave til den kirke, han først så, og det var Barløse kirke, som han skænkede jord til⁴⁵.

Som det var tilfældet med dronning Christine i Nyborg har taknemlige søfarende undertiden skænket penge til kirken for at få læst messe eller holdt prædiken. 1824 berettes således fra *Landkirchen* på Femern, at der hvert år på søndagen efter st. Hans blev holdt en prædiken til erindring om en derværende

landfoged, som fordums blev frelst af skibbrud ; der kom mange folk til byen, og husene blev pyntet med løv⁴⁶. —

I det følgende skal der fremdrages en række eksempler på genstande, som har været givet til forskellige kirker.

Først og fremmest er der en del *kirkeklokker*, som siges at være gaver fra taknemlige søfarende :

Råbjerg kirke (Vendsyssel) : Nogle hollændere strandede udfor Råbjerg, og af taknemlighed over at de ikke blev udplyndrede gav de en klokke til kirken, som ingen havde i forvejen⁴⁷.

Volstrup kirke ved Sæby : En sømand kom i havsnød i Kattégat og lovede en klokke til den kirke, han styrede efter ; det var Karup kirke, men da denne havde en klokke og nabokirken i Volstrup ingen ejede, blev den ophængt dér⁴⁸.

Kollerup kirke (V. Hanherred) : En hollandsk skipper — efter en anden version var det en katolsk søkaptajn — var ved at gå under i Jammerbugten, men han hørte klangen af en kirkeklokke. Han styrede da efter den og lovede, at hvis det gik godt, vilde han give en endnu bedre klokke til denne kirke, og det gjorde han. — Klokkeren stammer fra ca. 1450—75⁴⁹.

Lyngby kirke (Djursland) : Det er før nævnt, at to søstre strandede og lod bygge Lyngby kirke. Den klokke, der er i kirken, skal være skibsklokken fra det strandede skib⁵⁰.

Lysekroner har altid været anset for en kostbar gave til en kirke ; om mange lysekroner og lysestager fortælles, at de skal være skibbrudnes votivgaver :

Skanderborg kirke : To borgere fra Århus, som blev frelst af havsnød, gav to messingkroner til kirken⁵¹.

Ø. *Nykirke* (Nørvang hrd., n. f. Jelling) : Skønt kirken ligger langt inde i landet, skal den have været til at se fra søen. En skipper, der længe havde sejlet uden at kunne øjne land, styrede efter den og blev frelst. Til tak skænkede han kirken to lysestager⁵².

Alrø kirke (i Horsens fjord) : Messingalterstagerne er skænket 1660 af Henr. Mund til Serreslevgård og hustru, efter sagnet på grund af et i havsnød givet løfte⁵³.

Skanderup kirke (v. Kolding) : Lysekronen er givet af en skipper, som skulde på en farlig sejlads, — måske snarest en offergave?⁵⁴.

Tønder kirke : på toppen af en lysekrone, givet 1654 af Hans Nummesen, er der anbragt en skibsfigur ; det er dog vel snarere

en fremstilling af skibet i byens våben end et tegn på at kronen skulde være en votivgave⁵⁵.

Kirke Hvalsø (Sjælland): 1722 gav en skibbruden fra sognet en lysekrone og et kirkeskib til Hvalsø kirke til tak for frelse. — Andetsteds siges dog, at han havde været i tyrkisk fangenskab og var blevet reddet derfra, hvorfor han gav disse genstande (se senere under votivskibe)⁵⁶.

Borre kirke (Møn): Da en tysk skipper stødte på grund ved indsejlingen til Borre, lovede han Gud en gave til egnens kirke, hvis han blev frelst, og han gav derpå to smukke lysekroner til Borre kirke⁵⁷.

Majbølle kirke (Lolland): Ifølge kirkens Liber daticus fra 1844 er kirkens lysekrone skænket af en skipper, der fo'r vild i Guldborgsund, men tog landkending ved lyden af Majbølle kirkeklokke. Lysekronen, der er fra 1702, synes at hentyde dertil i sin indskrift, der nævner „Gud, som hjalp fra Bølgens Brus“ og „tog Skuden fey“ (fri?)⁵⁸.

Stubbekøbing: en lysearm ved prækestolen, givet 1698 af skipper Tønnes Christensen Amager, skal være en takkegave, fordi skipperen kom fri fra „Tolken“, en grund i Grønsund⁵⁹.

— — —
Også i færøske kirker hænger votivlysekroner:

Porkere kirke: Her hænger to lysekroner, skænkede af mand-skabet på to fiskerbåde, der reddedes i havsnød⁶⁰.

Midvåg kirke: En islandsk købmand, J. Benedictsens (død 1842), skænkede en lysekrone til kirken, fordi han med familje var blevet reddet af havsnød⁶¹.

Et parallelt eksempel skal nævnes fra Sverige: lysekronen i *Källerstad kirke* (Småland) skal iflg. indskriften være givet 1699 af et ægtepar, der kom velbeholden hjem fra en sørejse⁶².

Havde man ikke råd til at skænke en lysekrone, kunde man i hvert fald give et vokslys dertil. Uden tvivl har vokslys været en af de almindeligste gaver i katolsk tid, og måske senere også, men der fortælles så at sige intet derom, sikkert fordi lyset hverken var en ualmindelig eller holdbar gave. Til den før citerede skæmtefortælling om Havboen, der lovede et lys til sin kirke, kan følgende sagn tjene som parallel: Herremanden Kresten af Klotrup i *Himmerland*, en af „de Rinds knaber“, var i havsnød på Lovns bredning og lovede kirken to vokslys, om han blev reddet. Uvejret blev imidlertid værre, og han blev

først reddet, da han lovede at ville ægte den første kvinde, han mødte⁶³.

Flere steder hænger der i kirkerne lysekroner, som er givet af søfolk, uden at det dog er sagt direkte, at det drejer sig om votivgaver. En lysekrone i *Karrebæk* kirke (v. Næstved) siges at være givet 1726 af fire søfarende mænd⁶⁴, og i *Vesterø* kirke på Læsø var der en skøn stor lysekrone, givet 1720 af en skipper; i *Byrum* kirke, også på Læsø, hang der en lille lysekrone, givet 1748 af fire skipper⁶⁵.

Af *altertavler*, der skal være givet af skibbrudne, kan nævnes:

Hvidovre kirke (v. København): Efter sagnet skal en sengotisk fløjaltertavle fra ca. 1450—1500 være skænket af en skipper, som blev frelst fra havsnød⁶⁶.

Olstrup kirke (v. Næstved): Kirkens smukke tofløjede altertavle er efter et lokalt sagn givet til kirken af en mand for sin frelse af havsnød⁶⁷.

Hasle kirke (Bornholm): Det pragtfulde gotiske alterskab i kirken skal være foræret af en skipper, der i havsnød lovede at ville give en sådan til den kirke, hvor han kom i land⁶⁸.

Sæby kirke (Vendsyssel): Altertavlen skal iflg. et manuskript fra 1694, forfattet af borgmester Chr. Rhuus, være en votivgave. Nogle søfolk var i livsfare på et skib, og de tog et alter, de havde ombord, pakkede det ind i barkede huder og skrev derpå: Sæby kirke, hvorefter de smed det i bølgerne. Det drev i land nord for byen; en gammel blind mand drømte om det og fortalte sin drøm. Da ingen kunde finde alteret, forlangte han at komme med ud til stranden, og dér fandt han det i den opskyllede tang⁶⁹.

Ilanddrevne altertavler nævnes også fra *Hirtsholmene* kirke og *Byrum* kirke (Læsø); det siges dog ikke, at de er votivgaver, men de skal efter traditionen stamme fra et skib, der var på vej fra Holland til Rusland med 14 altertavler, men som forliste. Sagnet sætter også Sæby kirkes altertavle i forbindelse med denne stranding⁷⁰.

Om altertavlen i *Tjølling* kirke (ved Larvik i Norge) fortælles, at den, tillige med to anelige messingstager, er givet af den danske admiral Ove Gedde, da han på hjemturen fra Ostindien, hvor han erhvervede Trankebar til Christian IV (1618—22), var ude for stærk storm. Han lovede en altertavle til den første kirke, han så, hvis han blev reddet, og det var Tjølling⁷¹.

En række andre kirkelige genstande, som skal være løfte- og taknemlighedsgaver, kan nævnes:

Nordby kirke (Fanø): Døbefonten skal være skænket af selve dronning Thyra Danebod, som på sin hjemrejse fra England skal have lidt skibbrud på Fanø, men blev frelst af øens beboere. Døbefonten, der ellers var bestilt til en anden kirke, førte hun med sig. — Efter en anden version var det Manø, hun strandede på⁷².

Fejø kirke (Smålandshavet): Dåbsfadet er givet af en kobberhandler, der mistede sit gods på isen, men fik en del af det bjerget. Indskriften på fadet lyder:

„ANNO 1689 ER DETTE DØBE VAND FAD. TIL FÆØ KIRKE FORÆRIT AF JOHAN NAUS KAABER HANDLER UDI NYEKIØBING. OC HUSTRO CHATARINE ELISABET BRUNS. TIL EN PRYDELSE OC ALMINDELSE (!). DENNOM TIL IHUKOMELSE. FOR BEVISDE NAADE AF GUD. DER HANS GODS VNDER ØEN PAA IIS NEDSIUNKED. 29 JANUARIJ OC IGEN EN DEL. d. 4 FEBRUARIJ BLEF REDDET OC BERGET!. HUORFORRE GUD VERRER LOVET OC BENEDIET. EVINDELIG. AMEN⁷³.”

Anholt kirke: Sølvkalken og -patenen i kirken skal efter sagnet være skænket af en strandet skipper. Indskriften bekræfter dog ikke dette:

„Ædle Hans Jacobsen og Sing. Hironimus Basbal hafver forærit denne kalck og disch til Anholtz Kircke. Gud til Ære og andre Guds børn til Exempel — 1694⁷⁴.”

Messehaglen i samme kirke er af blåt manchester; den skal være skænket af en strandet skipper⁷⁵.

Kobberup kirke (s. f. Skive): Orglet skal være givet af nogle søfarende, der blev reddet ved at styre efter kirken som sømærke⁷⁶.

Tøndering kirke (Salling): En skipper kom i tåge og var bange for at grundstøde med skibet. Han lovede så at give en gave, hvis han slap ud af kniben. Det gjorde han, og hans gave var fire jydepotter til kirken. De blev indmuret i koret ved alteret, vel som lydpotter⁷⁷. — Efter en anden version sejlede skipperen med en ladning potter over Vesterhavet. Han anede ikke, hvor han sejlede i tågen, men da han bad til Vorherre om at blive ført lykkeligt ud af faren, sænkede tågen sig, og i det fjerne fik han øje på et kirketårn. Han så da, at han havde været ganske nær ved revlerne og skyndte sig at vende fra land. Senere fik han opspurgt, at det var Tøndering kirke, og til den sendte han potterne. Man indmurede dem så i koret, da man ikke vidste, hvad man ellers skulde gøre af dem⁷⁸.

Stubberup (Hindsholm): 1854 strandede et tysk skib ved Øksenhaverne på Hindsholm; fem af de seks ombordværende druknede. Den reddede, det var styrmanden, gav to flag til kirken; af den grund er der to flagstænger på kirkegården⁷⁹.

I inventarier og kirkebeskrivelser træffes ofte genstande, som efter oplysningerne er givet til kirkerne af søfolk. Det siges ikke direkte, at det har været votivgaver, og det behøver heller ikke at have været det, selv om det ikke kan udelukkes, at det virkelig har været det. Som eksempler blandt mange kan nævnes:

Skelskør kirke: En skipper Pram gav 1701 et krucifiks til kirken⁸⁰.

Vederslev kirke (Houlbjerg hrd.): Skipper Niels Pedersen Bore bekostede 1717 en smuk prædikestol til kirken; han forliste forøvrigt samme år med sit skib på rejse mellem Norge og Danmark julenat⁸¹.

Vester Vanned kirke (Thy): Et ur, som er prydet med billeder af skibe på skiven og kassen, er givet 1754 af 28 søfolk i forening⁸².

Askø kirke (Smålandshavet): 1752 fandtes i kirken et timeglas, givet af en skipper⁸³.

At søfolk har givet dele af skibsudstyr til kirker som votivgaver, forekommer også. Erasmus af Rotterdam omtaler, at en sømand ofrede et stykke gammelt sejldug til st. Nikolaus som tak for frelse⁸⁴. I *Gambleby* kirke i Småland findes der ophængt en mastekurv, der sikkert også har været en votivgave⁸⁵. Et sagn fra *Stettin* fortæller, at en vendisk kristen år 1124 blev fanget af danskerne under et røvertogt i Danmark. I fængslet bad han til bisp Otto af Bamberg, der var Pommerns apostel og senere blev landets specielle skytshelgen (han døde ganske vist først 1139); han blev reddet, idet han så sit snit til at flygte i en båd. Til tak ophængte han samme båd over porten til sin fødeby⁸⁶.

I *Byrum* kirke på Læsø fandtes et „kronekompas“ og en redningsmedalje⁸⁷; kompasset, der skal være skænket 1876⁸⁸, er dog nu forsvundet og erstattet af en lysekrone⁸⁹. — 1597 hang der i *Frederiksborg* slotskirke et lille forgyldt sølvkompas, — måske også en votivgave?⁹⁰

En vis votivkarakter har også et forgyldt lille skibsanker,

som nu findes på Rosenborg, men som godt kunde tænkes anbragt i en kirke; det holdt i året 1677 den store fregat „Fridericus Tertius“ på 56 kanoner og 391 mand fast i en forrygende storm, da Christian V sejlede hjem fra Rygen på den; ankeret vejede kun 12 pund. Kongen lod det til tak forgyldte og hænge op under en magnet i loftet på Kunstammeret i København, og Kingo digtede herom:

„Gud holdt paa mig, og jeg holdt Christian den Femte,
Da en fortvivlet Storm i Østersø ham klemte.
To Rigers Liv og Død paa to Jernhager laa,
Jeg derfor ævig her skal til et Minde staa“⁹¹.

Votivtavler er ikke sjældne i katolske lande; de forestiller i reglen giverne og de farlige situationer, de har været i, ligesom deres tekst beskriver hændelsen⁹². Som et eksempel blandt mange på søfolks votivtavler i katolske lande kan nævnes, at der i Mariakirken i *Grossmain* i Østrig hænger to gamle votivtavler, der skønt de er fornyede i 1535, 1687 og 1778 næsten er ulæselige nu. Det kan dog ses, at en Hans Schnell har lidt skibbrud ved Venezia og har lovet at give et levende offer (sikkert en høne, en due ell. lign), om han blev reddet⁹³.

Også hertillands kender man sådanne votivtavler, ovenikøbet fra protestantisk tid, både med og uden fremstillinger af skibenes omtumlen af bølgerne. Til sammenligning kan tjene, at man også fra den protestantiske Lybækegn kender tre malerier af skibsforlis, skænket til kirkerne som gaver⁹⁴.

I det følgende skal der omtales nogle danske votivtavler, den første fra Gotland:

Rute kirke (Gotland): 1730 strandede fire danske søfolk på Gotlands farlige kyst; de blev reddede og opsatte en smukt malet skillevæg i kirken. Selv om denne væg ikke direkte er en tavle, er det dog naturligt at nævne den her. Indskriften lyder⁹⁵:

„Till Gudz ära och kyrckians prydnad hafva föliande denna målning föråhrt anno 1730 Christian Hööck, Mathias Rijper, Jöns Jöransson Hophman och Hans Krabbe ifrån Sönderborg“.

Gedesby kirke (Falster): På væggen hænger et træbillede med en fremstilling af sejladsen på Genezaret sø og indskriften: „Herre, hjælp os, vi forgaa. Matth. 8 — Lars Hansen 1693“.

Efter sagnet skal giveren have været i havsnød mellem Gedser og Rostock og have lovet et sådant billede til kirken, hvis han blev frelst⁹⁶.

Byrum kirke (Læsø): Her hænger et billede af en svensk fregat, som 1772 forliste på Kobbegrunden; det er skænket af kaptajnen⁹⁷.

Mosbjerg kirke (Vendsyssel): Her hænger en tavle, givet 1777 af den ellers meget hårdhjertede ridefoged på Eskær, Laurits Bartholin Schmidt. Indskriften melder, at han har „ladet opsætte denne Tavle og disse for Skolen og de Fattige understaaende Blokke . . . som hans taknemmelige Hjertes Altertavle og Offer for Guds naadige Frelse af Havsnød, da han den 11. August 1777 ved Solens Nedgang i et haardt Vejr faldt uden Bords mellem Hirtsholmen og det faste Land, svømmede næsten i en halv Time i det grumme Hav, og ved Guds besynderlige Forsyn kom inden Borde igen, og blev frelst fra Døden . . .“⁹⁸.

Harreslev kirke (sydvest f. Hjørring): En tavle med fremstilling af Isaks ofring i billedhuggerarbejde menes, iflg. en præsteindberetning 1730, at være et stykke af et strandet skib; det er muligvis en votivgave⁹⁹.

Hjerpsted kirke (Tønder amt): Et monument i kirken skal være foræret 1683 af skipper Thomas Tychsen efter et løfte, givet i havsnød. Monumentet har kunstigt billedhuggerværk om et smukt maleri, der forestiller fodtoelsen¹⁰⁰.

I gamle kirkeinventarier nævnes ofte tavler med forskellige motiver, og en del af dem er givet af søfolk og skippere. Da det ikke vides, om nogle af disse, og i bekræftende fald hvor mange der er votivtavler, skal der kun gives enkelte eksempler på sådanne tavler:

Frederikshavn: Iflg. en præsteindberetning 1732 fandtes der i Fladstrand kapel mindst fem tavler, som var givet af skippere; et par af dem havde motiver fra bibelen, som havde tilknytning til givernes erhverv: st. Peders fiskedræt og Jesus stiller stormen på søen. Givernes hjemsteder er Ålborg, Randers, Århus og Flensborg¹⁰¹.

Vesterø kirke (Læsø): Omkr. 1754 nævnes flere små tavler, givet af søens folk¹⁰².

Vester Vanned kirke (Thy): Her var der et maleri af korsfæstelsen, givet 1781 af skipper Chresten Olesen Drasbech og hustru¹⁰³.

Fredericia: I Trinitatis kirke var der et billede af den rige

mand, foræret af nogle skippere i Flensborg, Sønderborg og Åbenrå¹⁰⁴.

Lumby kirke (v. Odense) : Et maleri, forestillende de dødes opstandelse, blev 1746 givet til kirken af skippere i Stige¹⁰⁵.

Hvor flere skippere i fællesskab har givet en tavle eller en anden gave til kirken, er der i reglen sikkert tale om en „stands-gave“, givet af en løser eller fastere forbundet korporation. Der kan også forekomme mindetavler, ophængt og givet til minde om omkomne søfolk af kammerater eller nærmeste familie. Disse tavler har intet med votivideen at gøre. Et par eksempler belyser genren :

Onsbjerg kirke (Samsø) : En malet tavle viser skibe i havsnød på oprørte bølger og er sat over fem Samsøskippere, som omkom nord for Læsø 1692¹⁰⁶. En anden tavle er opsat over otte Samsøboere, der satte livet til på en rejse til Norge 1775¹⁰⁷.

Fredericia : I Trinitatis kirke nævnes en tavle, opsat til minde om Jacob Lobedantz, der 1702 strandede under Hals og Vossestrand¹⁰⁸.

Allerslev kirke (Bårse hrd., Sjælland) : 1774 omtales en tavle, opsat til minde om en 17-årig søkadet, der omkom 1753, da fregatten „Falster“ sprang i luften ved Saffy (Marokko)¹⁰⁹.

Af samme karakter som tavlerne er et gammelt brunligt silketørklæde (eller en slags fane), som er sømmet fast til en stang, der er stukket ind i en pille i *Tunø kirke*. På det ses indvirket et skib i havsnød og en kvinde, som bliver trukket op af bølgerne ved sit hår, tillige med en beretning derom. Det var en frue, der led havsnød på Tunø og som til tak for sin redning gav det til ophængning i kirken¹¹⁰. — Efter en anden beretning var det en norsk kaptajnsfrue, som 1713 strandede og blev reddet af Tunboerne; til tak sendte hun fanen ned mange år senere. Den har følgende indskrift: „Til en Erindring for Guds beviste Hielp i Nøden, gives dette til Tunø Kirke af Dorothea Sivartz Ao. 1734“¹¹¹.

I ældre tid hængte man ofte små *glasmalerier* i ramme op foran vinduerne, så lyset faldt igennem dem udefra. Fra et par kirker er sådanne malede glaseruder med skibsfremstillinger bevarede, f. eks. fra *Skanør kirke* 1573 og fra en lollandsk kirke

1640¹¹². Det er muligt, at disse glastavler har været votivgaver og ikke blot er ophængt til pynt og erindring; det var ganske vist skik, at man gav maledede småruder til venner og bekendte i anledning af bryllupper, rejsegilder o. lgn.¹¹³, men når de træffes i kirker, kan det meget vel tænkes, at det har været votivgaver i lighed med votivtavlerne. I „Den gamle by“ i Århus opbevares flere lignende ruder med skibe på (fra 1600'erne); det er dog ikke givet, at de stammer fra kirker¹¹⁴.

Som man vil vente foreligger der en del vidnesbyrd om at nogle af de *skibsmodeller*, der er ophængt i vore kirker, skal være givet af skibbrudne og reddede søfolk. Ganske vist drejer det sig kun om mellem én og to procent af det samlede antal, og en del af dem er endda tvivlsomme, men på den anden side er det ikke umuligt, at en del andre skibe har været votivskibe, uden at overleveringen véd noget at melde derom. Om der i den katolske tid har hængt kirkeskibe i danske kirker, véd vi ikke, men sandsynligt er det, og i analogi med forholdene i nutidens katolske lande tør man sikkert antage, at sådanne skibe væsentligt har været votivskibe, selv om det vel ikke er udelukket, at tanken om skibet som symbol har spillet en rolle¹¹⁵.

Bådeofringer og votivskibe kendes ikke blot fra fremmede religioner og fra antikken¹¹⁶, men også fra nordisk oldtid. Bekendt er f. eks. fundet af de ca. 100 små guldbåde fra *Nors* (i Thy), der måske stammer fra bronzealderen, måske først fra folkevandringstiden¹¹⁷.

Votivskibe er stadig kendt fra de katolske landes kystkirker, fra Belgien, Frankrig (ikke mindst Bretagne), Portugal, Spanien, Italien, og også fra det græsk-ortodokse Grækenland¹¹⁸. I de allerfleste tilfælde, for ikke at sige i alle, gælder det, at skibene som nævnt er rigtige votivskibe, og at de forestiller de skibe, som den taknemlige giver har været i havsnød på eller har foretaget sin heldigt overståede rejse med.

Fra *Sverige*, hvor det gængse navn for kirkeskibene er „votivskepp“, haves kun enkelte oplysninger om at det virkelig drejer sig om sådanne. Et skib i *Nödinge* kirke (Vestergötland) skal have været en „löftesgåva“, og et andet i *Valla* kirke

(Tjörn, Göteborgegnen) skal være bygget og givet i 18. århundrede af en af havsnød frelst sømand, der var så fattig, at han måtte sy sejlene af sin ligskjorte¹¹⁹. *Tutaryd* kirke i Småland skal have været en offerkirke (votivkirke), og i den hænger flere skibsmodeller, som menes at være virkelige votivskibe¹²⁰.

Fra *Danmark* kendes følgende vidnesbyrd om skibsmodeller som votivgaver :

Blidstrup kirke (Nordsjælland) : Her hænger et orlogsskib (nedstyrtet 1949, genophængt 1950) „Prins Frederik Carl Christian“ fra begyndelsen af 1800'erne. Efter en lokal tradition skal det være skænket af nogle søfolk, der efter en stranding blev reddet i land ved Rågeleje, efter en anden overlevering skal sognepræsten en nat, da et skib var ved at forgå i stormen, have lyst med en lygte fra Blidstrup kirketårn — kirken var sømærke — så kaptajnen fik kending af land og derved undgik stranding, og som tak skænkede han en model af sit skib til kirken¹²¹. Indskriften på skibet : „Familie Erindring fra Helsingøer“ synes dog at modbevise sagnet.

St. Jørgensbjerg kirke (v Roskilde) : 1840—41 rejste to brødre fra sognet med den kgl. fregat „Bellona“ (under kommandør Wulff) til Sydamerikas vestkyst. Turen om Kap Horn var meget streng, og til tak for lykkeligt overstået rejse gav brødrene en selvbygget model af „Bellona“ til kirken. Et dokument i skroget fortæller herom¹²² :

„Vi tvende Brødre Jens og Frederik Jensen heraf Sognet give og skænke dette Skib til Sct. Jørgens Kirke som et ringe og taknemligt Minde for vor ved Guds Bistand lykkelige Hjemkomst med den kongelige Fregat „Bellona“, hvis første Reise under vor nuværende allernaadigste Konge, Christian den 8., var at besejle de sydlige og vestlige Kyster af Amerika. De store Farer, hvorfra den algode og alvise Gud har reddet os, har tilskyndet os til af Taknemmelighed at bygge dette Skib, en træffende Efterligning af Hans Majestæts Fregat. Det blev ophængt i Kirken d. 19. Marts 1843“.

Kirke Hvalsø (Midtsjælland) : Efter gammel tradition skal den lysekroner og skibsmodel, der 1722 blev givet kirken, være skænket af en i sognet, der havde været i havsnød. Efter en anden overlevering skulde han dog være reddet ud af slaveri hos tyrkerne (eller algierske sørovere). En indskrift på lysekronen siger dog intet direkte herom :

„Hvalsø Kirke med en Crone
 Og et Skib jeg ziire vil,
 Men o Gud i Himmel Throne
 Dig skal Æren høre til“.

Giverne er iflg. indskriften „Nicolai Junge, Friedrich Mohr Kiøbenhafn den 7. Octbr. 1722“; Junge menes at være den bekendte københavnske guldsmed¹²³.

Langøre kapel (Nordby sogn, Samsø): Her blev der 1933 ophængt en model af den 5-mastede bark, skoleskibet „København“, der 1929 forliste sporløst ved Sydamerikas kyst; bygmesteren og giveren havde været med på skibets næstsidste tur, så skibet kan vel med rette regnes for en takkegave¹²⁴.

Birket kirke (Lolland): To mænd fra Birket gjorde i treårskrigenen tjeneste ombord på „Christian VIII“, der sprang i luften 1849 på Eckernförde fjord. Da de vilde redde sig i land ved svømning, blev de beskydt fra stranden, hvorpå de blev taget til fange. Efter krigen gav de til tak for deres frelse kirken en orlogsfregat, som de efter grundloven kaldte „Constitutionen“. — Den blev kasseret 1916¹²⁵.

Nyborg kirke: Om fuldriggeren „Nordskov“ vil traditionen vide, at den skal være en gave fra den rigtige „Nordskov“s kaptajn; skibet forliste under den frygtelige cyklon 1867 ved St. Thomas. Kaptajnen skal selv have bygget skibet undervejs på langfart. Det ophængtes 1883¹²⁶.

Ringe kirke (Fyn): 1887 ophængtes her modellen af en 4-mastet fuldrigger „H. Gregersen“; iflg. kirkeprotokollen skal skibet være en efterligning af Glasgow-sejleren „Lismore“, med hvilken giveren Hans Gregersen (fra Ringe) sejlede. Mellem Kalkutta og Antwerpen gik der ild i skibet, og mandskabet måtte bjerge sig i bådene og blev senere reddet af et andet skib. I taknemlig følelse for sin frelse byggede og skænkede han skibet til kirken¹²⁷.

Horne kirke (v. Fåborg): Et ophængt fregatskib skal efter sagnet være lavet af en skipper i Dyreborg, der i havsnød på Nord-søen lovede at ville give et skib til kirken, om han blev frelst¹²⁸.

Als kirke (n. for Mariager fjords udløb): Om fuldriggeren „Haabet“ går det sagn, at den skal være skænket af en kaptajn, der har været i havsnød; skibet har dog næppe hængt i kirken længere end et halvt hundrede år, og giveren var kirkeejeren, godsejer Kjellerup, Visborggård. Det er dog muligt, at skibet før den tid har hængt i Visborg kirke, og at sagnet er ført med til Als kirke¹²⁹.

Skive gamle kirke: I sidste halvdel af 1900'erne skal der være

forsvundet et skib fra kirken. Efter sagnet skulde det være en gave fra den engelske frue, der strandede her og som lod bygge kirken (jfr. foran i denne afhandling)¹³⁰.

Anholt kirke: En strandet skipper skænkede 1819 en model af en brig, „De trende Venner“ (nu „Anholt“), til kirken. Et dokument i skroget melder dog ikke noget om at det skulde være en votivgave, og efter en anden overlevering skal giveren have skænket skibet til kirken, fordi han skyldte Anholtboerne penge for fisk¹³¹.

Søvind kirke (v. Horsens fjord): Skonnerten „Søeridderen“ skal efter overleveringen være givet af en skipper, der var i havsnød ud for Vørsø i fjorden; han lovede Gud, at hvis han kom frelst i land, vilde han skænke en model af sit skib til den kirke, han så i land. Skibet nævnes først 1862, men det er ophængt før den tid. — Efter en anden tradition var den nødstedte skipper ejeren af Vørsø¹³².

Oksby (Vestjylland): Briggen „Marie“ blev ophængt 1829 i den gamle stråtækte kirke som gave fra skipper Clemen Nielsen i Oksby, „til Mindelse om sin lykkelige Fart“. Han hensatte 40 rdl. til vedligeholdelsen. Modellen hænger nu i den nye kirke¹³³.

— — —
Det kan nævnes, at der på Femern, som tidligere hørte til det danske monarki, i kirken i *Landkirchen* hænger en model af en kogge, som skal være fra ca. år 1500 (?), og som efter traditionen er givet af en færgemand, der sejlede med færgen mellem Femern og Lolland som matros, og som blev reddet af havsnød¹³⁴.

Tórshavn kirke: Den berømte model af „Norske Løve“ skal være bygget af en af de få matroser, som blev reddet, da „Norske Løve“ nytårsaften 1707 forliste ved Lamhavg¹³⁵.

Andre skibe som votivgaver:

København: Et skib, der i dette århundrede er givet af en hovmester til Kommunehospitalets kirke, er også en slags takkegave, — dog ikke for frelse af havsnød, men for helbredelse for en hårdnakket nyrelidelse¹³⁶.

Clausholms kapel (v. Randers): En takkegave fra en sømand er ligeledes skibsmodellen fra 1738 i herregårdskapellet; en matros, Hans Takomson, blev ved Frederik IV's skønne dronning Anna Sophie Reventlows forbøn skaffet ud af Bremerholms jern. Til tak gav han skibet til hendes herregård. På kølen står følgende indskrift: „Jeg Ønsker hver Dag Løkke Over Den Naadig Dronning, Enhver giør Bøn med Mig og Siger alle Amen“¹³⁷.

Som votivgave kan sikkert også anses et antal af de skibe, der

forestiller orlogsskibe, som bygmesteren (der i de fleste tilfælde også er giveren) har deltaget i søslag på. Som eksempler kan nævnes følgende:

Sejrø kirke: Orlogsskibet „Trefoldigheden“, der er bygget og givet 1659 af to Sejrø-sømand, som efter sagnet gjorde tjeneste på Christian IV's „Trefoldighed“ under slaget på Kolberger Heide 1644¹³⁸. Imidlertid forestiller skibet næppe den rigtige „Trefoldighed“, og et andet sagn meddeler da også, at tre brødre på øen byggede et skib under svenskekrigen og sejlede ud med det for at deltage i krigen. Til tak for deres lykkelige hjemkomst forærede de en model af skibet til kirken¹³⁹.

Stege kirke: Linieskibet „Justitia“ er bygget og skænket 1718 af en norsk sømand Hans Larsen Bergen, som deltog i slaget under Rygen på Just Juels flagskib af samme navn; han boede fra 1717 på Nyord, der hørte til Stege sogn. — Skibet er nutildags særlig bekendt i anledning af de maleriske kirkeskibsprocessioner, der efter gammel tradition, som siges at skulle gå tilbage til 1728, afholdes hvert tiende år, når skibet efter istandsættelse ophænges¹⁴⁰.

Tranebjerg kirke (Samsø): Linieskibet „Frederik VII“, ophængt 1851, er en model af „Christian VIII“, som sprang i luften på Eckernførde fjord 1849. Flere samsinger gjorde tjeneste ombord, men det lykkedes dem at forlade skibet før eksplosionen, så ingen omkom¹⁴¹. — På samme måde er barken „De seks Sødskende“ i samme kirke, ophængt 1866, et slags taknemlighedsoffer. Bygmesteren og giveren var skibsbygger i Sønderborg og reddede sit skib under kampene 1864, mens kuglerne peb om ham¹⁴².

Over en snes modeller af fregatten „Jylland“, som deltog i slaget ved Helgoland 1864, hænger i forskellige kirker. En del af dem er bygget og givet af søfolk, som har været med ombord, og det er muligt, at enkelte af disse skibe kan være en slags votivgaver, selv om størsteparten vel må anses for at være mindegaver.

Op mod en snes kirkeskibe forestiller den 5-mastede bark „København“, der som nævnt forliste med mand og mus ved Sydamerika. Det kan vel ikke afvises som usandsynligt, at i hvert fald nogle af dem kan være votivgaver, selv om det i de fleste tilfælde er rimeligt, at bygmestrene har valgt at bygge en model af det bekendteste af de få sejlskibe, den moderne tid

har at opvise, — og som de tilmed måske selv i sin tid har fået deres uddannelse på.

En gennemgang af de her givne eksempler på votiv- og takkegaver viser, at det kun er yderst få af dem, der med vished, ifølge indskrifter eller anden dokumentation, kan siges at være bevislig ægte votivgaver. Men derfor kan der jo godt have været flere. — Sagnene om skippere i havsnød, der lover at give noget til deres kirke, må tages med yderste forbehold, for de er i de allerfleste tilfælde næppe andet end netop sagn. De er så tilpas ensartede, at de må regnes til vandresagnene, som kan optræde overalt i nogenlunde fast episk form og indhold. Vi har truffet flere sagn om jomfruer i havsnød, og de kan sammenstilles med andre eksempler fra den ret udbredte sagngruppe „jomfruer bygger kirke“¹⁴³. Nogle steder er det tydeligt, at visse genstande i kirkerne har fremkaldt sagnene eller tiltrukket dem, f. eks. figuren af st. Clemens (?) i Højerup kirke, tovsnoningen på stenen i Skive kirke, skibsklokken i Lyngby kirke. Men utvivlsomt kan det ikke afvises, at en del af traditionerne kan gå tilbage til katolsk tid.

Imidlertid gælder det over for vore her fremdragne sagn ligesom ved de fleste historiske sagn, sted- og personsagn, at det ikke så meget er sandheden i det fortalte, der er vigtigt, for den er det i reglen småt med; det interessante og oplysende er, at sagnene giver os lejlighed til at erfare, hvad folk har tænkt og fortalt om emnet. Man tør virkelig ud fra de slet ikke så få eksempler på votiv- og takkegaver, det er lykkedes at sammenstille, slutte, at votivgaveideen virkelig har levet i det danske folk op til vor tid, uanset den protestantiske kirkes ligegyldighed over for den eller afvisning af den. Den er forankret så dybt i det menneskelige sind, at den føles helt naturligt. De virkelig dokumenterede eksempler på votivgaver i nyere tid, vi har kunnet give, er vel få, men de er alligevel meget talende vidnesbyrd herom og bekræfter det hovedindtryk, de usikre sagn har givet. Og sammenholdt med vidnesbyrdene om f. eks. kildeofringer til st. Hans endnu for et par menneskealdre siden giver de et udtryk for en slags kryptokatolicisme, som har levet mere eller mindre skjult i almuesindet, gemt bag den kirkelige ret-

troenhed, som ikke formåede at fortrænge den. Det er det samme, vi møder i alle arter af folketro, hvor ikke blot katolicisme, men måske endda nok så kraftigt hedenskabet har holdt sig sejt og uforstyrret igennem århundreder.

NOTER

Forkortelser:

- DF-m = serien Danmarks Folkeminder.
 DFS = håndskrevet stof i Dansk folkemindesamling, Kgl. bibliotek (+ vedføjjet topografisk sognenummer).
 DS = Ev. Tang Kristensen: Danske sagn I—IV (1892—1901).
 DS² = sammes Danske Sagn, Ny Række, I—VI (1928—39).
 Hobolt: Anholt = E. A. Hobolt: Anholt i Fortid og Nutid (1946).
 Hofm. Fund. = Hofmans Fundationer (årstal anført ved de citerede bind).
 Jy. F-m = Ev. Tang Kristensen: Jyske folkeminder I—XIII (1871—97).
 Pont. Da. Atl. = E. Pontoppidan: Den Danske Atlas (årstal anført ved de citerede bind).
 Thiele² = J. M. Thiele: Danmarks Folkesagn I—II (1843).
 ZVfVkd = Zeitschrift des Vereins für Volkskunde I ff. (1891 ff.).
 årbog + amt = vedkommende amts historiske samfunds årbog.

- (1) Aug. F. Schmidt: Danmarks Helligkilder (DF-m 33, 1926), 70 ff.
 (2) Pont. Da. Atl. IV (1768), 408. (3) Ev. Tang Kristensen: Molbo- og Aggerbohistorier II (1905), 35, nr. 111. (4) sst., nr. 112. (5) Jy. F-m VIII (1886), 395, nr. 727—728. (6) DFS 1906/23, top. 1361: Ville Harkjær 2/4 1947. (7) DS III, 76, nr. 399; DS² III, 56, nr. 215. (8) Traps Danmark (første udg.) II (1859), 126. (9) Kirkeleksikon for Norden IV (1929), 908, s. v. Votivkirker. (10) DFS 1906/23, top. 309: A. Rønnekilde Nielsen 30/4 1938. (11) C. C. Haugner: Gamle lollandske kirker 1915), 171. (12) Nordiske Billeder V (1872), 41. (13) Traps Danmark (4. udg.), IX, 725. (14) medd. 1948 af provst Gudm. Bruun, Hesselager, født i Våg. (15) Sveriges Kyrkor, Blekinge I (Östra härad), 1926, 108. (16) DS² III, 108, nr. 425 (forkert stedfæste); Chr. Andersen i årbog Thisted amt 1946, 411. (17) DFS 1906/23, top. 1338: S. N. Lyngge 1926; jfr. Aug. F. Schmidt: Danmarks Kæmpesten (DF-m 39, 1933), 233. (18) DS² III, 108, nr. 426; jfr. Danmarks Kirker XII (1940 ff.), 819. (19) Pont. Da. Atl. IV (1768), 726; DS III, 145, nr. 747—49;

DS² III, 108, nr. 427; Jy. F-m VIII (1886), 76, nr. 147; Skive Folkeblad 17/7 1913; N. P. Bjerregaard i Skive Folkeblad 1936 (udat. avisudklip i DFS 1906/24, top. 1623). (20) DS III, 145, nrr. 751—752; Jy. F-m VI (1883), 67; Fra Himmerland og Kjær Herred VI (1917), 536 (indberetning 1735); Skattegraveren IV, nr. 552. (21) Pont. Da. Atl. V (1769), 9. (22) DS III, 145, nr. 750. (23) Ev. Tang Kristensen: Øen Anholt i sagn og sæd (1891), 9; iflg. DS III, 73, nr. 382 gav han kun nogle ting til kirken. (24) DS III, 146, nrr. 754—755; DS² III, 110, nr. 437; Kolding Folkeblad 1939, nr. 294. (25) Pont. Da. Atl. IV (1768), 283; Jy. F-m VIII (1886), 87; jfr. dog Thiele² I, 235 f., hvor det siges, at jomfruen var fanget af røvere, men frelstes. (26) jfr. Hardsyssels Aarbog VII (1913), 63. (27) Sv. Grundtvig: Danmarks gamle Folkeviser nr. 157, se indledningen i III (1862), 542 ff. (28) Danske Samlinger, 2. rk. IV (1874—76), 29, jfr. DS III, 146, nr. 758. (29) Pont. Da. Atl. V (1769), 798, 816, 819, 834, 842. (30) DS III, 146, nr. 757. (31) Thiele² I, 242. (32) DS² III, 109, nr. 430, Trap: Slesvig (1864), spec. del, 47. (33) Hofm. Fund. VIII (1762), 418; Pont. Da. Atl. VI (1774), 384; Thiele² I, 203; A. Uhrskov: Sjællandske Sagn (1932), 63; DS² III, 108, nr. 424; Chr. Molbech: Ungdomsvandringer i mit Fødeland (1811), 96 f.; DFS 1906/23, top. 522; Gunnar Knudsen 1914. (34) Danmarks Kirker, Præstø amt, 426. (35) Rasks Morskabslæsning 1840, 553; Thiele² I, 205; DFS 1906/23, top. 492; Henning Henningsen 1948. (36) DS III, 146, nr. 756; DFS 1931/13, bl. 48: J. P. Møllers efterladte papirer; Peter Koch: Det hviker fra Havet (1944), 24. (37) DFS 1929/64c, III B 5, afskrift af indberetning til biskop J. Bloch fra S. S. Schougaard, præst i Husby 1740—68. — Et pudsigt eksempel på sagnetes evne til at omdannes, så det holder sig aktuelt, giver et par senere varianter af samme sagn, hvorefter det var englænderne, der mellem 1807—14 skød spiret ned, DS III, 90, nr. 470, og DS² III, 61, nr. 242. (38) Will. Christensen: Dronning Christines Hofholdningsregnskaber (1904), 70, 80, 92, 130, 188 f., 292. (39) Albert Thomsen i Holbæk museum (1942), 8. (40) A. Sundbo: Frederikssunds og Købstaden Slangerups Historie I (1931), 51. (41) Kirkeleksikon for Norden IV (1929), 909, s. v. Votivkors. (42) Vendsysselske Aarbøger I (1915—16), 275. (43) medd. 1948 af kapt. P. A. Pedersen, Nordby (Fanø). (44) DS² III, 109, nr. 428. (45) DS III, 147, nr. 761. (46) E. H. Tregder: Haandbog for Reisende (1824), 24. (47) DS² III, 65, nr. 258. (48) DS III, 147, nr. 759. (49) Danmarks Kirker XII (1940), 106, efter Ny kirkehist. Saml. IV, 739; DS² III, 65, nr. 259; Chr. Heilskov i årbog Thisted amt 1923, 455 f.; C. Klitgaard: Nibe Bys Historie indtil 1728 (1917), 170; F. Uldall: Danmarks middelalderlige Kirkeklokker (1906), 144. (50) Kolding Folkeblad 1939, nr. 294. (51) Pont. Da. Atl. IV (1768), 214. (52) DS III, 88, nr. 460; 147, nr. 760; DS² III, 61, nr. 237—38; 109, nr. 429. (53) Pont. Da. Atl. IV (1768), 251; jfr. Traps Danmark⁴ VII, 274. (54) DS III, 110, nr. 576. (55) M.

Mackeprang (red.): Tønder gennem Tiderne (1943—44), 582. (56) Indberetning 1758 til Hofman I, 154^r fra pastor Villads Knudsen (afskr. i DFS 1929/64c); Pont. Da. Atl. VI (1774), 114; DFS 1906/23, top. 173; Ths. Bang 1908; DS² III, 107 f. (57) DFS 1930/5, top. 624; K. E. Madsen. (58) Lolland-Falsters Kirker (1936), 108. (59) medd. af pastor Knud Tofte, Helsingør (f. i Stubbekøbing); jfr. Lolland-Falsters årbog 1936, 25. (60) Traps Danmark⁴ IX, 723. (61) Traps Danmark⁴ IX, 709. (62) Folk-livsarkivet i Lund: LUF M. 9957: K. A. Larsson 1946. (63) Thit Jensen og Marie Louise Deuvs i Turistforeningens Aarbog 1943, 133. (64) Hofm. Fund. VIII (1762), 67. (65) Vendsysselske Aarbøger XI (1935—36), 327, 329 f. (indberetning ca. 1754 til Thura); jfr. Pont. Da. Atl. IV (1768), 650—51. (66) Danmarks Kirker III (1944 ff.), 323. (67) indberetning 1810 til Oldnordisk Arkiv (afskr. i DFS 1929/64c, top. 583). (68) DFS 1906/23, top. 642: Henning Henningsen efter Mogens Thaulow Christensen 1947. (69) Chr. Rhuus: Sæby Kirke, Skole og Hospital 1694 (afskr. af Ev. Tang Kristensen i DFS 1929/64c, top. 1176); Vendsysselske Aarbøger V (1923—24), 327 med henvisninger til Ny kgl. Saml. 652. 4°. (70) Vendsysselske Aarbøger XI (1935—36), 305. (71) Andr. Faye: Norske Folkesagn (3. udg. 1948), 193. (72) N. M. Kromann: Fanøs Historie II (1934), 453; Pont. Da. Atl. V (1769), 698, jfr. sst., 730. (73) efter selvsyn på stedet. (74) Hobolt: Anholt 104. (75) Hobolt: Anholt 104, efter sognepræsten Lorentz Bynch (Lars Bing?) (1787—91) i „Iris og Hebe“. (76) DS III, 110, nr. 577. (77) Sv. Grundtvigs Danske Folkesagn 1839—83 (udg. Hans Ellekilde, DF-m 53) II (1947), 48 f.; Jy. F-m (1883), 66. (78) opt. 1870 af H. C. Strandgaard, i Nationalmuseets top. arkiv (afskr. i DFS 1929/64c). (79) DFS 1906/23, top. 900: Povl Bjerger, bl. 4; DS² IV, 412, nr. 1015. (80) Hofm. Fund. VIII (1762), 3. (81) Pont. Da. Atl. IV (1768), 427. (82) Danmarks Kirker XII (1940 ff.), 278 ff.; jfr. årbog Thisted amt 1912, 10 f. (83) C. C. Haugner: Maribo og Fejø Birker (1942), 145. (84) Will. Jones: Credulities, Past and Present (1880), 40. (85) Folk-livsarkivet i Lund: LUF M. 10068: Gustaf Carlsson 1946. (86) Blätter für Pommersche Volkskunde IV (1895—96), 54. (87) Th. A. Müller: Et Par Studier fra Læsø, Dania III (1895—96), 13. (88) Traps Danmark⁴ V, 284. (89) medd. af overpostpkm. Jacobsen, fmd. f. Læsøforeningen i København. (90) inventarium, trykt i Fra Frederiksborg Amt 1909, 7. (91) Pont. Da. Atl. II (1764), 161 f.; H. C. Bering Liisberg: Kunstammeret (1897), 116 f. (92) Kirkeleksikon for Norden IV, 907, s. v. Votivbillede; eksempler fra Portugal i Aug. César Pires de Lima: Fogo de Santelmo (1943). (93) Marie Eysn: Ueber einige Votivgaben im Salzburger Flachgau, ZVfVkd XI (1901), 185. (94) medd. af museumsforvaltningen i Lübeck. (95) Carl Kihlén i Gotland, Hembygdsbok (1925), 244; jfr. sst. s. 79 ff. om 15 fiskere, reddet 1603 på en isflage. (96) F. Richardt og C. E. Secher: Danske Kirker, Slotte, Herregaarde og Mindesmærker (1867 ff.) III, 81;

Lolland-Falsters Kirker (1936), 178. (97) Lars H. Bing: *Physisk og Oekonomisk Beskrivelse over Øen Læsøe* (1802), 258. (98) *Vendsyssel Tidende* 21/2 1930. (99) *Vendsysselske Aarbøger IV* (1921—22), 96. (100) *Pont. Da. Atl. VII* (1781), 287. (101) *Vendsysselske Aarbøger IV* (1921—22), 101 ff. (102) *Vendsysselske Aarbøger XI* (1935—36), 329 f. (103) årbog Thisted amt 1912, 9 f. (104) *Pont. Da. Atl. V* (1769), 920. (105) *Pont. Da. Atl. VI* (1774), 550. (106) Thura: *Beskrivelse af Øen Samsø* (1758), 29; *Pont. Da. Atl. VI* (1774), 256. (107) DS III, 111, nr. 581, — det samme der nævnes opsat 1748 i *Traps Danmark⁴ II*, 582? (108) *Pont. Da. Atl. V* (1769), 920. (109) *Pont. Da. Atl. VI* (1774), 366. (110) DS III, 109, nr. 570; jfr. Achton Friis: *De Danske Land III* (1944), 212. (111) Thura: *Beskrivelse af Øen Samsø* (1758), 65 f. (112) afb. i *Handels- og Søfartsmuseets årbog 1948*, 25 og 29; Otto Rydbeck: *Den medeltida borgen i Skanör* (1935), 50 f. (113) Troels-Lund: *Dagligt Liv i Norden II* (1903), 95. (114) *Den gamle By*, årbog 1941, 14 ff. (115) til dette og det flg. jfr. Henning Henningsen: *Kirkeskibe og kirkeskibsfester (søhistoriske skrifter III)*. (116) Jones: *Credulities, Past and Present* (1880), 41, 43; E. Keble Chatterton: *Sailing Models Ancient & Modern* (1934), 21 f., 47; R. Morton Nance: *Sailing-Ship Models* (1924), 15, 16, 39; Fletcher S. Bassett: *Sea Phantoms or Legends and Superstitions of the Sea and of Sailors* (1892), 392, 395; *Reallexikon der Vorgeschichte XI* (1927), 239, 246, + tavle 61, 64; Th. Trede: *Das Heidentum in der römischen Kirche IV* (1891), 322; *Revue des Traditions Populaires XXIII*, 114, 115; W. H. D. Rouse: *Greek Votive Offerings* (1902), 70; *The Gentleman's Magazine Library* (ed. G. L. Gomme) III (1890), 227 f.; Dr. Sepp: *Die Religion der alten Deutschen* (1890), 351. (117) Johs. Brøndsted: *Danmarks Oldtid II* (1939), 173 f. (118) f. eks.: R. Andree: *Katholische Ueberlebsel beim evangelischen Volke, ZVfVkte XXI* (1911), 121 f. og i *Korrespondenzblatt der deutschen anthropologischen Gesellschaft* (1905), 2; P. Sébillot i *Revue des Traditions Populaires XXI*, 451; R. Morton Nance: *Sailing-Ship Models* (1924), 5, 65; Th. Trede: *Das Heidentum in der römischen Kirche I* (1889), 283; IV (1891), 321 f.; R. Kriss i *ZVfVkte (neue Folge) II* (1931), 268; E. Keble Chatterton: *Sailing Models Ancient & Modern* (1924), 27, 28, 42; J. W. van Nouhuys: *Het model van een spaansch karveel uit het begin der 15^e eeuw* (1930); John Cuthbert Lawson: *Modern Greek Folklore* (1910), 59. (119) Philibert Humbla: *Votivskepp*, i *Sig. Erixon & Sig. Wallin: Svenska kulturbilder III* (del V—VI), 1933, 60. (120) medd. af docent J. Granlund, *Nordiska museet, Stockholm*. (121) medd. 1948 af gdr. Karl Sørensen, „Jydebjerggård“, Græsted, efter ældre folk i sognet; *Berl. Tid.* 6/7 1949. (122) pastor V. Baunbæk i *Jul i Roskilde 1945*, 3 f. (123) indberetning 1758 til Hofman I, 154^r fra Villads Knudsen (afskr. i DFS 1929/64c); *Pont. Da. Atl. VI* (1774), 114; DS² III, 107 f.; DFS 1906/23, top. 173; Ths. Bang 1908; *Danmarks Kirker III* (1944 ff.),

836 f. (124) medd. af pastor Axel Carlsson, Nordby (Samsø). (125) medd. 1948 af pastor Tage Lunn, Birket, efter graver Edv. Klinke. (126) efter mundtlig tradition; Nyborg Avis 12/11 og 24/12 1896. (127) medd. af sognepræst H. N. Blauenfeldt, Ringe. (128) Fynsk Hjemstavn XII (1939), 48, 93. (129) medd. af pastor M. Larsen, Als. (130) DS III, 349, nr. 1762. (131) Hobolt: Anholt 109; Turistforeningens Aarbog 1945, 109. (132) medd. af sognepræst H. D. Enevoldsen og lærer M. R. Mikkelsen, Søvind, efter ældre folks fortællinger. (133) medd. 1948 af pastor C. A. Hansen, Ho. (134) medd. af Peter Wiepert, Bisdorf, Femern. (135) Traps Danmark⁴ IX, 666, 695; meddelelser fra dr. phil. Chr. Matras, Kbhvn., og stud. mag. N. Djurhuus, Kbhvn.; visen om strandingen synges endnu på Færøerne: „Kom frem i denne tid, hør hvad jeg vil fremføre . . .“ (136) Vikingen 1929, nr. 2, 17. (137) Aarhus Stiftstidende 3/2 1935; B. Schilden Holstens Slægtbog III (1947), 174 f. (138) Rs. Nielsen: Sejersø Sogns Historie (1923), 251; meddelelser fra Johs. Pedersen, Sejrsø Marincforening; Kallundborg Folkeblad 24/2 1944. (139) DFS 1906/23, top. 313: Karoline Graves 1911, efter husmand Lars Jakobsen, f. ca. 1830. (140) Kirkehistoriske Samlinger 5. rk. I, 128 f.; F. Bojsen i årbog Præstø amt 1912, 85; Danmarks Kirker (Præstø Amt), 222. (141) medd. af red. Bent Rasmussen, Tranebjerg. (142) medd. af samme. (143) se eksempler i DS III, 147—153 og DS² III, 110—112.

Supplerende stof modtages gerne af forfatteren, adrs. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør.

En tak rettes til hr. cand. theol. G. Brøndsted, Hellerup, med hvem jeg har drøftet de teologiske spørgsmål i tilknytning til emnet.

I KAMP MOD ISEN

Af

OTTO LUDWIG

Der var en gang, hvor isen på havet blev betragtet som en uovervindelig fjende, for hvilken man kapitulerede betingelsesløst. De fleste skandinaviske skibe gik hvert år i vinterhi, hvadenten isen knugede farvandene i sit kolde favntag eller ej.

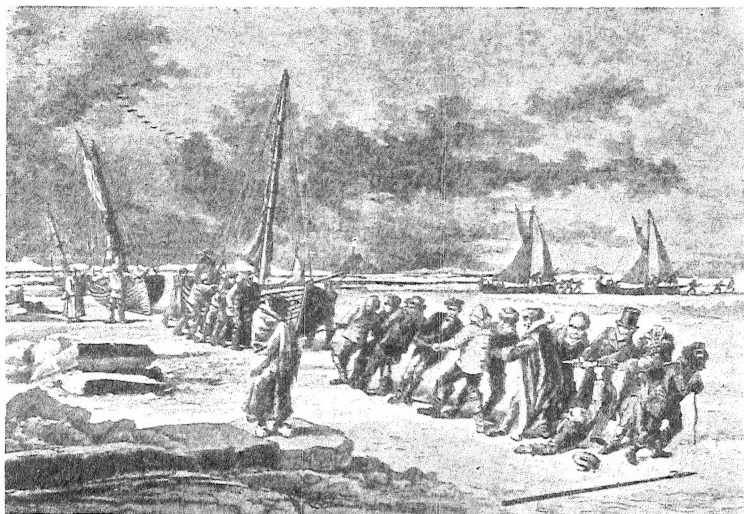
Det danske samfund var før maskinernes tid ikke nær så afhængigt af tilførslerne fra udlandet som nu. Man var indstillet på standsningen af skibsfarten og havde på forhånd truffet sine dispositioner. Derimod virkede det overordentlig irriterende for befolkningen, hvis forbindelsen mellem de enkelte landsdele blev afbrudt. Når isen endelig kom, var det at foretrække, at den lukkede farvandene fuldstændigt, så man kunne spadsere over dem. Størst var overfartsproblemet naturligvis på Storebælt, som er et af de sidste danske overfartsvande, der bukker helt under for isen. Isdannelsen i vore farvande har iøvrigt flere gange haft betydning for Danmarks historie. De fleste vil huske beretningerne om Karl den tiende Gustavs march over Storebæltets is med en vældig hær og mange tunge kanoner og vogne. Vinteren 1658 var meget streng, og det havde også været svenske-kongens mening at marchere over bæltet, men i sidste øjeblik besluttede han sig til at gå over Tåsinge til Langeland og derfra til Lolland og Sjælland.

Vinteren 1658, der blev så afgørende for Danmarks fremtid, gav ikke flåden lov at kæmpe i større udstrækning. Imidlertid kan den opvise et eksempel på, at søfolk offensivt har taget kampen op mod isen: Kaptajn Peter Bredal var med fire skibe indfrosset i Nyborg Fjord. Fra Nyborg Slot, der var erobret

af svenskerne, blev der skudt voldsomt mod skibene. Men Peter Bredal var ikke til sinds at overgive sig. For at undgå entring lod han skibssiderne sprøjte over med vand, så de blev spejlglatte. Efter at have holdt kanonilden ud i fire dage begyndte han at ise sig ud af fjorden. Forehavendet lykkedes, og skibene nåede lykkeligt til København, hvor Bredal blev udnævnt til viceadmiral.

Mellemrummene mellem isvintrene herhjemme er meget uregelmæssige, og desuden kan de begynde og slutte på vidt forskellige tidspunkter. Den tidligste isvinter, vi har haft her i Danmark, var vist den i 1829—30, hvor man allerede den 6. december tog isbådene i brug på Storebælt. I 1812 begyndte isdannelsen i danske farvande den 10. december, og lillejuleaften samme år kunne man køre i kane over Øresund. I 1788 begyndte isdannelsen i Sundet den 14. december, og den 2. januar 1789 var farvandet helt frosset til. Omtrent på samme tid kunne man gå over Storebælt. Vinteren 1789 var iøvrigt overordentligt streng, og der fortælles mange mærkelige beretninger fra dette år. Således berettes om en russisk orlogsmænd, der var frosset inde på Sundet. 600 mand fra Helsingør færge­laug gik straks i gang med at ise skibet ind til Vedbæk. 28 dage efter arbejdets begyndelse kronedes anstrengelserne med held. Det russiske skib var da blevet iset omtrent 8 km. gennem 2½ m. tyk is.

I februar måned 1789 bedredes isforholdene noget, men kun for en stakket stund. Kulden tiltog atter, og først den 6. april holdt frosten op. Når isen bryder op, kommer altid de største vanskeligheder for skibsfarten. Ved sydlig vind eller strøm mases isen sammen i flaskehalsen ved Helsingør, og de mange sejlskibe, der det nævnte år havde søgt ind til Helsingør havn, måtte sejle ud i Hornbæk Bugt og ankre dér. Da isgangen den 21. april var hørt op, stævnede skibene atter Sundet ind. I løbet af tre dage passerede ikke mindre end ca. 350 sejlskibe Kronborg. På een enkelt dag kom der 200 fartøjer. Drivisen kom imidlertid igen den 24. april med det resultat, at 15 skibe skruedes på grund, medens resten måtte søge ud i Kattegat endnu en gang. Orlogsflåden stod først ud den 11. maj dette

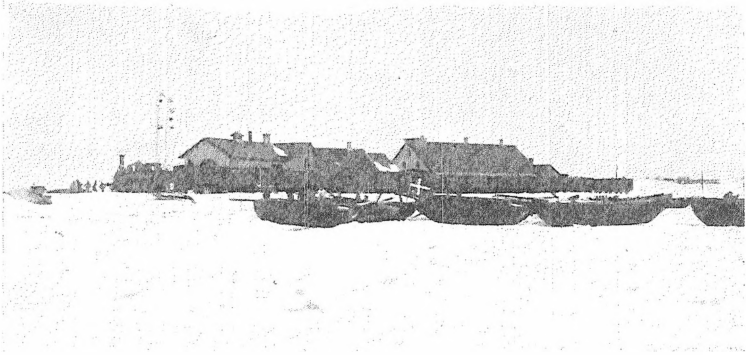


En istransport over Storebælt i februar 1870.

usædvanlige isår. Gennemsnitsdatoen for begyndende isdannelse i Øresund er iøvrigt den 25. februar, og gennemsnitlig forsvinder isen den 19. marts.

Indtil slutningen af det 18. århundrede, da staten overtog istransporterne over Storebælt, måtte de rejsende om vinteren selv sørge for materiel og personel til overfarterne. Der gives utallige eksempler på, at folk har drevet om med isen i Storebælt i dagevis, og mange menneskeliv er i tidens løb blevet isens bytte på dette farvand. I 1794 kæntrede således en isbåd, hvorved tre mennesker omkom. Ved samme lejlighed gik en forsendelse til en værdi af 25.000 rigsdaler til bunds. Selv om forsendelsen senere blev bjerget, blev det for en tid bestemt, at værdipost ikke måtte forsendes pr. isbåd, men skulle opbevares i Nyborg eller Korsør isperioden over.

Det vides ikke med bestemthed, hvornår man begyndte at sætte over Storebælt med isbåde, men det har været på et meget tidligt tidspunkt. Den første bygning på Halskov Rev blev bygget under Chr. d. IV, rimeligvis i 1590. Huset, der fik navnet

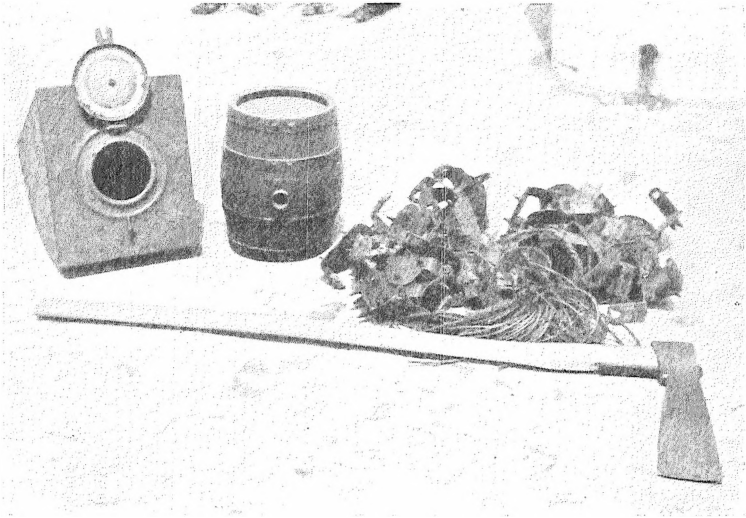


Halskov Rev station 1891—93.

„Revhuset“ eller „Christian IV's hus“, blev indrettet med soverum i tagetagen, hvor de rejsende, der ventede på isbåd, kunne sove i hængekøjer. I tidsrummet omkring 1860 byggedes en rejsestald og nogle huse til opbevaring af isbåde. Ca. ti år senere byggedes en stor bygning, der fik navnet „Hotellet“, og som havde plads til mange rejsende. På taget var der indrettet en udkigspost, hvor nogle meget store søkikkerter var anbragt. I de senere år har den gamle isbådsstation tjent som feriehjem for statsbanernes personel.

Til at begynde med var isbådsmateriellet højst tilfældigt og uensartet. Man brugte de fartøjer, der befandt sig i nærheden, og som mandskab anvendte man stedets fiskere og søfolk. Da istransporterne blev overtaget af staten, anskaffedes nogle store, tunge og specielt byggede isbåde. Disse klodsede fartøjer, der var meget uhandige, blev senere udskiftet med lettere fartøjer, til dels under indflydelse af den konkurrence, som blev ydet fra private isbådsfolk.

Som leder af istransporterne fungerede som oftest en smukke-skipper, der selv påmønstrede mandskabet til isbådsflotillerne. En flotille bestod gerne af 8 både, og hver båd havde en besætning på 4 mand plus en bådfører. En isbåd kunne foruden bagage og post medføre 5 passagerer, der iøvrigt sjældent fik lov at sidde i fartøjerne under marchen på isen.



Materiel til isbådstransport. Blikdåse til beskøjter, vandtønde, issporer samt isøkse. „Dansk Post- og Telegrafmuseum“.

Det var forbeholdt damerne at sidde og fryse. Mange passagerer tog et nap med under marchen for at holde varmen.

Når der var en stribe åbent vand, brugte man årerne, og var der vand over et større areal, hejste man sejlene. Når man atter kom til fast is, halede man fartøjerne op ved hjælp af iskiler og taljer. Derpå lagde man årerne på tværs af bådene og surrede dem fast, så de kunne bruges til at skubbe på. Foran for båden gik et par mand, som trak i et langt tov. Til hver flotille var knyttet en flotillefører, som med en lang stang gik forrest og prøvede isen. På flotilleføreren hvilede et stort ansvar, som især følte tungt, når tågen lagde sig over isen. Af hensyn til tåge var hver båd iøvrigt forsynet med et tågehorn. Desuden havde hver båd bl. a. en hornlygte, for det skete tit, at isbådene blev tvungne til at forcere is eller vand i buldrende mørke.

Fra 1794 begyndte man at føre statistik over transporterne. Fra 1794 til 1832 var der gennemsnitlig isbådstransport over bæltet 33 dage om året. Vinteren 1799—1800 var blandt de

strenge, idet der da var isbådstransport i 115 dage, og trafikken begyndte iøvrigt 2. juledag. Året forud var vinteren også langvarig, og isbådene var i gang i 108 dage. I den 36 år lange periode var der kun 14 vintre, hvor der overhovedet ikke var isbådstransport.

Under uvejr, når isen satte i drift, søgte man ofte ind til Sprogø. Af de mange prominente personer, der har gjort ophold på øen under rejse fra Sjælland til Fyn eller omvendt, kan nævnes Ludvig Holberg og senere Frederik d. VI. Når Holberg i et af sine arbejder benytter det allerede dengang gængse udtryk: „Gid du sad på Sprogø“, så er det ikke noget venligt ønske. Dette skyldes, at opholdet på øen ikke var videre yndet, selv om Sprogø tit blev manges redning. Øens dårlige ry har sin grund i de dårlige herbergsforhold, den bød publikum. Da Holberg besøgte Sprogø i 1709, fandtes der kun een eneste seng for de rejsende, og det kostede hele to rigsdaler at sove i den for en enkelt nat!

Senere bedredes forholdene på øen noget. Der blev flere sovepladser og mere proviant. Post- og befordringsvæsenet sørgede for, at dens repræsentant på Sprogø hvert efterår provianterede for ca. et halvt år. Opholdet på øen kunne også tit strække sig over lang tid. I 1852 blev på boghandler H. P. Møllers forlag i København udgivet et lille hefte med titlen „Tre dage og nætter på Sprogø. En rejsendes fortælling om istransporten over bæltet“. Den anonyme skribent fortæller bl. a. om et tre dages ophold på Sprogø. Bortset fra at kun en trediedel af passagererne fra de 16 isbåde, der var nået frem, fik sengeplads, havde man det meget morsomt derovre. Da der var mange udlændinge mellem passagererne, var den traditionelle sangunderholdning om aftenen meget afvekslende. Om dagen spillede man kort med hinanden. Skribentens rejse fra den dag, han ankom til Nyborg, til han gik i land i Korsør, strakte sig over ti dage.

Istransporterne har også været behandlet i mere kendte skribenters værker. F. eks. skriver Henrik Hertz om en transport i sit skuespil „Flugten til Sprogø“, H. C. Andersen omtaler i sin vaudeville „Den usynlige på Sprogø“ et ufrivilligt ophold



Horn og lygte til brug ved isbådstransporter. „Dansk Post- og Telegrafmuseum“.

på øen og Holger Drachmann skildrer i fortællingen „Drevet af“ en farefuld transport på en isflage.

Isbådernes besætninger forstod ofte at sætte passagererne i godt humør selv under de sureste forhold. Meget ofte gav de en sang eller en ramsaltet skipperhistorie til bedste på turen over, og under ophold på Sprogø udfoldede de sig rigtigt. Belønningen for en underholdning på øen var et glas rom til 50 øre, og for hvert glas blev humøret naturligvis højere.

Efter 1893, hvor vi havde en meget streng vinter og hvor isskruningerne i Sundet nåede op til en højde af mere end ti meter, har der sjældent været istransport på Storebælt. I vinteren 1916—17 var der isbådstransporter ved mange mindre overfartssteder her i landet. I 1929 var der isbådstransport mellem Knudshoved og isranden, hvor færgerne lagde til. En dag måtte iøvrigt 1180 mennesker vandre i land fra en indefrosne færge. Under den sidste verdenskrig kom isbådene atter til ære og værdighed på Storebælt — sikkert for sidste gang. Vinteren 1940 var jo uhyre streng. De fleste vil huske, at flere biler blev sendt ud på Storebælts is. Den 16. februar gik en

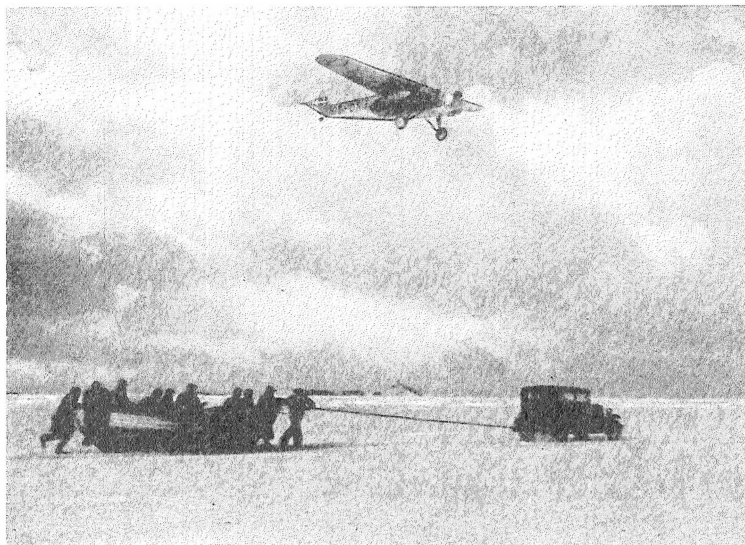


14. februar 1942. Første isbådstransport i mange år. Den varede 10 timer.

ambulance, der var bestemt for Finland, gennem isen, men blev hevet uskadt op igen. En kort tid havde vi tøvejr, men så tog frosten fat påny. Den 25. februar tog 16 herrer og fire damer trods mange advarsler ud med en privat isbåd fra Knudshoved. Turen var meget farlig, fordi isen var i drift. Det gik da også galt for de 20 vovehalse, for 3 kvartmil syd for Sprogø gik båden i drift med en flage, hvilket blev observeret fra Sprogø fyr. Isbryderen „Fenris“ blev straks sendt afsted efter de uheldige, og den næste morgen kl. 5 blev disse reddet i meget forkommen tilstand.

Vinteren 1947, der også var meget hård, gav ikke anledning til isbådstransport over Storebælt. Derimod arrangerede søværnet en isbådstransport til Flakfortet og Middelgrundsfortet for at bringe proviant og afløsning til besætningerne.

Af de mange kendte isbådsfolk, der i tidens løb har trodset Storebælts is, bør nævnes Lars Petersen og P. H. Kruse, der med deres lette isbåde var ved at udkonkurrere postvæsenets isbådsflotille i 1871. Desuden må nævnes krigsråd Dyrhauge, der en årrække var leder af transporterne. Den sidste leder var kaptajn H. P. Petersen, der kom til i 1893 og fungerede lige til 1929, da han tog sin afsked.



Trafik på Storebælt 1940.

Efterhånden som samfærdslen voksede landene imellem samtidig med, at maskinerne vandt indpas i produktionslivet, virkede det mere og mere generende, at isen kunne *tvinge skibene* til at lægge op om vinteren. Mange kloge mænd lagde hovederne i blød for at udtænke nye kampmetoder mod isen. Kampen skulle i fremtiden ikke blot føres defensivt, som det var tilfældet med istransporterne. Utallige var de forsøg, der blev foretaget bl. a. med sprængladninger. Så tidligt som i 1788—89 prøvede man at sprænge ishindringerne væk på Rhinen, og i 1845 gjorde man lignende forsøg i Holland. Krudtet kan bruges i en rigtig krig mennesker mod mennesker, men isen kan det ikke overvinde. Samtlige forsøg med sprængning af isen har faktisk vist sig at være mislykkede.

Så sent som i januar 1844 kæmpede man i Boston mod isen på en måde, der leder tankerne tilbage til Peter Bredal. Cunard-liniens „*Britannia*“ la på daværende tidspunkt i havnen. Isen strakte sig 11—12 km. ud fra kysten i en tykkelse af 2 fod. „*Britannia*“ skulle imidlertid af sted for enhver pris. Ved hjælp

af en isplov, der blev trukket af to heste, skar man to parallelle furer i isen af en dybde på 7 tommer. Derefter gik man i gang med at save og udskar nogle vældige flager, som ved hjælp af heste og et meget stort mandskab blev trukket ind under iskanten. På to dage var man færdig, og skibet flød i frit farvand.

Først de isbrydende fartøjer har kunnet byde isen trods.

Men hvem har nu opfundet isbryderen? Ja, dette spørgsmål har vist sig meget vanskeligt at besvare. Blandt de mange aspiranter til titlen som isbryderens opfinder nævnes en dansker ved navn Hjorth, som allerede i 1841 forsøgte at bygge et isbrydende skib. Men hvor patriotisk man end vil være, må man indrømme, at danskeren ikke havde heldet med sig. Hjorth var helt forkert på den, idet han troede, han kunne overvinde isen ved at lade sit skib *skære* sig igennem den.

En russisk købmand i Kronstadt ved navn Britnev fandt imidlertid i 1864 ud af, at en isbryder skal konstrueres således, at den faktisk *knuser* isen under sin vægt. Han lod derfor et mindre fartøj ved navn „Pilot“ forsyne med en ny stævn, som gjorde det muligt for hele forskibet at løfte sig op over isen. Da fartøjet var forholdsvis lille og af ringe displacement, kunne det ikke udrette de helt store ting. Det var dog i stand til at forlænge vintersejladsen på Kronstadt med nogle uger hvert år. Kronstadt-borgerne var så begejstrede for „Pilot“, at Britnev kort tid efter lod bygge et nyt skib af samme type. Skibet fik navnet „Boy“.

I 1860 fremsatte de danske assurandører ønske om anskaffelsen af en isbrydende bugserbåd på 100 h.k., men dette ønske blev ikke realiseret. Et tiår senere — i 1871 — fik man en af århundredets strengeste isvintre. På Themsens, der yderst sjældent fryser til, kunne man således holde stort marked. Københavns havn var spærret for sejlads i to måneder. Hele Øresund, ja, selv Østersøen var helt i isens magt. Hamburg var ikke bedre stillet end København, og tilsidst nedsatte Hamburgs bystyre en komite, som kort tid efter udskrev en konkurrence om det bedste forslag til en effektiv kamp mod isen. Der indkom 24 vidt forskellige forslag, det ene mere fantastisk end det andet. I ikke så få forslag var ordet „krudt“ det hyppigst anvendte.

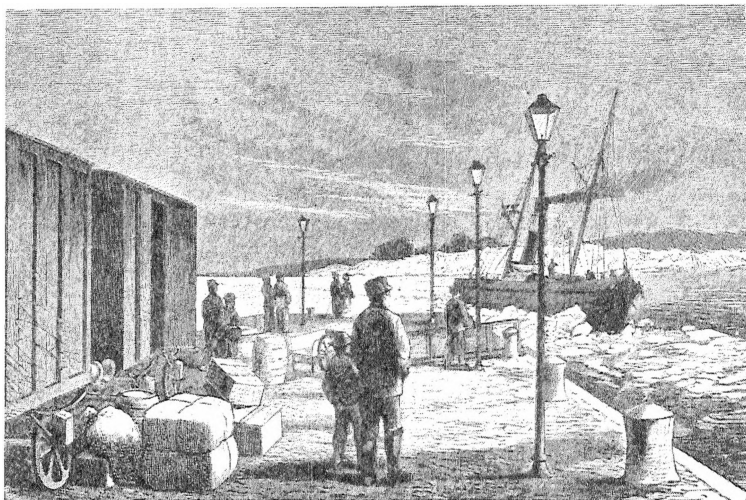
Komiteen fandt imidlertid hurtigt ud af, at et forslag, der var indsendt af en skibskonstruktør ved navn Ferdinand Steinhaus, var det absolut bedste. Det gik ud på, at man skulle bygge et skib med et meget modstandsdygtigt skrog, en krum stævn og en kraftig maskine. Steinhaus, der var født i 1826 og allerede havde udført mange interessante konstruktioner, var sikkert blevet inspireret af beretninger om Britnevs forsøg. Det var også *hans* mening, at isen ikke skulle *skæres* op, men *knuses* under skibets vægt. Æren som isbryderens opfinder må således fordeles mellem Britnev og Steinhaus. Steinhaus' forslag blev hurtigt omsat i praksis og dannede faktisk grundlaget for bygningen af senere tiders mange isbrydere.

Allerede samme år, som komiteen var blevet nedsat, og Ferdinand Steinhaus havde fået 1. præmie, blev Hamburgs og verdens første deciderede isbryder til på Reiherstieg Værftet helt efter pristagerens anvisninger. Skibet, som kort og godt fik navnet „Eisbrecher“, havde en længde af 40,5 m. og en bredde af 9,75 m. Forholdet mellem længde og bredde var altså 4:1, hvilket i hovedsagen er det samme som for alle nyere isbrydere. Også stævnvinklen, der var 40 grader, er stort set blevet bibeholdt. „Eisbrecher“ havde endvidere et dybtgående af 4 meter og et displacement af 570 tons. Maskinkraften var på 400 indicerede hestekræfter.

Skibet var ligesom vor tids betvingere af isen ret kostbart i drift, men indtjente sig selv mange gange ved senere at sikre Hamburgs flodbåde stadig sejlads på Elben og de oceangående skibe forbindelse med havet. I begyndelsen bekostedes isbrydningen iøvrigt af private, men da Hamburg i 1877 fik „Eisbrecher II“, som var lidt større end nr. I og i besiddelse af 600 hestekræfter, overtog byen driften af begge Steinhaus' isbrydere og udgiften ved denne.

Det varede flere år, før „Eisbrecher“ fik en efterligning i udlandet. Man troede ikke, at Steinhaus' løsning af problemet var den rigtige. Den forekom sikkert de fleste at være alt for simpel. Man prøvede derfor på at overvinde isen på mange andre måder.

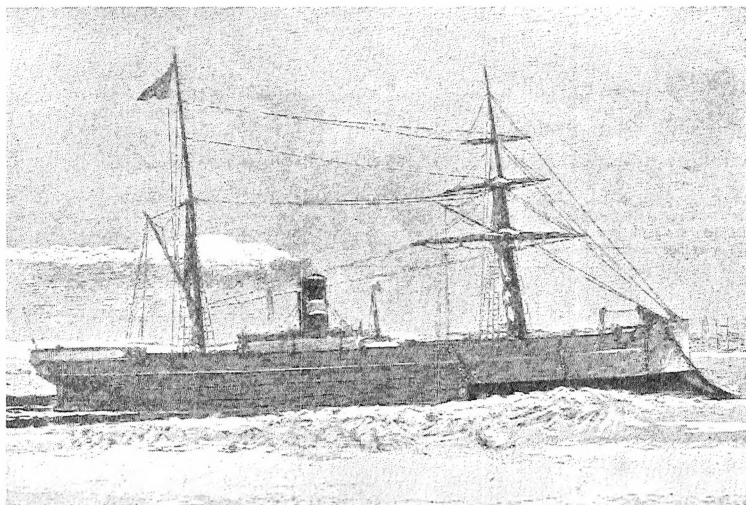
Herhjemme koncentrerede man sig stadig mest om isvanske-



„Fyen“ går gennem isen ved Nyborg Skibsbro.

lighederne på Storebælt. Når de almindelige postskibe gav op, indsatte man gerne postdamperen „Fyen“, der var bygget hos Burmeister & Wain. „Fyen“ var sammen med panserskonner-ten „Esbern Snare“, som tit udlåntes af marinen om vinteren, i stand til at holde forbindelsen vedlige mellem Sjælland og Fyn selv under ret vanskelige isforhold. De to både blev snart publikums erklærede yndlinge. „Esbern Snare“, der var bygget i England, havde iøvrigt allerede under stormfloden i 1872 gjort sig fordelagtigt bemærket ved at assistere havarerede skibe. De to skibe opholdt sig ofte lang tid ad gangen i søen, men nøjedes under de værste forhold med at sejle passagererne fra iskant til iskant, hvorfor de begge havde et par mindre isbåde med om bord.

Nordmændene var de første, der fulgte Hamburgs eksempel og lod bygge en decideret isbryder. Den hed „Mjølner“ og var bygget af Kockums i Malmø. De 200.000 kroner, som skibet kostede, blev udredet af Kristiania kommune. „Mjølner“ blev færdig i 1877 og blev straks sat i arbejde på Oslofjorden.



Kaptajn Jensens isplov.

„Mjølner“s kamp mod isen blev naturligvis fulgt med stor interesse af den skandinaviske presse. Det vakte stor respekt for det lille skib, at det overvandt 9—10 tommer tyk is med en fart af 2—3 knob. Det var imidlertid ikke alle, der var henrykte for „Mjølner“. Således mødte en vejvogter en gang op på isen med en lovebog i hånden og påstod på sin bygds vegne, at isbrydningen var ulovlig, fordi den afbrød den faste forbindelse mellem to bygder.

I Sandviken imponerede „Mjølner“ de mange tilskuere ved at forcere is med en tykkelse af indtil 16 tommer. Ganske vist kunne man ikke holde en jævn fart, men måtte „stange“ sig frem. En model af „Mjølner“ vakte iøvrigt megen opsigt på verdensudstillingen i Paris 1878.

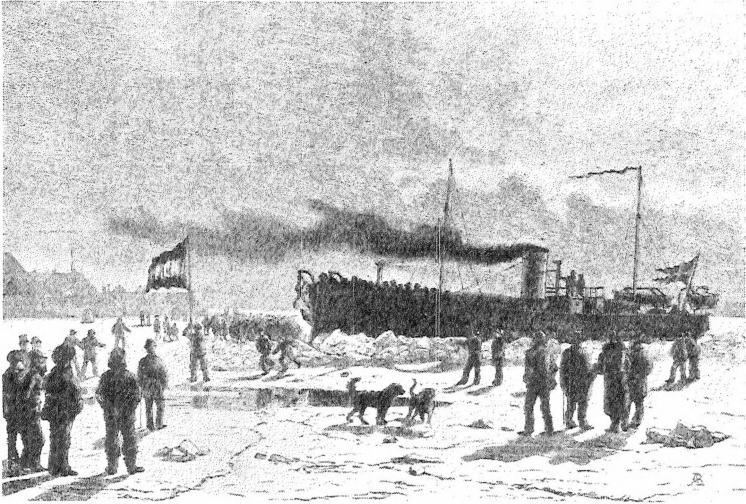
I 1880 konstrueredes i Holland et fartøj, der skulle pløje sig frem gennem isen ved at skære denne op fra underkanten. Dette fartøj led imidlertid et forsmædeligt nederlag allerede den følgende vinter. En dansk kaptajn Jensen, der var fører af dampskibet „Union“, førte iøvrigt i 1880 en kamp mod Limfjordens is, der ledte tanken hen på den mislykkede hollandske

opfindelse. Jensen havde konstrueret en såkaldt isplov. Den var af jern og vejede ca. 11 tons. Den havde form som et liggende V, men var dog tilpasset således, at den sluttede tæt ind til skibets stævn, hvortil den var fastspændt med kæder. Isplovens fremfaldende spids blev anbragt lige i vandlinien og skulle kaste den afskårne is op på fastisen. Jensen synes til at begynde med at have haft succes med sin opfindelse, idet han brød is med en tykkelse af 9 tommer. Der blev derved dannet en rende fra Aalborg til Hals, hvorved bl. a. en norsk brig nåede frem til bestemmelsesstedet. Det følgende år, hvor København var lukket for søfart i 58 dage, blev en isplov af en noget mindre størrelse demonstreret for Københavns havne-væsen. Den blev fastspændt en mindre damper ved navn „Dagmar“, som med sine 40 hestekræfter tvang sig gennem en 5 tommer tyk is fra inderreden og helt ud til Gasværkshavnen. Trods den lovende start hørte man ikke meget mere om Jensens isplov, der naturligvis har vist sig helt uegnet i skrueis.

Senere på året forsøgte man endnu en måde at forcere isen i Københavns havn på. Byens erhvervsdrivende, som jo mistede en mængde penge ved den langvarige isperiode, stillede krav om, at der blev gjort noget effektivt for at åbne havnen for skibe. Tilsidst bad man derfor søværnet komme til hjælp. Marinen ville gerne assistere og sendte straks panserbatteriet „Rolf Krake“ til undsætning. På forhånd ventede marineministeriet sig ikke meget af panserbatteriet som isbryder. Imidlertid gav man skibet en ballast af ca. 150 tons, som blev anbragt agter for at løfte stævnen og samtidig tvinge skruen et godt stykke ned i vandet.

Den 16. marts gav „Rolf Krake“ sig med sine 650 hestekræfter i kast med isen, efter at den var blevet iset ud fra flådens leje af nogle Skovshoved-fiskere. Man begyndte brydningen ved toldboden, men nåede inden aften ikke længere end til karantænestationen.

Den næste dag begyndte man igen på det brydsomme hverv. Med store skarer af københavnere som tilskuere nåede man ved stadig stangning omtrent helt ud til Trekroner i løbet af formiddagen. Til tilskuernes store glæde var der oprettet



„Rolf Krake“s isbrydning på inderreden.

hele to mobile restaurationer på isen, hvorfra der solgtes øl, snaps og brød. Om onsdagen havde den ene af beværtningerne ikke været mobil nok og kom ud at sejle på en isflage, da „Rolf Krake“ kom den for nær.

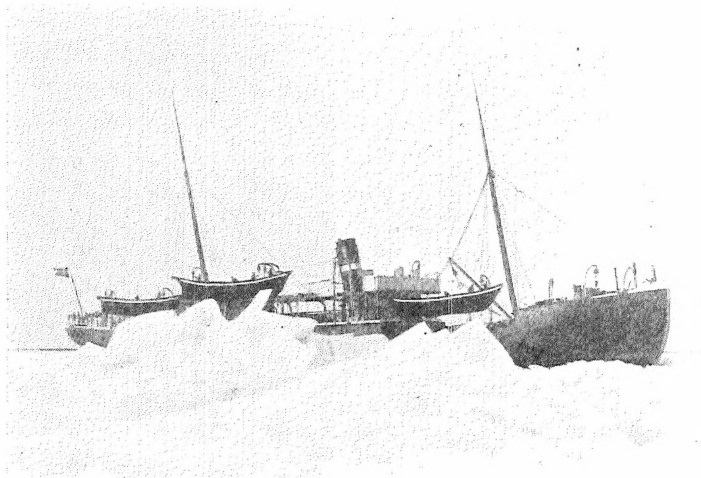
Isbrydningen foregik på den måde, at en mand stillede sig op med et flag på det sted, hvor skibet sidst var nået til. På den måde blev man i stand til hele tiden at markere fremgangen. Ved hver stangning avancerede man ikke over en skibslængde, og da dagen var omme, var man kun nået et lille stykke forbi Trekroner. Den tredie dag viste skibet sig dog helt uegnet til isbrydning, idet det næsten ikke avancerede. Men en frisk nordoster klarede heldigvis det hele i løbet af et par dage. Som et plaster på såret reddede „Rolf Krake“ to mennesker på en drivende isflage et godt stykke ude i Sundet. At ingen af de nysgerrige tilskuere omkom under „isbrydningen“, må iøvrigt betragtes som et stort held.

I firserne fik Ærø sin første dampskibsforbindelse med Svendborg ved den lille træbyggede damper „Ærøe“, som hver dag bragte post til øen. Dette lille fartøj var uegnet til

sejlads i is, men da Ærø-boerne nødig ville undvære den daglige postforbindelse selv under isforhold, gjorde man på en fiks måde „Ærø“ til en „isbryder“. Man forsynede skibet med en svær bom i stævnen, og under bommen ophængte man en specielt bygget pram. Prammen var stærkt underløben i begge ender og mindede ikke så lidt om de fartøjer, der om bord på søværnets minestrygere er kendt under navnet „Moses“. Prammen var endvidere beslået med svære jernskinner i bunden. Fra bommen og ned i prammen hængte tove, såkaldte „drenge“. Når man anbragte 4—5 mand i båden, var man i stand til at overvinde nyisen. Når isen blev sværere, brød man med „Moses“ isen ved, at mændene hævede sig op i „drenge“ og derpå lod sig falde ned i bunden af prammen med al deres vægt. Endvidere vippede man det jernbeslåede fartøj fra side til side og fra stævn til hæk. Under særlige forhold skiftede prammen besætning på vejen, idet isbrydningen var meget trættende.

„Ærø“ overvandt på denne måde isen lige til omkring 1900, da en større damper blev indsat på ruten. Det eneste, den gamle damper måtte give op for, var faktisk skrueis. I mange år lå den historiske pram på havnepladsen i Ærøskøbing, og forhåbentlig har man stadig bevaret den for kommende slægter.

I 1882 fik Sverige sin første isbryder. „Isbrytaren“ hed den, og den var hjemmehørende i Göteborg. Den var bygget på Lindholmens Varv og var i besiddelse af 700 hestekræfter. Året efter kom så den første danske isbryder. Den blev bygget hos B. & W. og fik navnet „Stærkodder“. Dens data var følgende: Største længde 50,8 m., største bredde 8,54 m. og dybgang max. 3,81 m. Deplacementet var 635 tons. Den var forsynet med to skruer agter og var i besiddelse af 600 hestekræfter. Denne isbryder gjorde god gavn i mange år og arbejdede navnlig i Storebælt for statsbanerne, der solgte den til handels- og søfartsministeriet i 1928. I 1937 blev den taget ud af tjenesten.



„Stærkodder“ var Danmarks første isbryder.

Den tilhørte oprindelig statsbanerne, men overgik senere til istjenesten.

I 1884 fik vi så „Bryderen“, der gjorde Danmark megen ære i de følgende år. „Bryderen“ blev bygget hos Kockums i Malmø for Det Forenede Dampskibsselskab og var — målt med nutidens målestok — ret ubetydelig at se til, men så sent som i de første kolde måneder af 1947 havde man brug for dens arbejdskraft i og uden for Københavns havn. „Bryderen“ blev ombygget to gange, i 1905 og i 1930, men for et par år siden mente man alligevel, at tiden var løbet fra den, og man solgte den til Polen, for hvem den stadig gør tjeneste.

Når D.F.D.S. anskaffede sig „Bryderen“, skyldtes det i nogen grad, at selskabet i en tiårig kontrakt med Malmø by havde forpligtet sig til at opretholde post- og passagerbefordring mellem denne by og København om vinteren. Honoraret til selskabet beløb sig hvert år til kr. 10.000, hvoraf svensk handel og søfart betalte halvdelen, medens Malmø stad og det svenske postvæsen betalte henholdsvis 2000 og 3000 kroner.

Allerede to år gammel gjorde den danske isbryder med sine 950 hestekræfter sig fordelagtigt bemærket ved i 1886 at skaffe skibsfarten adgang til Stettin. I foråret 1889 kom „Bryderen“ dog sikkert ud for den værste kraftanstrengelse, den har haft i sit lange liv. Med en 912 tons stor damper, „Vesuv“, følgende efter sig i renden satte det lille fartøj kurs mod Hangø i Finland. At nå frem til målet syntes for de fleste at være umuligt. Isen under den danske kyst var faktisk „desertis“ i forhold til den, der ventede ved Finlands kyst. Men den danske isbryder var startet trods alle advarende spådomme. Initiativet til det lange og anstrengende togt var taget af finnen Serlachius og C. F. Tietgen.

Da „Bryderen“ var nået omtrent helt frem til målet, knækkede dens ene skrueblad. Danskeren fortsatte imidlertid, til også de to andre blade blev flået af mod den jernhårde is. Tre dage efter havde man dog fået påsat en ny skrue, og den 20. april dampede man under finnernes jubel ind til Hangø. „Bryderen“s ankomst virkede på finnerne som en varmende forårsbrise. En bedrift i dansk søfarts historie var blevet udført, og i flere dage var „Bryderen“ forsidestof i mange udenlandske aviser. Den finske politiker, professor Michelin, havde længe haft planer liggende fuldt udarbejdede til bygningen af en finsk isbryder, og tilskyndet af det lille danske isbryderfartøjs store succes godkendtes disse planer på rekordtid af regeringen. Det blev vedtaget at sætte en isbryder i ordre til levering allerede i 1890. Den 24. maj 1889 sluttedes kontrakt med Finnboda Varf i Stockholm, og lillejuleaftensdag samme år søsattes Finlands første isbryder, som i dåben fik navnet „Murtaja“.

Men selv ikke det nye og kraftigere finske fartøj var i stand til at fordunkle „Bryderen“s ry. Den danske isbryder hvilede sandelig heller ikke på laurbærrene. I 1893 gjorde den endnu en gang det danske flag ære ved at gennemføre en besværlig issejlad over Østersøen for at åbne for den søværts adgang til Libau. Efter den sidste ombygning var „Bryderens“ kræfter vokset til 1400 hestekræfter. Længden var 43,3 m., største bredde 9,77 m. og tonnagen 436 b. r. t. Forandringerne ved de to ombygninger gjaldt navnlig rigningen og det øvrige opstående.

„Bryderen“ var ligesom de fleste af de øvrige pionerer blandt isbryderne kun forsynet med een skrue. Nogle ganske enkelte var dobbeltskruede. Fælles for dem alle var det imidlertid, at propellerne sad agter. I 1887 fandt en amerikansk ingeniør, hvis navn var Frank Kirby, på også at give de isbrydende fartøjer en skrue i stævnen, hvilket de fleste større søgående isbrydere har nu om stunder.

I Amerika havde man iøvrigt på et ret tidligt tidspunkt taget kampen op mod isen på de store floder og søer. På Hudsonfloden og Delawarefloden prøvede skipperne ligesom Hjorth at skære sig gennem isen ved hestekræfternes hjælp. Her på floderne havde denne isbrydningsmetode imidlertid større chancer, fordi ferskvandsis er forholdsvis sprød og derfor lettere at bryde end havisen. Et af Hudsonflodens isbrydende fartøjer, „Norwich“, som var bygget i 1836 af træ, blev ligefrem kronet som „isens konge“. „Norwich“ kæmpede hver vinter mod isen lige fra ca. 1850 til 1900. Det veltjente flodskib blev først hugget op i 1923 og ansås dengang for at være verdens ældste endnu eksisterende dampskib.

Allerede i 1837 byggedes i Filadelfia en såkaldt „ice-boat“ med jernbeslåede skovlhjul på siderne af det 53 m. lange træskrog. Først efter 80 års tjeneste blev dette skib i 1917 hugget op. Lang tid forinden — i 1868 — havde Filadelfia fået „City Ice-Boat N:o 2“, som endnu arbejder og sikkert er verdens ældste stadig isbrydende fartøj.

Ideen til stævnpropellen blev fostret på Michigansøen, da Kirby en vinterdag sejlede med en bugserbåd. Ingeniøren lagde på denne tur mærke til, at skipperen, når skibet måtte give op over for pakisen, lagde roret om og tvang sig vej med agterenden forrest. De amerikanske bugserbådsskipperere var ikke de eneste, der benyttede sig af dette trick. Også mange danske skibsførere kendte det. Men Kirby mente, at den helt rigtige udvej var at forsyne skibene i tilfrosne farvande med en propel i stævnen. Han gik derfor straks igang med at udarbejde planer til en isbrydende færge med et dobbelt sæt propeller.

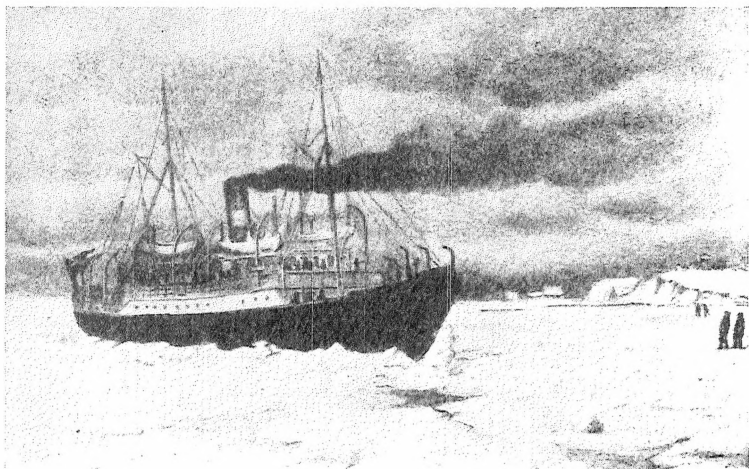
I 1888 blev hans nye creation taget i brug og fik enorm succes. Vidunderfærgens navn var „St. Ignace“, og den var opkaldt efter en af de to byer, den forbandt. Formålet med stævnskruen er, at den skal suge vandet væk under isen, der derved bliver lettere at knække. Ingeniør Kirby havde imidlertid slet ikke tænkt sig, at hans opfindelse skulle få den store betydning for isbrydningen, som den senere fik. Han vidste knap nok, at der i Europa byggedes skibe, der udelukkende var beregnet til at bryde is. Dette indrømmede han åbent over for skandinaviske eksperter, der nogle år senere talte med ham om at indføre stævnpropellen i de nordiske isbrydere.

Inden stævnskruen rigtigt vandt indpas, byggede bl. a. Danmark flere nye isbrydere efter de gamle principper. I 1890 fik statsbanerne således „Mjølner“, der var bygget i Helsingør og konstrueret af den senere så kendte danske konstruktør, Fr. Ortman, som var chef for orlogsværftets konstruktionsafdeling fra 1883 til sin død i 1905. „Mjølner“s kvalitet bevises bl. a. derved, at den stadig gør tjeneste for D.S.B. efter at være blevet moderniseret i 1943.

Samme år som „Mjølner“ løb en anden af Ortmans konstruktioner (forøvrigt et søsterskib til „Mjølner“) i vandet. Det var isbryderen „Thor“, som i mange år var stationeret ved Korsør, men som i 1937 blev overtaget af handelsministeriet fra statsbanerne. „Thor“ er hovedsagelig blevet brugt til isbrydning i fjerde og mindre farvande. Skibet, der sidste vinter gik på grund og sank, vil ikke blive istandsat igen til istjenesten, da en reparation vil koste 2—300.000 kroner.

I 1891 fik Københavns havnevæsen „Grane“, der stadig gør tjeneste både som isbryder, bugserbåd og sprøjtebåd. Tre år senere fik statsbanerne endnu en isbryder til brug i Storebælt. Det var „Tyr“, som også overgik til handelsministeriet i 1937. „Tyr“ har efter tyskernes kapitulation været anvendt af marinens dykkerskole som skoleskib. Endvidere har den fungeret som ubåds-motherskib.

Københavns havnevæsen havde stor gavn både af „Grane“ og af „Bryderen“, men da frihavnen blev en realitet, indså man så småt nødvendigheden af at have endnu en isbryder statio-



Statsbanernes isbryder „Mjølner“ ud for Korsør.

neret i hovedstaden. Konkurrencen fra andre havne var hård, og det var derfor ønskeligt til enhver tid at kunne erklære Sundet for passabelt og havnen åben for anløb. Man havde forøvrigt i 1893 haft en meget slem vinter, der betød et stort økonomisk tab bl. a. for København. „Bryderen“ og „Grane“ stred af alle kræfter, men kunne naturligvis ikke være alle steder. Nogle driftige mænd fandt derfor på at *save* de inde-frosne skibe ind til havnen. Dette var noget, der gik langsomt, og desuden var det dyrt. Det kostede ca. 12.000 kroner at få et skib savet ind. Avisbudene udnyttede issituationen til at bringe aviserne ud til skibene for en pris af 25 øre pr. stk.

Man bestilte nu hos B. & W. en ny isbryder, der skulle blive verdens kraftigste. Tegningerne til den var udarbejdet af Fr. Ortman. I december 1895 løb skibet af stablen under navnet „Sleipner“, hvilket havde relation til Odins stærke ottefodede hest. „Sleipner“ havde en vandlinielængde af 49 meter, en største bredde af 12,3 m. og en maximumsdybgang af 7,32 m. Deplacementet var 1300 tons og maskinkraften 2600 HK. Besætningen talte 25 mand, hvoraf 10 var fyrbødere. Skibet viste sig hurtigt at svare til de største forventninger og gør stadig

tjeneste under sovjetflaget, idet det efter den første verdenskrig blev solgt til Rusland, der gav det navnet „Truvor“. Skibets første fører var kaptajn Vilh. Petersen.

Allerede året efter „Sleipner“s færdigbygning så en ny isbryder, som overgik „Sleipner“ i størrelse, dagens lys. Det var den 1525 tons store „Nadjesny“, der var bestemt for den russiske havn Wladivostok. Skibet var 25 m. langt og var i besiddelse af 2920 hestekræfter. B. & W., der byggede skibet for en pris af 800.000 kroner, og Fr. Ortman, der leverede tegningerne til det, bragte med „Nadjesny“ Danmarks navn frem i alverdens aviser endnu en gang. „Nadjesny“ betyder „den, man kan stole på“, og man kunne i sandhed stole på dette underværk af en isbryder. Før afgangen til det Japanske Hav var skibet på en lang prøvetur til den finske bugt, hvor det gik omtrent helt ind til Helsingfors med en fart af 3 mil gennem 26 tommer tyk is, som havde ligget urørt i et kvart år. Tilsidst mødte det is, der nærmede sig de 30 tommer i tykkelse. Denne ishindring overvandt det med agterenden forrest. „Nadjesny“ havde iøvrigt den triumf at befri den finske bryder „Murtaja“ af isens jernhårde greb. Tilsidst satte den kronen på værket ved at åbne for trafikken til en estisk havn, der ikke havde set salt vand i fire uger. Under triumftogtet og på vej til Wladivostok førtes skibet af Kaptajn Garde. På prøvetogtet medfulgte en komite af sagkyndige fra den kejserlige russiske marine. Komiteens formand berettede senere i et russisk maritimt blad om turen og fastslog, at bedre isbryder end „Nadjesny“ fandtes ikke.

Men heller ikke „Nadjesny“ fik lov at beholde titlen som „verdens stærkeste“ ret længe. I 1898 færdigbyggedes for russisk regning på det engelske krigsskibsværft Armstrong Whitworth & Company en ny isbryder ved navn „Jermak“. Denne bryder, der blev en af isbrydningshistoriens berømteste, var tegnet af den russiske admiral Stefan Ossipovitj Makarov. „Jermak“ har en maskinkraft på 7.500 h.k., er 97,5 m. lang og 21,65 m. bred. Deplacementet er 7875 tons.

Denne russiske jætte vakte opsigt over alt som verdens mest solide skib. Dets stålskrog er meget svært, og bunden er dobbelt. Mellem dobbeltbunden er bygget krængnings- og trimtanke, der rummer 800 tons vand. Ved hjælp af disse tanke og specielle pumper kan vandet flyttes både i tværskibs og langskibs retning, hvorved skibet kommer i bevægelse og bliver i stand til at befri sig, hvis det skulle komme i besæt i isen. Det samme system bruges i mange af de mest moderne isbrydere. Som vor tids øvrige isbrydere har „Jermak“ et skrog, der buer stærkt mod vandlinien, således at det uden fare for nedskruning kan udsættes for stærkt ispres under vandlinien. Når en isbryder med en sådan skrogform skal ligge stille ude i isen, lader den sig blot indefryse, og når den atter skal arbejde, tømmer man bare tankene, og skibet vil atter flyde let på vandet. Det kraftige maskineri skal nok ordne resten.

„Jermak“ løb på prøveturen, trods sit store korpus, 15½ knob i frit vand. Den var iøvrigt til at begynde med forsynet med tre skruer, to agter og een for, men efter en sommertur til Spitsbergen, hvor den skulle demonstrere sine kræfter mod polarisens vælde samt gøre en indsats i den arktiske forskning, blev man enige om at fjerne den forreste skrue. „Jermak“ sejlede derfor tilbage til England, hvor den kom i tørdok hos Swan, Hunter & Wigham Richardson, der foruden at fjerne stævnskruen fik til opgave at forsyne skibet med en endnu stærkere stævn. Stævnskruen havde hermed vist sig at være til liden nytte ved isbrydning i polarhave. På større søgående isbrydere i mere tempererede egne har stævnpropellen derimod været til stor gavn.

I 1901 var „Jermak“ helt oppe ved Frans Josefs Land, hvor den brød is af en tykkelse af 4 meter. Russerne har iøvrigt gjort et stort arbejde i polarforskningen, og de kraftige isbrydere har her været dem til uvurderlig gavn. Disse jætter har åbnet selv de nordligste have for skibsfarten. Ved flere lejligheder har besætningerne på disse polarisens betvingere været i stor fare. Før krigen drev en russisk isbryder ved navn „Georg Sjedov“ hjælpeløst rundt på det nordlige ishav, men „Jermak“ nåede frem til hjælp i rette øjeblik.

En anden meget kendt, russisk isbryder med arbejdsfelt i polaregnene er „Leonid Krassin“, der med sine 12.000 hestekræfter og tre agterpropeller er verdens kraftigste isbryder med 2000 hestekræfter mere end „J. Stalin“ og „Lazar Kaganovitj“, der begge blev bygget i 1937. „Krassin“ er bygget samme sted som „Jermak“, men så sent som i 1917. Dens displacement er 8.740 tons mod „Stalin“s og „Kaganovitj“s 9.300 tons. Blandt „Krassin“s mange bedrifter skal fremhæves dens redning af nogle af de overlevende fra Nobiles luftskib „Italia“, der faldt ned på polarisen i maj 1928. Admiral Makarov, der skabte „Jermak“, har i første række æren for, at polarisbrydningen påbegyndtes. Desværre fik han ikke selv lov at være med i arbejdet ret længe, idet han som admiral for den russiske Stillehavs-flåde i krigen mod Japan den 13. april 1904 gik ned med sit flagskib „Petropavlovsk“.

Men isbrydningen i Østersøen og dens nabofarvande har dog været isbrydernes vigtigste opgave i tidens løb, og både Rusland, Estland, Letland, Finland, Sverige og Danmark har her deltaget i kampen mod isen.

Erfaringerne har vist, at isen optræder i større mængde i danske farvande gennemsnitlig hvert 3.—4. år. Imidlertid kommer isen meget uregelmæssigt. Siden århundredskiftet har vi haft strenge isvintre følgende år: 1899—1900, 1906—07, 1908—09, 1911—12, 1916—17, 1921—22, 1923—24, 1927—28, 1928—29, 1930—31, 1939—40, 1940—41, 1941—42 og 1946—47.

Når isen begynder at lukke sig over farvandene, får også fyr- og vagervæsenet travlt. Sømærker og fyrskibe skal nemlig helst blive liggende ude så længe som muligt, men på den anden side må de heller ikke udsættes alt for meget for isens ødelæggende virkning. Blandt de farvande, der tidligst dækkes af is, er Limfjorden, men iøvrigt kan man danne sig et godt billede af isens placering i danske farvande ved at udregne, hvilke fyrskibe, der oftest er blevet inddraget under de forskellige isvintre. Siden 1879 har Anholt knob og Schultz's grund

fyrskibe været inddraget for isen hver 997 dage. Derefter følger Lappegrund, Gedser rev, Læsø rende og Læsø trindel fyrskibe. Gilleleje flak fyrskib, der først blev udlagt i 1916, er imidlertid allerede oppe på 508 inddragelsesdage.

Kampen mod isen føres herhjemme af Statens Istjeneste, der sorterer under Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, samt af de forskellige havnemyndigheder. Istjenesten oprettedes ved lov af 13. juni 1922 efter henstilling fra Dansk Dampskibsrederiforening. I nævnte lov var det bestemt, at der skulle bygges en statsisbryder samt indføres isafgifter. Istjenesten deles i *ismeldingstjenesten* og *isbrydningstjenesten*. Det er den samlede istjenestes formål at bistå danske skibe i danske farvande samt danske erhvervsinteresser med råd og dåd under isforhold. Ismeldingstjenesten *viser* skibene vej og giver isbryderne vink om, hvor der er noget at gøre, medens isbrydningstjenesten *tvinger* skibene vej. Isbrydernes assistance er vederlagsfri, men ydes den under sådanne forhold, at der bliver tale om decideret bjergning, udbetales bjergeløn, som tilfalder statskassen.

Nærmere pointeret er det ismeldingstjenestens opgave at indsende rapporter til iskontoret om is- og besejlingsforhold. Under ismeldingstjenesten er ansat ca. 250 søkyndige observatører fra alle egne af landet, som har forudsætninger for at bedømme de nævnte forhold. For at lette og fremskynde den telegrafiske befordring af rapporterne til hovedsædet i København afgives disse i koder. Der gives af hver observatør en gang daglig een melding om isforhold og een om besejlingsforhold. Koderne består af tal fra nul til 10, hvori tallet erstattes af et X. Indløber der en melding lydende 1-1, betyder det, at der findes løs sjap- og kvadderis eller nyis på stedet og at skibsfart er uhindret for dampere, men vanskelig for sejlskibe. Meldingen 6-7 betyder, at der i det pågældende farvand er svær fastis og at skibsfart er lukket for tiden. For Kielerkanalen gælder en særlig kode, hvor is- og besejlingsforhold angives ved hjælp af et enkelt ciffer. Meldingen „drivis, skibsfart vanskelig for motorsejlere og slæbende fartøjer“ gives ved tallet 2. Den ubehagelige melding „skibsfart lukket for tiden“ gives ved tallet 9.

Ved hjælp af radio aflytter iskontoret radiotelegrafiske meldinger fra andre isramte lande. Disse meldinger udsendes på forud aftalte tider. Istjenesten udsender hver dag en isberetning, der er udarbejdet på grundlag af de indløbne rapporter. Der gives i isberetningen, som tjener til vejledning for skibene, endvidere meddelelser om inddragne sømærker samt meldinger fra skibe i søen. Ethvert skib i søen, der mener at kunne give værdifulde oplysninger om is- og besejlingsforhold, kan indtelegrafere rapport til iskontoret og bagefter få forsendelsesomkostningerne refunderet. Isberetningen udsendes både på dansk og engelsk flere gange daglig. Indtræffer der som følge af f. eks. pludseligt opfriskende vind fare for skibe i søen, udsender istjenesten under adressen CQ (det betyder „til alle skibe“) advarslers i klart engelsk sprog over 600 m. båndet. Endvidere kan der under visse forhold udsendes radiotelegrafiske ismeldinger af lokal art samt sejlanvisninger fra isbrydere til skibe i nærheden. For ikke at få telefon- eller telegrafnet overbelastet ved forespørgsler fra forskellige myndigheder og private erhvervsdrivende i de forskellige havne, vælger hver havneby sin kontaktmand til istjenesten.

Allerede før den første verdenskrig så handelsministeriet det som sin opgave at sørge for isbrydningens organisation og udførelse, men havde dengang kun lejet materiel til sin rådighed. Iøvrigt skal det her indskydes, at Københavns havnevæsen midt under det store verdensopgør fik en ny isbryder ved navn „Væderen“. Den blev bygget på Københavns Flydedok i 1916, og følgende data gælder for den: Største længde 46,1 m., største bredde 11,5 m. Skibet er i besiddelse af 1570 hestekræfter og gør stadig tjeneste ved København under isperioder. Isbrydningsloven af 1922 gjorde det imidlertid muligt at anskaffe en statsisbryder, idet der blev bevilget handelsministeriet et beløb på indtil 1.535.000 kroner til dette formål. Efter konstruktør *A. H. Larsens* tegninger sattes et 1675 tons fartøj i ordre. Det skulle være 51,8 m. langt og 12,2 m. bredt samt være i besiddelse af 2500 hestekræfter. I 1923 gled det nye isbrydningsfartøj i

vandet under navnet „Isbjørn“. Denne bryder er iøvrigt let kendelig fra de øvrige danske isbrydere, idet den har to skorstenene.

I loven var der, som allerede nævnt, endvidere taget bestemmelse om indførelse af isafgifter til dækning af omkostningerne ved istjenestens virksomhed. Det bestemtes, at alle skibe over 100 b. r. t. og med maskine som hovedfremdriftsmiddel ved indklarerung i dansk havn i tidsrummet 15. december—31. marts (begge dage inclusive) skulle betale en afgift af 10 øre pr. register ton netto. Afgiften må kun kræves 2 gange inden for samme periode af det samme skib. På denne måde indkommer 150.000 kroner om året.

Allerede året efter færdigbygningen kom „Isbjørn“ på arbejde og virkede fra den 4. januar til den 30. marts. Vinteren 1924—25 holdt isbryderne hvil, men den 3 måneder lange isperiode året i forvejen havde vist, at een statsisbryder langt fra ville kunne bestride arbejdet alene under en hård isvinter. Endvidere indså man, at isafgifterne fra skibene ikke nær kunne forslå til omkostningernes dækning, da isbryderassistancen jo iøvrigt også dengang ydedes vederlagsfrit. Et tillæg til den gamle isbrydningslov var da også allerede til behandling på rigsdagen, hvor det blev vedtaget den 18. april 1925. I tillægsloven bevilgedes der handelsministeren indtil 560.000 kroner til bygning af en ny isbryder. Forudsætningen for bevillingen var dog, at der fra danske havne indbetaltes en samlet sum af 500.000 kroner til samme formål. Disse penge skulle fremskaffes over et længere tidsmål ved, at alle danske havne med en vanddybde af over 5 m. skulle betale en afgift af den ind- og udskibede varemængde. Herved indkommer tilsammen 120.000 kroner om året.

De omtalte afgifter er ikke blevet forhøjet i tidens løb, skønt alt andet er blevet dyrere. Når man lægger afgifterne sammen med det beløb, der efter en særlig kontrakt udbetales af Limfjords-havnene (24.000 kroner om året), kommer man til en samlet indtægt for istjenesten af 294.000 kroner. Til sammenligning kan det nævnes, at udgifterne alene til driften af statsisbryderne i 1947 androg 2,57 millioner kroner.

Den nye isbryder, der fik navnet „Lillebjørn“, var ligesom „Isbjørn“ tegnet af A. H. Larsen. „Lillebjørn“, der blev færdigbygget på Frederikshavns Værft og Flydedok i 1926, er den første af de danske statsisbrydere, der bliver gjort klar, idet dens kedler kan fyres op på knap 6 timer. Den har en længde af 44,2 m. og er 11,1 m. bred. Dens bruttotonnage er 687 tons, og den er i besiddelse af 1560 hestekræfter.

Vinteren 1925—26 bød ikke på større isvanskeligheder herhjemme, men alligevel blev „Isbjørn“ sat under kommando, idet den blev sendt afsted til den finske bugt fra den 23. januar til den 8. februar. „Isbjørn“, der havde istjenestens og skibstilsynets nuværende leder, kaptajn *Fr. Grue*, som fører, skulle op for at befri A. P. Møllers motorskib „Emma Mærsk“, der sad fast i skrueisen på anden måned i nærheden af Hogland, hvor de russiske isbrydere havde overladt den til sin skæbne. Hjælpen var forøvrigt højst tiltrængt, da skibet havde fået en lækage. I den rende, russerne nogen tid i forvejen havde brudt, men som atter var lukket af isen, lå iøvrigt henved 30 andre skibe, som også var overladt til sig selv. „Isbjørn“ klarede det lange togt til fuld tilfredshed og banede med sine mange hestekræfter, der iøvrigt kunne måle sig endog med de gamle Amerika-bådes maskineri, vej også for mange af de fremmede skibe.

I perioden 1927—28 var vore isbrydere kun i arbejde nogle få dage, men året efter fik alt disponibelt materiel nok at gøre. Situationen blev så vanskelig, at søfartsministeriet i februar trådte i forhandling med de svenske isbrydningsmyndigheder om en midlertidig etablering af en fælles svensk-dansk istjeneste. Svenskerne syntes om forslaget, og den fælles istjeneste blev etableret med København som central. Samarbejdet varede fra den 17. februar til den 10. april. Foruden „Stærkodder“, „Isbjørn“, „Lillebjørn“, statsbanernes isbrydere og mindre danske havneisbrydere medvirkede de svenske „Isbrytaren II“, „Statsisbrytaren“ og „Norrköping I“. Endvidere var den finske isbryder „Sampo“ og den russiske „Lenin“ lejet



„Storebjørn“ assisterer statsbanerne.

af den danske regering fra henholdsvis 23. februar til den 1. april og fra 17. marts til 29. marts. Desuden fik man værdifuld assistance af endnu en finsk isbryder, „Jääkarhu“, i to dage. Denne isbryder var heroppe i anden anledning og tog et snup-tag med.

Vinteren var forøvrigt så hård, at de gamle ideer om

sprængning af isen dukkede op igen. Det danske søminevæsen foranstaltede således nogle forsøg på Stadsgravens is, hvor man anbragte sprængladninger. Disse ladninger bragtes til detonation, for at man kunne se, om man ved hjælp af dynamit eller ved at benytte sig af sprængstoffet termits enorme varmeevne såvel under som efter sprængningen kunne overvinde ishindringer. Der forekom virkelig nogle store huller i isen, men forsøgene lovede ikke noget videre. Naturligvis kan man på den måde åbne for mindre fiskerihavne samt skaffe fiskebestanden åndehuller og svømmefuglene frit vand, og man sprængte da også så sent som i 1947 huller i isen flere steder.

Samarbejdet mellem de nordiske isbrydningsmyndigheder i de første kolde måneder af 1929 viste sig at være så godt, at den svenske regering besluttede at invitere Danmark til at føre forhandlinger med sig i Stockholm om et isbrydnings-samarbejde under mere faste former. Man kom hurtigt til enighed om rammerne for et samarbejde. Overenskomsten, der kom ud af forhandlingerne, går bl. a. ud på, at de to landes isbrydere skal assistere skibe (uanset nationalitet), der er på vej til eller fra svensk eller dansk havn samt alle svenske og danske skibe. Muligheden for isbrydningsaftaler med andre Østersø-lande udelukkes ikke i traktaten.

I vinteren 1929—30 var isbryderne slet ikke i gang, og året efter var af statsisbryderne kun „Lillebjørn“ og „Stærk-odder“ i arbejde. I 1931 blev iøvrigt isbrydningsnævnet til. Det tæller repræsentanter bl. a. for marine, statsbaner, Københavns havn og danske redere. 1931 bød imidlertid på endnu en nyhed for istjenesten, idet Danmark dette år fik en ny stor isbryder, nemlig „Storebjørn“, der blev til på Aalborg Skibsværft. Ligesom de to andre „bjørne“ er „Storebjørn“ konstrueret af A. H. Larsen fra handelsministeriets søfartsafdeling.

„Storebjørn“ har en største længde af 60,4 m. og en største bredde af 7,1 m. Dens displacement er 2540 tons. Når den slipper alle sine 5000 hestekræfter løs, er der faktisk ikke den danske ishindring, den ikke er i stand til at forcere. Skibet er forsynet med dobbeltbund, der går gennem skibets hele længde



Statsisbryderen „Storebjørn“ assisterer motorfærgen „Nyborg“ under isvanskeligheder i Storebælt.

og er indrettet med tanke både til vand og olie. Desuden er det forsynet med to skruer agter og een stævnpropel. Som den første danske isbryder er „Storebjørn“ forsynet med oliefyr.

I 1931—32, 1932—33 og 1933—34 var der ingen is af betydning, men i sidstnævnte vinterperiode fik „Storebjørn“ alligevel lov til at vise sine evner, idet den blev beordret en tur til den finske bugt for at assistere kabeldamperen „Eduard Suenson“. Togtet varede fra 9. januar til 17. januar, og med kaptajn Grue præsterede bryderen at distancere den berømte russiske „Krassin“ i isen, hvilket den kunne på grund af sit noget slankere skrog.

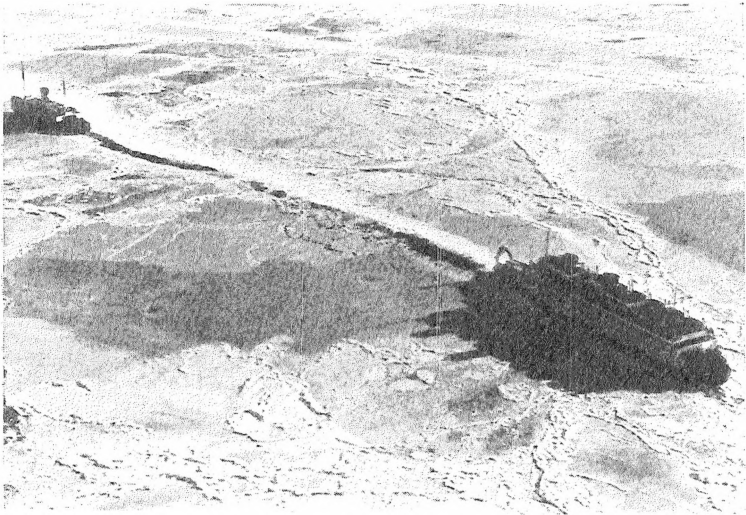
Så fulgte atter to ismæssigt set ret begivenhedsløse år for de danske isbrydere. Men i 1936—37 blev hele bryderflåden udkommanderet. Af samtlige isbrydere var den gamle „Stærk-odder“ længst i arbejde — fra 22. januar til den 1. april — og den måtte således arbejde hårdt lige til sit livs ende. Iøvrigt havde handelsministeriet som sædvanlig lejet „Bryderen“, men

også „Væderen“, „Grane“ samt statsbanernes isbryderfærger „Fenris“ og „Valdemar“ var underlagt istjenesten.

I 1937—38 og 1938—39 var kun de mindre isbrydere under kommando, men de tre følgende år fulgte nogle isvintre, som vi sent vil glemme, fordi kullagrene — i alle tilfælde de to år — var skrumpet meget ind på grund af krigen. Det danske folk lærte i de år skibsfartens og isbrydernes betydning at kende. Kom der ingen skibe i havn, mærkede man vinterens bidende kulde i højere grad end ellers. Et dygtigt isbryderarbejde var forudsætningen for varme i danske hjem. Mindet om disse isvintres besværligheder er så friskt, at vi ikke behøver at komme nærmere ind på dem, og det samme gælder iøvrigt isperioden 1946—47. Den sidstnævnte periode huskes ikke på grund af meget lave kuldegrader, men isperioden blev den længste i istjenestens historie — og den dyreste!

Midt under den sidste krig fik statsbanerne iøvrigt en ny isbryder. Det var „Holger Danske“. Den blev bygget på Odense Staalskibsværft i 1942 efter tegninger af A. H. Larsen og iøvrigt med „Storebjørn“ som forbillede. „Holger Danske“ er blot lidt større. Den er 68,9 m. lang, 16,9 m. bred og er i besiddelse af 6000 hestekræfter. Den er forsynet med stævnskrue og indrettet med salon til over 600 passagerer. Salonen bruges kun i særlige tilfælde, idet man regner med, at isbryderne selv i de strengeste isvintre vil være i stand til at holde færgefarten over Storebælt i gang. „Holger Danske“, der kostede ca. 5 millioner kroner, blev forøvrigt illegalt sejlet til Sverige under besættelsen og vendte atter hjem med brigaden i 1945. Under isperioden 1946—47 viste den store nye isbryder sit værd på Storebælt, hvor den overvandt alle vanskeligheder.

I traktaten mellem Sverige og Danmark om samarbejdet inden for isbrydningen findes en bestemmelse om, at der kan indsættes fly i istjenesten. Luftfartøjer kan bl. a. bruges til observationer og til nedkastning af proviant til indefrosne skibe og isolerede landområder. Normalt allierer istjenesten sig med



Statsbanernes isbryder „Holger Danske“ assisterer motorfærgen „Storebælt“ under isvanskeligheder på Storebælt.

marinens flyvevæsen, men under krigen, da al dansk militær flyvning var indstillet, samarbejdede man i enkelte tilfælde med Zoneredningskorpsets ambulanceflyvere. I den lange isperiode i 1947 var vort luftvåben endnu ikke kommet til hæfterne, og svenskerne stillede derfor de nødvendige fly til rådighed. For fremtiden vil den danske marines fly dog atter medvirke. Iøvrigt fungerede den fælles istjeneste under den anstrengende periode aldeles udmærket.

Som tidligere nævnt er verdens tre stærkeste isbrydere russiske og hedder „Krassin“, „Stalin“ og „Kaganovitj“. Imidlertid findes i Canada en isbrydende færge, som overgår alle tre både i størrelse og kræfter. Denne færge hedder „Abegweit“, er 113,4 m. lang og kan mønstre 12.500 h.k. Den blev færdig i 1947 og er blevet sat ind på ruten New Brunswick—Prince Edward Island. „Abegweit“ har 4 skruer, hvoraf 2 i stævnen. Bemærkelsesværdigt er det også, at den har dieselelektrisk fremdrivning. Med det samme vi er ved isbrydende færges, må vi nævne „Baikal“, der er 88,4 m. lang, med 3750 h.k. og stævn-

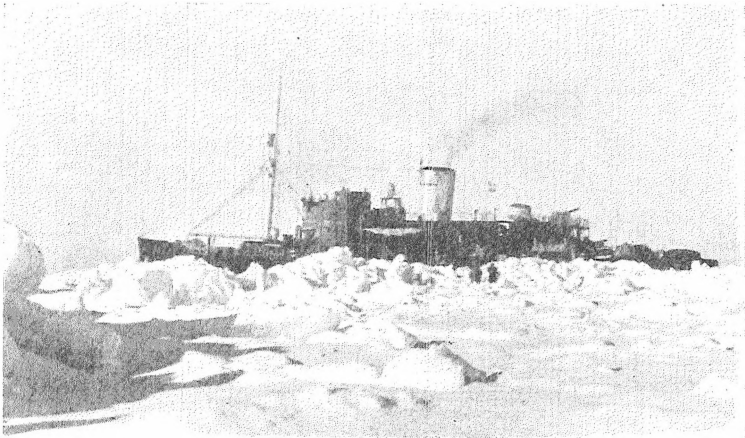
skrue. Den blev bygget i Newcastle i 1895—99 og sendt til Sibirien i småstykker og atter samlet.

Den amerikanske istjeneste, som sorterer under U. S. Coast Guard, råder over flere store isbrydere, hvoraf de største næsten kan måle sig med de russiske giganter, hvad maskinkraft angår. Under krigen udlåntes tre af de amerikanske isbrydere til Sovjetunionen.

Russerne har verdens stærkeste isbryderflåde, og under og efter den sidste verdenskrig er denne blevet yderligere forøget. Som krigsskadeserstatning til russerne har Finland bl. a. måttet aflevere „Aura“ på 440 h.k., „Hercules“ på 495 h.k., den kendte oliefyrede „Jääkarhu“ på 9.200 h.k. og med stævnskrue (hedder nu „Sibiriakov“), „Porin Karhu“ på 310 h.k., „Suursaari“ på 600 h.k., „Turso“ på 750 h.k. og „Voima“ på 4100 h.k. Sidstnævnte hedder nu „Maligin“. Fra Letland har russerne overtaget en stor isbryder på 5200 h.k. „Krisjanis Valdemars“ hedder den. Fra Estland har Sovjetunionen overtaget „Suur-Tõl“. Denne isbryder har således sejlet under tre flag, idet den oprindeligt var finsk under navnet „Väinämöinen“. Nu hedder den „Volhynetz“.

Finland, der blev frataget en stor del af sin isbryderflåde, må nu klare sig med nogle få brydere, hvoraf kan nævnes „Tarmo“, hvis maskineri udvikler 3850 h.k., og „Sampo“, der blev bygget sammen med „Jermak“ i Newcastle. „Sampo“s maskineri kan præstere 3000 hestekræfter. Denne isbryder var forøvrigt den første i Europa, der byggedes med stævnskrue. Endvidere ejer Finland „Sisu“ og „Murtaja“ samt nogle mindre havneisbrydere. Når man kender den finske vinter, forstår man, at det udholdende finske folk har store isvanskeligheder at slås med efter krigen.

Den svenske isbryderflådes hovedkraft er „Ymer“ med et displacement på 4330 tons og en maskinkraft på 9.900 h.k. Den er bygget af Kockums i 1933 og har stævnspropel. Bemærkelsesværdigt er det, at den har dieselelektrisk fremdrivning, hvilket er ret sjældent i europæiske isbrydere. I alminde-



Den svenske isbryderflådes hovedkraft „Ymer“ i Gävlebugtens skruis.

lighed har man hidtil foretrukket dampmaskiner i isbryderne. Svenskerne ejer endvidere „Atle“ og „Isbrytaren II“, der er i besiddelse af henholdsvis 6000 og 3.700 h.k. „Göta Lejon“, der er bygget i 1932, har en maskinkraft på 4000 h.k. Alle de nævnte svenske isbrydere har stævnpoppel. Selv om svenskerne råder over endnu nogle havneisbrydere, har de længe savnet en ny stor isbryder. De vil rimeligvis få den i 1952. Den nye bryder, der bliver dieselelektrisk drevet, skal bruges i Øresund. Prisen for den bliver ca. 10 millioner svenske kroner.

Norge har, trods det at landet er en af isbryderpionererne, i dag ingen brydere af betydning. Til gengæld har det havstrømmene som forbundsfælle. Imidlertid har der i den senere tid rejst sig røster med krav om en stor isbryder til brydning i de vigtigste tilfrosne fjorde. Ved de tyske og hollandske kyster arbejder nogle få mindre isbrydere.

I et land som Danmark, hvor isen heldigvis ikke vender tilbage hvert år, kan man ikke beskæftige et større ispersonel til stadighed. Istjenesten har et dagligt kontorpersonale på tre personer. Når isen kommer, udvides kontorpersonalet dog betydeligt. På statsisbryderne er under en streng isperiode ansat

ca. 185 personer, men om sommeren og i isfri vintre er til eftersyn og pasning af bryderne kun beskæftiget 2 maskinchefer, 2 donkeymænd og seks bådsmand. Det øvrige personel rekrutteres i isperioderne fra de frie erhverv.

Istjenesten har en ny, stor isbryder på ønskesedlen, da den stigende skibsfart og de voksende krav til skibenes hurtighed kræver et større isbrydermateriel. Sandsynligvis vil den nye bryder få dielelektrisk fremdrivning. Forøvrigt er både „Storebjørn“ og „Isbjørn“ efter krigen blevet forsynet med radar. I 1950 skal „Lillebjørn“ ombygges til oliefyring og vil samtidig få installeret radar i lighed med sine større kolleger. Radar-systemet har forøvrigt vist sig at være til stor gavn for istjenesten på samme måde som radio, telegrafi og flyvning har været og stadig er det. Der er ingen tvivl om, at isbryderne, der herhjemme ligger stille næsten hele året, netop på grund af den ringe brug, man kan gøre af dem, er meget dyre i drift. På den anden side ville det blive endnu dyrere, hvis vi under en lang og streng isperiode ikke havde brydere til at bekæmpe isen.

Kampen mod isen vil i fremtiden stadig blive skærpet. Efterhånden bygges mange skibe (beregnet til fart i nordiske farvande) med isforstærkning. Dette er f. ks. tilfældet med de fleste af vore større passagerskibe i indenlandsk sejlads. Chancerne for nedskruning af skibe, der iøvrigt er størst om foråret, når isen bryder op, bliver derfor minimale. Der vil næppe herhjemme komme isperioder, hvor vore skibe i forening med isbryderne må give op for vanskelighederne. Isbådene på Storebælt har sikkert kæmpet deres sidste kamp.

L I T T E R A T U R

Jørgen Bergsøe: Postvæsenets Historie. Fremstillet i Hovedtrækkene som Lærebog. København 1918.

„Tre Dage og Nætter paa Sprogø. En Reisendes Fortælling om Iistransporten over Beltet“. Udgivet af Boghandler H. P. Møllers Forlag i København 1855.

„Den danske Istjeneste“. Udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart i 1936.

A. J. Maginnis: „The Atlantic ferry“. London 1892.

A. Berge: Die Stettiner Eisbrecher. Stettin 1938.

- „Is- og Besejlingsforholdene i de danske Farvande“. Udgivet af „Statens Istjeneste“. Forskellige årgange.
- K. E. Palmén*: „Om isbrytare-ångfartyg och vintersjöfart“. Helsingfors 1894.
- Henrik Ramsey*: „I kamp med Östersjöns isar“. Helsingfors 1947.
- Stanley Rogers*: „Freak Ships“. London 1936.
- „Frem“ A. Bind 1, 1, København 1925.
- „Tidsskrift for Søværnen“. Forskellige årgange.
- Søfartsbladet „Vikingen“. Forskellige årgange.
- „Illustreret Tidende“. Forskellige årgange.
- „Hver 8. Dag“. Forskellige årgange.
- H. G. Hansen*: „Isbaadsstationen paa Halskov“. Kronik i Social-Demokraten 20.3.40.
- „Svensk Sjöfarts Tidning“. Forskellige årgange.

Endvidere har man været mig behjælpelig med oplysninger hos „Statens Istjeneste“ og på „Dansk Post- og Telegrafmuseum“.

HVORFOR HEDDER GRUNDEN CANCER ?

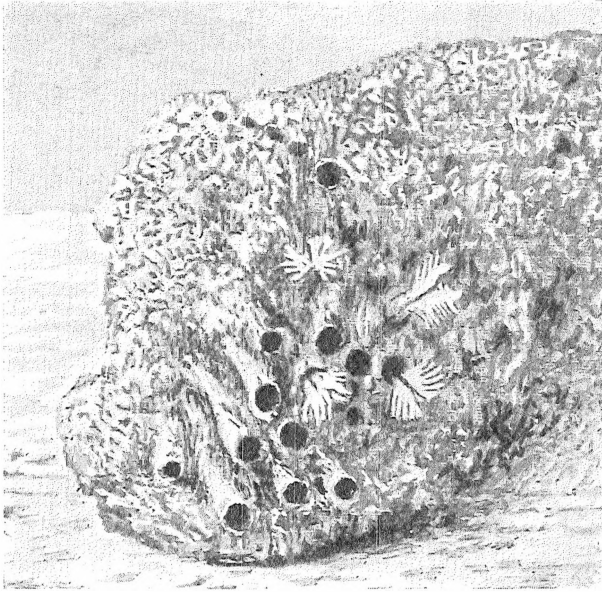
Av

LOUIS E. GRANDJEAN

I „Søkortets Stednavne“ under no. 49 har jeg, følgende lokale hjemmelmænd, tolket grunden Cancers navn på en måde, som ikke kan fastholdes, efter at jeg ved en anden søhistorisk undersøgelse faldt over en fodnote i *Henrik Krøyer*: „De danske Østersbanker“, Kbhvn. 1837, pag. 21, hvori følgende meddelelse:

„Hermeller, hvis sandrør er fæstede på østerserne — — — angriber bankerne. En slags rødblodede orme — — — om hvilke Cuvier siger, at den hæfter sine rør på østersens skaller og hindrer forplantning. Om det er denne eller en anden amphitrite, de slesvigske østersfiskere betegner under navnet Sandrollen eller *Kanker* har jeg ikke haft lejlighed til at undersøge.“

Som nævnt i „Søkortets Stednavne“ er udtalen av navnet i stedmålet *Kanker*, mens søkortene har Cancer. Hvis disse orme stadig fandtes på grunden, forekom det mig, at det måtte være deres tilstedeværelse, som havde givet anledning til grundens navn. Herpå er der analoge tilfælde og eksempler. Flere grunde er opkaldt efter en anden børsteorm, serpulida, som tilligemed kalkalger av fiskerne betegnes *koraller*, hvilket de også officielt betegnes som i Den danske Lods I, 1941. Således har *Koralrevle* mellem Djursland og Anholt navn av bundens orme og alger. Også *Koralbunken* i Aalbæk-bugten har navn efter bundens art. Grundene ved Hvidesten — (Hvæssesten) har ligeledes navn efter børsteorm eller alger, som slider fiskernes våd eller garn itu. Ægte koraller findes jo ikke levende i vore farvande.

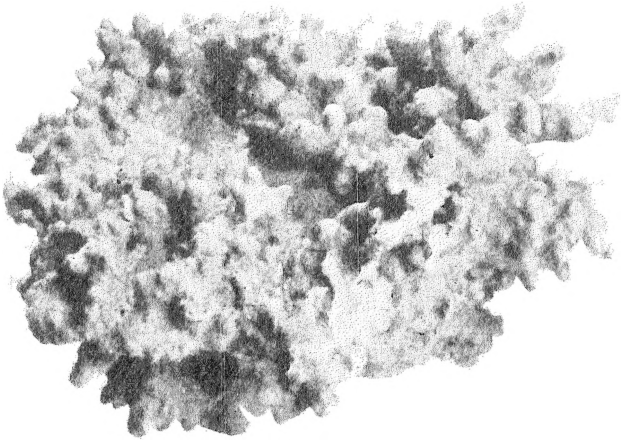


Kanker, Krøyers Hermeller, eller som de nu kaldes Sabellaria. Efter Kuckucks bog „Der Strandwanderer“ venligst udlånt av Dansk biologisk Station, Charlottenlund Slot.

Hatterrev eller Krogrev (no. 268) har på samme vis navn efter en serpulide (sørør), som overalt gror på revets mange sten.

Hvad er Kanker og findes den på grunden Cancer?

En henvendelse til mag. scient. fru *Elise Wesenberg-Lund* på Zoologisk musæum bragte først på det rene, at Krøyers „hermeller“ er en hermelide, som nuomstunder går under den latinske betegnelse *sabellaria*. Det er en børsteorm, som danner lange rør av sandet og som bygger kolonivis. Disse sandrørsklumper ligner netop små sandruller; „Sandrollen“. Det slesvigske navn Kanker kunne måske nok henføres til det dialektiske kanke: forvikles, om garn, hvis disse sandruller just blev forviklet i våd og garn.



Kalkalger eller som de populært kaldes Koraller. $1\frac{3}{5}$ gang forstørret.
 Fotografi fra Dansk biologisk Station.

En anden henvendelse til direktøren for Dansk Biologisk Station, dr. phil. *H. Blegvad*, gav den interessante oplysning, at disse sabellaria (Kanker) netop findes i stor mængde på grunden *Cancer* og meget ofte følger med op i fiskernes våd. På *Cancer* har der været et betydeligt rødspættefiskeri gennem årene, hvor vådet drages langs bunden.

Under disse omstændigheder skulle der næppe være betænkkeligheder ved at fastslå, at grundens navn skyldes den rige forekomst av Kanker, sabellaria, på den, selv om navnet Kanker for børsteormen nu ikke kendes mere. „Jeg har spurgt adskillige fiskere“, skriver sekretæren i Vestjydsk Fiskeriforening, *Albert Nielsen*, Esbjerg, „men ingen av dem, jeg har talt med, har hørt dette navn, Kanker, i forbindelse med børsteormene“. De slesvigske østersfiskeres navn på børsteormen er *glemt*, men

navnet, som blev overført på grunden, lever altså videre — og blev årsagen til, at de gamle østersfiskere blev trukket frem; de er navnegiverne.

Skibsreder *Knud Lauritzen*, der venligst har stillet clichéer til rådighed for denne lille artikel, har også personlig anstillet undersøgelser om navnet og har meddelt, at der er uenighed om navnet, idet nogle mener, at der tidligere har været krebsdyr (cancer) i store mængder på grunden, hvis sydside skal være meget stenet, mens andre mener, at der aldrig er blevet fisket på grunden, og at de omtalte børsteorme slet ikke findes her men i Ho-bugten.

Selv om børsteormene ikke mere skulle findes på grunden, udelukker dette jo ingenlunde, at de har været der, da grunden blev navngivet i slutningen av 1700-tallet. Navnet er først angivet i kortet av de opmålede søofficerer umiddelbart efter 1800. At man dengang skulle have optaget et latinsk navn for krebs på en grund, må vist betvivles, og stednavneforskerne lægger som bekendt megen vægt på *den lokale udtale* av navnet — og den er jo kanker!

Jeg takker skibsreder *Knud Lauritzen* for udmærket samarbejde til klaring av denne grunds navn. Der er adskillig flere navne i „Søkortets Stednavne“ som trænger til fornyede undersøgelser, hvad hr. Lauritzen og jeg vidste, da bøgerne blev udsendte, og kommer tid kommer måske råd. Synd ville det dog være, hvis den fortsatte forskning helt standsede.

KONG SAHURÉ'S SKIBE

Af

CARL V. SØLVER

Som bekendt byggede ægypterne skibe fra den allerældste tid; der findes let kendelige tegninger af skibe på vaser og krukker fra den såkaldte præ-dynastiske tid, der ligger c. 4—5000 år f. C.; alle disse fartøjer er imidlertid deciderede nilbåde.

Ægypterne havde imidlertid fra en meget tidlig periode også skibe til fart udenfor Nilens rolige vande, selv om sejlads med ægyptisk byggede fartøjer var vovelige foretagender.

De ældste billeder af *søgående* skibe fra det gamle Ægypten findes i en samling relieffer fra kong Sahuré's pyramidegrav ved Abussir i Nedreægypten og stammer fra det V dyn. c. 2600 f. C. Billederne, der bl. a. tæller nogle og tredive skibe, fandtes i 1908 ved Deutsche Orient Gesellschafts udgravninger, og beskrivelsen af skibene, foretaget af professor Ernst Assmann, findes i L. Borchardts store værk om kong Sahuré's gravtempel¹. Skibsbillederne er meget detailleret udført, og da skrogene er over 1 meter lange, giver de udmærkede oplysninger om denne tidsalders søfart. Billederne forestiller en kongelig flådes afrejse og hjemkomst fra et udenrigs togt, antagelig fra Libanon, idet talrige skikkelser på dækket er asiater. I slutningen af sin beskrivelse siger professor Assmann, at han ikke er helt overbevist om sin egen opfattelses rigtighed angående skibenes bygning og indbyder andre forskere til at fremkomme med en anden

¹ Ludvig Borchardt: Das Grabdenkmal des Königs Sahuré, Leipzig 1913, kap. IV: Ernst Assmann: Die Schiffsbilder.

forklaring. En så uforbeholden udtalelse af denne berømte ægyptolog har givet mig mod til at skrive nedenstående udredning, der i meget adskiller sig fra professor Assmanns og fra en beretning skrevet af hans samtidige, søhistorikeren Carl Busley, der har fremstillet en rekonstruktion af et af disse skibe til Deutsches Museum (fig. 3).

Skibene stammer fra en tid, der ligger over 1000 år før den tid, da de ofte afbildede puntskibe fra dronning Hatsepsuts tempel i Der el Bahri eksisterede, og det er overmåde betydningsfuldt at kunne følge udviklingen gennem dette lange tidsrum ved forskelligheder i bygningen af disse decideret ægyptiske langfartsskibe. Der findes ganske vist langt ældre fremstillinger af fartøjer i Ægypten, men ikke af søgående skibe og ingen, hvor billederne er i den grad forståelige; samtidig er der ved disse den interesse, at de kan tidsfæstes med ret stor nøjagtighed.

Det i fig. 1 gengivne skib er et af de bedst bevarede og findes nu i det ægyptiske museum i Berlin; det repræsenterer rimeligvis den skibstype, som benyttedes i det tredje årtusinde f. C. til farten på Libanon inden fönikernes tid og antagelig også til rejser på Rødehavet. Datidens ægyptiske konger, det V. dynastis faraoner, synes at have været ret foretagsomme til søs, og ikke alene haves efterretninger om rejser til kysterne af Syrien, men også til landet Punt sydpå i Rødehavet. Dette skib er så typisk ægyptisk og viser i detaljer så mange lighedspunkter, at man kan være sikker på, at skroget er bygget på lignende måde som flodskibene, nemlig af tykke planker dylede sammen til et kompakt hele uden køl, spanter eller stævnholter, således som beskrevet i mit tidligere arbejde, „Puntlandets Genopdagelse“ (Kbh. 1935). Imidlertid er der forskellige ting, der adskiller denne skibstype fra flodskibene uden derfor at gøre den ovenfor omtalte byggemåde mindre sandsynlig. På to af skibene er klædningsplankerne vist fra for til agter og på disse ses kun een eller måske to plankesammenføjninger; det synes derfor, som om disse har været af betydelig længde, og man må antage, at byggematerialet i det mindste for en del af yderklædningens vedkommende ikke har været de kendte klodser eller

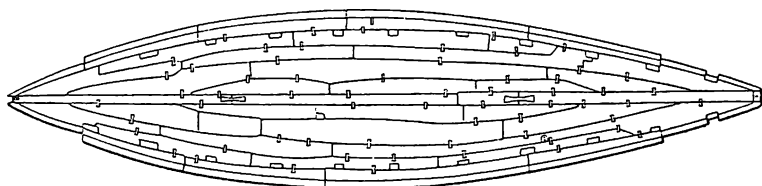


Fig. 2. Tegning visende plankesamlingen i „Dasjurbåden“ fra c. 2000 f. C., fundet nær den nordligste pyramide i Gize, 10 m×2 m×0,85 m, bygget af korte, uregelmæssigt formede stykker af sykomore og akacietræ. Planketykkelse 10 cm. Cairo musæet no. 4925.

kortere længder af sykomoretræ, som ses på den endnu eksisterende Dasjurbåd (fig. 2), men længere planker af udenlandsk træ, formodentlig cedertræ fra Libanon.

På skibssiden ses en mærkelig zig-zag-tegning gående fra for til agter, der af Busley² forklares som lidseliner til at fastholde et langskibs udenbords spændtov helt omkring skibet i lønningshøjde. Busley mener, at dette spændtov er identisk med „hypo-zom“, et spændtov, der undertiden omtales i brug i den græske oldtids skibe. „Hypo-zom“ er imidlertid, som navnet antyder, en slags broge, en tovstrop, der kan strammes efter behov om skibets ender for at styrke sammenføjnngen i søgang; den ses tydeligt på det skønne relief af et græsk skib fra c. 200 f. C., fundet på Rhodos, som pryder opgangen i det kgl. bibliotek i København³. Busleys udenbords spændtov, hvis nytte er vanskelig at fatte, kendes ikke fra noget andet sted i verden, og da det søfart-teknisk set er ganske utænkeligt, kan det næppe have været anvendt på denne måde i noget skib. Professor Assmann forklarer zigzag-linien som en syning af tovværk, der har det dobbelte formål: 1) dels at fæstne essingplanken til den underliggende planke og 2) dels at forbinde en såkaldt stringerplanke⁴ til det indre af skibssiden til brug for

² Carl Busley: Die Entwicklung des Segelschiffes. Berlin 1920 (fig. 21. pag. 20).

³ En afstøbning i gips taget af den danske ekspedition (Blinkenberg & Kinch) ved udgravningen af borgen Lindos på Rhodos i beg. af århundredet (se fig. 15).

⁴ Stringerplanker er langskibs forstærkningsplanker anbragt på inder-siden af skibssiden.

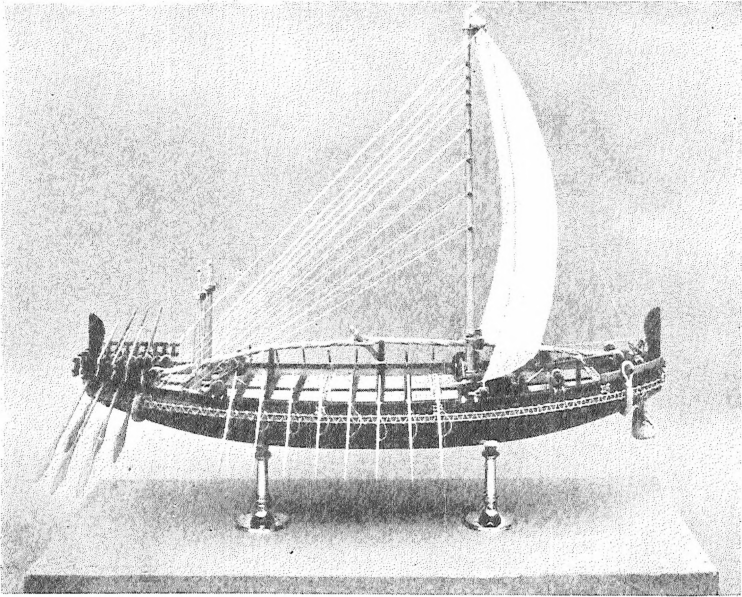


Fig. 3. Rekonstruktion af et af kong Sahurê's skibe, fremstillet af C. Busley. Deutsches Museum, München.

anlæg for dæksbjælkerne, (fig. 3) (Asmann: Die Schiffsbilder fig. 18). Stringerplanker i ægyptisk skibsbygning forekommer mig ganske uden holdepunkt, og dæksbjælkerne sad i dette skib rimeligvis på samme måde som i alle andre ægyptiske skibe, nemlig tværs gennem skibssiden med bjælpeenderne synlige på ydersiden. Derimod forekommer det ikke helt usandsynligt, at zigzaglinien forestiller en syning, der binder essingplanken til skibssiden og derved skjuler enderne af de tværskibs dæksplanker, som ellers vilde være synlige udenbords. At samme zigzaglinier findes på stævnene og to steder på tværs af essingplanken viser, at samme form for syning eller surringer også har været anvendt på disse steder. På Dasjurbåden fra c. 2000 f. C., der findes i Cairo museum, ses tydeligt, at syning eller surringer har været anvendt enkelte steder, dels ved essingplankens langskibs samlinger og dels ved dennes forbindelse med skibssiden. Sådant syning eller surring af ovenvands planker findes endnu i kinesisk skibsbygning og er almen kendt i Østasien.

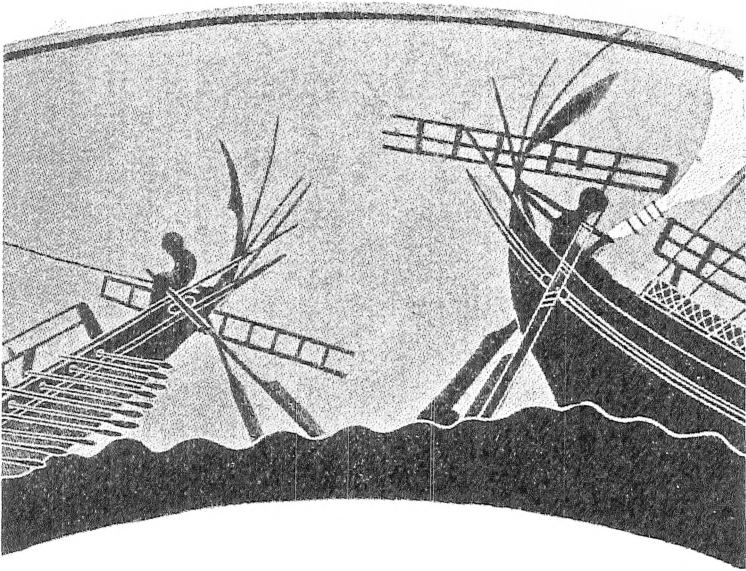


Fig. 4. Skibstegninger fra en græsk vase fra det 6. årh. f. C.
(British museum).

Agterude er anbragt en platform med lav lønning for ror-gængerne. Lønningen udlægges af Assmann som en stige til brug ved udstigning på flodbredden, og han sammenligner den med lignende „stiger“, der findes i skibsbilleder på græske vaser fra ca. 500 f. C. (fig. 4). Platformen, der senere ud-formes til en regulær kommandoplatform, fordrer imidlertid en lønning for at rorsmændene med nogen sikkerhed kan færdes der, og da hele tegningen er ualmindelig tydelig og forståelig, synes der ingen anledning til at antage denne lønning for en stige.

Der styres med seks lange, spidsbladede årer, stukket ned mellem platformens runde tværplanker, der rækker udenfor skibssiden; denne måde at styre på er ganske den samme som for flere større nilskibe fra den tid. Professor Edgerton⁵ har

⁵ W. F. Edgerton: Ancient Egyptian Steering Gear, A. J. S. L. L., Chicago 1927.

forundret sig over, at disse skibe viser løse styreårer på en tid, da faste styreårer med rorpind utvivlsomt var i brug i Ægypten. Forklaringen er rimeligvis, at selv om faste styreårer virkelig var kendt så tidligt, så var dette styrearrangement, der ikke må forveksles med en langt senere tids sideror, ikke tilstrækkelig solidt til sejlads på åbent hav. Styreårerne på kong Sahuré's skibe var anbragt fuldstændig „shipshape“; de kunde bevæges i alle retninger og var ikke udsat for at brække i søen.

Hvorledes stævnene, der begge er ganske ens, er afsluttede, kan ikke ses, men måske er plankeenderne surret sammen på een eller anden måde og sikrede med lange trænegler. Begge stævne er prydede med opretstående, smukt udførte planker, den forreste med billedet af „horusøjet“ og den agterste med hieroglyffen „Ankh“, livets tegn. Disse symboler hentyder sikkert ikke til skibets navn, idet alle skibene er forsynet med samme dekoration; de er rimeligvis anbragt der som lykkebringende tegn, en forekomst, der er ganske almindelig til søs gennem tiderne, og lignende tegn findes på skibe fra den tidligste oldtid indtil vore dage. Skikken at anbringe et øje ved skibets forstavn, som vi for første gang i historien ser anvendt her, synes at have vandret hele verden over. I Europa har den ikke vundet større udbredelse, skønt den til tider har været meget brugt på Middelhavet og endnu kan ses på fiskerbåde i Adriaterhavet og langs Portugals kyster, men østerover i havene ved Bagindien og navnlig på Kinas kyster findes denne tusindårige, ægyptiske skik ganske uforandret. Enhver kinesisk djunk har et let kendeligt øje malet på hver side af stævnen (fig. 5), og muligvis afspejler ægypterens tankegang sig i kineserskipperens svar på mit spørgsmål om disse øjne: „Suppose no have eyes, no can see“.

Særligt fremtrædende på tegningen af kong Sahuré's skib er det ovenbords, langskibs spændtov anbragt mellem stævnene og befæstet til rundholter lagt tværs over lønningerne og fastgjort omkring stævnene med svære tovsurringer. Disse spændtogs funktion var at styrke skibets svage bygning i langskibs retning; de findes på adskillige skibsbilleder og benyttedes så godt som uforandret i hele det gamle Ægyptens tid. Spænd-

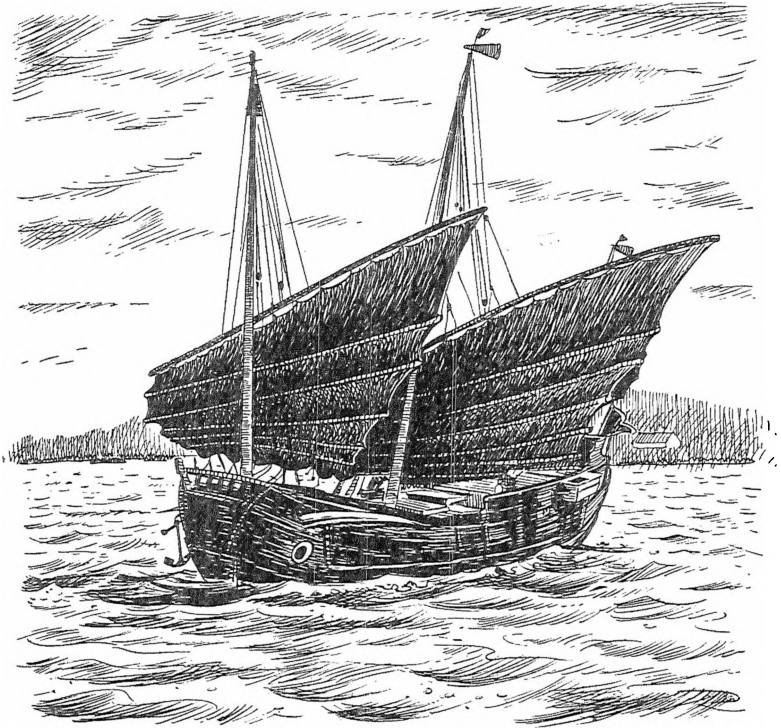


Fig. 5. Ningpoo djunk visende øjet på stævnen.

tovet bestod af mange tyndere, sammensnoede parter af tove lagt over gaffelstøtter i skibets midterlinie, og de blev sat tot (strammede) ved hjælp af en ters mellem tovene og drejet rundt, indtil den ønskede spænding opnåedes; tersen blev derefter surret fast til en af støtterne, ganske som det ses på billedet.

At der på disse skibe, bestemt til sejlads udenfor Nilen, har været ankre er hævet over enhver tvivl, selv om der i ægyptisk skrift endnu ikke er fundet noget udtryk for „anker“, og ej heller på noget billede fra den ægyptiske oldtid er fundet noget, der med sikkerhed kan udlægges som et anker. Grunden hertil er muligvis, at ankre ikke var så stor en nødvendighed på Nilen, hvor man til enhver tid kan løbe ind langs bredden og gøre fast ved hjælp af medbragte enfligede ankre (fig. 6) eller for-

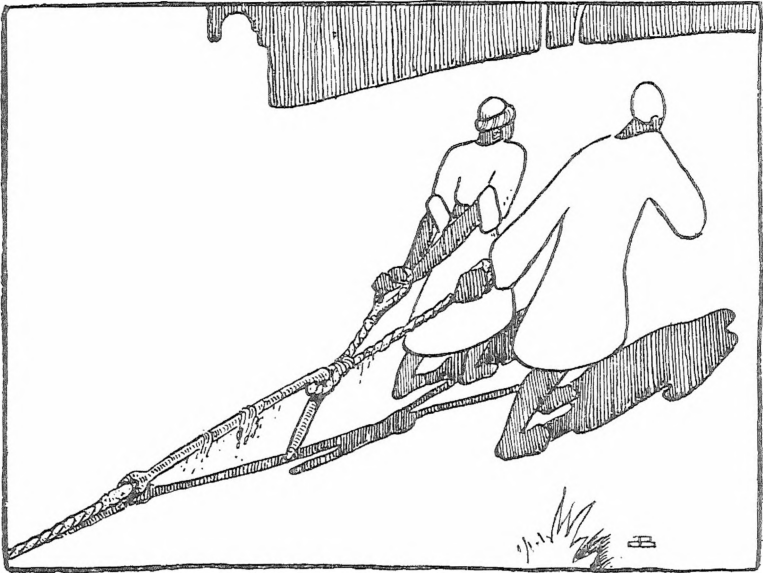


Fig. 6. Ægyptiske sømænd, barija'er, i færd med at sætte deres eenarmede anker på Nilbredden. Tegning af Otto Bülow 1930.

tøjningspæle, der ret ofte forekommer i indskrifterne. Imidlertid er det sandsynligt, hvad også professor Assmann fremhæver, at der på disse skibe findes ankere; såvidt jeg kan se, ligger der to ankere, eet i hver ende af skibet. Disse ankere ser ud til at være fremstillet af svære afrundede sten med et stort hul, hvorigennem er stukket en stærk ters; om enderne af denne er lagt en svær tovstrop (fig. 7). Fordelen herved er meget iøjnefaldende, idet tovstroppen derved ikke var udsat for at slides over mod bunden, hvilket ville være tilfældet, dersom tovstroppen var stukket gennem selve hullet i stenen; endvidere er et sådant anker meget lettere at håndtere, idet man bekvemt kan løfte det ved at tage fat i begge ender af tersen. Det er sikkert sådanne ankere, der omtales af Herodot, som berejste Ægypten c. 500 f. C. Herodot anfører om dette emne i forbindelse med lastskibes drift ned ad Nilen følgende: „... desuden har de en gennemboret sten på omtrent to talenters vægt (c. 50. kg) ... bundet til et tov agter i skibet; ... stenen, der

slæber agterude og ligger dybt i vandet, gør sejladsen lige“. (Her. II. 96). Det er stenankre af denne slags, jeg mener at kunne se i kong Sahuré's skibe.

Forude i skibet ses nogle skråtstillede stager, der ender i en gaffel, som man ikke har kunnet finde nogen forklaring på. Busley fortæller, at han uden resultat har drøftet spørgsmålet

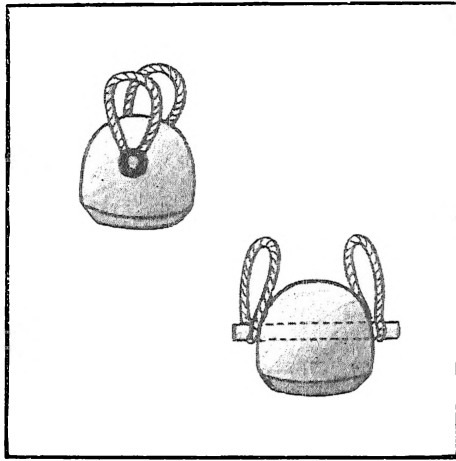


Fig. 7. Anker fra kong Sahuré's skibe. Rekonstruktion.
Tegning af Svend V. Sølvér.

med professor Borchardt, og at han selv mener, at den bagbords gaffel har tjent som en slags kranbjælke, hvorover ankertovet blev lagt, og således er ankergrejerne fremstillet på Busley's rekonstruktion i München (fig. 3). Den omtalte gaffelgren forekommer mig imidlertid altfor svag og desuden forkert anbragt som kranbjælke. Ankertovet er rimeligvis lagt på det mest passende sted nemlig over det svære tværskibs rundholt, der holdes fast af surringerne om stævnén, og hvortil den forreste ende af det langskibs spændtov er befæstet. Gaffelgrenene, mener jeg, er stødstager, hvortil de er fortrinligt egnede med den brede gaffel mod flodens dynd; sådanne stager ses også på ægyptiske relieffer fra en nærliggende tid og benyttes endnu overalt på Nilen.

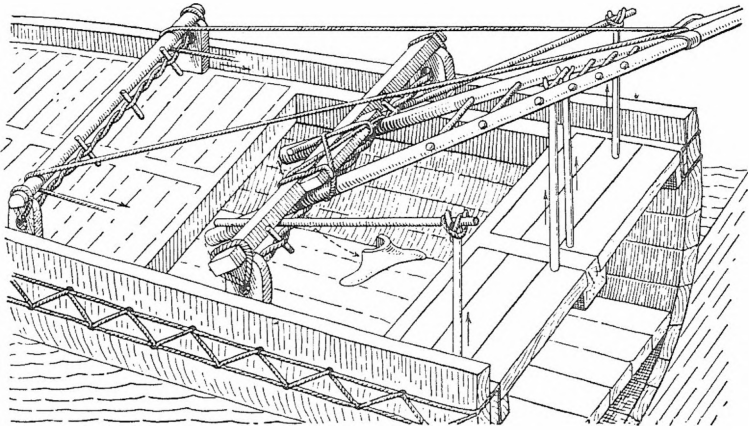


Fig. 8. Rekonstruktion af det indre af kong Sahuré's skibe, visende mastarrangementet (af professor Borchardt).

Foran masten ses et arrangement bestående af en lang bom hvilende i en gaffelstøtte; dette har professor Assmann forklaret som en løftespage til ankeret, og Busley har fremstillet det på denne måde på sin rekonstruktion. Arrangementet har dog sandsynligvis snarere været benyttet til at rejse og lægge masten. Efter hele tegningen at dømme er det klart, at masten er en såkaldet A'mast sammensat af to spir forenet for oven og konstrueret til hurtigt at kunne rejses og lægges. Jeg mener, at masten drejer om den nærmeste dæksbjælke, der er gjort rund på de steder, hvor surringerne er lagt. Masten ses liggende med toppen hvilende på en galge agterude; på mastens nederste ende ses en stenvægt med hul, ters og strop som stenankrene, og stroppen ses i forbindelse med løftebommens agterste ende; den forreste ende af løftebommen er surret ned efter for at holde hele arrangementet på plads i denne stilling (fig. 9 a og b). Når masten skal rejses, fires løftebommens forreste ende i vejret, hvorved vægten på mastens nederste ende sænkes; toppen løfter sig fra galgen agterude og bevæger sig op efter, indtil masten er på plads i mastesporene i skibets bund. At lægge masten foregår på samme måde men i omvendt orden. At dette arrangement virker tilfredsstillende i enhver henseende

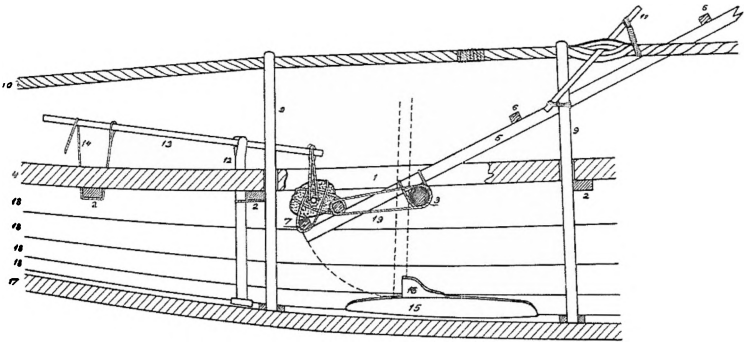


Fig. 9 a. Skematisk fremstilling af løftearrangementet for masten i kong Sahuré's skibe. Langskibs snit. Rekonstruktion. Tegning af Svend V. Sølvér. 1. Essingsplanke. 2. □ Dæksbjælke. 3. ○ Dæksbjælke. 4. Langskibs dæksbjælke. 5. Mast. (Styrbords ben af A'masten). 6. Tværligger på mast. 7. Anlæg for stenvægt. 8. Stenvægt m. ters. 9. Gaffelstøtte for langskibs spændtov. 10. Langskibs spændtov. 11. Ters for spændtov. 12. Gaffelstøtte for løftebom. 13. Løftebom for mast. 14 Stjert for samme. 15. Fisk for mastespor. 16. Mastespor. 17. Kølplanke. 18. Klædningsplanke. 19. Springline til at tage vægten af masten.

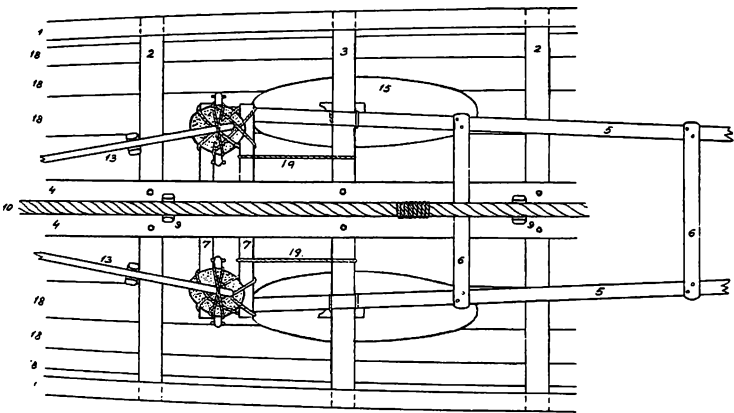


Fig. 9 b. Set fra oven.

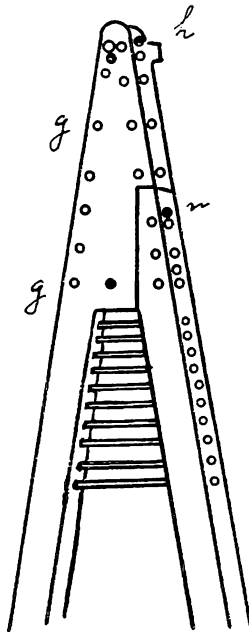


Fig. 10. Toppen af en sammensat A'mast. Oldægyptisk model no. 4882.
Cairo musæet.

kan man let overbevise sig om ved modelforsøg; det tager i virkeligheden kun få minutter at udføre manøvren selv med en meget stor mast. Arrangementet er umiddelbart indlysende, og for resten er idéen almen kendt blandt primitive folk og benyttet lige op til nutiden. Endvidere er disse grejer så primitive, at de må antages at have ligget indenfor datidens ægypteres evner, og jeg synes, at hver detalje i reliefferne styrker min opfattelse. Assmann og Busley giver en hel anden forklaring, som er for omstændelig til at referere her, men som fremgår af tegningen fig. 8, der findes i Assmann's beskrivelse. Desværre benyttes samme forklaring af Ch. Boreaux i hans store

værk om ægyptisk skibsfart⁶, ligesom Busley naturligvis uændret har anvendt den i rekonstruktionen. At professor Assmann ikke er helt overbevist herom fremgår af hans slutbemærkning: „Soweit meine Hypothese“.

Desværre giver disse tegninger ikke rigningens og sejlføringens udseende, men efter mangfoldige samtidige skibsbilleder må man antage, at der til den forholdsvis høje A'mast har hørt et højt, smalt sejl på en rå men uden bom fornedet, samt at der har været et stag fra toppen af masten forefter til skibets stævn. Alle disse grejer såvelsom fald, braser, skøder o.s.v. var så almen kendt på den tid, at man har lov til også at forvente dem her, selv om intet er vist. Masten er A'formet og utvivlsomt anbragt på samme måde som på flere modeller fra ægyptiske grave, nemlig med et ben i hver borde hvilende i mastespor (fig. 11). Ganske vist ses benene i langskibs retning på tegningen, men dette beror utvivlsomt på den ægyptiske tradition, der som regel viser en ting på den mest forståelige måde. Masten er smukt bygget med flere forstærkninger (fig. 1) og foroven ved surringerne forsynet med et fremspring, antagelig som leje for råen; den er på samme tid stærk og let håndterlig og afgiver et slående bevis på, hvor smukt datidens skibbyggere forstod at overvinde vanskelighederne, der opstod ved landets permanente mangel på tømmer til master.

Derimod har der i Ægypten været overflod af materialer til fremstilling af tovværk og sejl, nemlig „byblos“, et emne fremstillet af papyrusplantens fibre, og Ægypterne var foregangsmænd på disse områder. Selv om det er højst sandsynligt, at flettede bastmætter i lighed med, hvad der i nutiden findes i kinesiske skibe, har været brugt til sejl i almindelige nilskibe, så viser billeder af andre skibe fra kong Sahurê's grav sejl, der utvivlsomt er en slags vævning af „byblos“. Endvidere omtaler Herodot specielt byblossejl som karakteristisk for Ægypten.

Om ægyptisk tovværk ved vi betydeligt mere, idet der f. eks. i museet i Cairo findes talrige prøver på udmærket tovværk af papyrusfibre lige fra svære trosser til tynde snore. Selv om vi

⁶ Ch. Boreaux: „Etudes de Nautiques Egyptiennes“. Cairo 1925.

ikke fra græske kilder vidste, at ægyptisk tovværk var almen anerkendt i oldtiden, så viser billeder og modeller med al tydelighed, at ægypterne havde udmærkede rebslagere.

En særlig slags tovværk, som synes at være anvendt mere i oldtiden end nu, er det læderspundne tov, og billeder fra ægyptiske grave viser fremstillinger i alle enkeltheder.

De ægyptiske sømænd synes at have været meget flinke til tovværksarbejde, det man til søs kalder skibmandsarbejde. Fra den allertidligste tid finder vi prøver på det nydeligste splidsearbejde, såsom tovværksbelægninger på stævnene og surringer o. s. v. og disse arbejder kan ikke gøres bedre den dag i dag.

Mastens placering i den forreste fjerdedel af skibet viser, at der kun kan blive tale om sejlads med vinden agterind, men samtidig så at sige tidsfæster dette billederne. Gennem tiderne bevæger masterne i ægyptiske skibe sig fra helt forude — en kort mast med et lille, bredt sejl — til højere master forude i skibet med smalle råsejl uden bom som på nærværende skibe, indtil ægyptisk sejlføring når sit skønneste udtryk i det XVIII dynastis skibe med kortere men svære master anbragt midtskibs med brede råsejl med bom, gårdinger, toplenter o.s.v., hvorved vinden kan udnyttes langt bedre, idet skibene også vil kunne sejle for sidevind (fig. 15).

Hvorledes kong Sahuré's skibe har kunnet sejle på langfartssejladser udenfor Nilen har altid været en gåde; bygningen af skibenes skrog var så upraktisk til sejlads på åben sø, at de uvægerlig ville brække sammen i den første storm.

Der har ofte været fremsat den påstand, at ægypternes oversøiske skibsfart i det tredje årtusinde f. C. var meget omfattende, og at ægyptiske skibe besøgte øerne i Middelhavet, bl. a. Kreta, og man har støttet denne påstand på den kendsgerning, at der i ægyptiske grave fra denne periode er fundet krukker af umiskendelig kretensisk oprindelse, og at der på Kreta i minoiske lag er fundet ting af ægyptisk oprindelse. En forbindelse mellem Ægypten og Kreta har utvivlsomt fundet sted, men det er meget tvivlsomt, om denne skibsfart er udført af ægyptere. Der findes blandt de tusinder af ægyptiske skibsbilleder, der

er efterladt os, ikke et eneste, der virkelig er egnet til fart på åben sø, og ej heller i indskrifter eller billeder nogen antydning af, at ægyptisk byggede skibe har udført oversøiske sejlads udover Libanonsfarten og farten på Rødehavet, hvor der i sæsonen for sejlads netop hersker vej- og vindforhold egnede for de tunge men svagtbyggede, ægyptiske skibe. Hvem den tidligste skibsfart mellem Ægypten og øerne i Middelhavet skyldes, vides ganske vist endnu ikke, men ved betragtning af de ældste

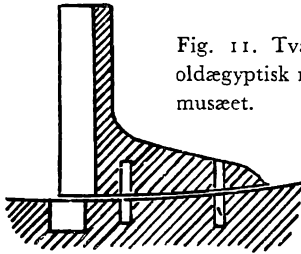


Fig. 11. Tværsnit af mastespor i oldægyptisk model no. 4918. Cairo musæet.

billeder af skibe fra Kreta og andre Middelhavsøer får man uvilkårlig indtryk af en helt anden skibsbygningsteknik end ægypternes. Man synes at stå overfor skibe, der med stævne, køl og spanter viser virkelig søgående fartøjer, og der er grund til at formode, at sejladsen mellem Ægypten og øerne i Middelhavet ikke er foretaget af ægyptere, men af Middelhavsfolk. Det er at håbe, at fremtidige udgravninger på kysterne af Kreta og Cypern vil kaste lys over dette meget interessante spørgsmål. Derimod er der flere overensstemmende dokumenter om ægyptiske ekspeditioner søværts til Libanonegnene. Den ældste beretning stammer fra kong Snefru's tid (III dyn. c. 2800 f. C.) og beretter om en flåde på 40 skibe, lastede med cedertræ fra Libanon til Ægypten, desværre uden oplysende detaljer. Imidlertid er der den overmåde indholdsrige indskrift fra det V dynastis tid (c. 2600 f. C.) om samme sejlads, hvor de i denne artikel nævnte skibe findes; og alle disse skibe er ægyptisk byggede. Disse skibe, som oven for er beskrevet, er de eneste autentiske tegninger af ægyptiske Middelhavsskibe og viser den specielle

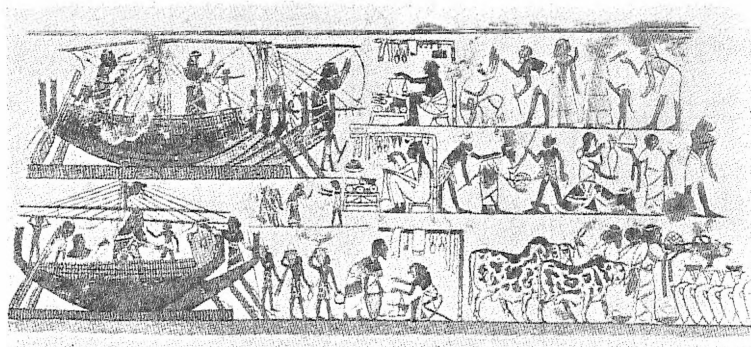


Fig. 12. Fønikiske skibe lossere deres last ved nilbredden.
Relief fra viziren Racherer's grav i Theben. XVIII dyn. c. 1500 f. C.

ægyptiske skibsbygnings højeste udvikling på den tid; efter tusinde års forløb synes der ikke at være nævneværdig forbedring i selve skrogets bygning, selv om det dog må antages, at ægypterne har haft rig lejlighed til at studere Middelhavsfolkernes byggemåde.

Det har altid undret mig, at ægypterne, der uden sammenligning var datidens mest udviklede folk med adgang til Libanons udtømmelige tømmermarkeder og med kendskab til Middelhavsfolkernes skibsbygning, ikke selv byggede lignende skibe til oversøisk sejlads. Det ligger nær at antage, at ægypterne medbragte skibsbyggere til Libanon og på stedet for den store rigdom af tømmer byggede skibe langt stærkere og bedre end i Ægypten, hvor det dårlige skibsbygningsmateriale dikterede den særlige teknik, der resulterede i skibe ganske uegnede til åbent hav. Men intet sådant vides at have fundet sted; derimod kender vi beretninger flere steder fra, at skibe byggedes i Ægypten på den ældgamle måde af tømmer indført fra Libanon, og en af de såkaldte Dasjurbåde fra c. 2000 f. C. (findes i Fields Museum i Chicago) bekræfter denne mærkelige kendsgerning. Vi står sikkert her overfor et udslag af ægypternes næsten utrolige konservatisme — en uovervindelig vedhængen ved fædrenes metoder og afsky for fremmede folks skikke.

Denne konservatisme standsede ægypternes skibsbygnings

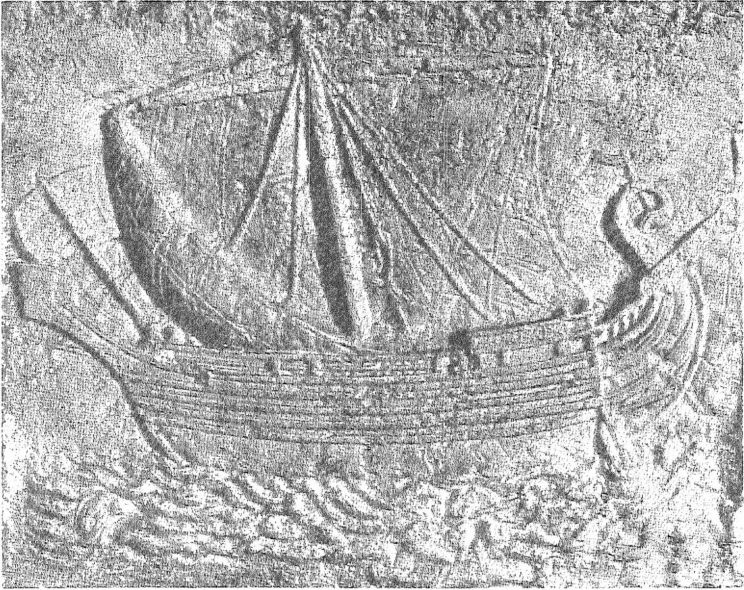


Fig. 13. Fønikisk skib fra c. 200 e. C. Fra en sarkofag i Sidon.

udvikling og satte den skarpe grænse for oversøisk skibsfart; kun der, hvor de til flodfart byggede skibe kunne sejle uden fare for sammenbrud — om sommeren i det allerøstligste hjørne af Middelhavet og om vinteren på Rødehavet — vides udenrigs ægyptisk skibsfart at have fundet sted.

Ved sammenligning mellem kong Sahuré's skibe og den ældste fremstilling af fønikiske skibe (fig. 12), som findes i en grav i Theben fra det XVIII dyn. c. 1500 f. C., lægger man straks mærke til den megen lighed, ikke alene i skrogets og stævnenes form, men også i roret og andre dele; man synes at stå overfor et ægyptisk skib, selv om der er enkeltheder, der afgjort karakteriserer det som et fremmed. Ved betragtning af disse billeder må man dog ikke glemme, at de er fremstillet af en ægyptisk kunstner og som følge deraf naturligvis er mere ægyptisk udseende end de i virkeligheden har været.

Der er altså meget, der tyder på, at fønikerne modtog de første impulser til skibsfart og søhandel på Middelhavet fra

Ægypten, og at deres første forsøg på skibsbygning er udført efter ægyptiske forbilleder. Imidlertid må det anses for givet, at fønikernes yderligere fremgang som skibsbyggere ikke skyldes ægypterne, men derimod folk fra Middelhavsøerne, der allerede inden den tid utvivlsomt forstod at bygge søgående skibe. Desværre er der så godt som intet materiale efterladt os, som kan illustrere den fønikiske skibsbygnings udvikling, og det eneste billede, vi kender af et fønisk skib, findes på en sarkofag fra Sidon fra omkring 200 e. C. (fig. 13). Dette billede er imidlertid fra så sen en tid, at så godt som ethvert ægyptisk træk er udslettet.

Sejladsen på Libanon havde for ægypterne det formål foruden slaver at hjembringe to meget eftertragtede produkter, der ikke fandtes i Ægypten, nemlig bygningstømmer og cedertræsolie. I denne forbindelse kan det nævnes, at der i hele den ægyptiske oldtid synes at have været temmelig regelmæssig forbindelse ad havet mellem Ægypten og Libanon, og at sejladsen inden fønikernes tid utvivlsomt er udgået fra Ægypten og foretaget med ægyptisk byggede skibe. Al udenrigshandel var kongeligt privilegium, og der er al grund til at betragte kong Sahuré's skibe som typisk ægyptiske for den tid.

Den ægyptiske Libanonfart kan kun have fundet sted i sommertiden, hvor vejret som regel er smukt og søen rolig, idet disse skibe var så lidet egnede til sejlads i søgang, at de uvægerlig måtte skilles ad i den første storm. Forøvrigt indskrænkede al sejlads på Middelhavet sig hele oldtiden igennem og langt hen i middelalderen til sommermånederne. Der er f. eks. bestemte udtalelser fra romertiden om, at al sejlads på Middelhavet var afbrudt fra oktober til april, og af egen erfaring må jeg erkende, at et mere lunefuldt og stormfuldt hav end Middelhavet om vinteren findes ikke.

Om sommeren er vejret på Middelhavet derimod gennemgående smukt, og lange perioder af fint vejr er regelen. I det sydøstlige hjørne mellem Ægypten og Syrien blæser hele sommeren igennem de såkaldte „Etesiske vinde“ fra nordnordvest, men disse vinde når ikke ind til den syriske kyst, hvor der som regel er stille. Fra Nilen op langs Syriens kyst mod Lilleasien løber der derimod en svag strøm med c. 1 mile's fart.



Fig. 14. Transport af trælast i flåder.
Relief fra Sargon II's palads i Korsabad, c. 700 f. C.

Når man tager disse forhold i betragtning, får man forklaringen på det ellers ganske ufattelige, at de yderst usødygtige ægyptisk byggede skibe vovede sig ud på det åbne hav, og det skyldes sikkert alene det rolige sommervejr i dette hjørne af Middelhavet, at ægypterne formåede at gennemføre farten på Libanonkysten med deres højst usødygtige skibe.

Udrejsen fra Ægypten nordefter har antagelig fundet sted i månederne maj—juni, idet der på denne årstid er svage sydligere og sydvestlige vinde langs kysten, hvis ikke vejret er ganske stille; da strømmen endvidere sætter nordover langs den syriske kyst, kan rejsen fra Nilens munding til Libanonhavnene, en distance på 2—300 miles, højst have taget et par dage, selv om vinden skulle udeblive og skibene måtte roes. I denne forbindelse kan man trøstigt sige, at disse Byblosrejser ikke kunne gennemføres uden kendskab til kunsten at ro. Kunsten at ro i modsætning til at padle er ægyptisk og var kendt på kong Sahuré's tid. Overgangen fra padler til årer fandt sted under det V dynasti, hvilket tydeligt fremgår af skibsbilleder fra Chemenhotepts og Khety's klippegrave ved Beni Hassan. Fra den tid forsvinder padler og erstattes af årer, fastholdt ved lønningen af tovstrop-per på en måde, der endnu bruges på Middelhavet. Denne opfindelse har været meget virkningsfuld, idet padler kun tillader delvis og ustadig kraftudfoldelse, hvorimod årer kan udvikle langt større fremdrift. Det karakteristiske ved oldægyptisk roning er, at årebladet sættes i vandet forholdsvis tæt ved bådssiden, og at åren holdes næsten lodret og ikke vandret som hos os, altså en bevægelse der meget minder om padling.

De havne, der kan være tale om som udskibningssteder, er forholdsvis få; det har muligvis været Byblos, det nuværende Debjail, der ofte omtales i ægyptiske indskrifter, eller noget sydligere beliggende sted Djunch, hvor der endnu er rester af oldtidens vældige cedertræsskove. Der findes i ægyptiske indskrifter et udtryk „byblosskib“, ikke alene om skibe, der virkelig sejlede på Byblos, men også om skibe, byggede til Puntfarten; udtrykket må altså forstås som betegnende en speciel skibstype, formodentlig et skib som kong Sahuré's.

Hjemrejsen fra Libanonkysten til Ægypten med de lastede

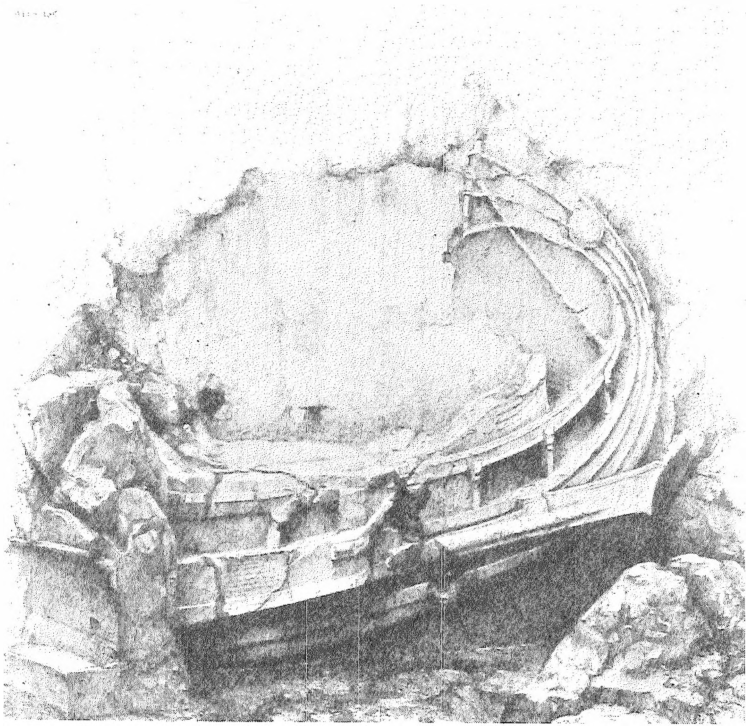


Fig. 15. Agterenden af et græsk skib fra c. 200 f. C., visende „hypozygion“, en tovsurring til at styrke plankesamlingen. Klipperelief fra borgen Lindos på Rhodos. En afstøbning i fuld størrelse pryder opgangen i det kongelige bibliotek i København.

fartøjer har naturligvis taget betydelig længere tid end udrejsen og har været forbundet med langt større risiko. Skibene har rimeligvis taget den lettere last, cedertræsoliene og slaverne, om bord, hvorimod den svære last, cedertræstømmeret, er blevet slæbt i flåder efter skibene. Vi kender ganske vist intet om en sådan fordeling af lasten fra ægyptiske indskrifter, men de skibe, der ses afbildet kommende fra en Libanonekspedition, er ikke tungt lastet, og intet tømmer ses. Derimod ved vi ganske bestemt at den omtalte måde at fragte tømmer på ved at flåde det efter skibene har fundet anvendelse i oldtiden; det ses således tyde-

ligt på relieffer fra kong Sargons palads i Korsabad c. 700 f. C. (fig. 14). Ligeledes omtales samme føring af trælast i biblen (I Kong. 5, 8—9), hvor den fønikiske kong Hiram aftaler med kong Salomon om tømmer til bygning af templet i Jerusalem: „Jeg (Hiram) vil gøre al din vilje med cedertræ og fyrretræ. Mine tjenere skulle føre dem ned fra Libanon til havet, og jeg vil lægge dem i flaaeder og bringe dem til det sted, som du sender mig bud om, og jeg vil lade dem skille ad der, og du skal lade dem hente“ o.s.v. Det hebræiske udtryk i teksten for flåder er „bob'rot“ (lat. rates), hvilket udelukker enhver tvivl om betydningen.

Kursen for tilbagereisen fra Libanon til Ægypten var uden tvivl lagt så langt fra kysten, at ægypterne har kunnet drage nytte af den stadige nordenvind, men det har sikkert været en langsom og besværlig rejse for skibene med tømmerflåder på slæb, og man forstår udmærket, at den lykkelige tilbagekomst til Ægypten af de mange skibe var en begivenhed, værdig at indmejsles i majestæten gravkammer.

Medens fremdrivningsmidlet på udvejen hovedsagelig har været årer, er hjemreisen uden tvivl foregået for sejl og hjulpet frem af den sydgående strømsætning. Man ser, at ægypternes Libanonrejser må have udgjort veritable „rundrejser“ fra den østlige Nilmunding med strøm og vind langs Syriekysten til lastestedet, derefter vestover ud til søs og for nordenvinden ned til en af de vestlige Nilmundinger. Til at lede et sådant foretagende til søs krævedes naturligvis indgående erfaring og dygtighed, men vi kender desværre intet om datidens navigeringsmetoder. Vi kan kun tænke os til, at rejserne blev udført på den gunstigste årstid, samt at erfarne sømænd har været med for at lede sejladsen og identificere stederne. På andre ægyptiske relieffer, f. eks. fra Der el bahri tempel i Thebens nekropolis findes skibsbilleder, hvor skibets fører ses stående øverst oppe med svøben, tegnet på hans værdighed, i hånden. Hans titulatur er „horp-et“, hvilket er udagt „lederen af sejladsen“, det ældste kendte udtryk for den stilling, vi nu kalder skibsfører. På et andet billede fra samme tempel visende et skib for fulde sejl ses skibsføreren stående forude i fuld aktivitet.

På kommandoplatformen har lodhiveren, manden med målestagen, sin plads; i de ledsagende hieroglyftekster betegnes han som „ham der står i stævnen og kender grundene“ og determinativet, der kendetegner hans håndtering, er karakteristisk nok to vidt åbne øjne.

Agten for kommandoplatformen står skibsføreren med sin stok i færd med at give roergængerne agterude en ordre, således som det forklares i den vedføjede tekst: „Styr til bagbord“, hvilket er betydningen af de hieroglyffer, der ses agten for sejlet. (fig 16).

Det er af interesse for emnet at se, at allerede i hine fjerne tider har erfaringen lært, at det var bedst at samle ansvaret for et skibs ledelse på een hånd, og denne oldægyptiske opfattelse er fortsat uforandret gennem tiderne helt op til vore dage. Det ægyptiske „horp-ent“ er ganske analogt med det græske „triere archos“, skibets herre, og det latinske „magister navis“ eller „rector navis“; gennem det engelske „shipmaster“ og det hollandske „scheepher“, skibets herre, når udtrykket endelig til den fordrejede danske form „skipper“, der i virkeligheden betyder det samme.

Disse rejser mellem Ægypten og Libanon synes at fortælle om de ældste former for navigering og erfaringsmæssig udnyttelse af fremherskende strømme og vinde. Såvidt man efter de nuværende forhold, der rimeligvis har været de samme i oldtiden, kan se, er de lastede skibe fra Libanons kyst bleven roet gennem stillebæltet mod vest så langt til søs som muligt, indtil nordenvinden har sat ind og blæst både skibe og tømmerflåder sydefter lige til deltalands kyst. På hvilken tid ægypterne ophørte med disse Libanonrejser, ved man ikke bestemt, men efter alt at dømme overtager den nyopdukkede søfartsnation, fønikerne, lidt efter lidt hele denne fart. Et billede fra det XVIII dynastis tid (c. 1500 f. C.) viser os fønikiske skibe under losning i en ægyptisk havn (fig. 12), og senere beretninger fortæller om ægyptiske laster om bord i fønikiske skibe, f. eks. i Thotmes III's annaler fra karnaktemplet og andetsteds. Det mest talende bevis på, hvor fuldstændig Libanonfarten var overgået til fønicierne, findes i fortællingen om den ægyptiske præst,

udsendt fra templet i Theben for at skaffe tømmer til et tempel-skib. Hans navn er Una-Amen; han lever under det XXI dyn. (c. 1100 f. C.) og rejser med føniskisk skib til Libanon, ligger i havne sammen med andre føniskiske skibe, aftaler med føniskerkongen om levering af tømmer og sender det med føniskiske skibe til Ægypten. Ikke et eneste sted i denne beretning omtales noget ægyptisk skib, men derimod nævnes, at fønikerne i lange tider har sejlet tømmer til Ægypten, og man må derfor antage, at tømmerfarten på den tid ganske var i deres hænder.

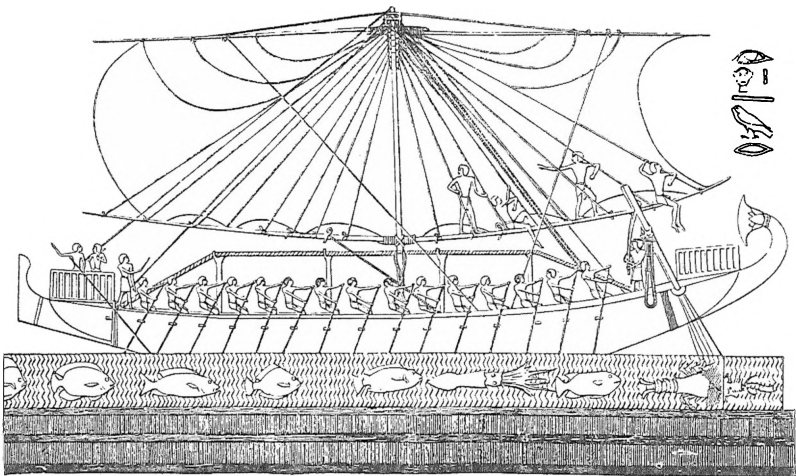
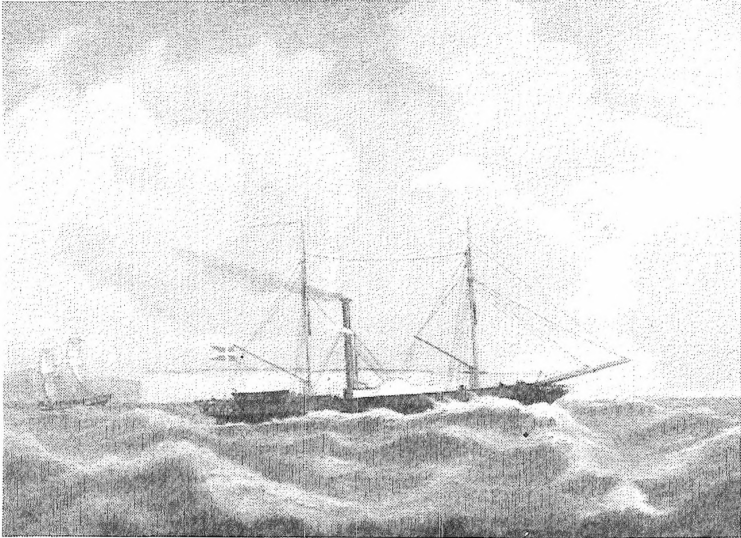


Fig. 16. Ægyptisk søgående skib fra det XVIII dyn. (c. 1500 f. C.). Hieroglyfferne til højre for sejlet betyder „Styr til bagbord“ i overensstemmelse med skibsførerens håndbevægelse. Relief fra Der el bahri templet ved Theben.



Ruteskibet H/S „Frederik VI“ passerer Stevns klint. Maleri af Jacob Petersen 1845 (kopi af Th. Kjølner på Handels- og Søfartsmuseet efter originalen på Dansk Post- og Telegrafmuseum).

De første dampskibe i Danmark var engelskbyggede. Det var en vigtig begivenhed, da L. N. Hvidt 1829 bestilte et nyt dampskib på et dansk værft, nemlig „Frederik VI“, som blev bygget på Jacob Holms værft i Strandgade på Christianshavn. Dampmaskinen var engelsk, bygget i London; den udviklede 80—90 hk og roses som et fortræffeligt arbejde. Skibet var 127' langt på dækket og målte 75 clstr. Det var apteret til 110 passagerer, deraf 74 på 1. klasse og resten på 2. klasse; der var 60 senge og 5 elegante bekvemme kahytter, hvoraf den ene var til 2. classes passagererne. Skroget var af træ og var kobberforhudet. Farten var omtrent 8 knob. Allerede 26. juli 1830 blev dampskibet indsat på Kiel-ruten som afløser for „Caledonia“. På turen anløb det Grønsund og Gåbensø. En del ture foretoges også til Travemünde ved Lübeck. Billetprisen var mellem København—Kiel/Travemünde for 1. kahyt 8 speciedalere (= 16 rdl.), for 2. kahyt det halve. Børn under 12 år betalte en fjerdedel og familjer fik moderation. Der var restauration ombord. Fartplanen var indrettet således, at skibet i København korresponderede med dampskibet til Göteborg og Christiania og i Kiel/Lübeck med dampskibene fra Hamborg til Holland, England og Frankrig.

43

No: 715

Jeg Understrevne forlanger at faae forsikred
 for ~~min egen~~ _____ Rekning
 efter handels Regiering

= 250 Riksdal: Cour:

fra ~~Lybn~~
 til Trankebar
 med Skibet *St. Anna Sophia* fra *Lybn*
 Tilhørende.
 fores nu af Capitain eller Skipper *Peter Grib*
 paa *Contanten* *Vare*
 som taxeres for _____ 250 Riksdaler Cour:
 Skibet liggis endnu for *indvi* *Artund* *de*
Compagniet *Lybn*

[Signature]

og et Premiën accorderet *7/8*

København d. 26 October 1729
Ludvig Holberg

Side i „Det kgl. oktr. Sø-Assurance Compani“s protokol 1729, hvor Ludvig Holberg lader forsikre en sending til Trankebar. Original på Handels- og Søfartsmuseet.

På Handels- og Søfartsmuseet opbevares en af „Det kgl. oktr. Sø-Assurance Compani“s protokoller, betegnet som „Andgivelse Bog“ og omfattende tidsrummet fra 14. oktober 1729 til 27. marts 1730. Protokollen er indbundet i pergament og består af noget over 200 blade med trykte formularbegæringer om forsikringer af gods og varer, som afgår med forskellige skibe fra København. De fleste formularer er udfyldte. Af disse har et par, nemlig fol. 42 og 43, særlig interesse, idet digteren Ludvig Holberg på

dem har begæret „Contanter og Vare“ forsikret til forsendelse til Trankebar. Begge begæringer er daterede 26. oktober 1729. Den ene forsendelse (værdi 250 rdl., præmie 7 %) skal ekspederes med skibet „Grev Laurvig“ (kapt. Anders Mogensen Brun), den anden (samme pris og præmie) med „Dronning Anna Sophia“ (kapt. Peter Grib). Begge skibe afsejlede samtidig, og den forsigtige Holberg har derfor delt sin forsendelse for at formindske risikoen. Desværre oplyses det ikke, hvem adressaten er, ligesålidt som det fremgår af begæringen, hvad varer det drejer sig om. Måske tør man ud fra andre lignende forsendelser, Holberg har ladet assurere, antage, at det har været bogpakker med egne skrifter. Muligvis har han bedt sine venner i Trankebar sælge bøger til eventuelle liebhavere. Underskrifterne er desværre ikke Holbergs egen.

Begge skibe ankom i god behold til Trankebar, „Grev Laurvig“ dog først efter en rejse på 17 måneder. De foretog forøvrigt en række rejser til Ostindien i 1720—30erne.

Hvor gammel søforsikringen er i Danmark kan på grund af kildernes svigten ikke siges. Med bestemthed vides, at assurance er benyttet i første fjerdedel af 1600erne, dog væsentligst hos hamburgske og amsterdamske købmænd, senere også hos engelske assurandører, i nogle tilfælde også hos danske forretningsfolk. Først 1726 oprettedes Det kgl. oktroyerede Sø-Assurancé Compani, med et grundfond på 150.000 rdl. I oktroyen er kompagniets formål præciseret med ordene: „Til det gemeene beste, Negotiens opmuntring og de Trafiquerendes sikkerhed“.

Det kan oplyses, at Holberg i årene 1730—32 var interessent i kompagniet; han har deltaget i dets plenarmøder, og hans underskrifter findes i generalforsamlingsprotokollen. Han var en mand, der forstod at administrere sine penge og anbringe dem, hvor de kunne arbejde.

ST. CLEMENS OG ST. NIKOLAJ

Der er især to blandt den katolske kirkes talrige helgener, der har været anset som de søfarendes specielle skytspatroner. Den ene er martyren St. Clemens, der var biskop i Rom, d.v.s. pave, og som på kejser Trajans bud blev styrtet i havet med et anker bundet om sin hals år 102. Hans helgendag er 23. november. Den anden er bekenderen („confessor“) St. Nikolaus, biskop i Myra i Lilleasien i 4. århundrede. Han fik på en rejse til det hellige land en storm til at lægge sig, så farten kunne fortsættes. Da hans relikvier 1087 blev bragt til Bari i Italien på et skib, kom dette ud for en hård storm, men takket være den kraft, der var i disse helgenlevninger, blev skibet reddet fra undergang. De to helgener havde egentlig ellers ikke noget at gøre med søfarten, men på grund af de nævnte hændelser tog sømandsstanden dem til sig som dens specielle fortalere i himlen. Samtidig havde de dog andre funktioner.

Især efter den omtalte overførelse af St. Nikolajs relikvier til Bari år 1087 tog dyrkelsen af ham et stort opsving, men han må dog allerede før have været populær, om ikke specielt hos sømændene, så hos børnene, bagerne og andre, hvis værnehelgen han var. Personnavnet Niels (Nikolaus) bæres således af kong Niels, der er født en del år før 1087, og kort efter 1200 har Niels været det hyppigst brugte personnavn i Danmark, hvis man kan dømme efter navnene i kong Valdemars jordebog. Derimod er Klemens et sjældent navn.

I begyndelsen har de to helgener øjensynligt kæmpet om de troendes gunst herhjemme, og vel også i udlandet. Som eksempel kan fremføres, at katedralen i Århus 1087 var viet til St. Nikolaj; først omkring 1190—1200 valgte biskop Peder Vagnsøn en allerede eksisterende ubetydelig St. Clemenskirke til hovedkirke og erstattede den, der var af træ, med sin stort anlagte murstenskirke. St. Clemens blev ved den lejlighed Århusstiftets patron. Biskop Tyge sørgede i sidste halvdel af 1200erne for at skaffe Clemens-relikvier til domkirken, og det var ligeledes ham, der udarbejdede et „officium s. Clementis“ til brug ved kirketjenesten på hans højtidssdage.

Fra først af synes St. Clemens at have haft nogen popularitet, idet en del kirker herhjemme blev indviet til ham. Måske er det et tilfælde, at den danske kirke i London, St. Clemens Danes, også bærer hans navn.

Han er dog åbenbart hurtigt blevet trængt tilbage af den mere folkelige St. Nikolaj, der, måske under påvirkning fra Nordtyskland og Nederlandene, vandt terræn som de søfarendes skytshelgen. I Århus holdt man dog St. Clemens i ære op til reformationstiden. 1482 fik man den fremragende lybske kunstner Bernt Notke til at skære et pragtfuldt alterskab til domkirken, hvor man bl. a. ser helgenen i stor figur, fremstillet med sit attribut, ankeret, og kort tid efter har man afmalet ham på kalkpudset på tværskibets vægge, som illustrationen viser. På domkirkens vesttårn anbragte man hans anker i et våbenfelt. Ellers forlyder der intet om, at man andetsteds har betænkt ham med altre og messer, skønt der dog i de store kirker var mangfoldige altre, indviet til et stort antal helgener. Så populær som St. Nikolaj var St. Clemens ingenlunde. Som bekendt lever St. Nikolaj-figuren endnu i dansk tradition som julemanden (jfr. den hollandske Sinte Klaas, den tyske St. Nikolaus og den engelske Santa Claus), og tidligere har det muligvis været skik over hele Danmark, som endnu i Mellemeuropa og indtil for få år siden i Syd- og Sønderjylland, at han aftenen før sin helgendag, den 6. december, bragte børnene smågaver i deres fremsatte sko eller ophængte strømper. Som børnenes helgen var han i forvejen en elsket skikkelse, og søfolkene tog ham da også til sig som deres egen, mens Clemens spillede en mere beskedne rolle.

Mens St. Nikolaj således har været skytspatron for ca. 165 kirker, hvoraf over halvdelen i Jylland, var der, såvidt materialet tillader en slutning, til St. Clemens kun indviet 27 kirker på gammeldansk område. St. Nikolaj overgås på dette område kun af Vor Frue, der var værnehelgeninde for et lidt større antal kirker. Af St. Clemens-kirkerne var den fornemste domkirken i Århus. Desuden var der St. Clemens-kirker i ti byer (København; stiftsstæderne Lund, Roskilde, Viborg, Ribe, Slesvig, samt Helsingborg, Slagelse, Randers, Nykøbing Mors) og i seksten landsbyer (Bräkne-Hoby (Blekinge), Klemensker (Bornholm), St. Jørgensbjerg (v. Roskilde), Højerup (Stevns), Kirkestillinge (v. Slagelse), Kastrup (v. Vordingborg), Stokkemarke (Lolland), Seden (Åsum hrd.), Stenløse (Midtfyn), Lundø (Fjends hrd.), Lime (Sønderhald hrd.), Tjæreborg (ved Ribe — tvivlsom), Rømø, Amrum, Før og Møgeltoender). Af disse kirker eksisterer de ti ikke mere i vore dage.

Som man ser på kortet ligger næppe én af dem mere end ti km fra kysten, mens en stor del af Nikolaj-kirkerne ligger i længere afstand fra havet, — en ting, der sikkert skyldes, at St. Nikolaj ikke udelukkende var de søfarendes værnehelgen, men som omtalt også havde en del andre funktioner.

Kun ét kloster har været indviet til St. Clemens, nemlig Hundslund nonnekloster, et benediktinerkloster, vist fra midten af 1200erne. Derimod har han haft tre helligkilder, som folk har søgt for lægedoms skyld, nemlig i Kirkestillinge, Kastrup og Stenløse, altså direkte ved Clemens-kirker. Overfor dette står St. Nikolaj med ni kilder, hvoraf dog i det mindste



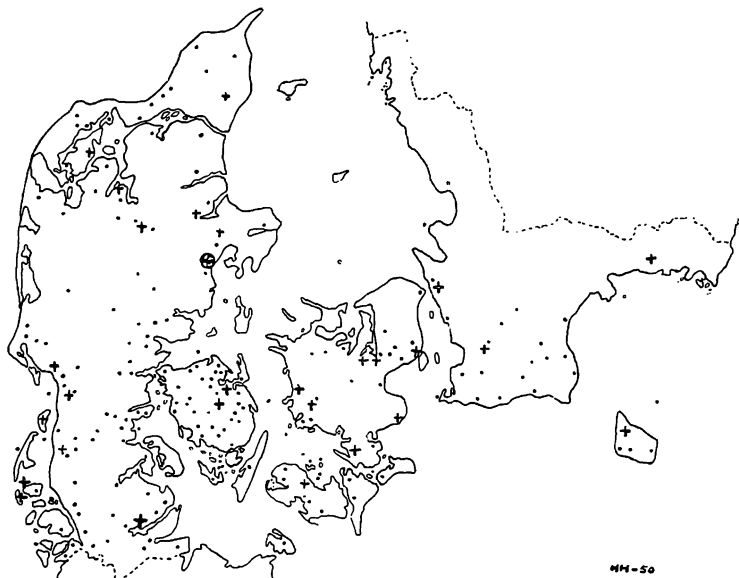
St. Clemens, den fjerde biskop og pave i Rom, som efter traditionen skal være kastet i havet år 102, bundet til et anker. Kalkmaleri fra 1500'ernes begyndelse i Århus domkirke. Fot. Nationalmuseet.

én går fra, idet den har været indviet til den århusianske lokalhelgen St. Niels, som måske har været forvekslet med den store helgen.

Intet gilde har valgt St. Clemens til sin skytspatron herhjemme, hvorimod der fandtes et dusin Nikolaj-gilder; øjensynlig var Clemens's

rolle udspillet før gildedannelsen rigtig blomstrede. På dette område trængtes St. Nikolaj forøvrigt hårdt af den sent indkomne St. Gertrud, der specielt var de rejsendes og handlendes værnehelgeninde.

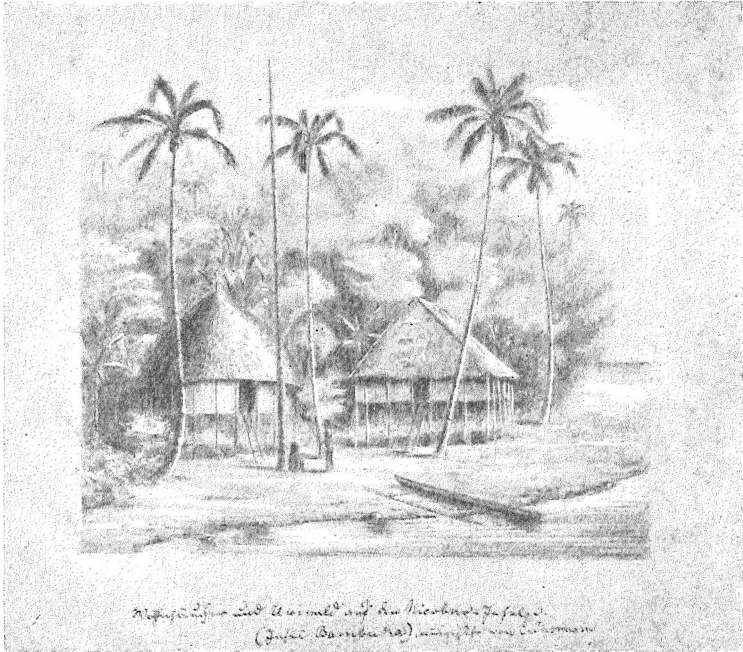
St. Clemens optræder med sit anker i Århus's bysegel, hvad der var såre rimeligt, da stiftsstadens var hans fornemste by herhjemme. Endvidere ses han afbildet i herredsseglet for Før vesterherred, — han var patron



Kort over fordelingen af de til St. Clemens og St. Nikolaj indviede kirker på gammeldansk område. Clemenskirker er angivet med et kors, Nikolajkirker med en prik. Den fornemste Clemenskirke, domkirken i Århus, er særlig fremhævet.

for en i stormfloden forsvundet kirke på denne ø. I vore kirker kendes der ikke mange billedlige fremstillinger af St. Clemens, sikkert ligeledes en følge af at hans rolle så tidligt udspilledes. Fremstillingerne af ham i Århus domkirke er allerede nævnt; desuden er der i Roskilde domkirke, Skivholme og Ballerup kirker kalkmalerier af ham, og fra Tjæreborg og Højerup på Stevns kendes han i figurlig fremstilling.

Personnavne, afledet af St. Clemens, såsom Klemmen, Klement o. lgn., er yderst sjældne, hvorimod de navne, der er afledet af Nikolaus: Nikolaj, Nilaus, Niels, det sønderjyske Nis og det plattyske Klaus, har været yndede overordentlig meget, både i middelalderen og i vore dage.

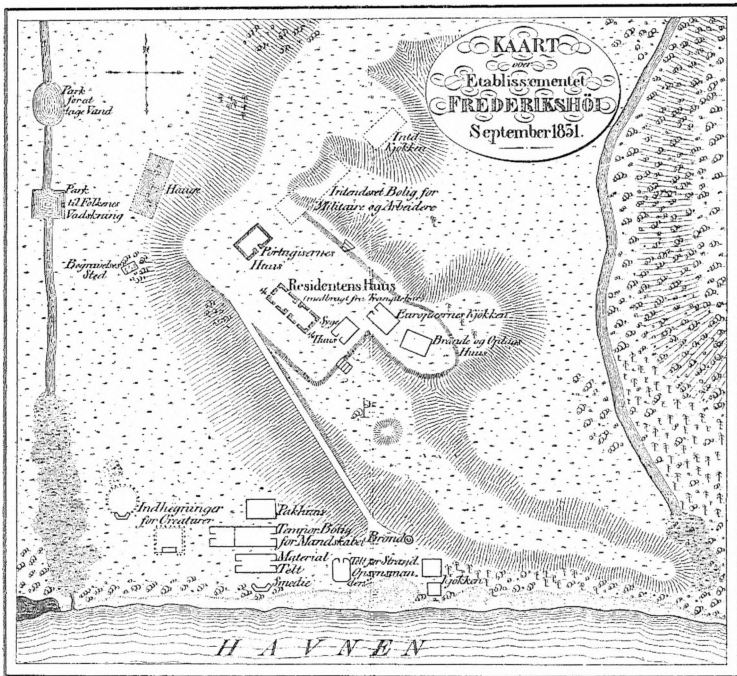


Parti fra øen Bambok (Nikobarerne) med urskov og de indfødtes hytter. Laveret tuschtegning af C. Thornam 1846 på Handels- og Søfartsmuseet.

NIKOBARENE

Øgruppen Nikobarerne ligger i den bengalske havbugt. Den består af 19 øer med et samlet areal på størrelse med Lolland-Falster. Øerne ligger centralt som støttepunkt for handelen på Bagindien, det indiske arkipelag og Kina, ligesom de er meget frugtbare for dyrkning af bananer, kokosnødder og yams. Forskellige kolonimagter har i tidens løb haft deres opmærksomhed rettet på øerne. Fra dansk side forsøgte man 1755 at kolonisere dem, efter at et tidligere fransk koloniseringsforsøg var slået fejl, men resultatet var nedslående. Klimaet på „Frederiksoerne“, som de blev kaldt, var meget usundt for europæerne, der heller ikke forstod at indrette sig efter forholdene og som døde efter kort tids ophold. Efter et par års forløb blev forsøget opgivet. 1768 slog nogle herrnhutiske missionærer sig ned på øerne. De havde bedre held med sig, idet de afpassede deres levevis efter omstændighederne. 1787 forlod de sidste missionærer dog øerne, og først 1831 forsøgte danskerne igen at kolonisere øerne, men 7 år senere forlod de sidste dem igen. Da de indfødte drev søroveri, for-

langte den engelske regering, at Danmark skulle gøre noget effektivt for at forhindre det. På korvetten „Galathea“s verdensomsejling 1845—47 besøgte øerne derfor; de blev undersøgt videnskabeligt, ligesom der påny blev anlagt en koloni (1846). Resultatet var ikke bedre end før, og allerede 1848 opgaves koloniseringen. Først 1868 gav Christian IX afkald på højhedsretten, hvorefter englænderne forsøgte en forgæves kolonisering. — Det første billede er tegnet af kunstneren C. Thornam, der ledsagede „Galathea“; korvetten ses i baggrunden. De fleste huse på Nikobarerne er runde, enkelte firkantede. De ligger i reglen ved kysten og er bygget på pæle som beskyttelse mod fugtighed og urskovens kryb. En bambusstige fører op til boligerne. Beboerne, ialt kun få tusinde, ernærer sig ved fiskeri og primitiv dyrkning af kokospalmer o. lign.



Kort over Frederikshøj.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

BERETNING

for

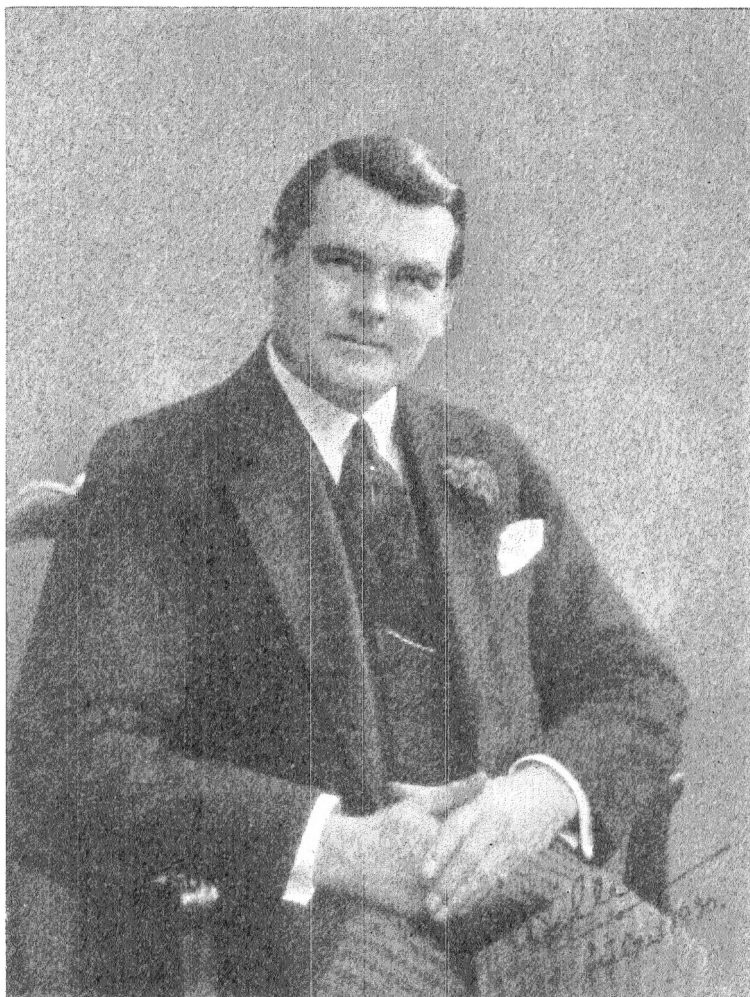
REGNSKABSÅRET 1949—50

Selskabet har i regnskabsårets løb haft den sorg at miste sin formand, idet skibsreder Willie C. K. Hansen i november 1949 afgik ved døden.

Da den tyske besættelse ramte Danmark d. 9. april 1940, og Kronborg slots udenværker blev beslaglagt af den tyske værnemagt allerede den følgende dag, følte museet såvel som det øvrige Danmark dette som et knusende slag. Museet havde nu de tyske tropper lige uden for sin dør og kunde hvert øjeblik vente, at de ville trænge ind også på museets enemærker på slottet. Samtidig så staten sig nødsaget til at beskære de kulturelle bevillinger. Dette ramte museet hårdt, og da man tillige måtte forudse en stærk nedgang i rejselivet og måske endog kunde vente at blive fortrængt fra sine lokaler på Kronborg og se sig nødsaget til at lukke museets dør og evakuere samlingerne, var dets fremtid både i økonomisk og anden henseende i højeste grad usikker.

Under indtrykket af dette samledes en kreds af museets venner med komiteen i Handelsministeriets mødesal d. 17. oktober 1940 til drøftelse af oprettelsen af et selskab til støtte for museet. Der var almindelig enighed herom, og mødet resulterede i stiftelsen af selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“. I samme møde vedtoges love og en bestyrelse blev valgt.

I dette møde deltog også skibsreder Willie C. K. Hansen, som valgtes til selskabets formand.



Skibsreder Willie C. K. Hansen.

Skibsrederen gik til dette arbejde med megen interesse for denne betydningsfulde sag. Det gamle familiefirma C. K. Hansen havde fra museets første dag vist museet stor interesse. Firmaets seniorchef generalkonsul Johan Hansen havde lige siden museets start været et interesseret medlem af dets be-

styrelse, for hvilken han i en årrække havde været næstformand. Interessen for kulturelle anliggender i almindelighed og for Handels- og Søfartsmuseets i særdeleshed havde skibsreder Willie C. K. Hansen således fået i arv, og han gik til sin gerning som selskabets formand ikke alene med denne interesse i almindelighed, men også fordi han følte dette arbejde som en naturlig fortsættelse af den interesse, som det gamle familiefirma havde vist museet.

Skibsreder Willie C. K. Hansen blev en fortrinlig formand for selskabet. Han gik op i virksomheden med iver og indskrænkede ikke sit arbejde til alene at omfatte selskabet. Han virkede tillige for museets sag i de kredse, hvori han færdedes, og han undlod aldrig at række en hjælpende hånd, hvor han følte, at dette var belejligt og hensigtsmæssigt, også i arbejdet for gennem pressen og på anden måde overfor offentligheden at slå museets navn og virke fast i befolkningens bevidsthed. Selskabets forhandlingsprotokol bærer stærkt vidnesbyrd herom, og han var tillige stærkt interesseret i, at forhandlingsprotokollen, gennem fyldige referater af drøftelserne, kunde danne et godt grundlag, den dag selskabets historie skal skrives. At han også var en rundhåndet bidragyder til museet er overflødigt at bemærke. Også på dette område fulgte han i sin faders fodspor. Her skal blot erindres om, at han få måneder før sin død skænkede museet et gammelt håndtegnet søkort, en såkaldt portolan fra 1500-tallet, og han understregede selv sin glæde over at have kunnet bidrage til forøgelsen af museets samlinger med en sådan værdifuld erhvervelse.

Efter skibsreder Willie C. K. Hansens død har bestyrelsen i overensstemmelse med vedtægterne § 5 suppleret sig med professor, dr. techn. C. W. Prohaska, der efter bestyrelsens indtrængende opfordring har overtaget formandsskabet.

Selskabet kan med tilfredshed konstatere en betydelig stigning i sit medlemstal siden sidste generalforsamling. Der er nu 100 livsvarige og 1006 årsmedlemmer, ialt 1106 medlemmer. Medens antallet af livsvarige medlemmer stadig er det samme, er årsmedlemmernes tal steget med 149 eller 17 %. Tilgangen af nye medlemmer er i virkeligheden større end dette tal ud-

viser, idet selskabet ved dødsfald har mistet en del medlemmer, ligesom der naturligvis som altid foreligger nogle udmeldelser. Medlemstilgangen skyldes bl. a. den indsats, som selskabet fik lejlighed til at gøre på udstillingen "Skibet", hvor der i forbindelse med Handels- og Søfartsmuseets afdeling på udstillingen arrangeredes en stand, i hvilken selskabets publikationer fremlagdes. Selskabet fik her lejlighed til over for en større kreds at slå til lyd for sit arbejde, og man udtaler sin erkendelige tak over for udstillingskomiteen for den hjælp, der herved er ydet selskabet, ikke mindst fordi det skete uden de sædvanlige udgifter til standleje etc. Der er tillige grund til at glæde sig over, at der modtages adskillige indmeldelser ved skriftlig henvendelse, uden at disse er fremkaldt af en direkte propaganda fra selskabets side. Dette giver påny anledning til at understrege de rettigheder, som medlemmerne har. Dels har de til enhver tid inden for åbningstiden gratis adgang til museet, hvorved de så ofte de måtte ønske det kan glæde sig over museets værdifulde samlinger, dels modtager de gratis selskabets og museets smukke årbog. Det er betydelige fordele, der kan opnås, når man tager i betragtning, at minimumskontingentet kun er 5 kr. årligt. Årbogens udgivelse bliver da også kun muliggjort gennem tilskud fra forskellige firmaer og institutioner enten gennem annoncer eller ved tilskud, og selskabet benytter påny lejligheden til at takke for den gode støtte, det herved har opnået, hvorved man har været i stand til at udsende en publikation, der ikke alene er af betydning for selskabet og dets medlemmer, men også for museet og dets arbejde.

Som tidligere omtalt har selskabet en model af Asiatisk Kompagnis fregat „Disco“ i arbejde hos marinens modelerer. Man beklager, at dette modelarbejde har stået på længere end beregnet, således at man ikke vil være i stand til at vise denne model i indeværende turistsæson. Museet har over for selskabets bestyrelse fremsat ønsker om forskellige andre modelbygningsarbejder, som der vil blive lejlighed til at tage stilling til.

I serien „Søhistoriske Skrifter“ er to publikationer under arbejde. Inden længe vil bogen om de danske kirkeskibsmodeller udkomme med økonomisk støtte fra Handels- og Søfartsmuseet

samt fra Carlsen Langes Legatstiftelse. Den er skrevet af museumsinspektør Henning Henningsen og er en sammenfatning af forfatterens eget materiale, med det studiemateriale, som er et resultat af museets indsamlingsarbejde på dette område. Senere, antagelig henimod årets slutning, vil udkomme en bog af Louis E. Grandjean og Knud E. Hansen om de danske Gotlandsfarere, hvortil selskabet har modtaget et betydeligt tilskud fra „De danske Kamgarnsspinderier“. Disse „Søhistoriske Skrifter“ har hidtil været udgivet på Selskabets egen bekostning med den støtte, det har været muligt at opnå ude fra til disse formål. Man vil nu gøre forsøg med en anden finansieringsform, og der foreligger såvel fra selskabets bestyrelse som fra museets komite tilsagn om en foreløbig treårig bevilling på 2000 kr. årlig fra hver af de to parter til skrifternes udgivelse. Det er dog nødvendigt stadig at appellere også til bidragydere udefra, og det må oprigtigt håbes, at det ved sådanne tilskud vil blive muligt at fortsætte denne værdifulde serie.

Ved siden af den hjælp, der ydes museet gennem gaver og publikationer, har selskabet af al evne søgt at bistå museet ved at støtte de planer, som dette nærer for sin fremtidige udvikling; som bekendt undersøges for tiden mulighederne for lokale-udvidelser for Søfartsmuseet på slottet. Disse udvidelser vil især komme museets moderne afdelinger til gode, men også magasinsspørgsmålet er i høj grad brændende. En hensigtsmæssig udvikling på disse områder er af den allerstørste betydning for museet, og selskabet agter derfor af bedste evne at lægge sit lod i vægtskålen for gennemførelsen af disse tanker. På selskabets generalforsamlinger har spørgsmålet været kraftigt fremført fra en række interesserede medlemmer og bestyrelsen kan sikkert derfor gå ud fra, at den har medlemmerne bag sig, når den i de kommende år i endnu højere grad end tidligere stræber efter at bistå museet i gennemførelsen af sådanne planer.

SELSKABET
„HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS
VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1949—1950

UDGIFTER

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet ved udgivelse af årbog 1949	10.862,37	
Salg af årbøger	519,05	
Annoncer og tilskud til årbog	8.950,00	9.469,05
		1.393,32
Kontorhold, porto og div. udgifter ...	2.911,97	
Refunderet porto	419,40	
		2.492,57
Overskud	9.804,61	
heraf overført til reservefond ifl. ved- tægternes § 9	200,00	
medens resten overføres	9.604,61	9.804,61
		Kr. 13.690,50

INDTÆGTER

Kontingent		
994 årsbetalende	10.194,00	
2 livsvarige	200,00	
		10.394,00
Rente af bank- og girobeholdning		1.641,15
Tilskud til og salg af søhistoriske skrifter		1.655,35
		Kr. 13.690,50

STATUS PR. 31. MARTS 1950

Aktiver:

Bank-, giro- og sparekassebeholdninger	58.196,91	
Kontantbeholdning	209,93	
		<u>58.406,84</u>
		<u>Kr. 58.406,84</u>

Passiver:

Reservefond:		
Overført fra 1948/49	15.738,75	
Henlagt 1949/50 ifl. driftsregnskabet	200,00	
		<u>15.938,75</u>
Overført fra 1948/49	32.863,48	
Overskud i 1949/50	9.604,61	
		<u>42.468,09</u>
		<u>Kr. 58.406,84</u>

Helsingør, d. 19. maj 1950.

C. W. PROHASKA	V. FALBE-HANSEN	SIGURD SCHYTZ
ERNST V. KAUFFMANN	C. A. MØLLER	SINDING
KNUD KLEM		

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

BESTYRELSE

Professor, dr. techn. C. W. PROHASKA, 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. | Dithmer, G., direktør, ingeniør, Kbhvn. |
| Bendix, Adam B., direktør, Hellerup. | Eilschou-Holm, V., læge, Kbhvn. |
| Benzon, Boje, fabrikejer, dr. sc., Stokkerup. | Ekman, Oskar, civilingeniør, Kbhvn. |
| Blache, H. H., direktør, dr. techn., Charlottenlund. | Falbe-Hansen, V., overretssagfører, Kbhvn. |
| Buck, Aage, grosserer, Kbhvn. | Finsen, Aage, kreditforeningsdirektør, Gentofte. |
| Bærentzen, Axel, redaktør, Kbhvn. | Goddik, Peter, grosserer, Vedbæk. |
| Bøgelund-Jensen, S., direktør, Kbhvn. | Grandjean, Louis E., direktør, Kbhvn. |
| Christensen, F. H. Lauenborg, statsaut. skibsmægler, Vejle. | Granzow, Ernst, direktør, Klampenborg. |
| Christensen, P., fhv. borgmester, Helsingør. | Hagedorn, H. C., overlæge, dr. med., Gentofte. |
| Christensen, T. C., skibsreder, Kbhvn. | Hansen, Henning, arkitekt, Valby. |
| Dahl, M. C., direktør, Kbhvn. | Hansen, Knud, skibsreder, Kbhvn. |
| Dalhoff, Johannes, departementschef, Kbhvn. | Hansen, fru skibsreder Willie C. K., Kbhvn. |
| Dinsén, O., proprietær, Præstø. | 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., højesteretssag-
 fører, Kbhvn.
 Hoffmann, J. H., civilingeniør,
 Charlottenlund.
 Holm, Chr., generalkonsul, Kbhvn.
 Horn-Lassen, Kaj, grosserer,
 Kbhvn.
 Houmøller, A., direktør, civil-
 ingeniør, Hellerup.
 Hvidt, L. N., dispachør, Kbhvn.
 Højgaard, Knud, civilingeniør,
 Kbhvn.
 Ingholt, Poul, bankdirektør, Kbhvn.
 Jacobsen, Georg, bankdirektør,
 Odense.
 Jacobsen, Svend F., direktør,
 Kbhvn.
 Jacobsen, Walther, direktør, Kbhvn.
 Jensen, Henry L. W., grosserer,
 Kbhvn.
 Jensen, J. Gotfred, skibsreder,
 Århus.
 Jensen, P. C., skibsreder, Gentofte.
 Jensen, P. J., godsekspeditor,
 Kbhvn.
 Johansen, Frits, direktør, Kbhvn.
 Juel-Christensen, Ove, grosserer,
 Hellerup.
 Kampmann, Chr., ingeniør,
 Charlottenlund.
 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, Char-
 lottenlund.
 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, civil-
 ingeniør, Charlottenlund.
 Millech, Bruno, grosserer, Kbhvn.
 Munck, Niels, civilingeniør, direktør,
 Charlottenlund.
 Møller, C. A., direktør, civil-
 ingeniør, Kbhvn.
 Møller, E. S., ingeniør, Vedbæk.
 Møller, S. Scherffenberg, civil-
 ingeniør, Hellerup.
 Nielsen, A. C. L., ingeniør, Hellerup.
 Nielsen, Niels, professor, dr. phil.,
 Kbhvn.
 Nielsen, Oluf, bankdirektør, Kbhvn.
 Nissen, H. H., grosserer, Kbhvn.
 Næser, Vincent, læge, Gentofte.
 Olsen, Edv., grosserer, Helsingør.
 Olsen, J., generalkonsul, Nivaa.
 Pade, H. W., direktør, ingeniør,
 Klampenborg.
 Penter, Emil, grosserer, Kbhvn.
 Petersen, Harald, murermester,
 Kbhvn.

- Petersen, Harald, murermester,
Snekkersten.
- Petersen, Ingo, direktør, Kbhvn.
- Petersen, K. K., direktør, Kbhvn.
- Prior, Alexis J., arkitekt, Kbhvn.
- Reimann, A., godsejer, Stensved.
- Rothe, Fr., kontorchef, Kbhvn.
- Shaw, G., højesteretssagfører,
Kbhvn.
- Simon, L., grosserer, Charlotten-
lund.
- Stallknecht, Kai, grosserer, Kbhvn.
- Strand, Victor B., grosserer, Kbhvn.
- Svarrer, Hans, grosserer, Odense.
- Svendsen, O., skibsreder, Kbhvn.
- Svenningsen, Hans, skibsreder,
Kbhvn.
- Thomasen, S. A., grosserer, Kbhvn.
- Tobiesen, Hans, direktør, Kbhvn.
- Tomdrup, Bernhard, fabrikejer,
Hellerup.
- Tuxen, K. H., skibsreder, Kbhvn.
- Vestberg, Jens, børssekretær, Kbhvn.
- Willumsen, Fanny, frk., Kbhvn.
- Winsløw, Wiggo, fabrikant, Kbhvn.
- Wright, H. K., ingeniør, Kbhvn.

Å R S M E D L E M M E R

- Agger, Knud, kunstmaler, Helsingør.
- Ahrensberg, H. M., husejer,
Kvistgaard.
- Albertsen, R. L., adm. direktør,
orlogskaptajn, Kbhvn.
- Albrechtsen, A., snedker, Helsingør.
- Albrechtsen, Val., montør,
Espergærde.
- Albrechtsen, Erling, museumsinspek-
tør, cand. mag., Odense.
- Allerup, Otto, vinhandler, Kbhvn.
- Ameln, Henrik, dispachør, Bergen.
- Andersen, Alfred, kontorbestyrer,
Helsingør.
- Andersen, Allan E., købmand,
Helsingør.
- Andersen, Arvid S., konsul,
Helsingør.
- Andersen, Aug., portør, Snekkersten.
- Andersen, B. Nordstjerne, kapel-
mester, Kgs. Lyngby.
- Andersen, Børge Bjørn, skibs-
ingeniør, Hundested.
- Andersen, C., sparekassedirektør,
Hillerød.
- Andersen, C. E., kioskejer, Valby.
- Andersen, E. J. J. Schachtsinger, frue,
Valby.
- Andersen, E. V., smed, Helsingør.
- Andersen, Harry, bogtrykker,
Helsingør.
- Andersen, Holger, redaktør,
Helsingør.
- Andersen, Jens, Kbhvn.
- Andersen, J. Chr. A., fhv. værk-
mester, Frederiksberg.
- Andersen, Jørgen, lærer,
Charlottenlund.
- Andersen, K. C. M., over-
officiant, Helsingør.
- Andersen, O. J. E., driftsbestyrer,
Helsingør.
- Andersen, P. E. T., restauratør,
Helsingør.
- Andersen, P. H., lods, Gentofte.
- Andersen, Rasmus, grosserer,
Kbhvn.
- Andersen, Ulf Rørdam, repræsen-
tant, Kbhvn.

- Andersen, Vagn, civilingeniør,
Bagsværd.
- Andersen, Volmer, bogtrykker,
Helsingør.
- Andersson, Andrew R., Brede
pr. Lyngby.
- Andreasen, E., sekondløjtnant,
Rungsted Kyst.
- Andreasen, Viggo, politibetjent,
Kbhvn.
- Andresen, A. P., tømrer, Helsingør.
- Andresen, Chr., skibsreder, Kbhvn.
- Andrup, Otto, museumsdirektør,
mag. art., Hillerød.
- Ankjærgaard, H. J., pakmester,
Helsingør.
- Antvorskov-Petersen, skrædremester,
Helsingør.
- Arbejdernes Fællesorganisation,
Helsingør.
- Arkil, Sigrid, lærerinde, Helsingør.
- Arnsing, H. I., remiscarbejder,
Helsingør.
- Asmussen, Alfred, grosserer, Kbhvn.
- Aspmann, A. V., skibstømrer,
Helsingør.
- Aspmann, H. L. V., skibstømrer,
Helsingør.
- Assens, biografdirektør, Helsingør.
- Axen, Frode, grosserer, Charlotten-
lund.
- Bager, H. J., søfartschef, Kbhvn.
- Bager, L. J., bogholder, Helsingør.
- Bagh, Axel, ingeniør, Kbhvn.
- Bahnson-Mallinson, Margaret,
koncertsangerinde, Helsingør.
- Bang, Jørgen, direktør, cand. jur.,
Kbhvn.
- Bang, Ulf, grosserer, Kbhvn.
- Barfod, Jørgen H., cand. mag.,
Gentofte.
- Barfoed, Knud V., arkitekt, Kbhvn.
- Baungaard, R., grosserer, Kbhvn.
- Bay, Oluf, overretssagfører, Kbhvn.
- Bech, Erik, politiadvokat, Kbhvn.
- Behrend, Sv. Aa., prokurist, Kbhvn.
- Beldring, Frederik A., dekoratør,
New Jersey, U.S.A.
- Bengtzen, Poul Arensdorf, montør,
Helsingør.
- Benzon, O., konstruktør, Kbhvn.
- Benzon, fru Tove, Vedbæk.
- Berg, skibssingeniør, Skelskør.
- Berg, Erik, grosserer, Kbhvn.
- Berg, Henry, snedkermester, Kbhvn.
- Berg, O., direktør, Charlottenlund.
- Berg, R., forfatter, Præstø.
- Berg-Jensen, K., politibetjent,
Søborg.
- Berning, A. G., landsretssagfører,
Helsingør.
- Berthelsen, Vald., forretningsfører,
rådmand, Helsingør.
- Beyer, C. K., civilingeniør, Kbhvn.
- Bie, Kirsten, Snekkersten.
- Bilstein, Alfred, grosserer, Kbhvn.
- Bindslev, Alfred, borgmester,
Kbhvn.
- Birkholm, C., købmand, Helsingør.
- Bischoff, J., Kbhvn.
- Bjerregaard, N., auktionsmester,
Frederikshavn.
- Blehr, Ellen, fru, Oslo.
- Blichert, Ejnar, kommunelæge,
Holte.
- Blok, L. M., distriktsingeniør,
Ringkøbing.
- Boa, A. W., fabrikant, Gentofte.
- Boas, Jørgen, læge, Nykøbing Sj.
- Bohn, C. V. Schestedt, toldforvalter,
Ærøskøbing.
- Bohr, Niels, professor, dr. phil.,
Kbhvn.
- Bojesen, Fanny, fru, Kbhvn.
- Boldt, Carl, fhv. hovmester, Kbhvn.
- Boldt, Oscar, fhv. hovmester, Kbhvn.
- Borg, Chr., grosserer, Kbhvn.

- Borup-Nielsen, Sv. Aa., kontorchef, Helsingør.
- Bosevang, C., kunstmaler, Hellebæk.
- Bosevang, fru kunstmaler C., Hellebæk.
- Boy, Søren, købmand, Skelskør.
- Brabrand, Eduard, pastor, Kbhvn.
- Bracher, Willy, forstander, Kastrup.
- Brammer, Kai, boghandler, Helsingør.
- Brandt, Harry B., læge, Kbhvn.
- Bremerstent, E., overbibliotekar, Helsingør.
- Brems-Pedersen, K., pens. lods, Helsingør.
- Briand de Crèvecoeur, E., kontre-admiral, Humlebæk.
- Broch, Axel, stadsskoleinspektør, Helsingør.
- Broch, K. O., toldkontrolør, Kbhvn.
- Broen, Paul, Klampenborg.
- 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.
- Böwadt, E., tømrerlærling, Tølløse.
- Baastруп, Vilh., kommunelæge, Kbhvn.
- Carlsberg Bryggerierne, Kbhvn.
- Carlsen, Ove, skibsbygmester, 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, Folmer, malermester, Snekkersten.
- Christensen, Jørgen, prokurist, Kbhvn.
- Christensen, K., overassistent, Helsingør.
- Christensen, Knud I., tømrer, Ribe.
- Christensen, Kr., forvalter, Kbhvn.
- Christensen, Marius, murermester, Lyngby.
- Christensen, N. O., landsfoged, Godhavn.
- Christensen, Robert A., direktør, Kbhvn.
- Christensen, Roger, farvehandler, Helsingør.
- Christensen, Viggo, fhv. overborgmester, Kbhvn.
- Christiansen, Alfred, maskinmester, Helsingør.
- Christiansen, Chr., kranfører, Helsingør.
- Christiansen, Chr., skibsbygmester, Rønne.
- Christiansen, C. P., detailhandler, Helsingør.

- Christiansen, H. J., forretningsfører, Kbhvn.
- Christiansen, Haldur, snedkermester, Helsingør.
- Christiansen, Hans V. Bohn, lærer, Jægersborg.
- Christiansen, Michal Bohn, stud. techn., Helsingør.
- Christie, Andreas, afdelingschef, Holte.
- Christophersen, J., skibsmægler, Kbhvn.
- Clausen, A., snedkermester, Helsingør.
- Clausen, E. Th., grosserer, Kbhvn.
- Clausen, H., bestyrer, Helsingør.
- Clausen, H. A. M., restauratør, Helsingør.
- Clemen, M. V. D., bogholder, Helsingør.
- Cordsen, Henning, fabrikant, Kbhvn.
- Crusc, Erik Bang, ingeniør, Kbhvn.
- Dahl, Paula, sygeplejerske, Helsingør.
- Dahlstrøm-Nielsen, Henry, klejnsmed, Helsingør.
- Dalgaard, A., boghandler, Helsingør.
- Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“, Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Dannebrog“, Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Heimdal“ A/S, Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Progress“, Kbhvn.
- Dampskibsselskabet „Torm“ A/S, Kbhvn.
- Danckwardt, C., ingeniør i Søværnet, Kbhvn.
- Danielsen, G. E., kriminalassistent, Helsingør.
- Danielsen, Otto, befragter, Kbhvn.
- Danielsen, Aa., slotsbetjent, Snekkersten.
- Dansk Skibstømrerforbund, Kbhvn.
- Davidson, Frantz, ingeniør, Hillerød.
- Davidson, L., kommuneingeniør, Espergærde.
- Den danske Landmandsbank, Kbhvn.
- Den polytekniske Lærestalt, Kbhvn.
- Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kbhvn.
- Det danske Kulkompagni A/S, Kbhvn.
- Det Danske Petroleums Aktieselskab, Kbhvn.
- Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S, Kbhvn.
- Dich, Poul, læge, Dragør.
- Dideriksen, C. J., grosserer, Ordrup.
- Didrikson, Christian Corlin, snedkermester, Kbhvn.
- Dinesen, B., departementschef, Kbhvn.
- Dreyer, Thorvald, arkitekt, Kbhvn.
- Drosted, fru Margrethe, Helsingør.
- Drosted, Volmer, arkitekt, Helsingør.
- Ebbenhøj, Chr., direktør, ingeniør, Kbhvn.
- Eckhaussen, H., kustode, Helsingør.
- Eilertsen, Th., afdelingsingeniør, Kbhvn.
- Eilschou-Holm, Fr. Vilh., sømandspræst, Kbhvn.
- Elkjær, G. V., viceskoleinspektør, Helsingør.
- Ellekilde, O., kabelingeniør, cand. polyt., Gentofte.
- Elsnab, fru Astrid, Aalborg.
- Elving, Ingeborg, sproglærerinde, Helsingør.
- Enevoldsen, C., sparekassedirektør, Løkken.

- Enevoldsen, Else, bankassistent, Helsingør.
- Enevoldsen, Ib Kaare, Kbhvn.
- Erichsen, Vagn, tandtekniker, Kbhvn.
- Eriksen, H., London, England.
- Eriksen, Hans, hotelejer, Helsingør.
- Ernst, Max, adjunkt, cand. mag., Helsingør.
- Ertng, Aksel, tømremester, Helsingør.
- Esmark-Hansen, modelbygger, Valby.
- Evert, V., lærerinde, Helsingør.
- Fabricius, Knud, professor, dr. phil., Kbhvn.
- Falck, Mogens, grosserer, Kbhvn.
- Falcke, E., typograf, Helsingør.
- Falkenskov, V. F. O., lokomotivfører, Helsingør.
- Fisker-Andersen, Jacob, stud. techn., Helsingør.
- Flensmark, Harald, præst, Kbhvn.
- Flynn, F. M., pastor, Helsingør.
- Foldager, Reinald, toldassistent, Helsingør.
- Foldager Larsen, J., Holbæk.
- Forenede Olie Kompagni A/S, Det, Kbhvn.
- „Foreningen til Søfartens Fremme“, Kbhvn.
- Forsmark, A. Lind, arbejdsmand, Helsingør.
- Frandsen, A., montør, Helsingør.
- Frandsen, Erik, direktør, civilingeniør, Hellerup.
- Frandsen, Georg, maskinmester, Kbhvn.
- Frandsen, Jul., malermester, Helsingør.
- Frederiksborg Amtsråd, Hillerød.
- 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., overretssagfører, Kbhvn.
- Frender, H., tandlæge, Kbhvn.
- Friis, fru Gudrun, Helsingør.
- Friis, fru Ingeborg, Helsingør.
- Friis, Jørgen, banedirektør, Helsingør.
- Friis-Hansen, Sv., tandlæge, Kbhvn.
- Friis-Holst, C., købmand, Karlslunde pr. Greve Strand.
- Friis-Jensen, P., overlærer, Helsingør.
- Fritzbøger, Carl, overingeniør, Hellerup.
- Frost, Jens, museumsleder, Åbenrå.
- Frydenberg, Finn, skibssingeniør, Frederikshavn.
- 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.
- Garde, H. A., civilingeniør, Kbhvn.
- Garmer, K., postassistent, Kbhvn.
- Garnum, Otto, læge, Kbhvn.
- Genkel, Ernst, grosserer, Kbhvn.
- Gjedsted, S., Ebeltoft.
- Gjøløv-Knudsen, arkitekt, Kbhvn.
- Gjødrik-Andersen, A., skibsfører, Svendborg.
- Gleerup, Alfred, læge, Kbhvn.
- Glunk, H., grosserer, Kbhvn.
- Godtfredsen, G. A., repræsentant, Kbhvn.

- Gorrissen, N. J., højeateressagfører, Kbhvn.
- Gotschalk, cand. jur., Esbønderup.
- Gottliebseu, Ole, tegner, Taarbæk.
- Gottschalck, William, maskinmester, Helsingør.
- 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.
- Gørtz, Hans, Kbhvn.
- Gaardbo, Jens Chr. P., stemmer, Helsingør.
- Gaardø, Chr., forstander, kommunelærer, Helsingør.
- Haderslev Havneudvalg, Haderslev.
- Hagelsteen, J. E., redaktør, Helsingør.
- Hagclund, F., skrædermester, Helsingør.
- Hahn-Petersen, Eigil, skibsreder, Kbhvn.
- Halberg, Knud, dr. med., Hillerød.
- Hamann, Viggo, grosserer, Kbhvn.
- Hansen, Agda, prokurist, Helsingør.
- Hansen, Bendt, civilingeniør, driftsbestyrer, Fredericia.
- 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. F., skibsbygmester, Helsingør.
- Hansen, C. O. Waaben, disponent, Kbhvn.
- Hansen, Ditlev, købmand, Helsingør.
- Hansen, Einar, afdelingsarkitekt, Kbhvn.
- Hansen, E. M., fyrmester, Helsingør.
- Hansen, Erik, grosserer, Kbhvn.
- Hansen, Erik, kemigraf, Kbhvn.
- Hansen, Ernst, kleinsmedemester, Helsingør.
- Hansen, Ernst, turistchef, Helsingør.
- Hansen, F. Benthien, husejer, Gentofte.
- Hansen, G. Haastrup, snedkermester, Kbhvn.
- Hansen, H., stadsdyrlæge, Helsingør.
- Hansen, H. A., skibsreder, Kbhvn.
- Hansen, H. C., malermester, Helsingør.
- Hansen, Hj., maskinmester, Kbhvn.
- Hansen, J. A., pens. lods, Esbjergærde.
- Hansen, J. M., forretningsfører, Haderslev.
- Hansen, Karen, frk., Helsingør.
- Hansen, Kjeld E., dommerfuldmægtig, Gråsten.
- Hansen, Knud E., civilingeniør, Kbhvn.
- Hansen, Marius, lektor, cand. mag., Nakskov.
- Hansen, Niels, bestyrer, Brønshøj.
- Hansen, Niels Fr., landsretssagfører, Helsingør.
- Hansen, Norman Hall, forfatter, Kbhvn.
- Hansen, N. P., bagermester, Helsingør.
- Hansen, O. F., lodsmedhjælper, Frederikshavn.
- Hansen, S. G., kontorchef, Springforbi.
- Hansen, S. Gram, tandlæge, Charlottenlund.
- Hansen, Simon Chr., maler, Helsingør.

- Hansen, Tegner fru, Helsingør.
 Hansen, Tegner, glarmester,
 Helsingør.
 Hansen, Willy, prokurist, Valby.
 Hardy, A. C., forfatter, London,
 England.
 Hartmann-Petersen, sadelmager-
 mester, Helsingør.
 Harvig, Jytte fru, Snekkersten.
 Harvig, Svend, maskinmester,
 Snekkersten.
 Hasager, Niels, redaktør, Kbhvn.
 Hede, Poul, landsretssagfører,
 Kbhvn.
 Hedin, E., kæmner, Helsingør.
 Hegnby, Harald, arkivar, Aalborg.
 Heimann, V., grosserer, Kbhvn.
 Heinrich, O., isenkræmmer,
 Helsingør.
 Helsingør Brændsels- og Trælast-
 handel A/S, Helsingør.
 Helsingør byråd.
 Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jern-
 bane, Helsingør.
 Helsingørs Skibsværft og Maskin-
 byggeri, Helsingør.
 Turistforeningen for Helsingør og
 Omegn, Helsingør.
 Helsingør Tømmerlaug, Helsingør.
 Henriksen, J., stud. polyt., Hellerup.
 Henningsen, Bent, Helsingør.
 Henningsen, Gunner, Helsingør.
 Henningsen, Henning, mus.-inspek-
 tør, cand. mag., Helsingør.
 Henningsen, Jens, farvermester,
 Nyborg.
 Henningsen, Sv. Aa., lektor,
 Snekkersten.
 Henriksen, Carl, inkassator, Odense.
 Henriksen, H. H., købmand,
 Helsingør.
 Henriksen, P. Koch, direktør,
 civilingeniør, Odense.
 Henriques, Frederik, grosserer,
 Klampenborg.
 Hermansen, B., forhyringsassistent,
 Rødovre.
 Hess, Jørgen, Odense.
 Hilborg, Johan F., direktør, Kbhvn.
 Hill-Madsen, Ernst, ingeniør,
 Kbhvn.
 Hilsted, Finn, landsretssagfører,
 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., fhv. former,
 Helsingør.
 Holm, Valdemar, murermester,
 Dragør.
 Holmark, Einar, grosserer, Kbhvn.
 Holm-Petersen, F., skibsreder,
 Svendborg.
 Holte-Broe, Th., overassistent,
 Kbhvn.
 Holten-Bechtolsheim, V., højeste-
 retssagfører, Kbhvn.
 Hornby, H., ingeniør, forstander,
 Helsingør.
 Hougaard, Jørgen, Helsingør.
 Hou Møller, fru Kirsten, Helsingør.
 Hulgaard, tandlæge, Århus.
 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.
 Høst, K. R., cand. pharm.,
 Helsingør.
 Høyer, fyrassistent, Hanstholm.
 Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn.
 Haastrup, A., tandlæge, Valby.
- Ingemann-Petersen, Hans, redaktionssekretær, Ringkøbing.
 Ingeniør-Sammenslutningen, Kbhvn.
 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, cand. psyk., Helsingør.
 Jacobsen, P. H., købmand, Helsingør.
 Jagd, Niels, civilingeniør, Kbhvn.
 Jans, Ove L., grosserer, Kbhvn.
 Jansen, Wm. H., direktør, Hellerup.
 Jantzen, Helvig, frøken, Hornbæk.
 Jantzen, M., disponent, Lyngby.
 Jelstrup, O., skibsreder, Kbhvn.
 Jensen, A., havnefoged, Helsingør.
 Jensen, A. A., bagermester, Helsingør.
 Jensen, A. C. D., forstanderinde, Helsingør.
 Jensen, Axel, statsaut. skibsmægler, Århus.
 Jensen, Einar, murermester, Kbhvn.
 Jensen, Ejnar, viceinspektør, Helsingør.
 Jensen, Eric, grosserer, Klampenborg.
- Jensen, E. V. A., bagermester, Helsingør.
 Jensen, H., viceskoleinspektør, Kbhvn.
 Jensen, H. Stenberg, Kbhvn.
 Jensen, I. C., boliginspektør, Helsingør.
 Jensen, Ingeborg, viceskoleinspektør, 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, Leif Farregård, stud. mag., Charlottenlund.
 Jensen, Louise, fotograf, Helsingør.
 Jensen, Marthin, murersvend, Lillerød.
 Jensen, M. F., lods, Helsingør.
 Jensen, Mogens, stud. polyt., Kbhvn.
 Jensen, N., bagermester, Helsingør.
 Jensen, N. P., murerarbejdsmand, Brønshøj.
 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.
 Jensen, Aage, skibsbygmester, Kbhvn.
 Jeppesen, Kay, hotelejer, Helsingør.
 Jerk, Oluf, landsretssagfører, Charlottenlund.
 Jespersen, Knud, repræsentant, Charlottenlund.

- Jespersen, K. Wraae, prokurist, Søborg.
- Johannessen, Aksel, tømrermester, Snekkersten.
- 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, bcfragter, Kbhvn.
- Johansen, Olga, frk., Kbhvn.
- Johansson, P., kaptajn, Helsingør.
- Jonassen, Else, lærerinde, Helsingør.
- Jordt, Chr. Jørgen, stud. polyt, Kbhvn.
- 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, A., lods, Helsingør.
- Jørgensen, Albert, direktør, Hellerup.
- Jørgensen, Alb. V., højesteretssagfører, Kbhvn.
- Jørgensen, A. Th., stadsingeniør, Helsingør.
- Jørgensen, C., mejeriejer, Roskilde.
- Jørgensen, Holger, kontorchef, Kbhvn.
- Jørgensen, J., fhv. sejlmager, Helsingør.
- Jørgensen, Jul. E., grosserer, Hellerup.
- Jørgensen, Kaj R. O., læge, Bagsværd.
- Jørgensen, Lauritz, ingeniør, Charlottenlund.
- Jørgensen, Max, depotbestyrer, Helsingør.
- Jørgensen, N., frisør, Helsingør.
- Jørgensen, Paula, Holte.
- Jørgensen, Rudolf, direktør, Kbhvn.
- Jørgensen, Thv., urmager, Helsingør.
- Jørgensen, Vagn, repræsentant, Kbhvn.
- Jørgensen, Vald., fhv. underdirektør, Helsingør.
- Jørgensen, Aage E., borgmester, overretssagfører, Kbhvn.
- Jørgensen, Aage Thorstensen, konstruktør, Kbhvn.
- Kallenberg, E. O., skibsiingeniør, Helsingør.
- Kampen, Axel, skibsreder, Hellerup.
- Karlskov, frue, Helsingør.
- Karsten, Preben, H. A. & H. D., sekretær, Kbhvn.
- Karstensen, M., skibsbygmester, Skagen.
- Kattrup, A., malermester, Helsingør.
- Kirkby, E., stud. mag., Kbhvn.
- Kisby, A. E., skibsiingeniør, Helsingør.
- Kisby, L. A., ingeniør, Kbhvn.
- Kiær, Erling, bogbindermester, Helsingør.
- Kiørboe, Fr., arkitekt, Holte.
- Kiørboe, Jørgen, sekretær, Kbhvn.
- Kjær & Sommerfeldt, vinhandel, Kbhvn.

- Kjærsgaard, Sofie, husmoder i
K.F.U.M., Helsingør.
- Kjølner, Th., kunstmaler, Hillerød.
- Klangel, K., lærer, Helsingør.
- Kleiminger, H. L., politifuldmægtig,
Helsingør.
- Klem, Helen Lise, frk., Helsingør.
- Klem, Knud, museumsdircktør,
Helsingør.
- Klem, Lone, frk., Helsingør.
- Klem, Oline, fru, Kbhvn.
- Klem, Ollis, fru museumsdircktør,
Helsingør.
- Klem, Aage E., civilingeniør,
Kbhvn.
- Klerk, Niels, lektor, landsretssag-
fører, Kbhvn.
- Klintenberg, O., cigarhandler,
Helsingør.
- Klitgaard-Jørgensen, Johs., tand-
læge, Kbhvn.
- Knigge, U., propagandachef,
Hellerup.
- Knudsen, Axel, kordegn, Kbhvn.
- Knudsen, Axel, købmand,
Hjortespring.
- Knudsen, Einar, ingeniør, Hellerup.
- Knudsen, Helge Ursin, civil-
ingeniør, Helsingør.
- Knudsen, O., tømrer, Kastrup.
- Knudsen, P., Lemvig.
- Knutsson, O. F. S., tapetserermester,
Helsingør.
- Koch, Jørgen, civilingeniør, Kbhvn.
- Koefoed, Svend Åge, overmontør,
Knudsker.
- Havneudvalget i Kolding, Kolding.
- Kongsted, T., underdircktør,
Helsingør.
- Kopp, J., grosserer, Helsingør.
- Kopp, N. E., disponent, Helsingør.
- Korsgaard, P., ingeniør, fabrikejer,
folketingsmand, Nyborg.
- Korsør Byraads Havneudvalg,
Korsør.
- Kraglund, A. A. J., bestyrer,
Helsingør.
- 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., fhv. Apoteker,
Helsingør.
- Krogsgaard, Mogens R., civil-
ingeniør, Kbhvn.
- Krohn, J. H., afdelingsingeniør,
Kbhvn.
- Kronholt, Arne, fuldmægtig,
Søborg.
- Kruse, K. F. V., toldkasserer,
Vanløse.
- Københavns amtsråd, Kbhvn.
- Københavns Handelsbank A/S,
Kbhvn.
- Københavns Kommune, Kbhvn.
- Københavns Skipperforening,
Kbhvn.
- Kørbing, J. A., adm. dircktør,
Hellerup.
- Kaae, Aage, depotbestyrer,
Helsingør.
- Kaarbö, E. D., Harstad, Norge.
- Kaarsen, Elisabeth, viceskoleinspek-
trice, Helsingør.
- Kaastrup, Axel, repræsentant,
Kbhvn.
- Landbrugsraadet, Kbhvn.
- Lang, Per, ingeniør, Helsingør.
- Langebæk, C. H., tandlæge,
Hellerup.
- Langebæk, Steen, Kbhvn.
- Lannung, Gunnar L., vekselerer,
cand. polit., Kbhvn.
- Lannung, Hermod, landsretssag-
fører, Kbhvn.

- Lannung, Sven, afdelingschef, Kbhvn.
- Larsen, A. Bodse, lodsformand, Bandholm.
- 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, Finn, snedker, Kbhvn.
- Larsen, F. Rönnow, kordegn, Kbhvn.
- Larsen, H., rangerformand, Helsingør.
- Larsen, H., snedkermester, Helsingør.
- Larsen, H. Lolk, ekspeditionschef, Kbhvn.
- Larsen, Jens, landsretssagfører, Helsingør.
- Larsen, Johannes, kunstmaler, Kerteminde.
- Larsen, L., fuldmægtig, Hillerød.
- Larsen, N. V., tømrermester, Helsingør.
- Larsen, fru tømrermester N. V., Helsingør.
- Larsen, Ove, direktør, Kbhvn.
- Larsen, P., radiotekniker, Kbhvn.
- Larsen, W. F. C., snedkermester, Helsingør.
- Larsen, W. R., fyrpasser, Helsingør.
- Larsen-Jensen, Arvid, vognmand, Helsingør.
- Larsen-Jensen, fru vognmand, Helsingør.
- Larsen-Jensen, O., direktør, Helsingør.
- Lauritssen, fyrassistent, Bonnet.
- Lauritzen, Ivar, skibsreder, Kbhvn.
- Lauritzen, P., lods, Nyborg.
- Laursen, P., Kbhvn.
- Lauterbach, F., overretssagfører, Kbhvn.
- Leisner, R., ingeniør, Lyngby.
- Lemche, Hans Jacob, direktør, Kbhvn.
- Lerche, J., trafikassistent, Frederiksværk.
- Lilbæk, Hakon, købmand, Kbhvn.
- Liljeborg, Frank, Kastrup.
- Lind, Chr., skibsbygmester, Rønne.
- Lindahl, Erik, købmand, Snekkersten.
- Linde, Chr., kommunelærer, Fredensborg.
- Lindhard, Aage, lektor, Birkerød.
- Lindstrøm, Otto, ingeniør, Valby.
- Linneballe, Ernst, direktør, Kbhvn.
- Linvald, Steffen, museumsinspektør, Charlottenlund.
- Lock, P., læderhandler, Helsingør.
- Lohse, Ellis, direktør, Kbhvn.
- Lotz, M. E., lærerinde, Helsingør.
- Lund, E., prokurist, Kbhvn.
- Lund, Hans, grosserer, Helsingør.
- Lund, Inger, lærerinde, Helsingør.
- Lund, O., kantor, Helsingør.
- Lund, Oskar F., skibsingeniør, Helsingør.
- Lund, Paul, stud. jur., Kgs. Lyngby.
- 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.

- Lyngsø, B., lærer, Brede pr. Kgs. Lyngby.
- Lütken, H. F., ingeniør, Hellerup.
- Lønberg-Holm, A., ingeniør, cand. polyt., Kbhvn.
- Lövald, C., snedkermester, Kbhvn.
- Mackeprang, M., fhv. museumsdirektør, dr. phil., Charlottenlund.
- Madsen, Chr. Haakon, vaskeriejer, Kbhvn.
- Madsen, Edvard, Maaløv.
- Madsen, fru Ellen, tricotagehandlerske, Helsingør.
- Madsen, Ellen M., plejemoder, Helsingør.
- Madsen, E. N., direktør, Springforbi.
- Madsen, J., sekretær, Kbhvn.
- Madsen, Jens, røgeriejer, Helsingør.
- Madsen, fru røgeriejer Jens, Helsingør.
- Madsen, Viggo, filmsoperator, Kbhvn.
- Madsen, Aage R., fyrbøder, Kbhvn.
- Macgaard, E., direktør, cand. jur., Kbhvn.
- Malling, Jens, fuldmægtig, cand. jur., Kbhvn.
- Malmberg, J. P., arkitekt, Kbhvn.
- Manniche, Peter L. R., højskoleforstander, Helsingør.
- Marineforeningen, Kbhvn.
- Marstrand, Vilhelm, civilingeniør, Kbhvn.
- Meilvang, Viggo, assistent, Kbhvn.
- Meilvang, Zarah, afdelingschef, Kbhvn.
- Mellentini, Aage, grosserer, Gentofte.
- Mentze, E., redaktør, Charlottenlund.
- Mersing, B. E., overbibliotekar, Svendborg.
- 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, Oluf, slagtermester, Kbhvn.
- Mikkelsen, Børge, repræsentant, Snekkersten.
- Mikkelsen, Michael, bogbinder, Helsingør.
- Mikkelsen, Poul Erhardt, medhjælper, Hillerød.
- Mikkelsen, Aage, muremester, Helsingør.
- Mogensen, A. F., civilingeniør, Dragør.
- Mogensen, Reinhold, mekaniker, Kbhvn.
- 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.
- Mortensen, Søren, dykker, Brørup.
- Mouritzen, P. C., færgefører, Sallingsund pr. Nykøbing M.
- Munk-Petersen, urmager, Næstved.
- Munthe af Morgenstierne, B. v., kontorchef, Helsingør.
- Munthesen, F., sekretær, Virum pr. Lyngby.
- Muus, Hans, grosserer, Odcnse.
- Myhr, Wilhelm, værktødsleder, Rødby Havn.
- Müller, Poul, læge, Kbhvn.

- Møller, Birthe Kraunsøe, frk.,
Hellerup.
- Møller, E. S., fabrikant, Vedbæk.
- Møller, F., konditor, Helsingør.
- Møller, Karen, fru, Hellerup.
- Møller, P. K., tømrer, Nærum.
- Møller, Stig, direktør, Kbhvn.
- Møller, Aase Kraunsøe, frk.,
Hellerup.
- Møller-Andersen, A., landsretssag-
fører, Kbhvn.
- Møller-Jensen, J., førstelærer, Give.
- Mørch, N. K., folketingsmand,
Helsingør.
- Mørch, Aage, driftsbestyrer,
Thisted.
- Nakskov Skibsværft A/S, Nakskov.
- Nathansen, Ino, fuldmægtig, Kbhvn.
- Neergaard, C. H., søfartschef,
Kbhvn.
- Neumann, Svend, fhv. stiftamt-
mand, Hellerup.
- 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, Børge, arkitekt, Taastrup.
- Nielsen, C., pens. depotarbejder,
Helsingør.
- Nielsen, Chr., model- og både-
bygger, Fejø.
- Nielsen, Edgar, malermester,
Snekkersten.
- Nielsen, Ejnar J., tømrermester,
Helsingør.
- Nielsen, Erik, bromand, Helsingør.
- Nielsen, Erik, chauffør, Snekkersten.
- Nielsen, H., glarmester, Helsingør.
- Nielsen, H. A., smedemester,
Helsingør.
- Nielsen, Hans, ekspedient, Hornbæk.
- 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, hotelcjer, Helsingør.
- Nielsen, John, ovrassistent, Esbjerg.
- Nielsen, Jørgen, ingeniør, Hellerup.
- Nielsen, Knud, cand. polyt.,
Kalundborg.
- Nielsen, Lean, Kbhvn.
- 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.,
Hellerup.
- Nielsen, Sv. Aa., fabrikant,
Helsingør.
- Nielsen, V., kleinsmed, 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.
- Nykilde, skibsfører, Kbhvn.

- 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.
 Olsen, Børge, underdirektør,
 Vanløse.
 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, Henry, skibskonstruktør,
 Kbhvn.
 Olsen, Herman, smedemester,
 Brønshøj.
 Olsen, Ivan Munk, Kbhvn.
 Olsen, Johs., marineingeniør,
 Kbhvn.
 Olsen, K. E., direktør, Espergærde.
 Olsen, Knud, ingeniør, Charlotten-
 lund.
 Olsen, Lindorf, bogbinder, Kbhvn.
 Olsen, Oluf, kontorist, Helsingør.
 Olsen, Oluf, tjener, Helsingør.
 Olsen, Paul A., cand. pharm.,
 Brønshøj.
 Olsen, Peter, gårdejer, Værløse.
 Olsen, Poul, slagtermester, Hellerup.
 Olsen, Sophus, fabrikant, Kbhvn.
 Olsen, V., pens. lodskaptajn,
 Klampenborg.
- Olsen, V. Rex, Holte.
 Osgaard, Lauritz, fabrikant,
 Charlottenlund.
 Overgaard, Chr., direktør, dr. techn.,
 Charlottenlund.
 Overgaard, F., blomsterhandler,
 Helsingør.
 Overgaard, Frode, dekoratør,
 Søborg.
- Paul-Petersen, A., arkitekt,
 Hellerup.
 Paulsen, A. C., prokurist, Kbhvn.
 Paulsen, Paul Jørgen, civilingeniør,
 Helsingør.
 Pedersen, Alexander, grosserer,
 Kbhvn.
 Pedersen, Chr., fiskehandler,
 Lillerød.
 Pedersen, C. O., maskinmester,
 Helsingør.
 Pedersen, Ole Crumlin, elev,
 Hellerup.
 Pedersen, Dagmar, fru, Helsingør.
 Pedersen, Evald, forvalter,
 Helsingør.
 Pedersen, Georg, lektor, Holte.
 Pedersen, Harald, revisor, Helsingør.
 Pedersen, I. D. S. V., væver,
 Helsingør.
 Pedersen, N. E., slagtermester,
 Kbhvn.
 Pedersen, P. H., fhv. overmontør,
 Helsingør.
 Pedersen, S. A. L., lokomotivfører,
 Kbhvn.
 Pedersen, T., havneassistent,
 Helsingør.
 Pedersen, Valdemar, bogtrykker,
 Kbhvn.
 Pedersen, Aage, læge, Hellerup.
 Pedersen, Aage, tømrer, Snekker-
 sten.
 Petersen, A. H., skibsreder,
 Svendborg.

- Petersen, Aksel, kriminaloverbetjent,
Helsingør.
- Petersen, Anker, chauffør, Kbhvn.
- Petersen, fru oliemøller C.,
Helsingør.
- Petersen, Carl, fabrikant, Kbhvn.
- Petersen, Carl, maskinfabrikant,
Gilleleje.
- Petersen, Chr., brolæggermester,
Helsingør.
- Petersen, Chr. F. V., slagtermester,
Helsingør.
- Petersen, Cl. W., tømrrmester,
Kbhvn.
- Petersen, Eiler, grosserer, Roskilde.
- Petersen, Einer, opsynsmand,
Helsingør.
- Petersen, Erik, Gentoft.
- Petersen, F. Højsted, repræsentant,
Kbhvn.
- Petersen, Gudrun Stein, postkonto-
rist, Helsingør.
- Petersen, Hans, vognmand,
Helsingør.
- Petersen, Hartvig, sejlmagermester,
Kbhvn.
- Petersen, H. C. F., telegrafkon-
trolør, Brønshøj.
- Petersen, H. Ekeroth, overassistent,
Skagen.
- Petersen, Holger, fabrikant,
Helsingør.
- Petersen, Holm, ejendomshandler,
Kbhvn.
- Petersen, I. C., bogtrykker, Nexø.
- Petersen, Johs., muremester,
Helsingør.
- Petersen, L., boghandler, Skælskør.
- 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, Robert, kleinsmed,
Helsingør.
- Petersen, S. A., førstestyrmand,
Korsør.
- Petersen, S. Chr., maskinmester,
Helsingør.
- Petersen, Sophie, lektor, cand. mag.,
Kbhvn.
- Petersen, Aage, kontorassistent,
Helsingør.
- Philip, N., grosserer, Kbhvn.
- Pontoppidan, Axel, kaptajn, hær-
arkivar, Klampenborg.
- Poulsen, Arnold, civilingeniør,
Gentoft.
- Poulsen, Carl, muremester,
Hornbæk.
- Poulsen, Dyrlund, mekaniker,
Slagelse.
- Poulsen, Edwin, Kbhvn.
- Poulsen, Finn V., optiker, Kbhvn.
- Poulsen, H., tømrrmester,
Helsingør.
- Poulsen, J. P., smedemester,
Helsingør.
- Privatbanken A/S, Kbhvn.
- Prohaska, C. W., professor, dr.
techn., Hellerup.
- Proschowsky, Paul M., civilingeniør,
Hellerup.
- Quist, Ejnar, direktør, Odense.
- Quist, H., overingeniør, Kbhvn.
- Quist, Svend Aage, Kbhvn.
- Quistorff, M., sekretær, Kbhvn.
- Quistorff, V., kunstmaler, Kbhvn.
- Rahbek, Knud, civilingeniør,
Kbhvn.

- Rasmussen, A. H., civilingeniør, Kbhvn.
- Rasmussen, C. J., snedkermester, Helsingør.
- Rasmussen, C. O., ingeniør, Kbhvn.
- Rasmussen, G., konsul, Helsingør.
- Rasmussen, Hans, prokurist, Kbhvn.
- Rasmussen, K. A., maskinmester, Kbhvn.
- Rasmussen, Kaj, Kbhvn.
- Rasmussen, Kjeld, stud. techn., Kbhvn.
- Rasmussen, Knud Robert, dykker, Holte.
- Rasmussen, L., modelbygger, Rødby Havn.
- Rasmussen, Laurits, stud. techn., Helsingør.
- Rasmussen, N. V. P., automobil-fabrikant, Helsingør.
- Rasmussen, Povl H., snedker, Bjørnehoved pr. Frederiksværk.
- Rasmussen, R. F., kommunelærer, Helsingør.
- Rasmussen, V. S., ingeniør, Kbhvn.
- Rasmussen, Aage, direktør, Kbhvn.
- Rathje, Eigil, ingeniør, Kbhvn.
- Rathje, J., ingeniør, Frederikssund.
- Ravn, K., værkfører, Helsingør.
- Rederiet „Anholt“ A/S, Kbhvn.
- Reib, A., kommunalrevisor, Helsingør.
- Reich, Alexander Albert, skibs-bygger, Kbhvn.
- Reich, G., smedemester, Kbhvn.
- Reich, Poul Albert, kleinsmed, Helsingør.
- Rendal, H., landsretssagfører, Helsingør.
- Reumert, Michael, landsretssagfører, Kbhvn.
- Richardt, Peter, fiskemester, Funder.
- Riise, A. H., læge, Hillerød.
- Riise-Knudsen, B., civilingeniør, Nakskov.
- Risom, Sven, arkitekt, Kbhvn.
- Robbert, R. A., skibsreder, Kbhvn.
- Roosen, C. N., civilingeniør, 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.
- Sandager, fyrassistent, Helsingør.
- Saxe, skibsprovianderingshandler, Helsingør.
- Saxild, Jørgen, ingeniør, Gentofte.
- Schack, Gudmund, grosserer, Kbhvn.
- Schaumann, H., driftsbestyrer, Odense.
- Schaumann, P., ingeniør, Nykøbing F.
- Scherffenberg, G., ingeniør, Kbhvn.
- Schiøttz, Henrik, revisor, Kbhvn.
- Schjørring, Fr., fyrskibsfører, Helsingør.
- Schleimann, Th., fotograf, Svendborg.
- Schmalz, H., skorstensfejermester, Helsingør.
- Schmalz, fru skorstensfejermester, Helsingør.
- Schmidt, A. V. B., overmontør, Helsingør.
- Schmidt, Vagn, sekretær, Hellerup.

- Schmiegelow, A., skibsreder,
Kbhvn.
- Schmiegelow, C. H., smedemester,
Helsingør.
- Schnedler, G. S., civilingeniør,
Klampenborg.
- Schollert, J. P., pens. lokomotiv-
mester, Helsingør.
- Schou, fru Gerda Just, Kbhvn.
- Schou, Just, grosserer, Kbhvn.
- Schrøder, Alfred G., grosserer,
Kbhvn.
- Schrøder, Harry, ingeniør,
Klampenborg.
- Schrøder, Johan, kontorassistent,
Kbhvn.
- Schrøder-Christensen, E. P. H.,
skatteinspektør, Helsingør.
- Schultz, Aage, installatør,
Helsingør.
- Schultze, Mogens, malermester,
Kbhvn.
- Schytz, Sigurd, borgmester,
Helsingør.
- Sebbelov, Henning, fabrikant,
Charlottenlund.
- Segerskog, John, underdirektør,
Helsingør.
- Seibæk, Aage, grosserer, Hellerup.
- Semler-Jørgensen, A., brygger,
Helsingør.
- Sinding, P. E. B., fyrdirektør,
kommandør, Kbhvn.
- §jcb, Otto Chr., Gentofte.
- Skibsted-Jacobsen, Orla, maskin-
bygger, Helsingør.
- Havneudvalget i Skive, Skive.
- Skjerne, G., direktør, Kbhvn.
- Skotte, E., havnemester, Helsingør.
- Skov, Sigvard, museumsinspektør,
mag. art., Kolding.
- Skovgaard-Petersen, Kjeld,
dispachør, Kbhvn.
- Smidth & Co., A/S, F. L., Kbhvn.
- Smith, Jarl Wagner, læge, 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.
- Starch-Petersen, B., billedskærer-
mester, Helsingør.
- Steenfeldt, E., kontorchef, Kbhvn.
- Steffensen, H. C., civilingeniør,
Helsingør.
- Steffensen, H. E., Espergærde.
- Steffensen, Hother, boghandler,
Helsingør.
- Steffensen, James, signalingeniør,
Hellerup.
- Strandgaard, Aage, arkitekt
Kbhvn.
- Striedsland, Gregers, assistent,
Kbhvn.
- Strube, Sten, redaktør, Helsingør.
- Struve, O. J., forhyringsassistent,
Helsingør.
- Stub-Nielsen, Axel, dyrlæge,
Helsingør.
- Stuhr, Immanuel, konsul, Aalborg.
- Stürup, C. og Co.s cftlg. A/S,
Helsingør.
- Stæhr, Harald, direktør, Kbhvn.
- Staarup, Hans, havneingeniør,
cand. polyt., Århus.
- Svane, Oskar Bondo, højesterets-
sagfører, Kbhvn.
- Sveistrup, Margrethe, bibliotekar,
Helsingør.
- Svendborg Bank A/S, Svendborg.
- Svendborg Havneudvalg,
Svendborg.
- Svensen, Nordahl, lektor, Sorø.
- Svensen, Paul W. E., redaktør,
Ringsted.

- Svendsen, Rita E., kontorassistent, Helsingør.
- Svendsen & Christensen, A/S dampskibsselskabet „Vendila“, Kbhvn.
- Sæbye, Poul, kunstmaler, Klampenborg.
- Søgaard, C., cand. pharm., Helsingør.
- Søgaard, Helge, museumsdirektør, dr. phil., Århus.
- Søkjær, O. B. J., journalist, Kbhvn.
- Sølling, J. U., toldassistent, Helsingør.
- Sølver, Carl V., kaptajn, Kbhvn.
- Sølvhøj, Hans, cand. mag., programsekretær, Helsingør.
- Sørensen, Aksel, lærer, Ribe.
- Sørensen, Axel, ingeniør, Hellerup.
- Sørensen, Frederik Richardt, toldassistent, Nykøbing Mors.
- Sørensen, H. H., købmand, Helsingør.
- Sørensen, Karl, kommunelærer, Vanløse.
- Sørensen, Niels, lærer, Århus.
- Sørensen, Olaf, kostumetegner, Kbhvn.
- Sørensen, Poul, civilingeniør, Skodsborg.
- Sørensen, Sigvard, skotøjshandler, Helsingør.
- Sørensen, Tom, specialarbejder, Kbhvn.
- Sørensen, Valdemar, skoleinspektør, Helsingør.
- Sørensen, Aage, slotsbetjent, Helsingør.
- Saanne-Larsen, Tekla, frk., 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, Kbhvn.
- Thunbo, Anton, grosserer, Kbhvn.
- Tikøb sogneråd, Tikøb.
- Tofte, Knud, pastor, Helsingør.
- Torp, Folmer, butikschef, Roskilde.
- Trondal, M., skibsfører, redaktør, Nyborg.
- Trosborg, A., kriminalbetjent, Helsingør.
- Tuborgs Bryggerier A/S, Hellerup.
- Tuxen, Henry, civilingeniør, Charlottenlund.
- Tvede, Alfrida, frk., Helsingør.
- Tvede, Kitty, frk., Helsingør.
- Tvermoes, Sven, grosserer, Kbhvn.
- Valentin-Hjorth, K., grosserer, Kbhvn.
- Veistrup, C., civilingeniør, Helsingør.
- Vennike, O., arkitekt, Hellerup.
- Vibæk, Jens, forstander, cand. mag., Kbhvn.
- Vikbjerg, B., handelsrepræsentant, Kbhvn.
- Vilholm, Gunnar, mejeriejer, Helsingør.
- Vilholm, fru mejeriejer, Helsingør.
- Villerslev, Jens, snedker, Kbhvn.
- Vohlert, Knud, grosserer, Kbhvn.
- Volf, Holger, fabrikant, Hellerup.
- Voss, C., mejerist, Helsingør.
- Voxsted, B. K. P. R., lokomotivfører, Helsingør.

- Voxsted, fru lokomotivfører,
Helsingør.
Vaabenhistorisk Selskab, Kbhvn.
- Wahl, Chr., grosserer, Kbhvn.
Wallentin, Andreas, arkitekt,
Kbhvn.
Walløe-Meyer, John, fuldmægtig,
Kbhvn.
Wamberg, K., fhv. viceskole-
inspektør, Helsingør.
Warburg, Hugo, fabrikant, Skagen.
Weber, L., maskinkonstruktør,
Helsingør.
Webbe, Harry, bogtrykker,
Helsingør.
Weilbach, J. S. V., sejl- og kompas-
mager, Kbhvn.
Weiss, Karl, skibsbygger, Graasten.
West, Ole, købmand, Helsingør.
Westergaard, H., direktør, Char-
lottenlund.
Westergaard, S. M., fhv. biskop,
Ribe.
Wiberg, J., grosserer, fru, Kbhvn.
Wieth, Oscar, speditør, Kbhvn.
Wiibroes Bryggerier A/S, C.,
Helsingør.
- Willumsen, A., fru, Helsingør.
Willumsen, Willy, vognmand,
Kbhvn.
Willund, Kjeld, assistent, Vanløse.
Wineken, K., politimester,
Helsingør.
Winther, Heinrich, kaptajn, Berlin.
Wistoft, C. A., Kbhvn.
Witte, Richardt, direktør, Kbhvn.
Worm, C. A., grosserer, Kbhvn.
Wright, Karen, fru konsulinde,
Helsingør.
Waagepetersen, H. L., direktør,
cand. polyt., frue, Helsingør.
Waagepetersen, H. T., grosserer,
Kbhvn.
- Østman, Karl, ingeniør, Farum.
- Aabyrt, Leif, skibsfører, Marstal.
Aalborg Værft A/S, Ålborg.
Aalborg Portland-Cement-Fabrik,
A/S, Kbhvn.
Aamand, Erik, Snekkersten.
Aarhus Havneudvalg, Århus.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Museets komité og personale	5
Departementschef Johs. Dalhoff	7
Handels- og Søfartsmuseets beretning for regnskabsåret 1949—50 ...	10
Handels- og Søfartsmuseets driftsregnskab 1949—50	21
Dr. phil. Georg Nørregård: Slaveoprøret på „Patientia“ 1753	23
Museumsinspektør, cand. mag. Henning Henningsen: Søfarendes votivgaver til danske kirker	45
Journalist Otto Ludwig: I kamp mod isen	71
Direktør Louis E. Grandjean: Hvorfor hedder grunden Cancer? ...	108
Kaptajn Carl V. Sølvér: Kong Sahurés skibe	112
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende tekster	137
Beretning fra selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1949 —50	146
Selskabets driftsregnskab 1949—50	151
Selskabets bestyrelse og medlemsliste	153

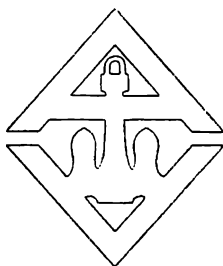
Takket være den forståelse for museets kulturhistoriske opgaver der er vist af søfarten og de kredse, der står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes, i væsentlig grad at få dækket de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

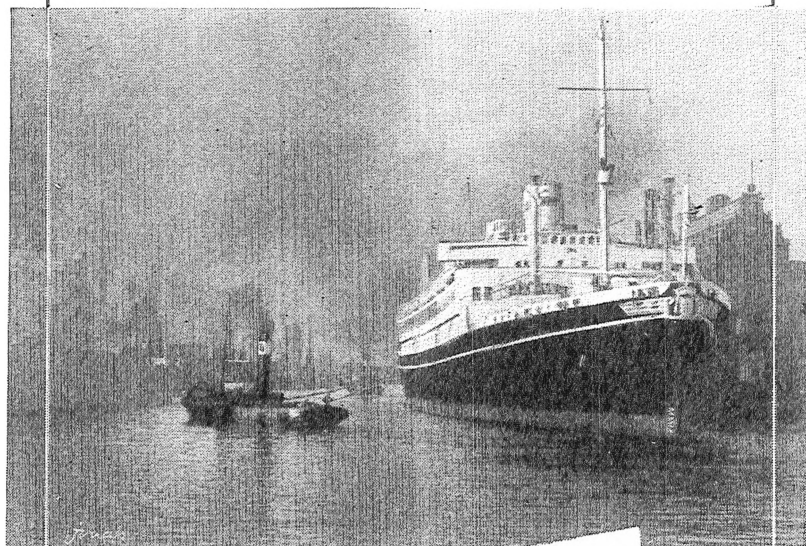
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker hermed sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der ved tegning af annoncer eller ved gaveydelse har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så befulde publikation:

Aalborg Værft A/S
Assurance-Compagniet Baltica A/S
A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866
Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri
Carlsberg Bryggerierne
A/S Dampskibsselskabet Dania
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
Københavns Havnevæsen
Dampskibsselskabet „Heimdal“
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.

Den danske Landmandsbank A/S
A/S Motortramp
Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“
Nakskov Skibsværft
A/S Nordiske Kabel- og Traadfabrikker
A/S Dampskibsselskabet „Orion“
Privatbanken i København A/S
Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia
Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S
Tuborgs Bryggerier
A/S Varde Stålværk
Iver C. Weilbach & Co.
A/S Det Østasiatiske Kompagni

AALBORG VÆRFT A/S





Forsikring skal man ha'.
BALTICA

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

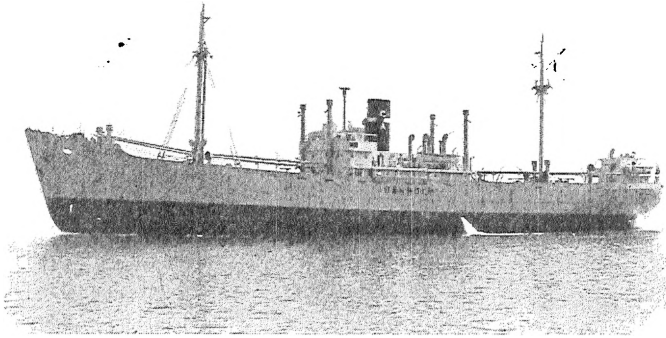
Afdelingskontorer overalt i Danmark

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

BURMEISTER & WAIN'S

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

K Ø B E N H A V N • D A N M A R K



A/s DAMPSKIBSSELSKABET

DANIA

CHR. ANDRESEN
KØBENHAVN

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

HOLMENS KANAL 42 . KØBENHAVN K

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE



*Overalt i verden har Shell bunkerstationer,
hvor skibsfarten bliver forsynet med*

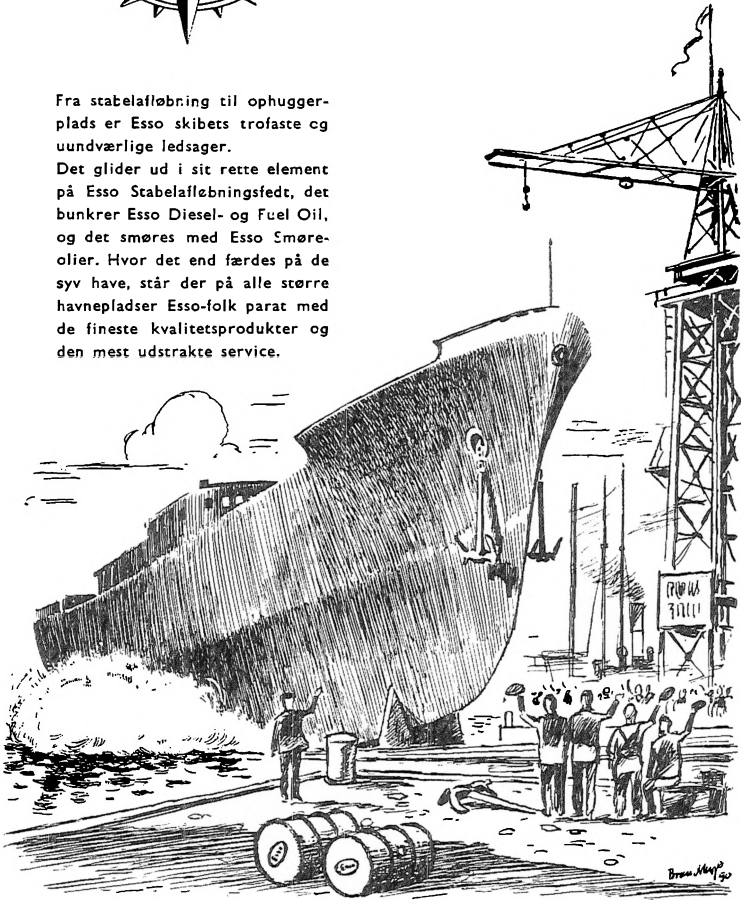
brændselsolie og
smøreolier

**A/
S** **DANSK SHELL**



Fra stabelafførbning til ophugger-plads er Esso skibets trofaste og uundværlige ledsager.

Det glider ud i sit rette element på Esso Stabelafføringsfedt, det bunkrer Esso Diesel- og Fuel Oil, og det smøres med Esso Smøreløler. Hvor det end færdes på de syv have, står der på alle større havnepladser Esso-folk parat med de fineste kvalitetsprodukter og den mest udstrakte service.



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

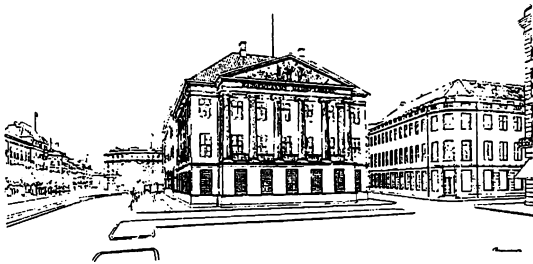
A K T I E S E L S K A B E T

FREDERIKSHAVNS JERNSTØBERI
&
MASKINFABRIK

FREDERIKSHAVN · DANMARK

FREDERIKSHAVNS VÆRFT
&
FLYDEDOK ^A/_S

FREDERIKSHAVN · DANMARK



KJØBENHAVNS HANDELSBANK

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2
84 AFDELINGER OG FILIALER

AKTIEKAPITAL KR. 50.000.000
RESERVER KR. 56.000.000





C. K. HANSEN

GRUNDLAET 1856

SKIBSREDER & MÆGLER

Klarering og Losningstilsyn
Befragtning . Assurance- og Havariagentur
International Spedition
IATA Agent
Linieagentur



Repræsentanter i alle Provinsbyer

Korresponderende reder for

DANNEBROG

35. AMALIEGADE . KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (14 linier) . Rigs 13 (2 linier)

Telegram-adresse „Hansen“. Fjernskriver nr. 2305

ALLE CODER

KØBENHAVNS HAVN

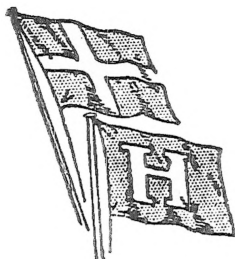


Frlhavnen.

Fot.: NOWICO

PORTEN TIL ØSTERSØEN

—
DET IDEELLE FORDELINGSCENTER



Aktieselskabet
DAMPSKIBSSELSKABET
„HEIMDAL“

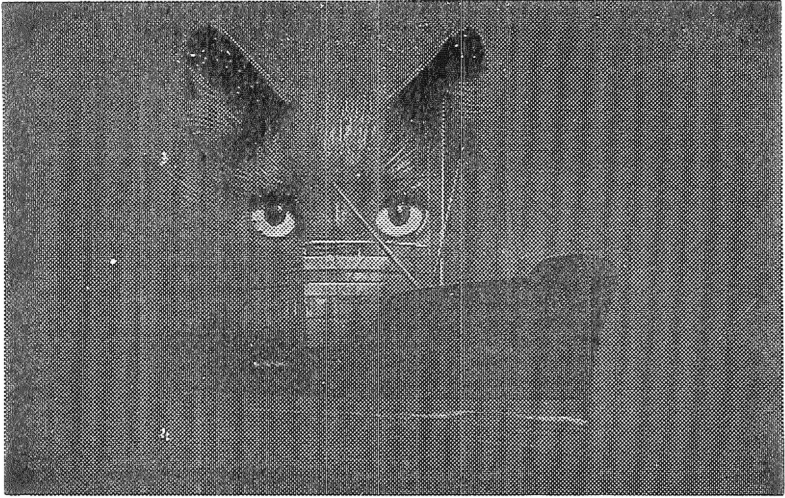
Stockholmsgade 55 . København Ø

Telegram-Adresse: „Martino“

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.



Radar...SØENS STIFINDER

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

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



AAGE HEMPEL

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

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





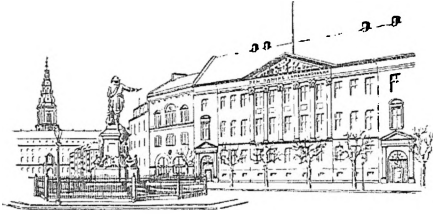
A K T I E S E L S K A B E T

**HOLEBY DIESELMOTOR
FABRIK**

HOLEBY · DANMARK

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

HYPOTHEK- OG VEKSELBANK
AKTIESELSKAB



Hovedsæde: Holmens Kanal 12
København K

45 filialer i København og omegn
57 filialer i provinsen



Telegram adresse: LANDMANDSBANK

A/S MOTORTRAMP

REDERI

Stensved

Aktieselskabet
NAKSKOV SKIBSVÆRFT

Nybygninger
Reparationer

Afdeling
DE FORENEDE MASKINFABRIKKER:
Skibshjælpemaskiner

AKTIESELSKABET
NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER

KØBENHAVN

Aktieselskabet

DAMPSKIBSSELSKABET

„ORION“

Amaliegade 36 . København K

Telegram-Adresse: „Freiglets



PRIVATBANKEN

I KJØBENHAVN AKTS.

TELEFON: CENTRAL 1

BØRSGADE 4 - KBHVN.

Københavns ældste Bank



32 FILIALER

F·O·R·S·I·K·R·I·N·G

-saa

SKANDINAVIA



EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS-ENTREPRISE

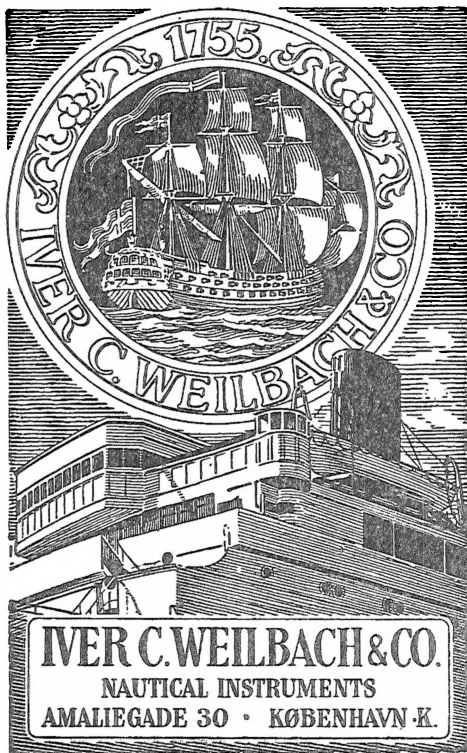
GRUNDLAGT 1833

KVÆSTHUSGADE 1 — KØBENHAVN K

CENTRAL 5195 — UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TLGR.-ADR.: SVITZERSALVAGE

BJERGNING
BUGSERING
DYKKERARBEJDE
UNDERVANDSSKÆRING
UNDERVANDSSVEJSNING
LÆGTERUDLEJNING
PUMPEARBEJDE



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