



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 1955

ÅRBOG

1955

ÅRBOG

1955

Udgivet af

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER“



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
HELSINGØR

Redaktion: KNUD KLEM
og
LOUIS E. GRANDJEAN

VALD. PEDERSENS BOCTRYKKERI
KØBENHAVN

MUSEETS PROTEKTOR

Hans kongelige Højhed prins Axel

MUSEETS KOMITE

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.
Museumsdirektør, dr. phil. JOHS. BRØNDSTED*, R. af Dbg., DM.
Professor, dr. phil. AXEL E. CHRISTENSEN.
Direktør, dr. techn. H. P. CHRISTENSEN, K. af Dbg., DM.
Forfatteren LOUIS E. GRANDJEAN.
Kaptajn H. P. HAGELBERG, R. af Dbg., DM.
Orlogskaptajn P. HOLCK, R. af Dbg., DM.
Kontorchef H. E. HOLTEN, R. af Dbg.
Skibsreder E. B. KROMANN, R. af Dbg.
Direktør, cand. jur. EILERT MAEGAARD, K. af Dbg., DM.
Direktør K. H. OLDENDOW, K. af Dbg., DM.
Professor, dr. techn. C. W. PROHASKA*, R. af Dbg.
Borgmester SIGURD SCHYTZ*.
Komiteens sekretær: Fuldmægtig i Handelsministeriet
FRANK ESTRUP.

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale:

Museets leder: Museumsdirektør, cand. mag. KNUD KLEM.
Museumsinspektør: cand. mag. HENNING HENNINGSEN.
Skibsteknisk konsulent: Ingeniør, cand. polyt. KNUD E. HANSEN.
Kontorassistent: Fru JOHNNA HENDRIKSEN.
Kustoder: H. ECKHAUSEN og K. A. MORTENSEN.
Konservator: CHR. NIELSEN.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING

for

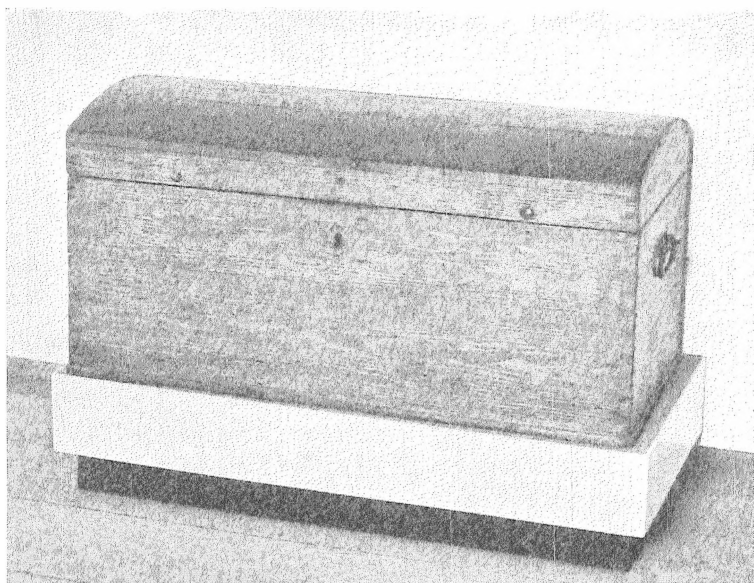
REGNSKABSÅRET 1954-55

Handels- og Søfartsmuseet har i det forløbne år modtaget mange særdeles værdifulde gaver. Først og fremmest bør nævnes en model af A. P. Møllers motortanker „Brigit Mærsk“, 19.000 tons dødvægt, bygget 1953 på Odense Stålskibsværft til et interessentskab bestående af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912. Modellen, der er i skala 1:50, viser skibet liggende i oliehavn lossende sin last. Den fortrinligt udførte model er skænket af skibsreder A. P. Møller. Fra et andet af vore fremtrædende tankskibsrederier, A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, har museet som gave modtaget en model i skala 1:100 af motortankeren „Shetland“, 16.300 tons dødvægt, bygget 1951 på Lindholmens varv, Göteborg, til det nævnte rederi. Fra Dampskibsselskabet „Progress“ har museet modtaget en helmodel af S/S „Rigmor“, 1278 brt., bygget 1920 af F. Schichau, Elbing, til Dampskibsselskabet „Skagerak“, 1931 solgt til Dampskibsselskabet „Progress“. Skibet sænkedes ved flyverangreb den 19. febr. 1941 i den engelske kanal med en kullast. Museet er glad for at have fået de nævnte rederier repræsenteret i samlingen ved disse kendte skibe.

Museet har ligeledes modtaget to meget værdifulde og nøjagtigt udførte modeller af et barkskib og et fuldskib. De er fremstillet af daværende sprøjtefører C. Hansen ved Københavns Brandvæsen og er skænket af dennes arvinger, repræsenteret ved modelbyggerens datter fru Clara Jensen, Bløvsrød.

Fra mæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe, København, er modtaget en halvmodel af et af de fra tiden umiddelbart efter første verdenskrig kendte „dronningeskibe“, 4-m. sletskonnerter opkaldt efter danske dronninger; det drejer sig formentlig om „Dronning Thyra“, bygget 1918 i Fakse Ladeplads. En værdifuld samling skibsbilleder er skænket af fru overingeniør Oluf Ellekilde, Gentofte. Det drejer sig om tre malerier af J. Dahl, 1873: Barkskibet „Kjøge“, kapt. N. J. Pii, bark „Kjøge“, 1886, kapt. J. O. Ellekilde, bygget 1869 i Kolboda, reder A/S C. Eberth, København, barkskibet „Bertha“ af København 1889, kapt. J. O. Ellekilde, ex „Helsingør“, bygget 1872 i Helsingør, reder H. S. Hansen, København, et maleri af Jul. Gregersen: S/S „Alfred Hage“, 1907, bygget i 1905 på Helsingør Skibsværft til Dampskibsselskabet „Vendila“, Svendsen & Christensen, samt et maleri af L. Sørensen: Fiskekutteren F.N.22. Fra fru Ellekilde er ligeledes modtaget en samling af 130 bind søhistorisk litteratur, alt efterladenskaber fra overingeniør Oluf Ellekilde.

Museets samling af minder om skibsbygmester E. C. Benzons, Nykøbing F., er også i år suppleret med værdifulde bidrag fra skibskonstruktør Otto Benzons, København, en samling træsnit og litografier med prospekter fra Helsingør og omegn samt et kobberstykke Danmarks kort er skænket af fru Sørine M. Holme, Helsingør, fra hr. Helge Larsen, Hornbæk, er modtaget et kinesermaleri af skonnerten „Siam“, kapt. M. P. Olsen. Boxchef Richard Faber, Hellerup, har overladt museet sin farfar, dampskibsekspeditor M. J. Fabers erindringer, et værdifuldt minde om den ældre danske dampskibsfart fra H. P. Priors tid og Det Forenede Dampskibsselskabs ældre periode. Af megen værdi er ligeledes et manuskript af kaptajn E. Juel-Hansens, Kastrup: „Erindringer fra Sejlskibstiden som Matrosen oplevede den“, skænket af forfatteren. Et sidste minde om den velkendte gamle jagt „De fire Brødre“ af Marstal, bygget 1794, sidst kendt som „Anna“ af Vejle, er skænket museet af kaptajn A. F. A. Hansen, Strib. Det drejer sig om jagtens stævnhoved. Fra sognepræst Kai J. Marcussen, Våbensted, er modtaget et signet fremstillet til giverens bedstefar Søren Marcussen som

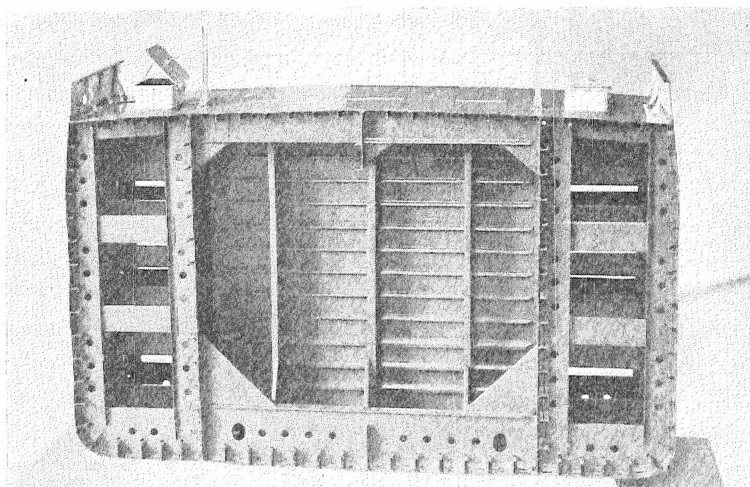


Digteren Poul Martin Møllers skibskiste fra Kinarejsen 1819–21 med Asiatic kompagnis fregat „Christianshavn“.

minde om hans deltagelse i korvetten „Galathea“s jordomsejling 1845–47. Boghandler Hother Steffensen, Helsingør, har skænket en sekstant af fabrikat W. Weickert, Cardiff, nogle minder fra det helsingørske lodsvæsen, lodstegn og lodstakst, er modtaget fra redaktør Paul W. Svendsen, Ringsted, en usigneret ældre farvelagt tegning med prospekt fra St. Thomas er skænket af konsulatssekretær O. Falbe, København. En såkaldt „Rigaske“ er skænket af fru bådebygmester Nielsen, Fejø. Rigaskeer er betegnelsen for de sølvspiseskeer, som købmænd i de østersøiske havnebyer skænkede kaptajnerne på de skibe, som de havde forretningsforbindelse med. Endelig skal nævnes to særegne gaver: Løjtnant H. Ostermanns æressabel, givet ham af beboerne i Frederikssted by og landdistrikt på St. Croix som tak for hans modige indsats ved nedkæmpelsen af negeropstanden i oktober 1878, der er skænket af løjtnant Ostermanns datter fru Lilian Hagerup, Hellerup, samt digteren Poul Martin Møllers skibskiste fra hans togt 1819–21 som skibspræst på

Asiatisk Kompagnis fregat „Christianshavn“. Skibskisten er en ganske simpel og enkel bondekiste uden særlig præg af skibskiste, men den har selvsagt stor værdi som minde om digterens deltagelse i „Christianshavn“s togt, under hvilket han som bekendt i sin længsel efter fædrelandet skrev sit bekendte digt „Rosen blusser alt i Danas Have“. Skibskisten er skænket af digterens barnebarnsbarn, bankfuldmægtig Svend Møller, København.

Ud over de nævnte genstande til udstillingssamlingen er der til museets bibliotek og arkiv som gave tilgået adskillige numre. Arkivalier er modtaget fra ekspeditionssekretær Arley, København, skibskonstruktør Otto Benzon, København, Foreningen til Søfartens Fremme, maskinmester Geo Frandsen, København, H. P. Hansen, Sejlklubben „Frem“, Mr. Preben Høegh-Christensen, Seattle, assistent Ellern Larsen, København, arkitekt J. P. Malmberg, Snekkersten, maskinmester S. Petersen, Helsingør, og installatør Packert Rasmussen. Fotografisamlingen har modtaget materiale fra kunstmaler Louis Andersen, Helsingør, intendent Sven Andersson, Åbo, skibskonstruktør Otto Benzon, København, skibstømrer Knud J. Christensen, Ribe, Mr. A. Etermann, Haag, Foreningen til Søfartens Fremme, malermester P. Fredholm, Tåsinge, tegner Ole Gottliebsen, Klampenborg, mag. L. Grönstrand, Åbo, fru Clara Jensen, Blovstrød, direktør Stig E. Jensen, København, amanuens, fil. dr. C. G. Lekholm, Lund, fhv. hypotekforeningsdirektør I. P. Malmberg, Snekkersten, Viggo Meilvang, Herlev, bådebygmester Carl Nielsen, Fejø, Mr. J. G. van Nouhuys, Haag, rederiet Fred. Olsen & Co., Oslo, stud. polyt. Ole Crumlin Petersen, amtsforvalter Jørgen Svane, Vejle. Endelig er modtaget bog-gaver fra et større antal givere: Mr. Fred. Beldring, New Jersey, Bibliotek des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, Burmeister & Wain, grosserer Ove Juel-Christensen, Hellerup, overbetjent Herbert Dammann, Hamborg, statsskoleskibet „Danmark“, Danmarks tekniske Museum, Dansk Dampskibsrederiforening, Det norske Veritas, Oslo, Esbjerg Erhvervs-kontor, Grønlandskommandoet, Handelsministeriet, journalist Knud Hansen, København, intendent, fil. dr. Haslöf, Stockholm, for-



Sektionsmodel af M/T „Emma Mærsk“ (bygget på B & W, 1928). Modellen, der viser sektionerne nr. 52-53-54, er fremstillet i skala 1 : 24 af museets konservator Chr. Nielsen.

fatter F. Holm-Petersen, Troense, Jernbanemuseet, København, forvalter Frode Kruise, Roskilde, chefredaktør Tyge Lassen, Göteborg, Lloyd's Register of Shipping, Museum für Hamburgische Geschichte, Nordsjællands Centralbibliotek, fru Ada Buch Polack, Oslo, Mr. Chas K. Pulse, Ohio, U.S.A., Det danske Redningsvæsen, tidsskriftet Sejl og Motor, Sjömanshuset i Kalmar, Danmarks Skibsførerforening, Statens Museum for Kunst, Søfolkernes Mindehotel, København, kapt. Carl V. Sølvér, Tikøb Kommunes hist. Samling, dr. Gerhard Timmermann, Altonaer Museum, Iver C. Weilbach & Co., tidsskriftet Vikingen og pastor Børge Ørsted, København. Til biblioteket er endvidere indgået publikationer fra museets mange bytteforbindelser.

For de modtagne genstande såvel som for de kontante bidrag til museets drift, som er modtaget fra en række fonds, institutioner og firmaer, udtaler museet herved sin erkendtlige tak.

Blandt de genstande, der er erhvervede ved køb, skal nævnes nogle hollandske fliser med skibsbilleder, et maleri af Carl Baagøe af en fiskerbåd, en samling ældre forordninger og pla-

kater, aktiebrev i Asiatisk Kompagni samt et sæt tatoveringsredskaber med tilhørende fortegninger, som sammen med andet materiale vil blive anbragt i en lille afdeling for sømandstatoveringer. På grund af sine for tiden meget dårlige økonomiske forhold har museet måttet være meget tilbageholdende med indkøb. Museet har et par større modelarbejder i gang, en model af vagerkutteren „Løvenørn“, konstrueret 1845 af skibsbygmester E. P. Bonnesen, og galeasen „C. Stylsvig“, bygget 1909 i Fåborg. Begge disse modeller har i længere tid været i arbejde hos private modelbyggere, men på grund af sygdom og andre årsager vil det endnu vare en tid, inden modellerne er færdige. På museets eget modelværksted har konservator Chr. Nielsen i skala 1 : 24 udført en model af en tværskibssektion af M/T „Emma Mærsk“, bygget hos Burmeister & Wain 1928, der viser alle detaljer i skibets konstruktion; konservatoren har derefter påbegyndt en tilsvarende tværsnitsmodel af M/T „Danmark“, 1931. Han har endvidere foretaget konserveringsarbejder i museet og har især udført en gennemgribende restaurering af modellen af et dansk orlogsskib fra o. 1700. Som ekstraarbejde har han endvidere foretaget en restaurering af kirkeskibet fregatten „Elisabeth“, skænket 1954 til Ågerup kirke ved Holbæk af grev Ahlefeldt-Laurvig, Fodbygård. Ophængningen foretoges under ceremonier og procession den 31. jan. 1955. Museet har fortsat sin systematiske indsamling af oplysninger om kirkeskibsmodeller i de danske kirker; det har, desværre uden held, forsøgt at erhverve en kirkeskibsmodel til ophængning i museet. Også bestræbelserne for at erhverve en alterkalk og disk fra de gamle ostindie- eller kinafarere har desværre heller ikke endnu ført til noget resultat.

Museets utrættelige ven mr. Jean-Marcel Brossard, Antibes, afgik ved døden d. 12. juni 1954. Mr. Brossard, der tidligere var marineofficer, havde for mange år siden på grund af alvorlig invaliditet måttet trække sig tilbage fra søen og var lænket til sin stol. Han interesserede sig stærkt for søhistoriske og marinearkæologiske emner og kastede især sin kærlighed på Danmark. Han lærte sig dansk og benyttede en stor del af sin tid til at oversætte museets årbøger og søhistoriske skrifter til brug

for de franske marinemuseer og stod i livlig brevveksling med museet, der med stor taknemlighed mindes hans enestående interesse og uselviske arbejder i Frankrig.

Museet har stået i kollegial forbindelse med en række tilsvarende museer i ind- og udland. En række nye bytteforbindelser er oprettet med udenlandske museer. Museet har gennem Statens bibliotekstilsyn udlånt bøger af sit håndbibliotek, har vejledet ved talrige forespørgsler om søhistoriske emner og har bl. a. assisteret tyske forskere ved forarbejder til opstillinger i tyske museer. Elever fra tekniske højskoler, navigationsskoler, kongeskibet „Dannebrog“s officerer og mandskab samt andre interesserede har foretaget studiebesøg i museet, og museet er ligeledes indgået i den civile tjenesteundervisning såvel af orlogsgaster som af hærens værnepligtige. Museets Søhistoriske registratur anvendes i stigende udstrækning i studieøjemed. Museet har indledet samarbejde med Nordisk Lejrskole i Hillerød, der ved adjunkt Ullerup har udarbejdet en række lejrskoleopgaver i museet (trykt i Den nordsjællandske Lejrskoles årsskrift 1954, s. 14-22). I praksis har opgaverne været prøvet ved hjælp af nogle hold af sydslesvigske skolebørn, tilsyneladende med godt resultat.

Museet har i efteråret haft en fjernsynsudsendelse om „Skibe på Kronborg“. Det deltog med en mindre samling genstande i de danske kulturhistoriske museers jubilæumsudstilling på Nationalmuseet d. 17.-31. okt. 1954. En kopi af en farvelagt tegning fra 1797 af Stavangerskibet, briggen „Den gode Hanna“ er ved kunstmaler Th. Kjølner udført til Stavanger Museum. Sammen med flere andre kulturhistoriske museer, blandt hvilke Nationalmuseet, har museet foretaget nogle drøftelser og vedtaget en henvendelse til staten om gennemførelsen af foranstaltninger til at muliggøre en forsigtigere og mere hensigtsmæssig optagning af historiske vrage, som ligger i de danske farvande, og som er udsat for katastrofale ødelæggelser under de vragefiskerier, som finder sted i stigende udstrækning.

Katalogiseringen af museets genstande har i årets løb omfattet 925 museumsgenstande, 1165 fotos er indført i Søhistoriske registratur. Det fotografiske pladearkiv er nyordnet, og

kartoteket over museets bogbestand er gennemgået og revideret. Biblioteket er i årets løb vokset med 568 bind og omfatter nu ca. 111.000 bind. Der er ligeledes fortsat med det søhistoriske kildeindeks, der nu omfatter ca. 100.000 kort. Udskrivningen af kortene er især foretaget af fru Elisabeth Henningsen. I sit arbejde for indsamling af oplysninger om dansk skibsbygning og skibsfart i 1700-tallet har museet modtaget beredvillig hjælp såvel fra Rigsarkivet som fra landsarkiverne i København, Odense, Viborg og Åbenrå samt Haderslev Byarkiv og Stadsarkivet i København. I årets løb er samarbejdet udvidet til også at omfatte stadsarkiverne i Flensborg, Slesvig, Eckernförde, Altona og Kiel, ligesom museet herom har stået i forbindelse med stadsarkiverne i Meldorf, Burg (Ditmarsken), Westerland (Sild), Hamburg, lærer Rühmann, Burg, Städtisches Museum i Flensborg, Ditmarscher Museum, Häberlin Museum, Wyk, Landesarchiv Gottorp samt dr. Klose, Sleswig-Holsteinsche Landesbibliothek i Kiel. Museet takker for god hjælp til fremskaffelse af materiale og ikke mindst naturligvis for de udlån af arkivpakker, som en række af arkiverne venligst har til-ladt. Det er for museet selvsagt langt mere hensigtsmæssigt og mindre bekosteligt at udføre arbejdet i Helsingør fremfor ved udsendelse af repræsentanter til arkiver, især dem uden for landets grænser. Det ville være meget ønskeligt, om arbejdet kunde fortsættes og udvides ved flere medarbejdere, således at indsamlingsarbejdet kunde gennemføres i større udstrækning end nu. I forbindelse med dette arbejde skal nævnes, at museumsdirektør Klem i juni og juli 1954 var på studiebesøg i landsarkiverne i Odense, Viborg og Åbenrå. I forbindelse med en kirkeskibsundersøgelse og et salgstilbud har museumsinspektør Henningsen i juli 1954 været på Femern, under hvilket ophold han modtog god hjælp fra den kendte hjemstavnsforsker Peter Wiepert i Bisdorf, Femern. Inspektør Henningsen har desuden under en rejse i august og september besøgt søfartsmuseerne i Edinburgh, Glasgow, London og Portsmouth og foretaget studier i British Museum og National Maritime Museum i Greenwich og endvidere foretaget en forhåndsundersøgelse af arkivalier om danske søfolk i den engelske prison

1807-14 i Public Record Office, London. Museumsdirektør Klem har i det faglige organisationsarbejde i årets løb deltaget i møder i „Danske Museers Fællesråd“ og i Dansk kulturhistorisk Museumsforenings bestyrelse. I sidstnævnte organisation foregår et betydeligt forarbejde for den forbedring af de danske kulturhistoriske museers kår gennem forøget støtte fra statens og offentlige myndigheders side, som museerne nu håber meget snart bliver virkeliggjort. Direktør Klem har ligeledes repræsenteret museet ved „Dansk historisk Fællesforening“s og „Dansk kulturhistorisk Museumsforening“s årsmøde i København 26.-29. aug. 1954.

Museet har i årets løb været besøgt af 77.972 gæster, hvoraf 19.792 gratis besøgende. De tilsvarende tal var året forud 75.042 og 18.597, således at der stadig er sket en jævn stigning i besøget.

Museets lokaleforhold har i årets løb været drøftet med myndighederne. Efter forudgående forhandling i Kronborgudvalget har Boligministeriet derefter overladt museet to mindre lokaler i østfløjens stueetage til indretning af arkiv og 3 store rum i sydfløjens stueetage til studiesamling og magasin. Som det tidligere har været omtalt har museets magasinforhold hidtil været fortvivlede. Museet takker statsmyndighederne for disse betydelige forbedringer. De giver muligheder for en hensigtsmæssig ordning af disse for et større museum særdeles nyttige afdelinger. Opstillingen af studiesamlingen samt indretning af arkivet er nu påbegyndt. Den videre udbygning af disse områder og den af ændringen muliggjorte omopstilling af væsentlige dele af udstillingssamlingen kan nu påbegyndes. En forudsætning herfor vil dog være, at museets økonomiske stilling forbedres. Det er museets håb, at staten indenfor den nærmeste tid vil forhøje sit tilskud væsentligt. Museet imødeser dette skridt med forventning og taknemlighed, og det er tillige dets håb, at det også vil lykkes at opnå en forhøjelse af de private bidrag, således at museets arbejde fremover vil kunne finde sted på et økonomisk betryggende grundlag.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS
DRIFTSREGNSKAB 1954-55

UDGIFT

Administration og drift:

Lønninger m. m.	108.165,36	
Rengøring	3.125,40	
Opvarmning	1.500,00	
Kontorhold og diverse udgifter ...	5.848,29	
	<hr/>	118.639,05

Museets samlinger:

Indkøb af museumsgenstande	13.431,33	
Transport og arbejdspenge	2.158,05	
Assurance	1.529,09	
	<hr/>	17.118,47
		<hr/>
	Kr.	135.757,52
		<hr/>

INDTÆGT

Indtægt ved forevisning	31.408,20	
Statens tilskud	35.000,00	
Private bidrag	49.200,00	
Renter	73,75	
Salg af skrifter	1.754,08	
Underskud	18.321,49	
	<hr/>	
	Kr.	135.757,52
		<hr/>

De ovennævnte private bidrag fordeler sig således:

Otto Mønstedts Fond	10.000,00
Thriges Fond	10.000,00
Kraks Legat	5.000,00
Tipstjenesten	15.000,00
Dansk Dampskibsrederiforening	2.000,00
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	4.500,00
Grønlandsdepartementet	1.200,00
De danske Spritfabrikker	200,00
Dampskibsselskabet „Vendila“	1.000,00
Dampskibsselskabet „Heimdal“	300,00
	<hr/>
	Kr. 49.200,00
	<hr/>

STATUS PR. 31. MARTS 1955

Aktiver:

I. A. Samlingen pr. 1/4 1954	1.648.112,60	
B. Indkøbte genstande	13.431,33	
C. Modtagne genstande	45.600,00	
	<hr/>	1.707.143,93
D. Montrer indkøbt 1952-53, men endnu ikke betalte		16.368,00
		<hr/>
		Kr. 1.723.511,93
II. Kasse-, bank- og sparekassebeholdning pr. 1/4 1955		÷ 6.274,72
		<hr/>
		Kr. 1.717.237,21
		<hr/>

Passiver:

I. Kapitalkonto: Samlingen 1/4 1955	1.707.143,93	
II. Restgæld pr. 1/4 1955 på montrer indkøbt 1952-53	16.368,00	
III. Lån fra selskabet „Handels- og Søfartsmu- seets Venner“	2.900,00	
IV. Driftsfond pr. 1/4 1954	9.146,77	
÷ underskud 1954-55	18.321,49	
	<hr/>	÷ 9.174,72
		<hr/>
	Kr.	<u>1.717.237,21</u>

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, den 15. maj 1955.

KNUD KLEM

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

København, d. 12. juli 1955.

FRANK ESTRUP

Hvorledes forøges

Handels- og Søfartsmuseets samlinger?

Museets samlinger forøges ikke alene gennem indkøb, men tillige i høj grad ved gaver indsendt fra firmaer, navnlig naturligvis fra rederier og handelsforetagender, samt fra privatpersoner.

Museets samlinger omfatter

Skibsmodeller og andre modeller, bl. a. skibsmaskiner. Skibsornamentik, f. eks. gallionsfigurer.

Skibsinventar.

Skibsbilleder, malerier, akvareller, tegninger. Portrætter af handelens og skibsfartens folk, stik og fotografier. Billeder og genstande fra de gamle danske kolonier samt Grønland.

Nautiske instrumenter og søkort.

Skibstømmer- og bådebyggerredskaber, sejlmagersager. Arkivalier, herunder konstruktionstegninger af ældre og nyere skibe, skibsjournaler etc.

I det hele taget alt, som har forbindelse med handelens og skibsfartens historie, herunder skibmandsarbejde, skibsbygning, fyr- og vagervæsen, rednings- og bjergningsvæsen, toldvæsen, lodsvæsen etc.

Gaver eller deposita

eller tilbud om salg af genstande, der falder ind under museets interesseområde, modtages med taknemlighed.

PÅ SLAVETOGT TIL MADAGASCAR

1737-1739

Af

GEORG NØRREGÅRD

I begyndelsen af året 1737 opholdt der sig i København en mand ved navn Charles Barrington. Hans brogede fortid kunne måske have advaret bedre folk mod at inlde sig med ham. Han havde oplevet både det ene og det andet i Indien, men han havde en del penge på lommen, og han syntes at være i besiddelse af initiativ. Så hvorfor skulle man ikke drage nytte af ham?

Få år i forvejen havde Danmark købt den vestindiske ø St. Croix og begyndt at udstykke den. Charles Barrington tilbød nu at overtage en plantage på øen; men først ville han foretage en rejse til Madagascar for at hente slaver, dels til sin egen drift, dels til at sælge til andre vestindiske plantere. Han henvendte sig derfor til det vestindisk-guineiske kompagni i København om at låne fregatten „Grevinden af Laurwigen“ til dette formål. Den var et par måneder tidligere hjemkommen fra sin tredje rejse til Vestindien¹ og måtte endnu antages at være et fuldgodt skib.

Tanken om at sende en ekspedition til Madagascar kunne forekomme de københavnske kompagniherrer ny og fremmed. Hverken det vestindiske eller det ostindiske kompagni havde hidtil udrustet ekspeditioner til den fjerne ø. Ingen europæisk magt havde imidlertid lagt hånden på hele øen som sådan;

¹ Skibet afgik første gang 1730, anden gang 1733 og lagde ved begge lejligheder vejen om ad Guineakysten for at opkøbe slaver til salg i Vestindien. Den tredje rejse gik direkte til Vestindien og retur og varede kun fra april til november 1736.

kun havde portugisere og franskmænd periodevis haft holdepunkter på dens kyster. Der kunne da intet være i vejen for at gøre et forsøg.

Det måtte også virke tiltalende, at Barrington ville fremskaffe slaver til St. Croix, som endnu var meget tyndt befolket. Måske vidste man tillige, at svenskerne en halv snes år forinden havde haft planer om besejling af Madagascar. I alt fald gik det vestindisk-guineiske kompagnis direktion ind på Barringtons planer, og det blev til, at han skulle overtage 4 grundstykker på St. Croix af standardstørrelse, hvert til en pris af 500 rd., og låne fregatten til Madagascarrejsen mod en afgift af 800 rd. pr. måned regnet fra den dag, da kabyssen blev tændt uden for Københavns bom. Kompagniet skulle sørge for at istandsætte og bemane skibet og proviantere det for 12 måneder; men Barrington skulle betale den del af ladningen, som skulle bruges til at indkøbe slaver for, og han skulle selv antage og lønne de officerer, læger o.s.v., som han ønskede at medtage. 2000 rd. skulle han betale forud til kompagniet, resten ved ankomsten til Vestindien.

Barrington havde håbet på, at skibet skulle ligge klar til afgang i marts eller begyndelsen af april 1737, men først den 8. juni kom det af sted. Kompagniet havde da til besætning antaget 40 md., men Barrington mødte op med ikke mindre end 23 md. Det skulle snart vise sig at være en grundfejl, at skibet således på en måde blev udstyret med to besætninger, hver under sin leder. I det afsluttede certeparti og i kaptajnens instrukser var der ganske vist givet visse retningslinier for det indbyrdes forhold. Barringtons styrmænd skulle således have vagt skiftevis med kompagniets, men ikke nogen kommando over skibsfolkene, der ikke forstod deres sprog. Eet er imidlertid teori, et andet praksis, når parterne månedsvis er overladt til at tåle hinanden om bord på et skib i rum sø. Dertil kom, at de folk, som kompagniet havde antaget, næppe var af de bedste. Selvfølgelig lod man ikke kærnetropperne gå med på et togt, der sigtede mod egne, kompagniet aldrig før havde besejlet, og som derfor mere havde karakter af en opdagelsesrejse end af en handelsfart. Ingen af kompagniets officerer havde været på Madagas-

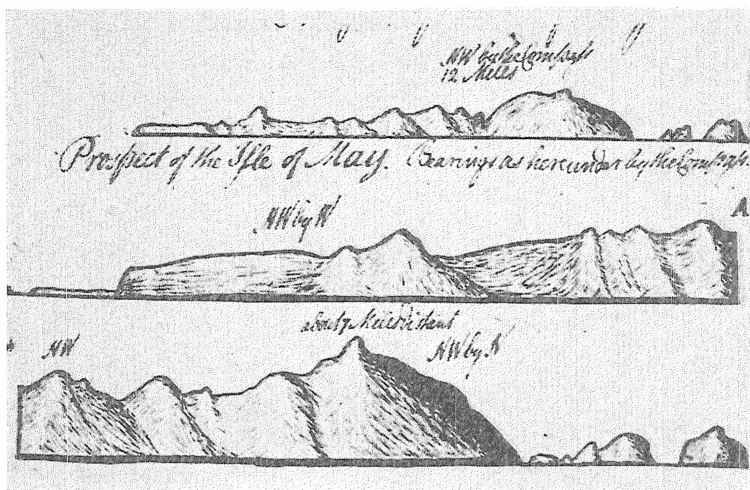


Landtoning af Fair Isle mellem Shetlandsøerne og Orkneyøerne.
 „Grevinden af Laurwigen“ passerede denne ø på udrejsen.
 Efter Barringtons engelske journal.

car. Ganske vist hed det sig, at der blandt Barringtons mand-
 skab fandtes skotske styrmænd, der var kendt med øen; men det
 viste sig siden, at de var lige så uvidende som det danske mand-
 skab.

Mere skæbnesvangert blev det dog, at kompagniofficererne
 led af åbenlys karakterbrist. Mindst måske kaptajnen Jacob
 Nicolaj Holst, der i og for sig var en dygtig mand, myndig og
 beslutsom, ikke ueffen på en opdagelsesrejse, men sikkert meget
 grov i ordvalget og på vej til at blive kværlant. Hans brogede
 biografi viser en stigende tilbøjelighed til at rode sig ind i penge-
 vanskeligheder og retssager. Endnu før skibet havde forladt
 Københavns red, kom det til flere ordskifter mellem ham og
 Barrington. I et af tilfældene havde Holst overfuset en ung
 volontør i Barringtons tjeneste, så den unge mand fik tårer i
 øjnene, og Holst måtte op med et glas vin til ham for at bilægge
 striden. I et andet, der drejede sig om en af Barringtons ma-
 troses, måtte kompagniets direktører mægle. Efter afgangens
 følte Barrington sig flere gange forurettet over, at kaptajnen gav
 ordre til at tage fødevarer af hans forsyninger.

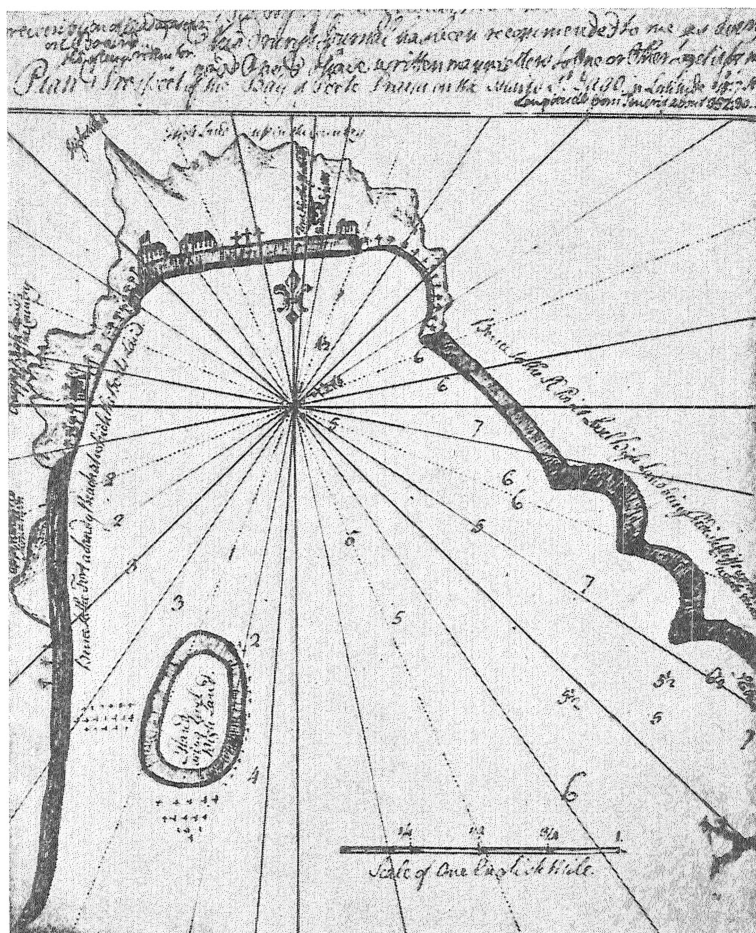
Da hans folk efter 6 ugers sejlads begyndte at blive syge,
 fordi deres vand var dårligt, bad han til sidst, endda skriftligt,
 Holst om at få noget af kompagniets vand; kaptajnen lod da
 Barringtons vand undersøge og gav derefter afslag, idet han
 tilføjede, at han troede, Barrington ville chikanere ham, en
 vending, han også brugte ved andre lejligheder. I øvrigt viste
 Barringtons vandfæde sig hurtigt at være beskadigede, fordi han
 fra begyndelsen hyppigt lod dem hejse op og ned for at få fat
 i varer, der lå under dem i lasten.



Landtøning ved May-øen, den af de kapverdiske øer,
 som „Grevinden af Laurwigen“ først sigtede.
 Efter tegning i Barringtons engelske journal.

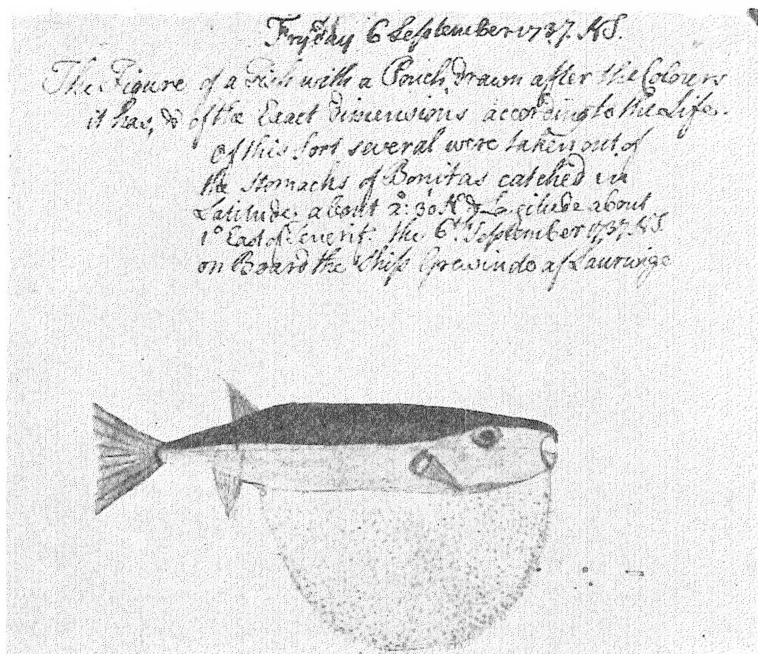
I længden syntes Holst dog at have forliget sig tåleligt godt med Barrington, som skal have forstået at optræde med megen forsonlighed. Kaptajnen bøjede således af, da Barrington besværede sig over hans tilbøjelighed til at straffe det fremmede mandskab på det strengeste, når det havde forset sig. Værre følger for forholdene om bord fik det i længden, at de to første styrmænd af kompagnibesætningen, Ole Andersen og Herman Dyssel, hengav sig til et voldsomt drikkeri og derefter i beruset tilstand satte sig op mod kaptajnen og efterhånden stiftede parti blandt besætningen; bådsmanden, konstabelen og tømmermanden deltog ofte i drikkeriet og hørte på tilrakningen af kaptajnen. Den tredie styrmænd Johannes Hansen var derimod på kaptajnens side og klagede over de to andre, når han fandt dem sovende eller drukne på vagten. Ved en sådan lejlighed var skibet endda en gang kommet helt ud af kurs. Ole Andersen og Dyssel svarede med at kræve Johs. Hansen afsat, bl. a. under henvisning til, at han ikke havde fået en journal at føre.

Mere alvorlige stridigheder opkom dog først, da man nærmede sig de kanariske øer. Det viste sig da, at de to danske



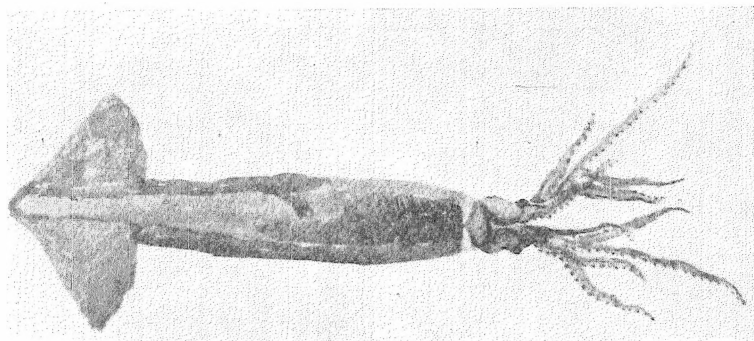
Porto Pray på San Thiago blandt de kapverdiske øer.
Efter tegning i Barringtons engelske journal.

sturmænds „gisninger“ med hensyn til, hvor skibet befandt sig, ikke stemte overens med de iagttagelser, Barrington gjorde med en nyopfundet engelsk kvadrant. Bagved lå muligvis stormændenes ønske om at lægge ind til San Thiago for at indtage forfriskninger; de havde også ved Norge vist stor iver for at komme i land, og skibet havde hidtil kun lagt ind ved Fairhill mellem



Af „Grevinden af Laurwigen“s fangst.
Efter farvelagt tegning blandt Barringtons papirer [i Rigsarkivet].

Orkneyøerne og Shetlandsøerne. Barrington mente imidlertid at have forsyninger nok og gav ordre til at fortsætte; men Ole Andersen og Dyssel ville ikke bøje sig herfor, og om aftenen den 8. august kom det til en hård disput over kahytsbordet mellem dem og kaptajnen. Til sidst gik de ud og smækkede med døren. Kaptajnen gik da op på skansen og kommanderede Dyssel til at ændre kurs, og da Ole Andersen kom og lagde sig imellem, blev han kommanderet ned i sin kahyt i arrest. Kaptajnen befalede på ny roergængereren at lægge om; men da det ikke straks skete, sprang en af Barringtons styrmænd Walter Lieth frem for at tage roret. Dyssel kastede sig derfor over ham og slog ham såvel som en anden af Barringtons folk, der blandede sig i striden. Det kom herefter til tumult på skibet. Ole Andersen beskyldte Barrington for, at han ville lokke skibet i sørøveres magt, og råbte, at kaptajnen holdt med englænderne.



Blæksprutte.

Efter farvelagt tegning blandt Barringtons papirer [i Rigsarkivet].

Barrington søgte at stifte fred og beordre sine folk under dæk, men de to danske styrmænd uddelte våben til deres folk og holdt natten over Barringtons officerer indespærret i kahytten, og spektaklet førte til, at skibet måtte lægge ind til San Thiago, for at Holst eventuelt kunne få hjælp hos den portugisiske guvernør. Her blev holdt forhør om bord, og striden blev bilagt efter megen palaver. Det indførtes sluttelig i skibsprotokollen, at det passerede skulle være glemt, til man kom hen, hvor ret kunne holdes, og hver især skulle fortsætte på sin hidtidige post. Skibet kunne derefter fortsætte rejsen den 13. august.

På vejen til Kap det gode Håb gik det nu nogenlunde. Stadig forekom dog skærmydsler, og de to danske styrmænd vedblev deres opposition mod kaptajnen og Barrington. Endvidere kunne Barringtons førstemand, underkaptajn Ninian Bryce, og hans danske supercargo Sigvard Friis Bruun i denne periode ikke komme ud af det med den ene af hans læger James Grier. Først efter meget besvær lykkedes det Barrington at få kaptajnen til at samtykke i, at der blev bygget et ruf til slaverne, således som det var skik på andre slaveskibe. Samtidig satte kaptajnen skibets bødker til at reparere Barringtons vandfæde, så de kunne være rede til påfyldning ved Kap.

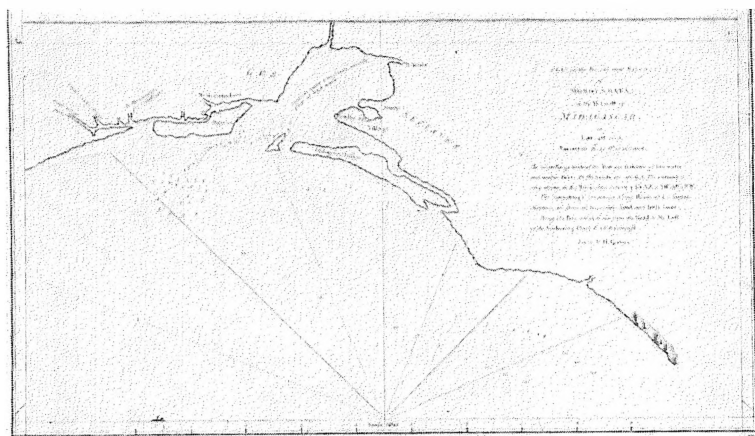
Ankomsten hertil skete den 31. oktober, uden at man havde mistet en eneste mand undervejs. Det var kun under stærkt pres fra kaptajnen, at Barrington gik med til at søge land; han var

hellere gået direkte til Madagascar; men hensynet til forsyningerne om bord måtte være afgørende. Det var forbudt det hollandske etablissement på Kap at hjælpe skibe med forfriskninger, når de var på vej for at drive ny handel; men guvernøren og rådet havde dog intet imod at hjælpe. Blot kneb det med at finde på passende undskyldning over for autoriteterne hjemme i Holland. Det lykkedes imidlertid både at få udført yderligere reparationer på Barringtons vandfæde og at få dem fyldt. Kaptajnen lånte Barrington penge til at købe forfriskninger til sine folk, og den 11. november kunne man sejle videre.

Den 28. og 30. november fejrede man henholdsvis dronningens og kongens fødselsdag ved gilder om bord. Navnlig ved den første af disse lejligheder udfoldede det sig til drikkeri. Ole Andersen og Dyssel blev fulde og udslyngede alle de værste skældsord om kaptajnen, som de kunne finde på. De kaldte ham hundsvot, ølhore og svinehund. Især Dyssel var grov i munden og kaldte ham for en magermand og den røde hane. En dreng hørte styrmanden sige, at kaptajnen og Barrington lå „udi røven på hverandre“. En anden dreng slog de og skubbede ham ned ad trappen og sagde, at han skulle gå ned og æde og drikke og skide med kaptajnen. Holst var ikke værd at føre skuden, og Dyssel truede med at kaste ham over bord. Ganske afgjort havde han planer om at tage magten, når de nærmede sig land. Alle disse udtryk blev siden til overflod bevidnet ved retsforhør over folkene; de fleste af dem var brugt ikke ved een, men ved flere lejligheder.

Da Holst senere en gang indlod sig i samtale med Dyssel på en nattevagt, påstod styrmanden, at nogle af de danske planlagde et oprør af uvilje mod de engelskes religion, og Dyssel lovede endog sin bistand til at få oprørerne straffet. Dyssel opførte sig således helt igennem højst besynderligt.

Under opholdet ved Kap det gode Håb havde man søgt at skaffe sig pålidelige oplysninger om forholdene på Madagascar; Sigvard Friis Bruun havde logeret i land af denne grund; men hollænderne rykkede ikke ud med ret meget. Dog fik man en udskrift af en journal fra et skib, der var sejlet til St. Marie og Batavia, og som på Madagascar havde købt mandsslaver for



Kort over Morandavoflodens munding.

Efter D'Après udgivet af kaptajn Hurd i henhold til parlamentsakt 1811.

en flint med kugler pr. stk. og kvindeslaver for kattuner. På vejen over det sydlige Atlanterhav havde man netop om bord i „Grevinden af Laurwigen“ været beskæftiget med at støbe kugler til de geværer, som Barrington havde medbragt hjemmefra. Endvidere hed det sig, at man i Mattatena kunne købe slaver for en streng af 100 koraller pr. stk. På Kap var slaverne derimod i god pris, gerne 80 a 100 rd. pr. stk.

Trods oplysningerne var Barrington i tvivl, hvor på Madagascar han skulle søge land. Da man forskende nærmede sig kysten, mødte man imidlertid en kano, der var på fiskeri, og om bord fandtes en såkaldt hvid mand Willem Ross, kaldet Will Boatswain, som talte tåleligt godt engelsk. Han meddelte, at man var ud for Morandavofloden, der falder ud i Lovobébugten på vestsiden af Madagascar, og at der nok var slaver at få her; der havde ikke været skib ved denne kyst de sidste 8 år.

Barrington gik da i land – det var den 16. december 1737 – og lod opføre et faktori på stranden på et sted ved navn Young Owl i Sakalava. Nogle af hans varer blev derpå udlosset, og byttehandelen med de indfødte kunne begynde. Man fik på denne måde øksne, høns, æg, mælk o. lign. Barrington klagede over, at kaptajnen uden videre tog af hans varer til at betale

forsyninger med, og at han betalte varerne for dyrt; men ved senere forhør bevidnede kompagniets folk, at det altid var Holst, der måtte sørge for at skaffe proviant til skibet. Siden mente Barrington, at det var en fejl, at han lod kaptajnen komme i så megen direkte forbindelse med de indfødte.

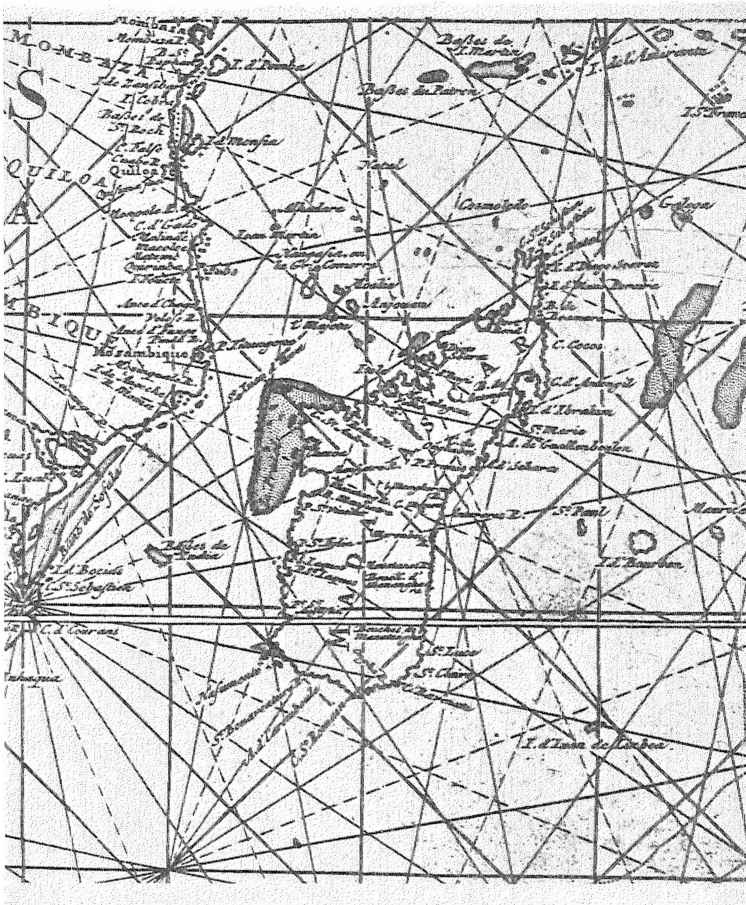
Barrington sendte nu kort efter ankomsten doktor Grier op med gaver til den lokale konge, der hed Rangeta og residerede i Moherbo (eller Mohabo). Få dage efter kom to af kongens „generaler“, Dandambo og Blaauve, for at komplimentere Barrington. Blaauve havde fem koner, men Dandambo kun een, der var meget ung og munter og blev opvartet af 12 slaver. „Hun syntes vel om te, når der var sukker i, forlangte ingen brændevin, og så gav B. hende heller ingen“. Ellers var folkene på kysten meget fordrukne. Blaauve syntes nok om kaffe, men foretrak alligevel brændevin. Dandambo forærede Barrington en pige.

Få dage efter vendte Grier tilbage med den besked, at kongen var ved at ruste sig til krig, men manglede kugler, krudt og flintesten, og han ville gerne handle med Barrington. Grier var blevet meget honnet modtaget, og kongen havde foræret ham en slavedreng og to køer. Dagen derpå kom generalerne igen og berettede, at kongen var i krig med fire andre konger, og det var farligt for europæerne at drage op til ham; men Barrington sagde, at han ikke var bange og gerne ville rejse derop, hvis kongen var til sinds at handle. At kong Rangeta var venlig stemt, fremgik af, at han sendte to slaver som foræring og ønskede tre flasker brændevin igen. Også senere sendte han slaver som foræring. I mellemtiden begyndte man at købslå om den levende vare. Kongen forlangte 2 flinter, 2 potter krudt, 20 flintesten og 20 kugler pr. slave, hvilket man sagde var blevet betalt tidligere af kaptajnerne Mackett, Bloom, White og Burnham; men Barrington påstod, at det var prisen, når der lå flere skibe og konkurrerede om købet; når der kun lå eet, ville han kun give 1 flint, 1 pot krudt, 20 flintesten og 20 kugler. Man tilbød ham da at gå ned i fordringerne, hvis han ville sværge på biblen, at der var betalt en billigere pris end den forlangte; men Barrington ville ikke sværge. Ligeledes for-

langte man en flint for en okse; men Barrington ville kun betale med småting som sakse, knive, koraller etc. Da han blev spurgt, hvorfor der ikke kom flere skibe, forklarede han, at det skyldtes de opskruede priser, og at englænderne havde meget nærmere vej til Guinea, når de ville købe slaver. Hvis ikke en rimelig pris kunne opnås ved Morandavo, ville Barrington søge at købe andre steder.

Det viste sig nu også, at de indfødte mistænkte Barrington for at være sørøver. Da der blev spurgt, om han ikke havde erobret skibe undervejs, måtte han til at forklare, hvorfor der var folk af to forskellige nationer om bord. Ligeledes meddelte han, at han havde antaget danske matroser, fordi de kun forlangte 15 rd. om måneden, medens de engelske ville have 25 rd. Han hævdede endvidere, at der ikke var uorden og drikkeri på hans skib, sådan som på et sørøverskib. Da der blev tale om at forære kaptajnen slaver, tilstod han, at han ønskede at beholde slavehandelen for sig selv, og hvis man ville forære kaptajnen eller andre noget, bad han, at det måtte blive guld, sølv og diamanter.

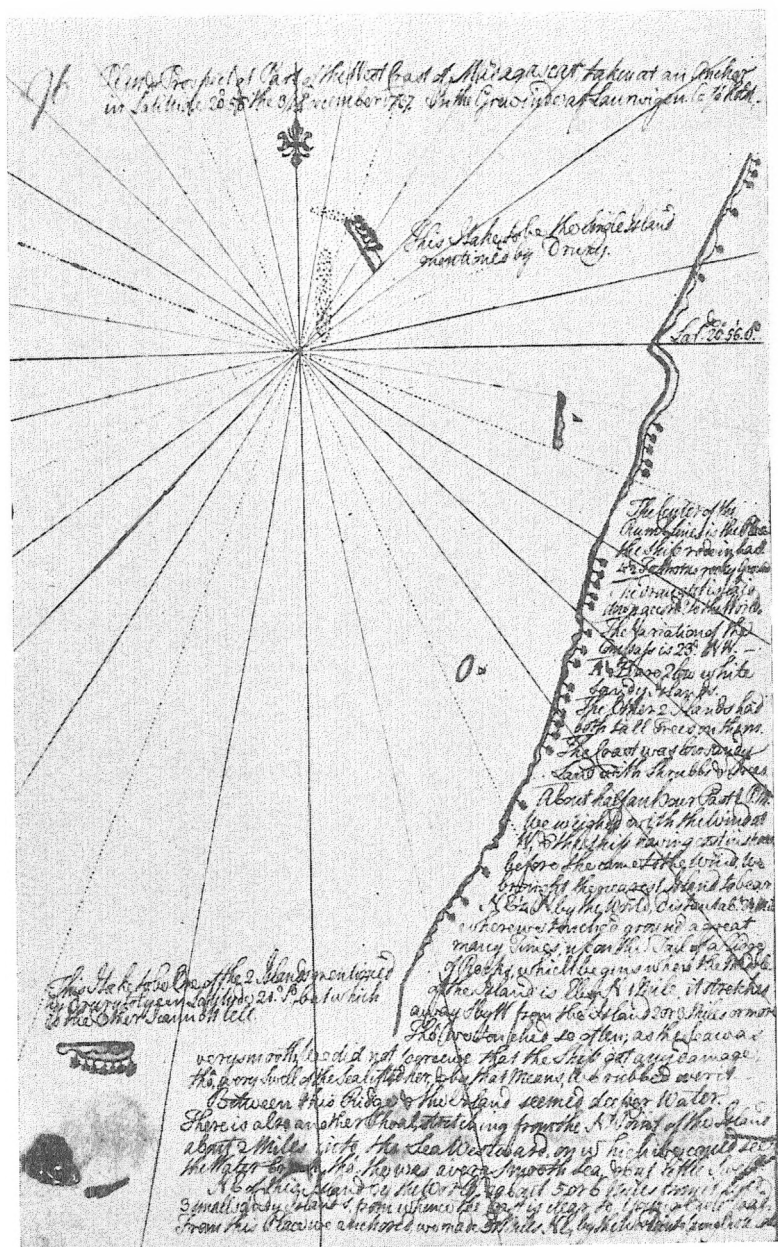
Den 3. januar 1738 kom nu kong Rangeta og hans søn, prins Cheranto, selv ned til kysten for at handle. Kanosejl blev spændt over nogle pæle på en lille høj, og her tog monarken, klædt i rustning og med flint i hånden, plads på en stol med sine mænd omkring sig, mens en gang blev ladet åben, så man bedre kunne se ned til skibet. Barrington mødte derefter op under trommeslagning med ti mand i røde kjoler og ledsaget af kaptajnen og de forskellige forhandlere. Dr. Grier fulgte efter med gaver, bestående af to messingbeslagne musketter, 2 dito pistoler, 52 pd. krudt, 1000 kugler og 20 flintesten. På forlangende blev også bragt 200 flasker brændevin til kongens mænd og 1 pot „Römmer“ til ham selv samt 3 flasker vin; men kongen forlangte, at Barrington skulle smage vinen til, før han selv drak. Videre blev 7 kanoner affyret, „meget til kongens fornøjelse“. Efter at de fornødne komplimenter var udvekslet, begyndte forhandlingerne; men da hver blev ved sit, trak kongen sig tilbage over Morandavofloden, mens Barrington gik til faktoriet og gav ordre til, at alt skulle pakkes



Madagaskar.

Udsnit af Johannes van Keulens kort „Wassende Pas-Kaart van Ost-Indien“ (slutningen af 1600'erne). – Handels- og Søfartsmuseet.

sammen og sendes ud på skibet. Forhandlere vedblev dog at gå frem og tilbage mellem parterne, og tydeligt nok trykkede krigsbegivenhederne kongen; hans iver efter at få flintebøsser var påfaldende, og den 6. januar kom han tilbage og indgik på et kompromis, således at der for en 1. classes mandsslave skulle betales 1 flint og 3 pottes krudt, for en kvindeslave efter



Facsimile af side i Barringtons engelske journal med rids af en del af Madagascars vestkyst.

Barringtons tilbud, for en pige eller en dreng 1 flint, 1 pot krudt og kun 10 kugler og 10 flintesten. Til gengæld for denne gunstige aftale skulle kongen have en kasse med 30 flinter.

Samtidig spurgte han imidlertid, om han måtte komme om bord på det danske skib, hvis krigen gik ham imod. Barrington undredes vel herover, fordi alle syntes at anerkende ham som konge „og gøre ham al brugelig respekt ved at slikke hans knæ og fødder og stå på hovedet for ham“, men han lovede at modtage kongen på skibet og sejle ham, hvorhen han ville. Afgørelsen i krigen faldt dog hurtigt. Næste morgen kom der bud, at Rangeta nu kæmpede mod Andeanaffoo, en søn af den foregående konge Ramaneto, og budet opfordrede Barrington til at sørge for god vagt ved fartøjet. Senere på dagen meldtes der, at Rangeta var flygtet. Det viste sig, at han i virkeligheden havde stået over for et oprør, og at hans egne forhandlere havde fægtet for modparten Andeanaffoo, som nu var blevet konge. Dette syntes dog ikke at medføre nogen ulykke for de hvide, da den nye hersker erklærede sig villig til at stå ved Rangetas kontrakt med Barrington.

Den 7. januar 1738 begyndte derfor handelen, og der blev straks købt 196 måder ris (à 20–25 pd.), som blev betalt med kugler, krudt, flintesten, spejle, sakse, knive, hollandsk stentøj og tinkander til en værdi af 21 sh. 8 d. sterling. Ligeledes købtes 2 mandsslaver for flinter, kugler, krudt og flintesten til en værdi af 8 sh. 7 d. pr. stk. I de følgende dage fortsattes forretningerne, alt imens kaptajn Holst surmulede over at skulle have slaver om bord, og førstestyrmanden Ole Andersen til gengæld stillede sig velvilligt dertil.

Barrington selv følte sig dog ikke personlig sikker som følge af den lave pris, han havde budt; men det beroligede ham, at en fransktalende dreng på kysten sagde ham, at „ingen havde tilforn været mere rund med brændevin end han“.

Det gik dog langsomt med slavekøbene. Vel kom der bud, at den nye konge om nogle dage ville komme ned med 600 slaver, og at han allerede havde fanget 400. Da Barrington imidlertid fik mistanke til de næste budbringere, der lovede kongens komme, og fængslede dem, fjernede alle de indfødte sig fra byen

omkring hans faktori. Endnu et bud indfandt sig dog og lovede slavetilførsler; men bedst som denne mand sad hos Barrington, sagde han pludselig, at han hørte de sorte tale om et hus, der brændte, og at han var bange for ulykke; Barrington „står op, ser sig rundt omkring og ser intet, sætter sig derpå ned igen; men knap havde han sat sig, førend han hørte mere tale om ild“. Det viste sig da, at der var ild i et af de indfødtes huse. Barrington fik på ny mistanke og gav ordre til, at hans krudt skulle føres ned til båden, og at de nærmeste af negrenes huse skulle rives ned. De sorte hjalp hermed; men bagefter spurgte Barrington, hvorledes ilden opkom, og truede med straf, hvorover de blev fornærmede og fjernede sig, den ene efter den anden. Barrington lod da signalere til skibet, som ved skud tilkaldte båden, der var op ad floden. Imens stimlede de sorte sammen på stranden; men da en af de skotske styrmænd viste dem en granat og en tændt lunte, drog de sig tilbage. De fornemste sorte lod derefter sige, at hvis Barrington ville holde sig gode venner med dem, måtte han bøje af og forlige sig med dem i denne sag. Om aftenen forlød det, at 300 mand efter mørkets frembrud ville angribe faktoret, som derefter blev holdt i højeste alarm natten igennem; men næste dag var de sortes anførere villige til forlig mod at få hver en flint. Barrington benyttede imidlertid dagen til at føre sine varer ud til skibet, men tøvede dog endnu med at sejle fra stedet.

Som forholdene var, vovede den nye konge ikke at komme ned til kysten af frygt for, at det skulle gå ham ligesom forgængeren. Snart gik rygtet også, at Rangeta var på vej med 4000 md. for at tage hævn. Det havde da lange udsigter med slavetilførslerne. Alt imens sled opholdet på europæerne. Sigvard Friis Bruun forlangte på et vist tidspunkt tilladelse til alene at drage nordpå med et par pistoler i bæltet for at søge skibslejlighed til Indien; men han gav sig, da han havde sultet et par dage i land. Kaptajn Holst blev simpelthen ked af at ligge og vente og begyndte at tale om, at han ikke ville blive længere, end at provianten kunne strække til rejsen til Kap. Ja, han sagde endog, at Barrington lossede og ladede sine varer bare for at plage folkene, og når de blev syge og ikke kunne

passer tjenesten, ville han bedrage kompagniet for dets fragt; hele rejsen syntes blot resultatet af en chimære i Barringtons fantasi, og den skulle ikke få lov til at gentage sig. Holst kunne derimod nok tænke sig at komme igen selv. Kaptajnen mente nu også, at skibet ville tage skade, hvis det lå ret meget længere ved Young Owl. Selv de skotske styrmænd klagede over, at der var orm i det; men tømmermanden sagde, at det var en gammel skade, fra før skibet forlod København. Det stod derimod virkelig slet til med Barringtons træbåndsvandtønder. Man havde ganske vist repareret vandfade ved Kap og op ad Morandavo hentet træ til tøndebånd; men Barrington hævdede, at det kun var kompagniets vandfade, der blev holdt vedlige, ikke hans egne.

Stillingen var i alle tilfælde usikker. Barrington kunne efterhånden ikke få mening i de oplysninger, der tilflød ham om krigssituationen i land, og den 31. januar gik han om bord i skibet. Snart efter så han sit faktori brænde i lys lue, „som viste, hvad skælmer de indfødte var“. Der var da ikke andet at gøre end at gå under sejl og søge handel et andet sted på kysten. Det var ved Young Owl kun lykkedes at få 42 slaver om bord.

De indbyrdes stridigheder i Sakalava havde givet Barrington den uheldigst mulige baggrund at virke på; men ved afrejsen mente han også at kunne fastslå, at han ikke havde været forsigtig nok ved valget af, hvem han indlod sig med. Han mente ikke, det havde været klogt at give mere for slaverne, han skulle heller ikke så snart have taget imod gaver, og navnlig skulle han ikke have givet den indfødte konge flinter, før en væsentlig del af slaverne var leveret. Risindkøbene var Barrington derimod godt tilfreds med, både hvad angik kvalitet og pris.

Efter at have forladt Sakalavas kyster lod Barrington skibet gå til riget Massaledsge på nordvestsiden af Madagascar. Sejladsen dertil tog 5 uger og var ikke uden fare, og undervejs døjede Barrington fornyet besvær med kaptajn Holst, der var fornærmet over, at han ingen slaver havde fået, men måtte lade sig nøje med løfte om senere at blive betænkt. Først den 4. marts 1738 nåede man frem til det nye operationsfelt, hvor man løb 5 mil op ad floden Combetochoa til et sted ved navn Bahana.

hvorfra der var 11 mil til kong Anamanga Babas residens i Marravoi. Denne potentat gik for at være en af de mægtigste på øen.

Barrington og Holst gik nu sammen i land og var her så heldige at finde en indfødt, der havde været i Portugal og talte perfekt portugisisk. Ham fik de til at følge med som tolk, og således kunne de foretage en rejse til Marravoi for at handle med kongen om slaver. De opholdt sig en fjorten dages tid der i byen og opnåede virkelig en aftale om en leverance af slaver og om tilladelse til at bygge et faktori samt lov til at købe fødevarer hos landets indbyggere, der ikke fra begyndelsen turde sælge noget til dem uden udtrykkelig tilladelse.

De opnåede også, at kong Anamanga under livsstraf forbød sine undersætter at gøre Barrington, hans folk eller gods nogen fortræd. Ligesom ved Young Owl lod de derefter opføre et faktori, omgivet af palisader, og lagde noget af Barringtons gods i land, og straks kom de indfødte og byggede huse deromkring, ligesom de bragte øksne og andre varer til salg.

Ligeledes foretog Barrington og Holst en rejse til byen Boina, der lå en dagsrejse derfra. På dette sted boede der med kongens tilladelse en del arabere, der var flyttet til fra Comorerne for at drive handel. I øjeblikket lå der også et skib fra øen Johanna [Anjouan], ført af en kaptajn, der var gift med en søster til kong Anamanga.

Under kaptajnens fraværelse havde det imidlertid udviklet sig til et farligt komplotmageri om bord. Efter at førstestyrmand Ole Andersen var død, var Herman Dyssel rykket frem i hans sted, og havde drikkeri og brutalitet før været slemt, så blev det nu værre. Det gik i lige grad ud over kompagniets og Barringtons folk, og alle var bange for Dyssel. Sluttelig kom kaptajn Holst under vejrs med, at Dyssel havde planlagt at sejle bort med skibet en nærmere fastsat dag, og Barringtons folk meddelte, at hvis Dyssel skulle forblive i sin stilling, ville de ikke med på hjemrejsen. Efter at have rådført sig med Barrington, lod kaptajnen da Dyssel arrestere og slutte i jern tillige med konstabelen Christopher Hansen, tømmermanden Hans Diderichsen Berg og bådsmanden Ole Erlandsen. Da man ikke turde

have disse oprørske hoveder om bord, fik styrmand Christian Sommer derefter ordre til at bringe dem i land og sende dem til kongen i Marravoi med anmodning om, at han ville beholde dem og give dem mad, indtil Holst forlangte at få dem udleveret. Da skibsfolkene bad for bådsmanden, fik han dog lov at blive om bord, og kun de tre mand blev ført i land. Nogle af folkene deltog i transporten, og doktor Grier fulgte med som tolk; men bagefter hed det sig, at han undervejs drak kammeratskab med Dyssel. Da fangerne kom til hovedstaden, skal kongen have sendt folk imod dem for at tage jernet af dem, idet han lod sige, at han ikke i sit land ville have europæere med jern på, og i øvrigt skulle han nok stå til ansvar for, at delinkventerne ikke løb deres vej. Sådant fortalte Grier i alt fald ved tilbagekomsten.

Skønt aftalerne med kongen var i orden, gik det ikke bedre med tilførslen af slaver ved Bahana end ved Young Owl. Folk, der kom til faktoriet, hævdede, at årsagen var småkoppernes grasseren i landet, så der daglig døde mange slaver. Den ene af Barringtons kirurger, som en tid opholdt sig i Marravoi, fik faktisk også en del patienter med sygdommen.

Siden rejste Barrington personlig på ny op til hovedstaden og kom først tilbage efter en måneds forløb. Han bragte da den nyhed, at han havde giftet sig med kongens datter, og sagde, at han havde fået løfte om hurtig leverance af slaverne og om at få et parti øksne og et stykke land til medgift. Han havde nu planer om, at han efter at have ført slaverne til Vestindien ville vende tilbage til Massaledsge og oprette et eller andet etablissement. Han talte også om, at han håbede, han inden Sct. Thomasrejsen kunne få kaptajn Holst til at føre en ladning slaver til Mascarin, en ø, der lå lige øst for Madagascar og tilhørte franskmændene. I mellemtiden skulle nogle af hans folk blive tilbage og opkøbe slaver til Vestindienrejsen. Samtidig lod han faktoriets palisader flytte længere ud og flere huse opføre, hvor kongens datter med følge skulle bo, når hun nu snart kom til ham.

Der kom dog hverken slaver eller kongedatter. Tværtimod blev der bragt bud, at prinsessen var angrebet af småkopperne.

Barrington rejste da tilbage til Marravoi, hvorved han også blev i stand til ved sin personlige nærværelse at fremskynde slaveleverancerne.

Imens faldt tiden lang i faktoriet og om bord på „Grevinden af Laurwigen“, og der gik stærkt svind i den medbragte proviant. Det blev småt med brændevin, smør og flæsk, og i skibsprotokollen kan man følge, hvorledes rationerne efterhånden blev indskrænket. Barringtons folk, der lå ved faktoriet, fik intet deraf. De blev næsten alle syge, og nogle døde. Også på skibet indtraf en del dødsfald. Navnlig blev flere syge, som havde deltaget i en ekspedition op ad floden for at hugge båndstager og der drukket brakvand. Både kaptajnen og hans mandskab blev derfor meget betænkelige ved situationen. Samtidig faldt flere og flere af Barringtons vandfåde i staver, og bødkeren havde travlt med at reparere dem; men man følte sig ikke sikker på at kunne medtage vand til en større ladning slaver. Der var nu heller ingen tvivl om, at ormene gnavede i skibet, og allerede den 8. april gjorde kaptajnen skriftligt Barrington opmærksom på disse skavanker. Det blev sagt, at endog krabber kunne bjerge sig i hullerne. Siden berettede de sorte, der daglig kom til faktoriet, at det endnu ville vare nogen tid, før Barrington vendte tilbage fra Marravoi. Han skal også have opfordret sine folk til at tage sig sorte koner, og skibsbødkeren, som var travlt optaget af at reparere vandfåde, fik bestilling på kar til at bade i.

Da 3 måneder var gået efter ankomsten til Bahana, tabte kaptajn Holst derfor tålmodigheden, og hvad der slog hovedet på sømmet, var, at man nu helt måtte inddrage folkenes brændevinsration.

Skibsrådet blev sammenkaldt, og det blev vedtaget, at man ville stille Barrington et ultimatum, fordi han krævede „ubillige liggedage“ og derved skadede det danske kompagnis interesser. Holst meddelte Barrington dette i den skarpeste form: „Det er ikke for mig at forsvare at ligge her med kompagniets skib, til folket af sygdom må krepere, fornemmelig som han ingen handel eller vare til skibet forskaffer“. En stor del varer var bragt i land, uden at noget til gengæld var ført om bord. Skibets

medicin brugtes i den sorte konges tjeneste, og det forlød, at Barrington byggede sig hus i Marravoi. „Synes, som han var sindet at forblive her udi landet, som han haver virkelig indgivet sig udi giftermål med pantsakeren Andambabas datter ved navn Marri, og øjensynlig ses, at han ej bekymrer sig det mindste om negotien, skibet eller folkenes conservation . . . Mr. Barrington haver diverteret sig med at infengere og gøre alt sig på det kærligste for hans beagtede sorte prinsesses iagtholdelse, hos hvilken han haver opholdt sig den største og meste tid under pretention af handel. Man ser og fornemmer udaf mange sorte, som rent ud siger, pantsakeren kan ej forskaffe mange slaver; man befinder og åbenbart, landets folk skøtter ikke meget om at sælge deres slaver, og en del af dem tør ikke“.

Denne protest blev den 2. juni 1738 om morgenen beseglet og med skibsrådets underskrifter højtidelig overleveret til Barringtons næstkommanderende Ninian Bryce i faktoriet, idet man samtidig meddelte, at Holst nu ville tage varerne i faktoriet og dem af det derværende personale, der ønskede det, om bord. Holst lovede at aflægge ærligt regnskab for varerne; men hvem der satte sig imod deres indladning, skulle betragtes som troløs mod den danske konge og det danske kongehus.

Ifølge Sigvard Friis Bruuns beretning fik Barrington frist til den 11. juni, men herom står intet i kaptajn Holst' protestskrivelse, heller ikke i et brev, som Holst sendte Barrington den følgende dag.

Allerede den 3. juni var protestskrivelsen nået til Marravoi og kommet Barrington i hænde. Han svarede straks, at han ikke kunne tro, den var vel betænkt fra Holst' side. Liggedagenes antal kunne jo være kompagniet ligegyldigt; jo længere skibet lå, des højere løb blot hans fragt op. Det var virkelig i hans egen interesse at gøre rejsen så kort som mulig; han havde ingenlunde til hensigt at blive i Marravoi, og dr. Grier var ikke trådt i den sorte konges tjeneste. Holst bebrejdede ham med urette, at han havde taget varer fra skibet uden at sende slaver om bord; han havde dog sendt 7 slaver ud og modsat i Guinea, hvor man fik slaverne om bord i småpartier fra en række ankerpladser, var det på Madagascar almindeligt at få dem ud i

samlet flok fra en enkelt havn. Forhåbentlig ville småkopperne snart ophøre at hindre leverancerne. Barrington kunne ikke lade være at beklage sig over kaptajnens fremfærd. „Det gør mig ondt at finde“, skriver han, „jeg ikke er tilladt at forstå mine egne affærer bedst“. At søge ladningen et andet sted kunne gerne volde stor forsinkelse. Han håbede derfor, Holst ville bevare tålmodigheden, og han lovede, at folkene om bord til gengæld for den magre kost, de måtte døje, skulle få et pengebeløb, når de kom til Kap eller et andet europæisk guvernement. At tage hans varer om bord kunne ikke sikre kompagniet; samtlige varer i skibet kunne ikke dække fragten; den eneste udvej var at tage slaver med, hvilket var Barringtons alvorlige hensigt.

Hertil føjedes et par dage senere en skrivelse om, at Barrington havde fået et godt parti slaver og ventede flere. Han ønskede derfor sine varer og folk bragt tilbage til faktoriet, så han havde noget at fortsætte handelen med, og han lovede selv at komme ned til kysten snarest.

Svarskrivelsen nåede Holst den 6. juni, men fremkaldte kun et ganske kort gensvar, der gik ud på, at kaptajnen håbede, de ville få slaver, og at han i øvrigt søgte at handle, som han kunne forsvare over for sine principaler. Efter at have indladet varerne fra faktoriet og taget de fleste af Barringtons folk om bord, deraf flere syge, havde han imidlertid den 5. juni ladet skibet sejle ud af floden og lægge sig mellem dens munding og øen Mokamby. Ifølge Sigvard Friis Bruun påstod Holst, at han havde ladet sig bevæge hertil af udsagn fra de skotske styrmænd og læger, hvorefter Barrington havde samlet nogle hundrede kanoer bemanded med indfødte, som skulle hjælpe ham at overrumple skibet.

Barrington fik sig i hvert fald en ordentlig forskrækkelse, da han den 7. juni arriverede til faktoriet og så, at skibet var væk. Han skrev straks til Holst og bad ham vende tilbage med skibet; han havde et godt antal slaver med sig og behøvede derfor et par kister flinter og andre varer landsat til at betale dem med samt jern til at slå dem i. Indladningen af slaverne ville jo også lettes, når skibet vendte tilbage. Flere slaver var nu hver

dag at vente, eftersom Barrington langt om længe havde lovet at betale dobbelt pris for ikke at sejle tomhændet bort. På højst to-tre uger regnede han med at have skibet ladet. Han ønskede også sine gangklæder og regnskaber bragt i land igen, ligeså det fornødne husgeråd. Videre klagede han over, at han i nogen tid havde haft en meget stærk feber og var så svag, at han næppe kunne gå faktoriets længde tre gange; han var flere gange besvimet og var derved faldet og havde slået sig. Han var for svag til selv at komme om bord og ordne sine sager. Han ønskede sig derfor også medikamenter bragt i land. Dr. Grier var lige så ilde faren som han selv.

Til denne jamren svarede Holst den 8. juni meget koldt, at hvis Barrington havde en retfærdig sag, kunne han jo nok komme om bord; det drejede sig bare om 4-5 mil, og slaverne kunne føres ud i de kanoer, der havde bragt dem fra Marravoi, og betales direkte fra skibet. Først nu fastsatte kaptajnen fristen for skibets afsejling til onsdag den 11. juni 1738, og samtidig antydede han mistanke mod Barrington for at stå i komplot med de tre mand, der var sendt til opbevaring hos den sorte konge. Til gensvar herpå klagede Barrington på ny den 9. juni, at han og dr. Grier var så svage, at de ikke kunne komme om bord på skibet, og han bad indstændigt om, at de måtte få deres klæder og sengetøj i land, ligeså medikamenter, søkort, bøger m. m. Endvidere meddelte han, at kaptajnen nu havde mistet al kredit i land, fordi han ikke havde betalt for et par okser, der var ført ud til skibet, og for den sidste kvindeslave, der var leveret. Mest sorg voldte det dog Barrington, at han ikke kunne få sine handelsvarer i land, skønt Holst endnu i protestskrivelsen af 2. juni havde lovet at sende dem ind, hvis der blev brug for dem. Sluttelig nægtede Barrington at have set noget til de tre danske fanger i Marravoi.

Holst lod sig så vidt bevæge af alt dette, at han den 10. juni lod landsætte nogle kugler og flintesten, nogle få flinter, et fad krudt, en gammel kjole og et par bukser, en madras med nogle få flasker vin og brændevin og lidt papir. Han mente, det var nok til at betale for oxen og slaven, og ønskede Barrington en snarlig opkomst; men samtidig erindrede han om, at den fast-

satte tid for afrejsen nærmede sig stærkt, hvis ikke han den næste dag fik slaver at se.

Til denne korrespondance sluttede sig et brev af 8. juni fra den ene af Barringtons kirurger, Richard Murray, hvori han meddelte, at Barrington havde sagt til en af de sorte, at han ville blive på Madagascar. Styrmand Leith var også blevet syg og beklagede, at han nu ikke kunne følge med skibet; men han takkede kaptajn Holst for hans villighed til at hjælpe og ønskede ham en god rejse. Holst hindrede da heller ikke, at de to skotske styrmænd fik deres ejendele og kister i land.

Videre gik kaptajn Holsts medlidenhed ikke. Barringtons bønner var forgæves. Den 11. juni lod kaptajnen på ny skibsrådet samle, og da Barrington endnu ikke havde fremskaffet slaver, blev det besluttet at gå under sejl og forlade Madagascar, og dette blev straks iværksat.

Således efterlod man i det fremmede tre delinkventer, der var sendt til kongen i Marravoi, Barrington selv, hans styrmand Walter Lieth, hans kirurger Grier og Murray, desuden en af hans „gemene“ og to danske „gemene“. Hvordan det siden gik disse mennesker, vides ikke. Så syg som Barrington og flere af hans folk var, tør man formode, at de er døde i løbet af kort tid. Under alle omstændigheder må kaptajn Holst' handlemåde dog forekomme eftertiden urigtig. Vel var det med rette, han vogtede dansk gods og danske liv; men den frist, han satte for afrejsen, synes meget kort, og hans optræden over for Barrington bærer i den grad præg af kulde, at den må misbilliges. Endnu kunne han vel have ventet nogle dage eller gjort mere for at få de dødssyge mennesker bragt om bord, hvis han absolut ville sejle. Godset synes ham mere værd end menneskeliv. Måske ikke nogen ukendt synsmåde i kolonitrafikken.

Hvad „Grevinden af Laurwigen“ og det resterende mandskab angik, så forløb hjemrejsen på mere normal vis, men ikke uden stort besvær. Da de på grund af årstiden ikke lod sig gøre at gå direkte til Kap, styrede skibet først mod Mozambiquekysten i den hensigt med ansvar over for det danske kompagni at købe slaver for Barringtons varer. Ved ankomsten hertil den 7. juli 1738 løb skibet imidlertid på grund og blev læk, så man

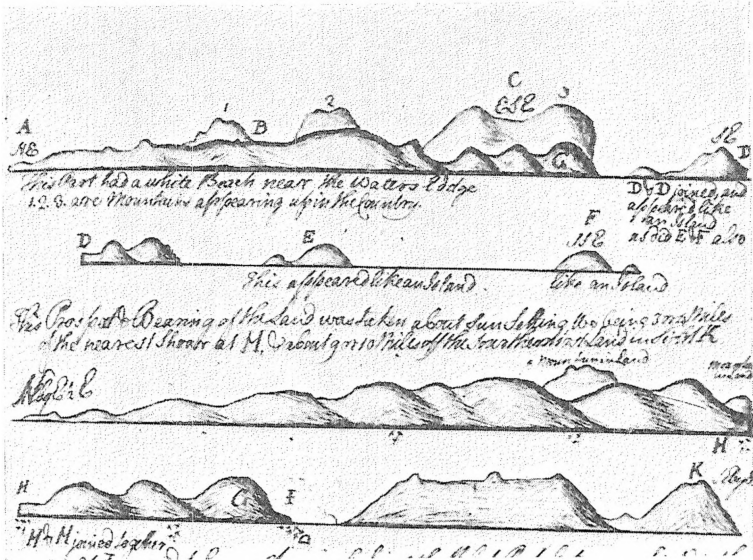
hele tiden måtte pumpe. Man måtte da bede den portugisiske guvernør om tilladelse til at reparere. En kølhaling lod sig ikke foretage; men den fornødne reparation udførtes, således at man den 20. september igen kunne forlade stedet.

Reparationerne betaltes med en del af Barringtons varer; men det blev ikke af de stedlige myndigheder tilladt at bruge nogen af varerne til slavekøb og heller ikke at drive anden handel. Kun købte guvernøren nogle flinter.

Straks efter ankomsten forlangte tre af Barringtons skotter med Bryce i spidsen at forlade skibet, og med guvernørens hjælp fik de dette gennemført. Deres gage ville kaptajn Holst dog ikke udrede. Under opholdet omkom bådsmand Ole Erlandsen med to matroser, idet de kæntrade med en båd, der var sendt ud for at hjælpe et grundstødt portugisisk skib. Båden mistede tillige mast, sejl og takkelage, men man kunne ikke få portugiserne til at erstatte disse ting.

På vejen fra Mozambique planlagde Holst at aflægge besøg ved „de Chrembesche Eylander“, der siges at ligge nord for den portugisiske koloni; men hvordan det forløb med dette besøg, forlyder der ikke nærmere om. Ifølge Sigvard Friis Bruun var det endvidere kaptajnens hensigt at gå ind til Rio de la Goa for at købe slaver; men da man kom ud for floden, var mandskabet uvilligt til at gå derind og mødte om natten op i kahytten for at få ham fra det. Holst måtte da bøje sig; der blev brasat af, og kursen blev sat imod Kap.

Da man nåede hertil, besluttede man i et skibsråd den 13. november at søge havn; men en stærk storm blæste fra sydøst, og det var umuligt at nå ind i den skærmende bugt. I tre uger krydsede man forgæves i farvandet, og skibet blev derved så læk, at mandskabet måtte pumpe uafbrudt nat og dag for at holde det læns. Der var dog stadig ingen udsigt til vejrforandring. Den 4. december nåede man vel at kaste anker i nærheden af Robben Eyland, men næste aften drev man mod land. Man måtte derfor gribe til at kappe ankertovet og reddede sig kun med nød og næppe ud på havet. Mandskabet var nu udmattet og mange syge; alle slaverne var i stor elendighed, og skibets forsyninger gik på hæld. Da ethvert forsøg på at slippe ind til



Landtoninger ved udsejlingen nordfra til Capetown.

Efter Barringtons engelske journal.

Kap herefter måtte opgives, besluttede skibrådet den 6. december først, at man ville blive ved med at krydse uden for Kap til springtid om morgenen den 11. december, og hvis skibet ikke til den tid slap ind i havnen, ville man søge anden havn; men straks efter, da det så ud til storm, ændrede man beslutning og kom overens om „under den allerhøjeste ledsagelse“ hellere straks at sætte kursen mod St. Helena. Endnu havde man kræfter til undervejs at optage en vidtløftig drøftelse om nogle perler, som styrmand Johannes Hansen beskyldtes for at have taget af Barringtons gods, men som han selv hævdede at have købt på vejen ud i Kap. Det var dog ikke uden de største vanskeligheder, man fortsatte rejsen. Hele mandskabet om bord var „på det yderste syge af skørbug og brystsyge“, da „Grevinden af Laurwigen“ den 20. december 1738 ankrede op ved St. Helena.

Man fik her den nødvendige hjælp, overgav en matros, der ved ulykkestilfælde havde mistet sin hånd, til lægebehandling

hos englænderne og hjemsendte en kort beretning om rejsens forløb. Allerede den 7. januar 1739 kunne man fortsætte til Vestindien, nu med kun 22 tilbage af de slaver, der var taget om bord på Madagascar. Endelig kom der fart over rejsen. Allerede den 11. februar nåede man St. Thomas. Få dage efter blev de 21 slaver, der var tilbage, solgt ved auktion, idet de indbragte et beløb på ca. 2480 rd., og siden udlossedes Barringtons varer, så skibet, efter at syn var afholdt, kunne kølhales og repareres. Det viste sig, at man kunne nøjes med at forsyne det med en falsk køl, og dermed tiltrådte man i juni hjemrejsen og nåede København den 28. august 1739.

Først ved afrejsen fra St. Thomas blev Barringtons tiloversblevne varer og ejendele optegnet og vurderet, deriblandt en ret betydelig bogsamling, der omfattede bøger både på dansk og på de tre europæiske hovedsprog, ikke mindst historieværker, men f. eks. også en malebarsk og portugisisk grammatik.

Barringtons supercargo Sigvard Friis Bruun rejste fra Vestindien hjem over Holland, og var i København, således at han allerede 14. juli kunne afgive beretning om rejsen. Efter „Grevinden af Laurwigen“s tilbagekomst blev der optaget forhør angående forholdene om bord. Det fremgik heraf, at kaptajn Holst overalt havde gjort sit bedste for at skaffe de nødvendige forsyninger, medens Barrington havde været ganske forsømmelig. Skibsfolkene fik derefter deres gage; men Sigvard Friis Bruun synes at være gået derfra med tomme hænder, og kaptajnen fik næppe sit fulde tilgodehavende, i alt fald ikke straks. Styrmand Dyssels hustru førte klage imod ham, fordi han havde efterladt hendes mand blandt de vilde.

Barringtons varer blev solgt ved auktion i København den 12. oktober 1740; men det ses ikke, at det siden kom til noget opgør mellem kompagniet og ham eller hans eventuelle arvinger.

Kaptajn Holst for sit vedkommende havde ikke tabt appetitten på Madagascar. Sigvard Friis Bruun havde ved sin tilbagekomst også afgivet en beretning om den handel, der „er befunden at kunne med fordel drives på Madagascar såvel som på østkysten af Afrika“ og dertil nogle særlige refleksioner over

slavehandelen på Madagascar. Disse aktstykker var ikke uden optimisme, og i 1746 fik Holst igen tilladelse til at gå på langfart til Madagascar som kaptajn på „Grevinden af Laurwigen“, der nu var overgået til storkøbmanden Andreas Bjørns eje; men lykken svigtede også denne gang; „Grevinden af Laurwigen“ strandede den 18. marts 1747 på øen Ameland ved Holland, og mange af besætningen omkom. Holst reddede livet, men mistede alt, hvad han ejede. Dermed ophørte, så vidt vides, den tids forsøg fra dansk side på at drive handel på Madagascar, og Barringtons opdukken på det hjemlige firmament kan ikke siges at have fået følger; men hans fantasirigdom og dristighed tør ikke bestrides.

Kilderne til beretningen om „Grevinden af Laurwigen“s rejse 1737–39 ligger blandt skibsbøger, dokumenter og regnskaber i det vestindisk-guineiske kompagnis arkiv i Rigsarkivet. De omfatter dels det sædvanlige læg med skibets dokumenter, dels 4 særlige pakker om Barringtons rejse. Af indholdet i disse pakker fremhæves en kopi af skibsjournalen indtil ankomsten til St. Thomas og Barringtons journaler ført på engelsk til den 8. febr. 1738; af sidstnævnte kilde findes i pakke et uddrag på dansk, tillige med dansk oversættelse af nogle af de udvekslede breve; endelig foreligger Sigvard Friis Bruuns beretninger om rejsen, dateret 14. juli 1739. I kompagniets direktionsprotokol 1734–40 kan „Grevinden af Laurwigen“s afsendelse og hjemkomst følges. Om forholdene på Madagascar ved den pågældende tid henvises til det store værk A. & E. GRANDIDIER: *Collection des Ouvrages anciens concernant Madagascar* I–IX. Paris 1903–20. Heri optrykkes bl. a. i bd. VIII–IX DE FLACOURT: *Histoire de la Grande Isle de Madagascar* (Paris 1661) og FRANCOIS MARTIN: *Memoires sur l'île de Madagascar 1665–68*; endvidere i bd. II Robert Drury's Journal 1702–20 (heri mange oplysninger om Sakalava), i bd. V, 187 ff., John Deans rapport 1738 (kom som skibbruden til Sakalava, hvor alle hans fæller døde) og i bd. V, 170 ff. akter vedrørende svenske interesser for Madagascar. Om Barringtons oplevelser i Ostindien læses i KRISTOF GLAMAND: *En Ostindisk Rejse eller Thomas Thomson på Galejen* (Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm Årsbok 1953–54).

DE ÆLDSTE TRYKTE
FREMSTILLINGER AF DE DANSKE
KYSTER

Af

A. W. LANG

Johannes Knudsen har indlagt sig stor fortjeneste af viden- skaben, ikke alene ved i sine skrifter at have gjort opmærk- som på de gamle trykte sejladsforskrifter, men også ved at have udsendt nyudgaver af flere af disse sjældne nautiske hjælpe- midler, som ofte kun findes bevaret i ét eksemplar¹. Dette gæl- der ganske særligt hans omhyggeligt kommenterede udgave af „Søkartet“, den ældste danske sejladsforskrift, udsendt af Lau- rentz Benedicht, den bekendte bogtrykker i København, 1568². Med rette beskæftigede Johs. Knudsen sig særligt grundigt med dette værk, da det efter hans mening indeholdt de ældste sil- houetagtige prospekter af de danske kyster, de såkaldte „land- toninger“, der fremhævede særligt karakteristiske og for søfar- ten vigtige mærker, såsom bakker, kirker, møller, slotte og andre markante punkter. I denne sammenhæng henviste Johs. Knud- sen flere gange til et gammelt søkort, „Caerte van oostlant“ (1543) af nederlænderen Cornelis Anthonisz. Ligesom Knud- sen troede man i almindelighed indtil for nyligt, at dette kort var det ældste i sin art, der som trykt blad beskrev de danske kyster³.

„CARTE VAN DE OOSTERSCHERZEE“ (1526)

Nyere fund har imidlertid bevist, at de to nautiske hjælpe- midler, Cornelis Anthonisz's søkort fra 1543 og landtoningerne

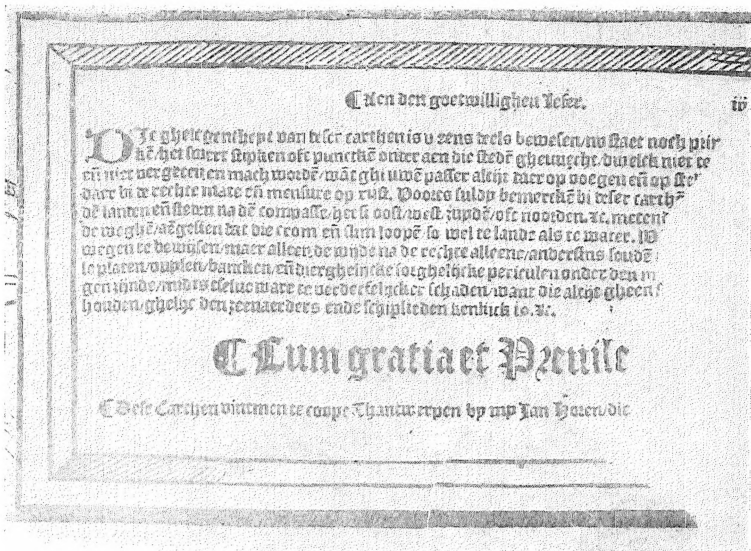


Fig. 1. Kartuchfragment fra Jan Horen eller Jan van Hoirne: „Carte van de Oosterscherzee“, Antwerpen 1526 (Rijksarchief, Groningen).

og teksterne i Laurentz Benedichts sejladshåndbog fra 1568 delvis går tilbage til ældre trykte forlæg. For blot to år siden dukkede der i Holland tre brudstykker af et trykt søkort, stammende fra året 1526, op; det viste de nederlandske, tyske og danske nordsøkyster og har oprindeligt også omfattet de nærmestliggende kyster langs Østersøen. Dette kort er af overordentlig stor værdi, da der ikke kendes nogetsomhelst senere aftryk efter det, i modsætning til hvad der er tilfældet med de fleste senere blade. Så tidligt som for 90 år siden vidste man med sikkerhed, at dette sjældne blad engang måtte have eksisteret⁴, ja Abraham Ortelius meddelte allerede 1570, at det fandtes, nemlig i sin fortegnelse over kartografiske kilder til det af ham skabte første atlas, ganske vist uden at aftrykke det.

Et par heldige fund har dels tilvejebragt kortkartuchen med en tekst, fortrinsvis bestemt for søfolk (fig. 1) og med trykkested og forfatternavn, og dels en notits angående privilegiet, fundet i et register i Chambre des Comptes i Brussel og omhandlende bestemmelser m. h. til udgivelsen af søkortet.

Uden dette ville det have været umuligt at fastslå, at de nævnte brudstykker var dele af „Carte van de Oosterscherzee“, udarbejdet af „Jan de Beeldensnijder van Hoirne, woenende t'Antwerpen“ (= Jan billedskærer fra Hoorn, boende i Antwerpen). Iflg. en notits i det nævnte register, der stammer fra 1500'erne⁵, havde han 11. nov. 1526 opnået privilegium til beskyttelse af sine forfatterrettigheder og uhindret salg af sit kortblad. Dermed er det uden tvivl fastslået, hvilket år det udkom, — årstallet mangler på fragmenterne. Udgivelsen ligger i en tid, hvor Nederlandene, først og fremmest Amsterdam, under udfoldelse af stor energi tilrev sig salt- og kornhandelen med Østeuropa. Uden tvivl var der i søfartskredse en stor interesse for en sådan kortmæssig fremstilling⁶.

Vi ved så godt som intet om forfatteren. Da han anbragte kompasrosen på kortet tæt ved den vestfrisiske (nordhollandske) by Hoorn, ligger det nær at antage, at han, som navnet også tyder på, stammede fra Hoorn og senere slog sig ned i Antwerpen.

Foruden dele af kartuchen er der kun bevaret to brudstykker af det sjældne kort i træsnit, sammensat af flere blokke. Af disse to er især det stykke, som gengiver de østligste dele, af interesse for os (fig. 2); det andet og større stykke befatter sig udelukkende med vesteuropæiske egne. På vort fragment mangler mod øst den kortrand, der ellers er skarpt markeret rundt om hele kortbilledet. Dette tyder uden tvivl på, at Sundet og omliggende områder af Østersøen har været afbildet på de nu tabte dele; på den måde forstår man også først rigtigt betegnelsen „Oosterscherzee“.

Det er ikke vanskeligt at påvise stærke fortegninger på brudstykket, men alligevel giver dette søkort mange værdifulde enkeltheder. Den gamle biskopsby Ribe („rijpen“), som på den tid da bladet blev tegnet forlængst havde kulmineret⁷, fremhæves som den vigtigste by på hele vestkysten ved en højt op-ragende bygning, som måske afbilder den berømte domkirke. Også Tønder („tunder“) kendetegnes af forfatteren ved en fæstningsagtig bygning, uden tvivl den gamle borg, det senere slot⁸. Det samme gælder Husum („hansen“) på vest- og Ha-

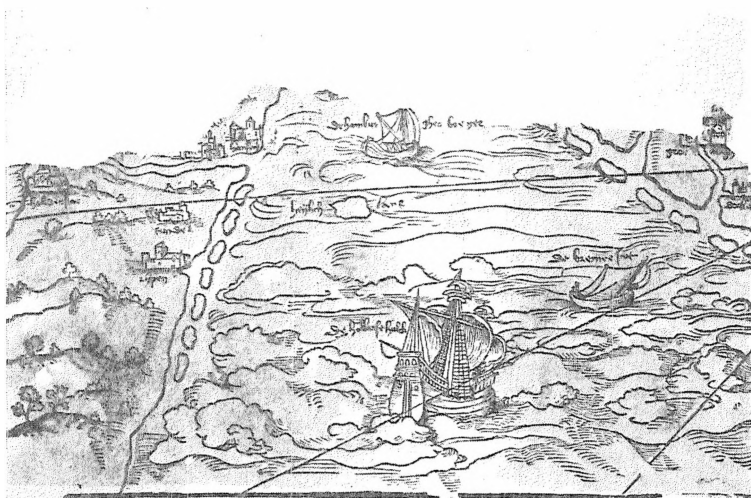


Fig. 2. Fragment af Jan Horen eller Jan van Hoirene: „Carte van de Oosterscherzee“, Antwerpen 1526. Det ældste trykte nordeuropæiske søkort med tilnærmelsesvis rigtig fremstilling af Helgolandsbugten (Rijksarchief, Groningen).

derslev („haldenslae“) på østkysten. Det høje spir i Husum er formentlig St. Mariekirkens 94 m høje kirketårn, opført 1506⁹, som uden tvivl dengang tjente søfolkene som et vigtigt sømærke. Derimod forestiller det bygningskompleks, som Haderslev er karakteriseret ved, sikkert det gamle Haderslevhus, den her-tugelige borg, som ved midten af 1500'erne måtte vige for Hans den Ældres slot Hansborg¹⁰. Mellem disse to byer afbilder den nederlandske forfatter en fæstningslignende bygning på sydbredden af Hever, der som en bred flod deler landet; man ser blot den mægtige ringmur med tre tårne, hvorimod navnet ikke kan læses.

Den jyske halvøes indre kendetegnes ved bølgeformede bakkelinjer med buske og træer. Udenfor Jylland ligger en kæde af øer, der er afbildet ret ubestemt, i mer eller mindre ensartet omrids og næsten af samme størrelse. Både øernes indbyrdes afstand og afstanden mellem disse og fastlandet er næsten overalt den samme. Gamle sejladsforskrifter giver besked om hvilke øer disse syv skal forestille. I disse opregnes kun Utholm (dvs.

øerne og halligerne omkring Ejdersted og Nordstrand), Amrum, Sild, Rømø, Manø, Fanø og den tidligere ø Nyminde¹¹, derimod ikke Før¹². Den eneste ø, der her på kortet nævnes ved navn, Helgoland („heylichlant“), ligger tværs for Hevermundingen, alt for langt mod nord og er stærkt forstørret op. På denne klippeø er der ikke angivet nogensomhelst karakteristiske enkeltheder, skønt sådanne allerede forlængst var velkendt af handelsøfarten, som f. eks. læhavnen på øens sydside. Så tidligt som i 1400'erne blev denne fremstillet billedligt på sydeuropæiske hånd tegnede søkort, ligesom disse godt kendte forskel på den såkaldte „røde“ sandstensklippe og den „hvide“ klippe, den senere revle („Düne“)¹³.

Alle disse påfaldende enkeltheder gør det klart, at vi her med Jan van Hoirne's „Oosterscherm“ står ved begyndelsen af det nordlige Europas maritime kartografi, i hvert fald hvad oversigtskortene angår. Man vidste i almindelighed i hvilken retning kysterne forløb langs Helgolandsbugtens rette vinkel, man kendte antallet af de enkelte øer, man var vidende om de vigtigste indsnit i og handelspladser ved kysterne, men kendskabet til de geografiske forhold var ellers ikke almindeligt udbredt. Dette udelukker selvfølgelig ikke, at et fåtal af søfolk eller grupper af skippere, som f. eks. ribefarerne, allerede i 1400'erne og tidligere vidste væsentligt mere om vestkystens geografiske enkeltheder. Denne viden trængte uden tvivl næppe uden for den omtalte, snævert begrænsede personkreds og blev derfor sikkert aldrig sat på papiret i billedlig form, som f. eks. i skikkelse af en kortskitse, endside da udbredt ved tryk. Den usikre fremstilling af den jyske kyst, den famlende formgivning af de foranliggende øer med Helgoland, overdrivelsen af Heverflodens betydning og en forsigtig antydning af det gamle Riberdyb giver på den ene side et klart billede af den ringe geografiske viden, som i almindelighed fandtes i søfartskredse omkring år 1525, og på den anden side viser det ligeledes tydeligt, hvor lidet den rent tekniske dygtighed evnede at gengive geografiske enkeltheder i nogenlunde tilfredsstillende kartografisk form.

De ældre kartografer, som på den tid hovedsagelig var kunst-

ner, lagde øjensynligt langt mere vægt på at smykke deres kortblade med pyntelige ornamentter. Således viser vort „Ooster-scherzee“ en ligefrem suveræn beherskelse i gengivelsen af søen med de forskellige typer af koffardiskibe, som pløjer dens bølger, den „hollanse hulk“, den „hamburger boeyer“ og den „bremer scut“, hvad der står i stærk modsætning til den usikre kartografiske linjeføring, som spores overalt.

Trods de betydelige mangler i fremstillingen tiltrækker Antwerpentrykkerens og -kunstnerens udgivelse dog vor fulde opmærksomhed, idet vi her uden tvivl har det første trykte søkort over et dansk, tysk og måske også nederlandsk kystområde foran os, et kort der i tilnærmelsesvis rigtig form gengiver dets forløb og udseende. Hertil kommer, at bladet fra 1526 tydeligt nok udøvede en virkning, som ikke må undervurderes, på senere kartografer, heriblandt især på den af Johs. Knudsen flere gange citerede Cornelis Anthonisz.

„CAERTE VAN OOSTLANT“ (1543)

Vi ved desværre yderst lidt om den betydelige kunstner, kartograf og hydrograf Cornelis Anthonisz fra Amsterdam. Han er formodentlig født 1499, men indtil 1527 ligger hans liv i mørke for os. Man har tidligere gættet på, at han før den tid skulle have sejlet nogle år til søs, men dette er i nyere tid draget i tvivl¹⁴. 1532 fik man for første gang et bevis på hans geniale kunstneriske begavelse, da han gav udkast til en byplan over Amsterdam. Efter dette arbejde fulgte andre, deribl. 1533 også et maleri, det såkaldte „Braspenninckmaaltijd“ (fig. 3), på hvilket kunstneren øjensynlig har afbildet sig selv. 1539-41 befandt han sig på en rejse til Algier og skal bl. a. have ledsaget kejser Karl V. på denne rejse¹⁵. En række kort og planer tyder på kunstnerens fremragende kartografiske evner, f. eks. en fremstilling af „Stadt van Algiers“ (1542), hans berømte „Caerte van oostlant“ (1543), en afbildning af det oversvømmede „lant van Putte“ (1544) m. v. 1557 betegnes hans kone som enke. Da man må tilskrive ham et maleri fra 1556, må han være død enten 1556 eller 1557.



Fig. 3. Cornelis Anthonisz, selvportræt (Rijksmuseum, Amsterdam).

Med „Caerte van oostlant“, som for nylig med sikkerhed er blevet tidsfæstet til år 1543¹⁶, har Anthonisz sat sig et varigt minde. Kortet findes nu i ét eneste eksemplar – dog i anden udgave fra omkr. 1560 – i Wolfenbüttel¹⁷. Det er flere gange

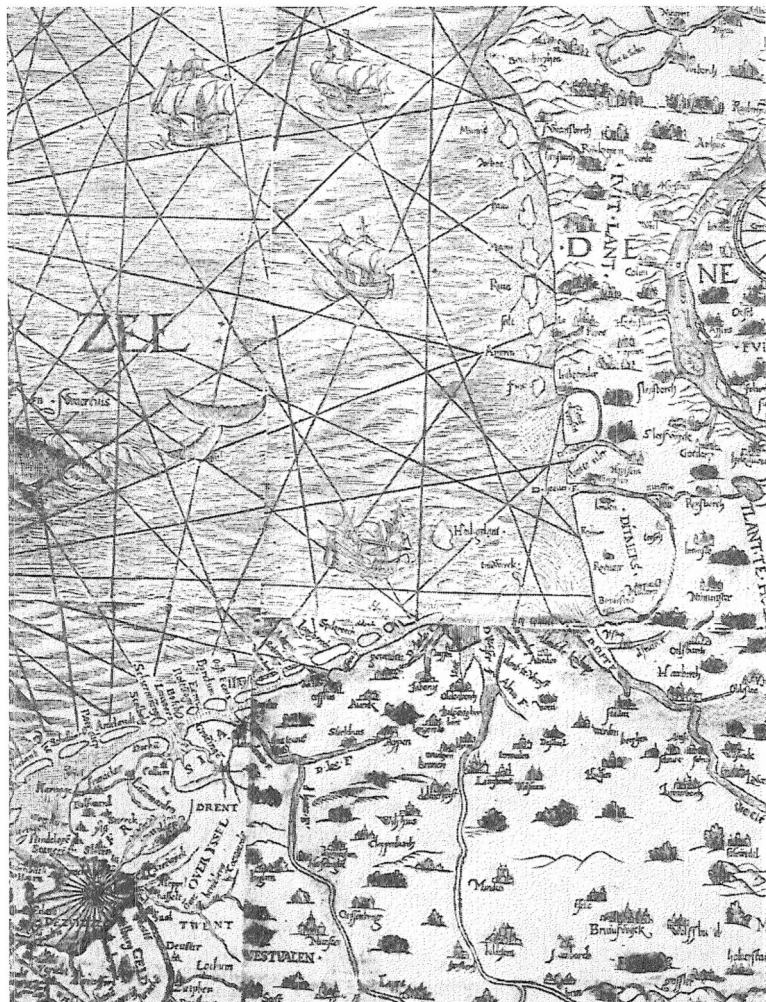


Fig. 4. Cornelis Anthonisz's „Caerte van oostlant“, 2. udgave, Antwerpen omkr. 1560. Udsnit. Trykt med træsnitklodser fra førsteudgaven 1543 (Bibl. Augusta, Wolfenbüttel).

udgivet og omtalt, først af A. Bjørnbo & Carl S. Petersen, senere af Johs. Knudsen og andre¹⁸. Vi kan derfor nøjes med at fremføre nogle enkelte synspunkter, som har tilknytning til vor undersøgelse (fig. 4).

Begge blade, både Anthonisz's „Caerte van oostlant“ fra 1543 og van Hoirne's „Carte van de Oosterschzee“ fra 1526 går mod syd længere end til bredden af Køl'n, hvad der er ret påfaldende for et søkort. Begge kort sammentrækker fremstillingen af fastlandets indre ret betydeligt i nord-syd-retningen til fordel for gengivelsen af kysterne. Fælles for begge kort er ligeledes rækken af øer, der som en flok forskræmte kyllinger holder sig i altfor ringe afstand af den øst- og vestfrisiske samt den jyske kyst¹⁹. Også Nordjyllands stærke hældning mod vest går igen på begge blade. Endelig har linjeføringen af øerne foran Jyllands vestkyst stærke overensstemmende træk; begge kortblade lader helt forkert ørækken først begynde ud for Tønder, således at den tredje ø, Sild, er rykket alt for langt mod nord, helt op på højden af Ribe. Denne påfaldende overensstemmelse i begge korts grundanlæg giver årsag til den formodning, at Anthonisz, da han 1543 konstruerede sit på talrige punkter forbedrede „Caerte van oostlant“, på væsentlige steder lod sig påvirke af van Hoirne's kort fra 1526. Bortset herfra fremviser Anthonisz's arbejde forøvrigt stærke selvstændige træk. Der er ubetinget sket et betydeligt fremskridt i den geografisk-hydrografiske viden og også i den tekniske kartografiske kunnen. I stedet for de hidtidige syv øer fremviser vestkysten nu otte. Ligesom Helgoland er de stadigvæk tegnet nogenlunde i samme form som „Carte van de Oosterschzee“ fra 1526 og tyder således endnu på manglende nærmere kendskaber til dette kystafsnit. Herom vidner endvidere den omstændighed, at Utholm („Vthoe“) – øgruppen ud for Nordstrand og Ejdersted – er forlagt til langt mod nord mellem Fanø („fanu“) og Nyminde („Munit“). For første gang viser Før („fux“) sig nu på kortbilledet; med denne ø begynder ørækken fra syd. Ditmarsken med de for de søfarende vigtige steder, Ejdersted med Hever og Ejder (navnene er ganske vist blevet forvekslede), Riberhus ved Ribe og længere mod nord Ringkøbing („Rijnkoepen“), Lønborggård („hensberch“), Vosborg („swartsberg“), Bovbjerg („Bouenberghen“) giver sammen med det gamle Riberdyb og Ringkøbing fjord en tydelig forestilling om fremskridtet i geografisk viden.

Denne formrigdom i kortets indhold, som vi her blot har

kunnet påpege nøjere for vestkystens vedkommende for at kunne sammenligne de to kort, fortsættes med hensyn til de længere mod øst liggende dele af Danmark på ligefrem forbløfende måde. Dette gælder også for den fyldige række af de ofte tæt på hinanden følgende navne på markante og for den søfarende vigtige punkter langs kysten, f. eks. langs den norske og nuværende svenske kyst ved Skagerak og Kattegat. Foruden forskellige rev, såsom Anholt og Gedser rev, fremhævede Anthonisz også ret beskedne øer, som dog havde stor nautisk betydning, som f. eks. Ertholmene („ertholms“) ved Bornholm o. a.

„CAERTE VAN DIE OOSTERSE SEE“

Allerede 1543 meddelte Cornelis Anthonisz, at han i nærmeste fremtid ville udgive en lille bog med en udførlig forklaring på alt det, som han ikke kunne fremstille tilstrækkeligt klart på sit kortblad. Beskrivelsen skulle endvidere illustreres med et antal landtoninger („figuris“)²⁰.

Dette har længe været almindeligt kendt før Ruge²¹ fandt Anthonisz's epokegørende kortblad, men alligevel har man aldrig været i stand til at opspore en sådan ledsagetekst til „Caerte van oostlant“. Først for få år siden dukkede den lille bog op, ganske vist i form af et eksemplar af 3. oplag, som udkom hos Jan Ewouts i Amsterdam 1558 under titlen „Caerte van die Oosterse See“. Endnu kan man ikke med bestemthed sige, hvornår første og andet oplag udkom, men det er sandsynligt, at teksten blev udgivet for første gang 1544²².

Bogen, der består af 76 upaginerede sider og er i lille tværsnit, er ikke blot bemærkelsesværdig på grund af dette format, som er usædvanligt for 1500'ernes sejladshåndbøger, men især fordi den på de første 42 sider indeholder den ældste trykte nautiske lærebog på hollandsk, som vi til dato kender²³, med titlen „Onderwijsinge vander zee/ om stuermanschap te leeren“ (undervisning om søen for at lære styrmandsskab) (fig. 5). Anthonisz omtaler heri bl. a. de vigtigste nautiske instrumenter, som på den tid brugtes i søfarten, f. eks. kompasset, astrolaben,

Nederwijfinge vander zee/om stuer-
manschap te leeren verbeuert nu ghedrucht/ noetdelijck ghecouregecort ende ver-
betert. Anno. M. CCCC. ende. Twijf. (..)

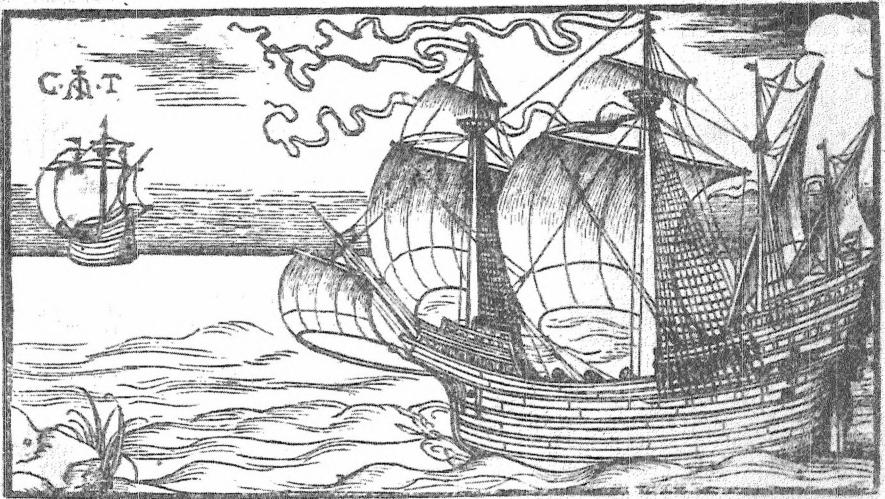
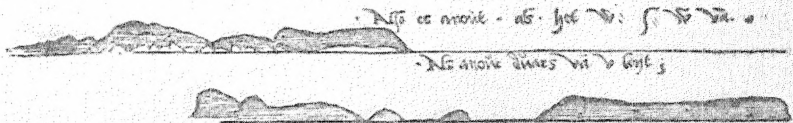


Fig. 5. Titelblad til den ældste trykte nordeuropæiske nautiske lærebog, Amsterdam 1558. Bogen bringer den ledsagende tekst til „Caerte van oostlant“ (1543); som 2. del indeholder den „Caerte van die Oosterse See“.

jakobsstaven, kvadranten, cirkelkortet og „een ander instrument om die longhetude te weeten“ (et andet instrument til at udfinde længden)²¹ og afbilder dem ved smukke figurer. Resten af siderne udgør det såkaldte „Leescaart“ (læsekort), dvs. den beskrivende tekst, – i modsætning til søkortet, som kaldes „Pascaart“ (dvs. kortet man sætter ud med passer på). Heri gives blot en skildring af farvande og ruter fra Amsterdam mod øst og nord, tilligemed de omliggende kyster, deriblandt også dele af den engelske kyst. Også herved adskiller den lille bog sig fra lignende samtidige værker, idet disse ikke alene beskriver farten mod øst, men samtidig også den „westersche vaart“, dvs. til Frankrig, Spanien osv.

Item van Gorhum tot dat eerste Sahē en tot dat andere Sahē is dat coers oock supcoock en vā dat an der Sahen tot dat derde Sahen /s/ en welso goetlick en van dat derde Sahen tot dat vierde Sahen /s/ w/ en van dat vierde Sahen tot dat vyfde Sahen /s/ w/ en hout den dam ouer dat dorp by oosten Sol. uer en dar is een langhe spieie rhoulen en den dam is een stompe herck mit een clepne spieie roozen mid den op die herck en die Sahens die staen alremael ant Westlant. Item neuen Just en die ooster Eems hebbp grof root steensant ofter verlant waer. Item neuen Schuermerhoorē en dar oock eyne van Weit melant hebbp clepne groutant mit clepne wite schiff daer in. Item op der Schellinch gū op Wielant hebbp clepne wite root sant daer in. Item dat Oost eyne van briede virende leyt o/s/vā Tessel en die briede virende is. ruy. en. r. en. ruy. vadem en oock is dar omeure een clepne hauch van. xi. r. v. vadem ende tusschen die briede virende ende Tessel ist. r. vadem diep of daer omtrent. Item tusschen Tessel ende die hoofden ist niet dieper dan. r. ruy. vadem in die teijte vaerwech ofte daer omtrent.



Item dat Ael van Anout strecke in zee oock noort oock ende west sup west by zans een mīl in zee.

TItem tusschen Anout ende Leeflou ist neuen vadem diep daer moecht ghp door tot op de helt van Anout tot Waertsbergē noort oock. Item als Anout van v is supsup west loe is dar noordende schor. ende dar rif moechp by welen looden op a schien vaem al in die Sont. ende als ghp comt wt die Sont mer een scherpen wint loe en moechdē niet looden. Item onder dat nootdende moechdē setten op thien of twaelf vaem dat ghp dat rif moecht ruypen en in waerts te loopen.

Item als

Fig. 6. „Caerte van die Oosterse See“, beskrivelsen af Anholt og Læsø. Øverst en beskrivelse af farvandene mellem Øst-Ems og Texel (1558).

De beskrivende tekster

Vor forfatter begynder med flere distanceangivelser fra Helgoland til forskellige punkter af den jyske vestkyst mellem Hever og Bovbjerg. De følgende sider giver sig af med den sydlige nordsøkyst, hvorpå den afbrudte beskrivelse fortsættes med en fremstilling af kurserne forbi Anholt og Læsø (fig. 6). Uden overgang handler de næste sider om Nordjylland med Rubjerg Knude og Hirtshals (fig. 7). Under overskriften „Kap Lindesnæs – Bornriff“ går teksten så pludselig over til at behandle Norges sydkyst og indføjer kursangivelser, som igen fører tilbage til den jyske vestkyst, hvori endog Kanalen med Flandern og Rhinen nævnes. Herpå springer den tilbage til Helgolandsbugten igen, og derfra lige så umotiveret til den engelske kyst fra Landsend over Yarmouth til nord for Newcastle, for til

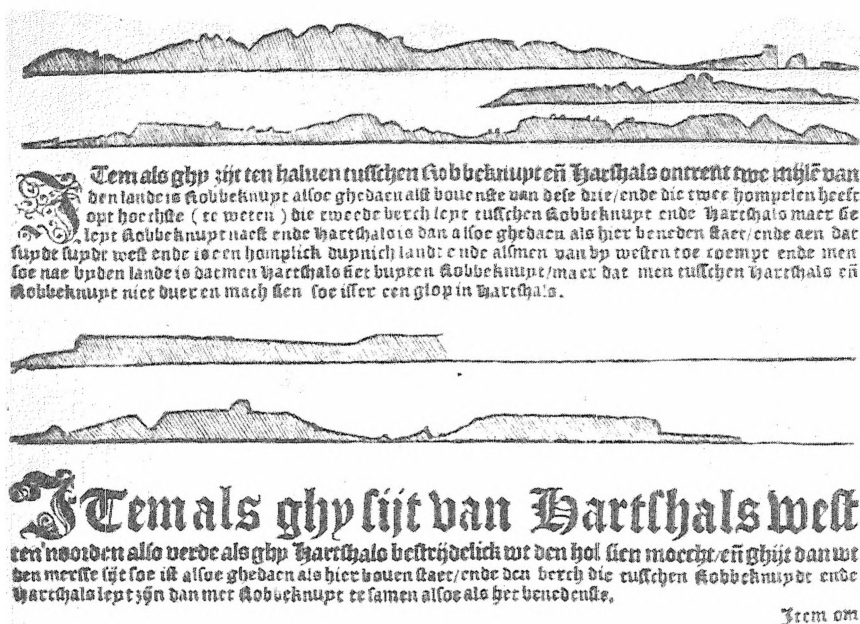


Fig. 7. Beskrivelse af Jyllands nordlige kyst mellem Rubjerg Knude og Hirtshals. Fra "Caerte van die Oosterse See" 1558.

sidst under overskriften „her begynder, hvorledes man skal sejle i Norge“²⁵ på de sidste tre sider endelig at behandle kystfarten specielt i Syd Norge.

Herpå omtales først de vigtigste kurser i de danske og nuværende svenske farvande udførligt. Dernæst begynder Anthonisz atter med Nordjylland mellem Hanstholm og Skagen. Så følger kurserne forbi Trindelen, Anholt, Kullen, hvorpå han pludselig griber tilbage til Flekkerø- og Oslofjord-området. Under den ny overskrift „fra Læsø til Varberg“ fortsætter forfatteren derefter på de næste tre sider sin beskrivelse af de danske og nuværende svenske farvande gennem Sundet til København. Derfra går beskrivelsen videre til Bornholm og til den nord herfor liggende øgruppe Ertholmene. Det fremgår af skildringen, at Bornholm på den tid havde en langt større betyd-

ning for skibsfarten end Gotland som anduvningspunkt. Herfra førte ikke mindre end 13 forskellige kurser i alle retninger over Østersøen, nemlig til Falsterbo, Simrishamn, Hanø, Ertholmene, Ølands sydodde, Utklippan, Gotland, Reval, Windau, Riga, Dornbusch (ved Rygen), Wittow (på Rygen) og Kolberg. Alle disse kurser omtaler Anthonisz indgående på de følgende blade.

Bogens sidste side bringer endelig en beskrivelse af kurserne fra Trave over Femern forbi Langeland og Sprogø, på hvilken „man træffer vilde heste“, over Refsnæs – Sejro – Stavshoved gennem Bæltet og videre over Sæby til Skagen. Under overskriften „når I sejler videre fra Kap Lindesnæs“ giver forfatteren endelig vigtige henvisninger vedrørende anduvningen af Horns rev og opregner til sidst nogle distanceangivelser i Sundet og farvandene ved København.

Landtoninger

De beskrivende tekster belyses på praktisk måde ved landtoninger, prospekter af forskellige kystafsnit i skikkelse af simple træsnit, deriblandt flere fra danske kyster. Disse er tildels også ret påfaldende på grund af deres usædvanlige format, idet der blandt dem er nogle, som måler omkr. 40 cm, ja mere i længden²⁶. I disse skyggerids-billeder har vi ikke blot meget tidlige hydrografiske fremstillinger af de danske kyster, men samtidig også detailbilleder, som simpelthen for størstepartens vedkommende er nogle af de ældste, der haves af danske landskaber. Heri ligger især disse gamle træsnits værdi og betydning.

Med sikkerhed kan man dog sige, at de ikke er de ældste trykte billedmæssige gengivelser af enkelte markante landskabspartier og punkter i Danmark, som kan føres tilbage til et maritimt initiativ. I den såkaldte „Leeskaartboek van Wisbuy“²⁷ har vi også bevaret lignende landtoninger, omend temmelig få og af mindre overbevisende og omhyggelig art; deres antal er dog, især med hensyn til det danske område langt ringere end i „Caerte van die Oosterse See“²⁸. Vi tager næppe fejl ved at formode, at disse gamle afbildninger, specielt af Lyserort, Læsø,

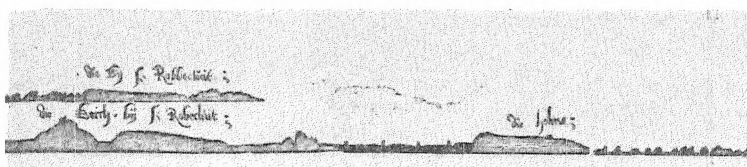
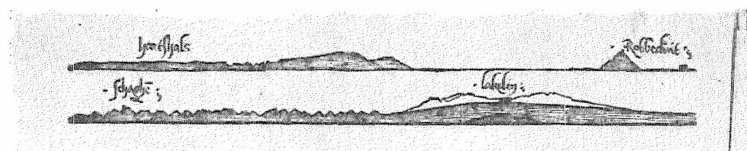


Fig. 8.

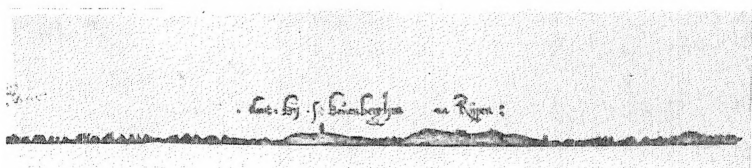
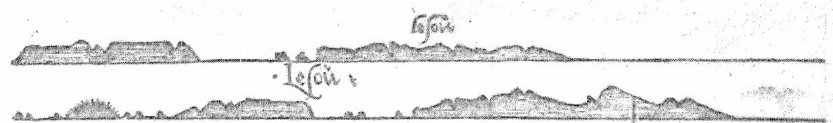


Fig. 9.

Fig. 8–9. Landtoninger af den nordjyske kyst fra Hirtshals til syd for Rubjerg Knude (foroven) og fra Skagen over Rubjerg Knude – Hanstholm til syd for Bovbjerg. Figureerne griber over i hinanden. Fra „Caerte van die Oosterse See“ 1558.

Skagen, Helgoland, Wangeroog, Juist og Borkum, er Anthonisz's træsnit, som han oprindeligt offentliggjorde i henholdsvis første og anden udgave af sit „Leeskaart“²⁹. Måske er hans gamle træsnitklodser, som han alle kasserede til tredje udgave af sejlads håndbogen, blevet overtaget af fremmede trykkere eller forlæggere, som derpå har brugt disse nu forældede afbildninger til de af dem privat udgivne sejladsforskrifter³⁰ (se fig. 13 og 14).

Illustrationerne i „Caerte van die Oosterse See“ begynder



Item als ghy van Læsou sijt oost ten

lipden soe verbe dat ghy wt den hollten moechte / soe ist alsoe ghedaen als ghijdt dan wtten merste liet so ist lipderde ende noorderke lande alsoe ghedaen als dar bouente ende als ghy een werpnich bet naerder come ist alsoe het benedenke/ende als ghy die noorde hoock noorderwest ende sijdt oost van u liet soe en moechdy dat sijte epade vanden lande niet ouerfen wt den merste soe lanch ist.

Item dar weck epade van Læsou een groot mül daer of noordoost daer legghen die gronden van die Tredel ende zyn toe som se den bouen anderhalf vardem niet diep.

Haelant 3



Item als Haelant noord noord oost van

vlept soe is dat alsoe ghedaen Haelantende Iet sijn beyde hooghe linden maer Haelant is langhet/by Haelant lepe een splandt ende is veel langhet dan Haelant daer machmen achter vanden.

Item als

Fig. 10. Landtoninger af øen Læsø, set fra øst; derunder set fra nærmere hold (samme synsvinkel). Forneden den hallandske kyst. Fra „Carte van die Oosterse See“ 1558.

med øen Anholt, som Anthonisz først gengiver set fra ONO og dernæst fra en synsvinkel på tværs heraf (fig 6). Den anden afbildning, som består af tre dele, og den tredje viser Nordjylland omkring Rubjerg Knude og Hirtshals (fig. 7). Efter landtoninger fra en del norske områder følger igen flere afbildninger af danske kystafsnit. Først vises afsnittet Hirtshals – Rubjerg Knude, derpå hele kysten fra Skagen til syd for Bovbjerg (med angivelsen af de fjerne, højtliggende bakke drag omkring Flade – Gerum bakker ved Sæby); denne landtoning er en af de længste som nogensinde er fremkommet i ældre tid (fig. 8–9). Imellem afbildninger af markante punkter på den nuværende svenske kyst giver Anthonisz derpå landtoninger af Læsø, som vises i sine karakteristiske former, taget fra to for-



Hoe dat cleynste Bornholm is doet
 he op als ghi eerst van Falsterbo comt alst goet gesicht is en dat ander grootste Bor-
 nehalm is so gedaet als ghy daer als het n/w/van v leye en ghy redelich daer na by sijt. En als ghi van
 Gordenholm na sig wilt seyen en ghy by nootde Gordenholm loopt dan moet ghi wat oosteliker loo-
 pen dat ghy dat n/o/en s/w/van v hebt so gae dan noordoost ten oosten aen en dat noot oost en van Gorden-
 denholm en der winden si vanden anders noot oost ten oost/en suprecht te wick verseyden. Ietwyl milt
 Van dat west ende van Gordenholm na Doornbos suprecht verseyden vierthien mijlen/en van
 Gordenholm na Keefhol oost ten noorden verseyden twintich mijl, van Gordenholm na Colbergen
 suprecht oost verseyden twaelf mijl.

Die streckinghen rondt om Gordenholm.

Item van Rottum tot dat slot/strect dat
 laerzypden ende noorden ende haelst leyt recht tusschen beyden van elc een mijl als dat slot
 oost van v is da is die beste reede een weynich by supden haelst voor die Sandebay. die beste reede ende
 al die supre sijde ist ghoet setten op thien/of twaelf vaem.

Item van

Fig. 11. Øen Bornholm set fra vest i lang afstand (lille tegning) og fra SSO i kortere afstand (store figur). Beskrivelse af farvandede omkring Bornholm. Fra „Caerte van die Oosterse See“ 1558.

skellige synsvinkler (fig. 10). Kunstneren viser i det følgende atter en del norske kyster, derpå kystområderne ved Kullen, hvorpå han i de næste to figurer giver landtoninger af Bornholm (fig. 11). Den mindre figur viser øen, som man ser den når man kommer fra Falsterbo og har klart sigte, mens den større er skitseret på nærmere hold og fra SSO-retning. De næste tre landtoninger forestiller øgruppen Erholmene, som den ses fra S, SSV og V (fig. 12).

Alle landtoningerne er et godt vidnesbyrd om kunstnerens skarpe iagttagelsessans og dygtige gengivelsesevne. For de mange følgende generationer har de stadig været de mest omhyggelige og pålidelige afbildninger af danske kystafsnit; de er i lang tid trods faglitteraturens stadige fremskridt ikke blevet overgået i



Fig. 12. Øgruppen Ertholmene nord for Bornholm, set fra syd (til venstre), SSV (midten) og vest (til højre). Fra „Caerte van die Oosterse See“ 1558.

præcision og livagtighed. De første forbedringer, der kan fastslås, er nogle få aftegninger af kysterne, foretaget omkring 1770 på foranledning af den franske regering, men de omfatter kun de nordlige dele af Danmark³¹. På flere punkter tåler Anthonisz's landtoninger endda stadig for nogle detaillere vedkommende en sammenligning med moderne landtoninger.

Kilder

Ud fra vor tids synspunkt er vi tilbøjelige til at tro, at det næsten må have været umuligt at navigere og finde den rette kurs efter Anthonisz's håndbog med dens planløse sammenblanding af de forskelligste tekster og afbildninger. Netop denne omstændighed fører til besvarelse af spørgsmålet om forfatterens kilder. Han angiver dem med al ønskelig nøjagtighed i sit forord „til læseren“, hvor han oplyser, at han har taget farvandsbeskrivelserne fra tre forskellige kilder. Først og fremmest fra „en gammel sømand, som nok har faret 50 år tilsøs“. Dernæst har han brugt oplysninger fra „andre meget søkyndige styrmænd“, og endelig har han taget noget fra „forskellige skrifter“³². Med de sidste menes fremfor alt sikkert ældre sejlads håndbøger. Udover nogle, der i mellemtiden er gået tabt, som f. eks. Jan de Pape's „Kort over farvande, strømme, byer og lande fra Bretagne til Danzig“ (1530)³³, må man vel først og fremmest tænke på „Kaert vander zee“ fra 1532 og på en anden sejlads håndbog, som udkom i Amsterdam 1540-41³⁴. Johs. Knudsen har for mange år siden, uden at kende Anthonisz's værk, meget indgående skildret sidstnævnte bogs tilblivelseshistorie³⁵. Ifølge ham turde kyst- og kursbeskrivelserne heri kun for en lille dels vedkommende være bygget på en enkelt

sømands personlige iagttagelser, men kan retteligst føres tilbage til hjemlige og fremmede skipperes iagttagelser. Disse blev øjensynlig først nedskrevet på løse sedler og senere ganske vilkårligt sammenstillet til små hæfter med en mængde gentagelser og talrige fejl og modsigelser. I håndskriftsform er de så blevet udbredt, indtil de endelig på en mer eller mindre uforståelig måde blev aftrykt og udbredt, takket være forretningsdygtige, men usagkyndige forlæggere. Anthonisz har sikkert udnyttet og sammenstillet hvad han har kunnet finde af dette „urmateriale“ i den foreliggende regelløse form, uden selv at sigte og ordne det.

I modsætning til teksterne kan udførelsen af alle de nævnte illustrationer i bogen sikkert føres tilbage til Anthonisz personligt. Alle landtoninger vidner på tydelig måde om hans egen hånd, så at al tvivl på forhånd er udelukket. Ganske vist må det spørgsmål stå åbent, hvornår og ved hvilken lejlighed han skabte billederne. Så meget står fast, at han har skitseret dem efter personlige iagttagelser og ikke efter beretninger fra tredjemand, – dertil er træsnittene altfor friske og umiddelbare. Ligesom han fra 1539–41 foretog rejsen til Algier, har han sikkert sejlet til Østersøen to gange med det formål at tegne dem, første gang kort før 1543, da hans berømte søkort blev tegnet, og derpå endnu engang i sine senere år, i hvert fald før 1557³⁶. Fra sidste rejse stammer nok de her gengivne landtoninger, mens de andre, som han kasserede, således som ovenfor omtalt, vel nok tør henføres til hans første rejse. Disse sidste, der som sagt blev overtaget af andre samtidige sejladsforskrifter, udøvede mærkeligt nok en langt større virkning på hans samtidige end de mere fuldendte landtoninger i den af os omtalte bog. Dette kan sikkert henføres til den omstændighed, at de ældste træsnit på grund af deres kortere format af tryk tekniske grunde var langt nemmere at benytte end landtoningerne i vor udgave, som uden tvivl egnede sig langt mindre til praktisk brug ombord, da de for en stor del lange og smalle, indklæbede og sammenfoldede strimler var vanskelige at håndtere og let blev revet i stykker, så dele af dem nemt kunne gå tabt.

LAURENTZ BENEDICHTS „SØKARTET“ (1568)

Cornelis Anthonisz anførte i første del af sin lille bog, i afsnittet „Onderwijsinge“, at beskrivelsen af farvandene øst for Nederlandene før hans tid i højeste grad havde trængt til forbedringer³⁷. De få nautiske hjælpemidler, som er bevaret til vor tid, f. eks. de ovenfor omtalte tryk fra 1532 og 1540-41, bekræfter faktisk dette på slående måde. Her er teksterne langt mere ufuldkomne og korte end i Anthonisz's bog, og hvad værre er, alle illustrationerne mangler. Det er ikke så mærkeligt, at Anthonisz's udgaver, som bragte de længe ønskede forbedringer og tilføjelser, i hvert fald efter 1561 fremkaldte mange samtidige efterlignere, både nederlændere, tyskere, englændere osv.³⁸

Blandt disse er danskeren Laurentz Benedichts bog „Søkartet offuer Øster oc Vester Søen“ (1568) særlig fremragende. Han forsøgte ikke alene at bringe teksten på højde med tidens krav, men arbejdede fremfor alt på at anskueliggøre den ved hjælp af alle tilgængelige landtoninger, mens de andre udgaver fra 1560-70'erne nøjedes med få ældre kystgengivelser.

Teksten

Nu er vi også i stand til at kaste nyt lys over Laurentz Benedichts kilder. Allerede Johs. Knudsen påviste på overbevisende måde, at den danske bogtrykker var stærkt afhængig af ældre nederlandske og nedertyske sejlads håndbøger³⁹. Disse frembyder i forhold til Anthonisz's ofte altfor overfladiske og lidet eksakte angivelser betydelige fremskridt i flere henseender⁴⁰. Da „Søkartet“ især ved beskrivelsen af Zuidersøen holder sig til tekstforlæg, som mellem 1551 og 1560 blev erstattet af udførligere og bedre fremstillinger i de nederlandske udgaver, hvorimod de nedertyske udgaver bibeholdt den gamle form⁴¹, turde hovedkilden for „Søkartet“s tekst sandsynligvis være en ældre nedertysk bearbejdelse, måske den af Burger nævnte fra 1564⁴². Hertil kommer, som Johs. Knudsen har påvist, lejlighedsvis uddrag af de tidligere nævnte nederlandske sejlads håndbøger fra 1532 og 1540⁴³.

Af ulige større betydning for tekstudformningen end de to sidstnævnte udgaver har Anthonisz's lille bog været, specielt for beskrivelsen af de nordiske farvande i den danske håndbog. Et betydeligt antal af sejladsforskrifterne i „Søkartet“, hvis herkomst man indtil nu var uklar over, lader sig føre tilbage til Anthonisz. Hertil hører beskrivelserne af enkelte kurser fra Bornholm og Ertholmene⁴⁴ og langs Hallands kyst⁴⁵, samt skiltringen af mange andre farvande i norsk og baltisk område⁴⁶.

I forordet til læseren angiver Benedicht som sine kilder til „Søkartet“ fra ord til andet de samme, som allerede Anthonisz havde nævnt⁴⁷. Blandt disse optræder også den gamle „Søfarende Mand/ den der vel haffuer brugt Søen vdi halff-trediesindstiue Aar“, – et bevis mere for at den københavnske bogtrykker i 1568 var meget afhængig af „Caerte van die Oosterse See“.

Benedicht tog det ikke særligt nøje med udvalget eller anvendelsen af Anthonisz's tekster. Således overspringer han i opregningen af øerne langs den jyske vestkyst simpelthen øen Før⁴⁸, ligesom han udelader den iagttagelse, at der på Sprogø er mange vilde heste – formentlig fordi det ikke kom sagen ved, – og glemmer at nævne en del kurser, som f. eks. fra Skagen til Flekkerø, Hellesund og Mærdø; han omtaler heller ikke, at Trindelen ligger to store mile fra Læsø, samt at der mellem Skagen og Trindelen måles 18–19 favnes dybde. I det hele taget anser han det ikke altid for nødvendigt at tage selv udførligere angivelser med. Således søger man i „Søkartet“ forgæves flg. oplysning: „Den der kommer fra Skagen og med SO-vind vil sejle til Holland, han skal om dagen ikke løbe højere SV, om natten end SV til V, regnet fra Skagens spids“⁴⁹. Følgende bemærkninger mangler ligeledes: „Man gisser sejl-tiden fra Skagen til Kullen for et skib, der skal til Sundet, til 21 timer“, og „Gedser rev er fladt“. Det er påfaldende at selv en sætning som den følgende, der af Anthonisz fremhæves ved store bogstaver i teksten, ikke medtages: „Fra Rønne til slottet (Hammershus) strækker øen (Bornholm) sig i retningen S og N, og Hasle ligger direkte i midten med en afstand af en mil til begge steder. Når slottet ligger O for jer, har I den bedste

Schaghen.



Fig. 13. Landtoning af Skagen. Træsnit af Cornelis Anthonisz, Amsterdam (fremstillet mellem 1544 og 1551). Fra „Leeskaartboek van Wisbuy“ (Amsterdam 1566).

red. En smule syd for Hasle foran sandbugten findes den bedste red, og man kan godt ankre langs hele sydkysten på en dybde af 10–12 favne⁵⁰ (fig. 11).

Disse udeladelser kan suppleres yderligere med et antal fra de svenske og baltiske farvande.

Omvendt frembyder „Søkartet“ en række sejladshenvisninger, især fra den „westersche vaart“, som man endnu ikke har kunnet påvise forlæggene til. Foruden den for første gang opdukkende henvisning til sildebankerne og flere nærmere enkeltheder i området Vest-Ems⁵¹, samt en henvisning til Neuwerk, som allerede var påfaldende for Johs. Knudsen⁵² („vaart op die Kleine Oost“), drejer det sig fremfor alt om de vigtige beskrivelser af de danske farvande. Hertil hører ligeledes kursangivelserne fra Landskrona til Hven, Helsingør-København, Dragør-Stevns, København-Malmø og Saltholm, Hallands Väderö-Kullen⁵³, samt kursen mellem Falsterbo-Stevns⁵⁴, Bornholm-Jasmund⁵⁵ o. fl. I ældre sejladshåndbøger har man endnu heller ikke kunnet påvise en meddelelse om fiskebankerne sydvest for Bornholm⁵⁶ og en henvisning til havn eller ankergrund ved øgruppen Ertholmene⁵⁷.

Da Benedicht bringer så mange nye angivelser vedrørende de danske kystfarvande, tør vi vel formode, at måske ikke alle, men dog en del af dem er blevet samlet af ham selv og indføjet i de foreliggende ældre tekster. Det er dog stadig et spørgsmål, om sejladsanvisningerne langs den franske kyst og i de tyske flodmundinger også skyldes hans initiativ. Man tror snarere på, at han har overgivet dem fra andre nu forlængst tabte sejlads-håndbøger⁵⁸. Antallet af de „nye“ tekststeder, som Johs. Knudsen med god grund troede at kunne føre tilbage til Benedicht⁵⁹, begrænses derved til nogle få sejladsanvisninger.



Fig. 14. Landtoning af Læsø. Træsnit af Cornelis Anthonisz (fremstillet mellem 1544 og 1551). Fra „Leeskaartboek van Wisbuy“ (Amsterdam 1566).

Landtoningerne

En sammenligning mellem afbildningerne af de nautiske instrumenter i Anthonisz's „Caerte van die Oosterse See“ fra 1558 med dem, som Benedicht giver i det sidste afsnit af „Søkartet“, viser en påfaldende overensstemmelse. Det samme gælder landtoningerne. Såsnart Benedicht ikke efterligner figurerne i de nederlandske sejlads håndbøger, som udkom før eller kort efter Anthonisz's bog (f. eks. de nævnte udgaver 1551 eller 1561⁶⁰) fremviser de alle en frapperende lighed med Anthonisz's træsnit i bogen fra 1558 (jfr. fig. 13–14). Benedicht har åbenbart fra først af ikke villet benytte sig af et format i tværoktav, som nok var gunstigere for afbildningen af landtoningerne, men til gengæld upraktisk i brugen, men besluttede sig til modsat Anthonisz at benytte det sædvanlige højstående oktavformat. Som følge heraf måtte han prøve på at reducere sine gennemgående ret lange nederlandske forlæg til den af ham valgte klummebredde. Dette ses ikke alene i gengivelsen af den frisiske ørække fra Terschelling til Wangeroog, men ligeså tydeligt på landtoningerne, der kopierer de danske kyster hos Anthonisz. Herved måtte selvfølgelig også gengivelsen af de silhouetagtige prospekter tabe i troskab og frisk naturlighed. Men alligevel må vi indrømme, at den københavnske bogtrykker skilte sig dygtigt af med den vanskelige opgave og kopierede sine forlæg overordentligt omhyggeligt for størstepartens vedkommende. Således opviser landtoningerne af Anholt (fig. 6) og Læsø (fig. 10) kun få afvigelser fra originalerne, bortset fra at de er stærkt sammendragne. Det samme gælder kopierne af den nordjyske kyst med Rubjerg Knude og Hirtshals (fig. 7), Bornholm (fig. 11) og øgruppen Ertholmene (fig. 12). Karak-

teristisk for Benedichts præcise arbejdsmetode er landtoningen af Gamle Parno (Altpernau i Rigabugten); her overtager han ganske mekanisk og umotiveret en buetformet snitfejl fra Anthonisz's træklods. Hvor det ikke var muligt at sammentrække landtoningen til klummebredde, støttede Benedicht sig ligeledes på det nøjeste til sit nederlandske forbillede. Dette ses tydeligt på tegningen af kysten fra Skagen over Hanstholm til nord for Ribe (fig. 9); her kan han ikke forkorte landtoningen, men aftrykker den ligesom Anthonisz på en indhæftet smal og lang sammenfoldet papirstrimmel.

Flere steder har Benedicht ganske vist tilladt sig at forkorte de så forbløffende naturtro gengivne landtoninger så meget, at originalen næppe er til at genkende⁶¹, og det hænder også, at han af uforklarlige grunde lejlighedsvis overspringer vigtige kystafsnit hos Anthonisz⁶². Til gengæld frembyder „Søkartet“ nogle gange landtoninger, som man endnu ikke har kunnet påvise forlæggene til⁶³, f. eks. af den østfrisiske ø Baltrum eller den franske ø Noirmoutier.

Vi må til slut konstatere, at samtlige afbildninger i „Søkartet“ – bortset fra få landtoninger af kyststrækninger fjernt fra Danmark – ikke er Benedichts selvstændige optagelser, men er kopier efter ældre nederlandske forbilleder, som uden undtagelse er tegnet af Anthonisz, – nogle tidligere, andre senere, men alle før 1567. At de omtalte prospekter af Baltrum og Noirmoutier skulle kunne føres tilbage til den danske bogtrykker er lidet sandsynligt, når man tænker på deres fjerne beliggenhed.

Til lignende resultat kom vi ovenfor ved undersøgelsen af „Søkartet“'s tekstudformning, således at den af Johs. Knudsen i sin tid formodede selvstændige indsats fra Benedichts side⁶⁴ har vist sig at skrumpede ind til en beskeden rest, som man endnu ikke har kunnet påvise forlæggene til. Så meget vigtigere er for os Cornelis Anthonisz's tekstsamling og fremfor alt hans landtoninger fra 1557. Sammen med Jan van Hoirne's „Carte van de Oosterschreef“ fra 1526 har vi her de ældste trykte billedmæssige fremstillinger af de danske kyster.

NOTER OG HENVISNINGER

Dette lille arbejde tilegnes i taknemlighed mindet om min mangeårige ven, Capitaine au long Cours *Désiré Gernez*, Chevalier de la Légion d'Honneur, Versailles (død 1954).

Jeg takker prof. L. Bagrow, Stockholm, og firmaet Orion Booksellers, London, for overladelsen af faksimilerne af C. Anthonisz's sejladshåndbog. Endvidere rettes en tak til kapt. D. Gernez, Versailles (†), og J. Keuning, Schiedam, det Geografiske institut ved universitetet i Göttingen for fotoet af „Caerte van Oostland“ og Algemeen Rijksarchief, Haag, for kopien af „Caerte van de Oosterscherzee“ af Jan van Hoirne.

Oversættelsen foretaget af Henning Henningsen.

- 1) Johs. Knudsen: De Kaert vander zee van Jan Seucrszoon (1532), København/Haag 1914. Samme: Het leeskaartboek van Wisbuy (1566), sst. 1920.
- 2) Johs. Knudsen: Søkartet offuer Øster oc Vester Søen, i Tidsskrift for Søvæsen bd. 85 (Kbh. 1914) – i det flg. citeret som Knudsen I –; samme: Indledning og oplysninger til Søkartet 1568, sst. bd. 86 (Kbh. 1915) – i det flg. cit. som Knudsen II.
- 3) Knudsen II, XVII.
- 4) B. van 't Hoff en L. J. Noordhoff: Een Kaart van de Nederlanden en de „Oosterscherzee“, i Het boek, XXXI, aflevering 3 (Haag 1953), 153 ff.
- 5) Algemeen Rijksarchief Brussel, Registre Nr. 20787 de la Chambre des comptes (cit. efter A. Pinchart: Archives des Arts II (Gand 1863), 72).
- 6) A. E. Christensen: Dutch Trade to the Baltic about 1600 (Kbh.–Haag, 1941), 34 ff.
- 7) smlg. Hugo Matthiessen: Middelalderlige Byer (Kbh. 1927), 74 ff. m. litt.-henv.
- 8) L. Andresen: Geschichte der Stadt Tondern (Flensb. u. å.), 30 ff.
- 9) H. Appuhn: Sankt Marien in Husum (Husum 1953), 9.
- 10) Andresen, anf. skr. 40.
- 11) Knudsen II, 264.
- 12) Die Caerte vander zee om Oost ende West te zeylen (Amsterdam 1541), nytryk ved H. C. Rogge (Leide 1885), fol. 1 b.
- 13) A. W. Lang: Helgoland auf alten Karten, i: Helgoland ruft, udg. af J. Packross & P. Rickmers (Hamborg 1952), 49 f.
- 14) efter venlig meddelelse af kapt. D. Gernez (†), Versailles.
- 15) ang. Cornelis og hans livsværk, jfr. C. P. Burger i Het leeskaartboek van Wisbuy (udg. af Johs. Knudsen), X, og J. Keuning: Cornelis Anthonisz, i Tijdschrift van het Koninklijk Nederlandsch aardrijkskundig genootschap, Deel LXVII, Nr. 6 (Leiden 1951), 687 ff. Endv. samme: Cornelis Anthonisz, i Imago Mundi VII (Stockh.

- 1950), 51 ff., samt A. W. Lang: Cornelis Anthonisz, i Neues Archiv für Niedersachsen 1953, hft. 5/6 (Bremen 1953), 219 ff.
- 16) „... de wy wt hebben laten gaen inden iare drieenveertich“, J. Keuning i Tijdschr. etc., 696.
- 17) jfr. A. W. Lang, anf. sted, 222.
- 18) A. A. Bjørnbo & Carl S. Petersen: Anecdota Cartographica septentrionalia (Kbh. 1908), fasc. V, endv. Johs. Knudsen: Nogle Hovedpunkter i Nordeuropas Kartografi, i Ts. f. Søv. 1913, 97 ff., og samme: Styrmandskunstens Udvikling til omtr. 1600, i Danmarks Søfart og Søhandel (udg. af Bering Liisberg, Kbh. 1919) II, fig. 123. Desuden C. P. Burger: De zeekaarten van Cornelis Anthonisz, i Het Boek II (Haag 1913), 273 ff. og 288, og P. Dahlgren & H. Richter: Sveriges Sjökartor (Stockh. 1944), tavle 4.
- 19) til sammenligning bør 1. oplag af C. Anthonisz's kort rådspørges, som det sikkert med tilnærmelsesvis nøjagtighed findes kopieret af Tramezino eller Camocio; jfr. tavle 5 i A. W. Lang, anf. sted.
- 20) „... dabimus popediem libellum in que latissime omnia enucleabimus simulque figuris aliquot designabuntur regiones quemadmodum sese navigantibus offerant ...“ (i kartuchen på „Caerte van oostlant“ af C. Anthonisz 1543).
- 21) W. Ruge: Aelteres kartographisches Material in deutschen Bibliotheken, i Nachrichten von der Kgl. Gesellschaft der Wissenschaften zu Göttingen, phil.-hist. Klasse I (1904), 22 f.
- 22) A. W. Lang, anf. st. 230.
- 23) J. Keuning i Tijdschrift, 694.
- 24) sst. 696.
- 25) samtlige tryksider til og med hertil er gengivet i faksimile af Lang, anf. st.
- 26) J. Keuning, anf. st. 694.
- 27) C. P. Burger i Johs. Knudsen: Het leeskaartboek van Wisbuy, XV ff.
- 28) jfr. Knudsen I, figg. 56 og 57.
- 29) A. W. Lang, anf. st. 236.
- 30) således er f. eks. den ældste afb. af kirken i Minsen i det yderste nordøst af Ostfrisland, som stammer fra C. Anthonisz (jfr. A. W. Lang, anf. st. tavle 10/II og s. 236 f.) for sidste gang benyttet af Goeyvaert Willemsen van Hollesloot i sit „Caerte vande Oost ende West Zee“, der udkom 1588 i Harlingen (Westerlouwens-Friesland, Nederlandene). Jfr. C. P. Burger: Oude hollandsche Zeevaartuitgaven, i Tijdschrift voor boek en bibliotheekwezen VIII (Haag 1910), 255 ff., og samme sst. IX (1911), 69 ff.
- 31) Verdun de la Crenne, le Chevalier de Borda et Pingré: Voyage fait par ordre du roi en 1771 et 1772 en divers parties de l'Europe, de l'Afrique et de l'Amérique pour vérifier l'utilité de plusieurs methodes et instruments servant à determinier la latitude et longitude, tant du

- vaisseau, que les côtes, isles et ecueils, qu'on reconnoit ... (Paris 1778). Blandt de teknisk fremragende udførte landtoninger er der flere fra Nordjylland, Anholt, den svenske kyst og Island.
- 32) J. Keuning, anf. st. 696.
 - 33) De Navorscher XX (1870), 87.
 - 34) jfr. note 1 og 12.
 - 35) „De Kaert vander zee“, anf. st. IX–XI.
 - 36) C. Anthonisz døde 1556 eller 1557.
 - 37) J. Keuning, anf. st. 698.
 - 38) indtil nu har man kendskab til 19 forskellige nederlandske, engelske, tyske og danske udgaver, nemlig foruden de hos A. W. Lang, anf. st. 242, note 64, nævnte endnu 5 andre engelske udgaver, ialt 6, fra årene 1587, 1590, 1600, 1605, 1612 og 1640 (efter venlig medd. af D. Gernez).
 - 39) Knudsen II, XXVII.
 - 40) således Søkartet LXIII/25; LXIII/29; LXIII/32; LXIII/39;
LXIV/12; LXIV/20; LXV/1; LXVI/; LXXI/3;
LXXXIV/16; LXXXV/2; LXXXV/3; LXXXV/5
og XCI/1 ff.
 - 41) Johs. Knudsen: Het leeskaartboek van Wisbuy, XX.
 - 42) C. P. Burger: Oude hollandsche zeevaartuitgaven, i Tijdschrift, anf. st. VII (1909), 10 ff.
 - 43) jfr. opstillingen i Knudsen II, 206 ff.
 - 44) Søkartet LXX/1 – LXX/4.
 - 45) Søkartet LXIV/36.
 - 46) jfr. Søkartet LXIII/6; LXIII/44; LXIV/4 – LXIV/9; LXIV/27;
LXIV/36; LXIV/37; LXIV/39; LXIV/49; LXIV/50;
LXVIII/6; LXVIII/7; LXXIII/8; LXXIV/2;
LXXIX/3; LXXXII/7 og XC/14.
 - 47) Knudsen I, 7.
 - 48) Søkartet IV/1, jfr. også A. W. Lang, anf. st., tavle 12/I.
 - 49) Søkartet LXIII/26 er her kommet i stedet for C. Anthonisz's bemærkning, og delvis i mere eksakt form.
 - 50) jfr. fig. 11.
 - 51) Søkartet XI/14 og XII/3.
 - 52) Søkartet IX/9, Neuwerk betegnes som „løberen“; Knudsen II, 207.
 - 53) Søkartet LXVII/2 – LXVII/4.
 - 54) Søkartet LXIX/2.
 - 55) Søkartet LXIX/9.
 - 56) Søkartet LXXXI/13.
 - 57) Søkartet LXXXV/6.
 - 58) jfr. Søkartet XIII/5; XIV/3; XXIX/1; XXX/1; XXXI/1;
XXXII/1; XXXII/2; XXXII/3; XXXIII/2;
XXXIV/1; XXXIV/2; XXXV/35 o. fl.

- 59) Knudsen II, XXIV.
- 60) herhen hører de allerede i 1558 forældede afbildninger af Helgoland (Knudsen I, fig. 29), Skagen (Knudsen I, fig. 98), Læsø (Knudsen I, fig. 99) og egnen om Windau (Knudsen I, fig. 94).
- 61) således f. eks. fig. 76 (den hallandske kyst ved Varberg).
- 62) således f. eks. kysten ved Windau (1558).
- 63) Knudsen I, figg. 34 og 42. Mærkeligt nok er Juist den eneste ø i Østfrisland, som han ikke har gengivet efter C. Anthonisz's forlæg fra 1558 *uden* mølle, men med denne efter en ældre tegning af C. Anthonisz, se Knudsen I, fig. 18.
- 64) Knudsen II, s. XII, XVII, XXIII – XXV og XXIX.

DANSK SØFORSIKRINGS FÆDRE

FRA 1726

Personligheder og milieu

av

LOUIS E. GRANDJEAN

Den engelske historiker *Arnold J. Toynbee* har fremsat den tese, at udfordringer, som milieuet skaber, må besvares av de skabende personligheder. Den franske biolog *Lecomte du Noüy* har suppleret tesen ved at hævde, at en forudgående tids-epokes ustabile forhold befordre udviklingen på en naturlig måde, driver de skabende personligheder frem. Professor *Knud Fabricius* har fremhævet, at den store nordiske krig (1709–20) frembragte helt nye personligheder indenfor den københavnske forretningsverden og nævner vinhandler Vilh. Edinger, Herman Fabritius, Abraham Lehn, salthandleren Jørgen Thormøhlen, korngrosserer Abraham Klöcker og fabrikant Fred. Holmsted^o. En særlig ustabilitet i tiden før 1726 havde den frygtelige pest i 1711 skabt ved at bortrive ikke mindre end $\frac{1}{3}$ av Københavns befolkning, så der var meget at bygge op, det var en udfordring til de nye kræfter. Du Noüy betegner netop al udvikling som svingning. Det er forøvrigt den samme idé, som fik lyrisk udtryk i *Ambrosius Stubs* digt fra 1730:

Hvad vindes ved verdens vidtløftige hav?
O, susende farer i skummende trav!
Snart vippe vi oppe
på bølgernes toppe,
snart nærmes vi grunden i flyvende spring.

Når vi nu skal kaste blikket på stifterne av det første danske søassurance compagni, vil vi få at se, at det i 1726 var skabende

personligheder indenfor datidens big business, der fra grunden byggede noget nyt op mod susende farer i skummende trav på verdens vidtløftige hav. Det var netop storredere og storkøbmænd, for hvem søforsikringen havde den største praktiske og økonomiske betydning således som vi forøvrigt ser det, hvergang der herhjemme er stiftet et nyt søforsikringsselskab.

Hvori bestod nu datidens udfordringer? Vi finder dem i stifternes ansøgning til majestæten som tre hovedfaktorer, der med moderationer ville være gældende den dag i dag:

1. Valutabesparelser. Det er stor skade, hedder det, at rede penge må jævnlig udsendes for at effektuere assurancer udenlands,

2. de udenlandske søforsikringer belastes med høje vekselskurser, med provision til faktorer, courtage til mæglerne, notarsalærer og policepenge,

3. del credere risikoen er stor, da de udenlandske private assurandører ofte går fallit, gør ophævelser ved skadeserstatninger og ofte kræver mange procenters dekort i erstatningssummerne.

Den væsentlige tanke er altså, at kompagniet skal billiggøre søforsikringerne, skaffe større sikkerhed og en mere kulant skadesbehandling. Da kompagniet kom i virksomhed, ses det af forhandlingsprotocollen, at man er godt orienteret om de præmier, der noteredes i udlandet, så at den præmiepolitik, man førte, ikke indebar underbydning. Hvis man havde startet med at konkurrere med præmierne, ville man have gjort hele foretagendet hasarderet. Det hed da også 4 år efter starten, at man „har altid rettet sig efter en kurs, som andre steder er gængse“ og søforsikringer på Trankebar og Kina „forsikres for den samme præmie, som man kan få det for ved londonske assurance compagni“.

Porteføljen var ikke stor nok og risikospredning kunne man ikke skaffe sig ved reassurance, så det var klogt, at man fulgte verdensmarkedets noteringer.

Hele den søforsikringstekniske forhistorie er behandlet flere gange av adskillige forfattere¹. Det skal kun gentages, at de

danske alimenter blev avdækket i Hamborg og Holland gennem derværende faktorer, men at der også på børsen i København var assurancemæglere, eller som vi nu ville kalde dem general-agenter for de udenlandske particulære søassurandører, som påtog sig avdækningen. Enkelte danske stærke finansmænd har sikkert også facultativt løbet sørisici nu og da uden at være praktisk organiseret. Da søassurance compagniet blev stiftet, fik disse danske particulære assurandører fortsat lov til at dække excedenter, når kompagniet havde overtaget sine maximaler.

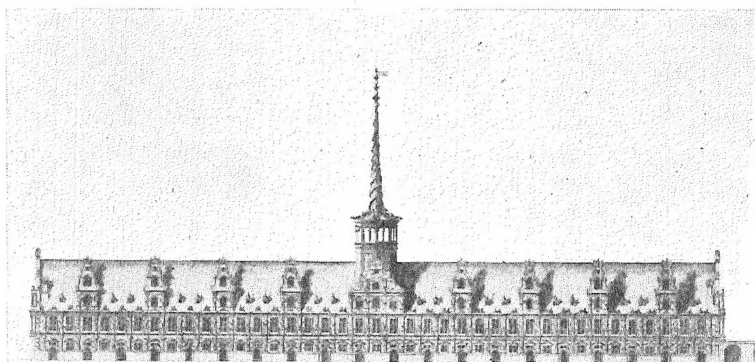
Den danske kompagnidannelse må antages at have fået et stød udefra, idet der i 1720 og kort derefter blev stiftet assurance compagnier i Holland og i London.

Chr. Thorsen ville gerne udpege den mand, som var den egentlige ledende kraft², men som det skal påvises drejede det sig snarere om et fint afstemt team work, selvom et par av de betydnende mænd nok har trukket hovedlæsset.

*

Den ældste av stifterne av Det kgl. octr. Sø Assurance Compagni var den 67-årige *Vilh. Edinger* (1659–1733) av den formuende vinhandlerslægt, der stod i nær forbindelse med familierne Lehn og Motzfeldt. Han var gift med den rige Wigand Mickelbechs datter og var en av Københavns største skibsredere. Han var en meget anset mand, der i 1691 var med til at udarbejde den nye børsordinans, og da han foruden varehandlen og rederiet også beskæftigede sig med pengeudlån, kommissions- og vexelforretninger, må man vistnok have lov til at antage, at han på børsen ved sine mæglerforretninger også har virket som assurancemægler. Chr. IVs i årene 1619–40 opførte børs var sygnet hen og blev først åstedet for livlig handelsomsætning fra 1680, da bygningen blev istandsat og børsordinansen var netop et udtryk for oplivelsen av børsforretningerne. Børsen blev fra starten søassurance compagniets virkefelt.

Sammen med en anden av stifterne Abraham Klöcker og en tredje købmand indgav han 1723 forslag om at give det forarmede København monopol på oplag av de fire specier (vin,



Børsen i København, hvor det kgl. octr. Søassurance Kompagni havde sine første kontorlokaler. Stik fra Thuras „Den danske Vitruvius“, 1746–49.

druebrændevin, salt og tobak), som blev gennemført samme år som søassurance compagniet blev stiftet. Edinger var endvidere direktør i Asiatisk Kompagni og virksomt medlem af kommissionen til „commerciens og negotiens opkomst“. Han må have været en meget magtfuld kraft ved kompagniets stiftelse.

Den næstældste 53-årige stifter var *Abraham Klöcker* (1673–1730), der i sin manddoms bedste alder regnedes for en av hovedstadens driftigste handlende, der som nævnt var medforslagsstiller til monopoliet på oplag av de fire specier. Han var dertil direktør i Vestindisk-guineisk Kompagni og hans praktiske indsigt blev i høj grad taget i brug av det offentlige.

Disse to direktører i de oversøiske handelskompagnier må have været de ledende kræfter ved assurance kompagniets stiftelse og dem, der fra stiftelsen har tilført kompagniet en jævn strøm av risici.

Den tredje stifter var den 43årige *Frederik Holmsted* (1683–1758), som var en stor dygtighed, der faktisk havde arbejdet sig op fra neden. Han begyndte som bogholder både i Vestindisk-guineisk Kompagni og Asiatisk Kompagni og blev direktør for det første. Han var særlig skabende ved sit initiativ og anlagde 1716 et kattunstrykkeri, i 1738 oprettede han et linned-

spinderi med tilhørende væveri og var aktionær i Henrik Rosteds værker. Han var industrimanden i stifterkredsen, som lagde overordentlig energi og dygtighed for dagen. Han blev kommitteret i commercekollegiet, borgmester i København og medlem av adskillige betydningsfulde kommissioner. Om hans format vidner også, at det var ham, der tog initiativet til købet av St. Croix av den franske regering. Om hans menneskelige kvaliteter får vi et lille blik ved den kendsgerning, at han allerede 1727 protesterede mod vestindisk kompagnis deltagelse i slavehandlen, selvom det var forgæves. Holmsted må have været en drivende kraft i indercirklen. Han var selv godsejersøn og hans søn Thomas blev i 1765 adlet under navnet Hiemskiold³.

Den fjerde og ligeledes 43årige stifter *Christian Berregaard* (1683–1750) var justitsråd, senere konferensråd og amtmand og hørte således administrationen til og har været en god formidler av kontakterne med regeringen. Han var en rig godsejer, der ejede både Kølbygaard og Borreby. Det var således også landbruget, han kom til at repræsentere.

Den femte 42årige stifter *Didrich Seckmann* (1684–1743) repræsenterede den vigtige juridiske sagkundskab. Han var først assessor i højesteret i 1726 og fra 1737 højesteretspræsident (justitiarius). Han var en stor kulturpersonlighed, som stod Ludvig Holberg nær og som sikkert fik Holberg til at blive aktionær i kompagniet. Seckmann besørgede anonymt en del oversættelser av Molière og Regnard. Han blev justitsråd 1728 og etatsråd 1740.

Den sjette og sidste stifter var *Hans Jørgen Soelberg*. Da han i 1712 købte gravsted ved Nicolai kirke kaldtes han handelsmand. Han døde 1753 som justitsråd⁴. Han var medlem av direktionen for den danske slavekasse og blev kommissær i courantbanken ved dens oprettelse, så han har åbenbart haft finansiell indflydelse. Soelberg har i høj grad haft med kompagniets daglige ledelse at gøre, thi fra stiftelsen var han den ene av de to til at „considerere og føre correspondancen“.

Klöcker og Holmsted blev kommitterede ved policernes expedition, Seckmann og Edinger blev kommitterede ved for-

sikringskassen, så posterne var besat med de rette sagkyndige. Der er næppe tvivl om, at disse 6 indbydende stiftere var en kreds av skabende personligheder, som nok var i stand til at få kompagniet i sving, selvom kapitalen i starten kun var 150.000, hvad der ikke var meget, når de beløb, der var i risiko i de første år rundt regnet var 7–8 gange større, idet bruttopræmierne årlig lå omkring 50.000 rdl. Kapital fattedes også i høj grad i denne periode.

*

Det er betegnende, at der blandt de particulære assurandører i Hamborg, Holland og England var mange formuende jøder. Dem havde København netop ikke. Samme år som kompagniet blev stiftet 1726 bestemte et kgl. reskript, at de jøder, der ville nedsætte sig herhjemme enten skulle eje en kapital på ikke mindre end 1000 rdl. eller opsætte nogle fag huse eller indrette et manufaktur (fabrik) med sarger eller andre uldne stoffer. Staten ville gerne have de formuende jøder ind. Københavns magistrat gik imod: „jøderne er prejudicerlige for denne stads indbyggere“⁵. Først 1780 fik den første jøde grossererborgerskab i København. Men blandt de stiftende aktionærer var der dog een jøde, doktor Jens Bing. I 1701 var der stadig kun 16 jødiske familier i København og tallet har ikke været meget større i 1726. Den ligeledes meget lille franskreformerte koloni var bedre repræsenteret ved Abbestee, Bon-sach og Jean Jean. Den i Lyon fødte bogtrykkersøn og store eventyrer Jean Henri Huguetan, greve av Gyldensteen, som var blevet bankier og finansmand var i 1722 blevet Edingers med-direktør i Ostindisk Kompagni og gav råd ved Courantbankens oprettelse. Han hørte til storkansleren U. A. Holsteins nærmeste venner og havde kongehusets bevågenhed. Mellem den lille kreds av franske familier var der stort sammenhold. Huguenotefterkommere var i flere generationer aktionærer både i Asiatisk Kompagni og i Søassurance Kompagniet.

Der tør vel hævdes, at intet senere stiftet dansk søforsik-ringsselskab har haft så formående promotorer eller kunnet

præstere en finere konstellation i deres bestyrelser. Mens de ældre indenfor bestyrelsen har bidraget ved deres erfaring og indflydelse, må det vel, *hvis* vi med Chr. Thorsen vil udpege een som den egentlige drivkraft, være Soelberg, som kom til at virke som forretningsfører, der i alle enkeltheder har ført sagen sejrrigt igennem.

Disse miniature billeder udgør vel en lille mosaik, som giver os et begreb om de mennesker, der stod bag dansk søforsikrings oprettelse i dette land i 1726 og det samarbejde, som førte til realisationen av planen, om hvilket der ikke før har været offentliggjort noget. Værket var levedygtigt nok og det varede da også mere end 200 år førend kompagniet, som det hedder i Stubs digt, nærmede sig grunden i flyvende spring, men det var ikke stifternes skyld. Da likvidationen måtte foretages var det andre kræfter, der stod i spidsen og kompagniet havde efter 1850, da konventionen fornyedes og alle monopolrettigheder definitivt var mistet, efterhånden fået noget sælsomt rudimentært over sig.

Det er skabende personligheder, der skaber og ødelægger de menneskelige institutioner, som skabes i milieuet, det er aldrig institutionerne, som har levkraft i sig selv, de kræver levende menneskers kvalitet og varme.

Noget andet er, at de danske søassurandører lod kompagniet gå ned. De skulle sikkert ikke have gjort det, men de nærmere omstændigheder, hvorunder det skete, kan ikke fortælles endnu.

NOTER OG HENVISNINGER

- 0) Se Det Danske Folks Historie V b. Kbhvn. 1929 pag. 258.
- 1) Således i Chr. Thorsens 200 års jubilæumsbog om det kgl. oct. Søassurance Compagni. 1926, i Geo. K. Schiørring: Den danske Søforsikringspolice og i Albert Olsen: Om Søassurance i Danmark til Danske Løvs Tid. Kbhvn. 1919.
- 2) Se Thorsens bog pag. 101.
- 3) Oplysningerne om stifterne er hentet fra Dansk Biografisk Lexicon, som ikke var udkommet, da Thorsen skrev sin jubilæumsbog.
- 4) Soelberg er den eneste, Dansk Biografisk Lexicon ikke har biograferet, oplysningerne har jeg velvilligst fået av administrator, dr. phil. Albert Fabritius' samlinger vedr. Nicolai Kirke.

- 5) Se Wolmer Clemmensen: De religiøse systemers indflydelse på de erhvervsetiske princippers udvikling i Danmark. Doktordisputats 1940. pag. 261 ff.

Jeg gør opmærksom på, at overlæge dr. med. Poul J. Reiter i sin Lutherbog 1940 i indledningen udfra den psykiatriske pathografi beskriver historiens dynamik som et kompliceret sammenspil av kræfter mellem personligheder og milieuet, mellem enkeltpersoner og materielle faktorer. I erhvervslivet kommer dette sammenspil tydeligst til udtryk.

ABROLHOS

Ostindiefarernes skræk under Brasiliens kyst

Af

HENNING HENNINGSEN

Det har sikkert undret én og anden, at ostindiefarerne i ældre tid søgte over mod Sydamerikas kyst på vej mod Østasien, og kaster man et blik på sit kort, vil man også se, at det var en temmelig lang omvej. Men det var en nødvendig omvej, dengang da skibene var afhængig af naturkræfterne. Betragter man et vind- og strømkort over Atlanterhavet, vil man tydeligt kunne skønne, at sejskibene med den brasilianske strøm førtes langs kysten, og at de dér fik den nødvendige vestpassat, der førte dem østpå over Atlanten i retning mod Kap det gode håb.

På omtr. 18° sydl. bredde og 38–39° vestl. længde ligger der ud for Brasiliens kyst en mængde småøer, klipper og skær, som kaldes *Abrolhos*. Hele dette udstrakte område har altid udgjort en hindring for de skibe, der kom kysten nær, og har fra de første tider, man sejlede langs Brasilien, været såre frygtet af alle sømænd. En gennemlæsning af ældre tiders rejse-litteratur giver et overvældende indtryk af, hvor bange man var for disse Abrolhos-skær, den største fare undervejs på rejsen til Ostindien. Der er næppe én beskrivelse, som undlader at nævne dem og omtale deres farlighed. Uden at man havde en klar forestilling om deres udstrækning, antog de i fantasien endnu skrækkeligere former end i virkeligheden, voksede i de bange søfolks tanker og indgød dem unævnelig rædsel.

Faktisk har man alle dage haft meget lidt virkeligt kendskab til dem. Endnu omkr. 1690 var de søfarende ikke enige om,

hvorvidt det var undersøiske skær, klipper eller sandrevler – et tegn på, at de nærmest kun kendte dem af omtale og ikke af selvsyn¹. En beskrivelse af Brasilien 1758 fortæller om dem²:

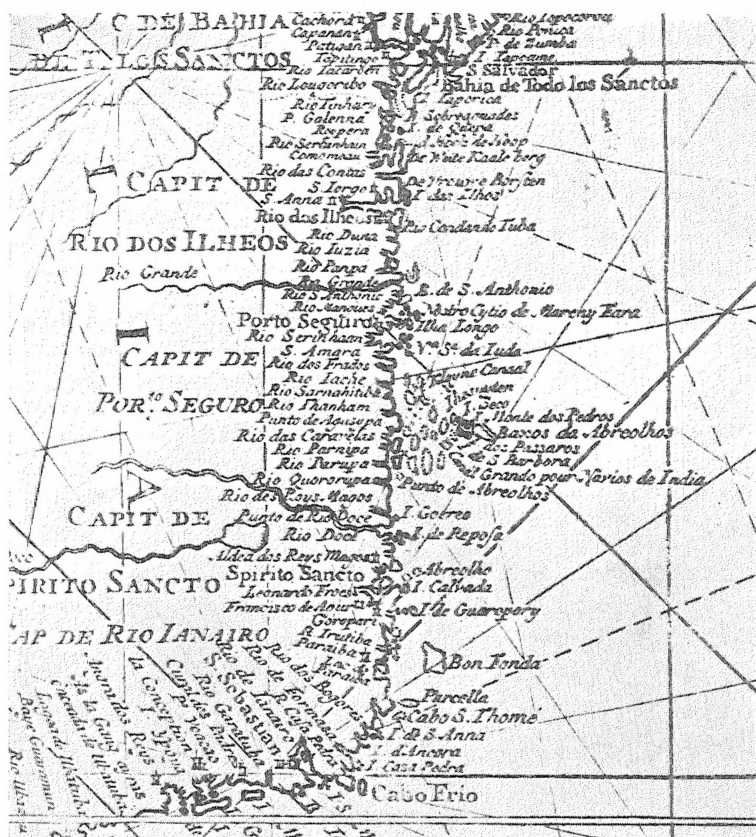
„Ikke langt fra Brasiliens kyst begynder de berømte klipper, som hedder Abrolhos, og som strækker sig meget langt ud i søen, uden at man endnu har kunnet bestemme deres grænser. De er navigatøernes skræk, især under sejladsen på Ostindien. Man har opdaget mange kanaler mellem dem, hvorigennem man kan sejle, omend med stor fare; sejladsen fordrer altid den største forsigtighed. Seks eller syv mile fra fastlandet møder man mellem disse klipper fire småøer, som portugiserne kalder *Monte de Piedra*, *Ilha Seca*, *Ilha dos Passoros* og *Ilha de Meo*. De to første ligger yderst og har vest for sig en farbar kanal; de to andre, som ligger inderst, kan besejles på begge sider, når man iagttager en ualmindelig agtpågivenhed. Ellers er Abrolhosklipperne overflydt ved høj sø eller træder ikke frem over bølgerens flade. Ved lavvande opdager man deres toppe, hvad der ved dagslys formindsker faren betydeligt, især da bølgerne brydes således mod dem, at det kan tjene til advarsel for skibene“.

1854 meddeler en lodsbeskrivelse, at Abrolhos ligger mellem 16–22° s. br. og mellem 36° v. l. og kysten; de består af øer og skær, hvis antal og natur man ikke kender. Mellem dem er der dybe render. Selve Abrolhos-øerne *Islets of Santa Barbara*, ligger på 17° 58' s. br. og 38° 36' v. l. og består af 4 øde, ubevoksede øer. Den yderste af dem er St. Barbara. Bogen siger: „... it is much to be desired that a more complete knowledge of their extent, number and character were recorded“³.

Endnu i moderne tid er kendskabet til området meget småt, – „the whole of the area is practically unsurveyed“, siger den officielle lods bog 1922. Grænserne for koralbanken *Parcel das Abrolhos* er slet ikke kendt i detaljer, så det anbefales skibene at holde sig mindst 15 sømil ud for fyret på Santa Barbara, den ene af de 5 øer i øgruppen *Ilhas Abrolhos*. Hele gruppen omfatter kun et fladerum af o. 1½ eng. mile, men den banke, øerne ligger på, strækker sig langt ud. Desuden er der flere rev, som ligger længere ude i havet, indtil 210 sømil øst for øerne⁴.

Man finder i ældre rejsebeskrivelser angivet, at skærene strækker sig 30 lieues (franske mil) ud i havet⁵, men der nævnes også 60 og 70 mil⁶.

Når det i vore dage er os ganske ubekendt, hvor langt ud



Brasiliens kyst med Abrolhos-området (i midten), Baxos da Abreolhos. Udsnit af Johannes van Keulens hollandske søkort over Sydatlanten („Nieuwe wassende graadige Pas-kaart van de Kust van Guinea en Brasilia“), fra slutningen af 1600'erne. – Handels- og Søfartsmuseet.

fra kysten revene strækker sig, hvor dybt de ligger under vandet og hvor de overhovedet findes, er det intet under, at datidens søfolk med deres få hjælpemidler frygtede disse lumske skær. Mange kaptajner forsøgte derfor at sætte kursen nogenlunde midtvands gennem Atlanten, hvad der selvfølgelig var umuligt at gøre med tilnærmelsesvis nøjagtighed, idet man før kronometrets opfindelse o. 1735 ikke kunne bestemme længden med

sikkerhed, – og holdt man denne kurs, måtte man ganske vist også frygte for at komme for langt over mod den guineiske bugt, hvorved man kom ud af passaten og traf vindstille eller ugunstige vindforhold⁷.

Allerede *Ove Gedde*, der ledede den første danske ekspedition til Ostindien 1618, var klar over forholdet. Da hans lille eskadre var nået ned langs Afrikas vestkyst til Senegal, overvejede han,

„at det er her, hvor skibene, som går til Ostindien, skal tage sig allermest i vare, såsom de dør nu snart kommer imod linjen, at de ikke sætter deres kurs enten for meget ind i bugten af Afrika eller for meget over Brasilien i Amerika, thi bliver man kysten af Guinea for nær, da kan man formedelst meget stille vejrlig ingensteds komme, men må ligge og drive nogle måneder, førend man kan komme linjen forbi, – og kommer man den anden side mod Brasilien for nær, da haver man at frygte for at falde inden for det rev, som kaldes *Baixos de Abroilhos*, og må da gå næsten den halve vej eller rejse tilbage igen“⁸.

Navnet *Abrolhos*, der også træffes i sideformer som *Abrochos*, *Abroilles*, *Ambroul*, *Abrolies*, *Abriholos* osv. – foruden *het Riff van Bresyliën*, *the Shoals of Braseele* m. v. – er portugisisk og blev i datiden sat i forbindelse med udtrykket *abrochos!*, dvs.: åbn øjnene! En så romantisk, omend i betragtning af stedets farlighed forståelig advarende forklaring holder dog ikke stik; navnet betyder på portugisisk simpelthen *rev* eller *skær* (grundbetydning: noget spidst).

Noget andet er, at man virkelig holdt øjnene åbne, når man var i nærheden af den farlige breddegrad. På de forskellige nationers skibe blev der de nærmeste dage før man passerede stedet holdt bøn, og var man kommet vel forbi, blev glæden udtrykt på forskellig måde, som det skal vises i det følgende.

Den ældst kendte beretning er fra et par franske skibe, som 1529 passerede stedet. Man holdt fest med adskillige glade forlystelser, idet man lovede og takkede Gud⁹. Om portugiserne, der i 1500'erne uden konkurrenter besejlede Ostindien, fortælles, at man efter passeringen af *Abrolhos* som tegn på sin glæde valgte en „konge“ ved lodtrækning; han fik lov til at gøre alt hvad han kunne finde på under festen, som sædvanlig-

vis varede 4–5 dage og hvor man hengav sig til bordets og andre glæder¹⁰.

Da *Cornelius Houtmans* hollandske skibe ²⁵/₆ 1595 havde passeret stedet på vej til Ostindien, holdt man ombord en glad dag med megen mad og drikke; hver bakke, bestående af 7 mand, fik af skibsovrigheden ekstra 2 kander vin og 2 kander „kayuyten bier“ (den bedre øl fra kaptajnens kahyt) til at feste for¹¹. Det var hollændernes første ekspedition til Ostindien, og der er ingen tvivl om, at de kendte til stedet gennem portugisernes erfaringer, – en del hollændere havde forud været i portugisisk tjeneste og var fortrolige med rejsens forskellige fiduser, som portugiserne søgte at hemmeligholde, for at ingen skulle gå dem i bedene og optage en konkurrencefart. Skikkene i forbindelse med passagen af Abrolhos går derfor med sikkerhed tilbage til portugiserne.

Den skik, som hollænderne fulgte, da de 1598 passerede øgruppen, hænger tydeligt sammen med den føromtalte portugisiske fest:

„Den 10. sept. kom vi forbi Abrolhos, som vi havde den største frygt for . . . Da vi havde passeret dem, valgte vor *baas* (som hollænderne kalder deres kaptajn) en mester over svælgeri eller en befalingsmand over slet opførsel under navn af *Cesar* (altså: kejser). Denne ureglementerede officer havde nu magt over hele beværtningen og kunne efter ædegildet ikke mere genkende sine venner eller forstå et fornuftigt ord. Selv de, som skulle have bevaret deres agtværdighed mest, kendte ikke til vid og forstand. Med dette tøjlesløse liv spildte vi 3 dage. Efter at de var gået og vi igen var kommet til forstand og fornuft, satte vi vor kås mod Kap de bona Esperance“¹².

Også englænderne og franskmændene, der kort efter hollænderne begyndte at sejle til Ostindien, uddelte vin til mandskabet og valgte ved lodtrækning en „konge“ til at regere under festen, som dog kun varede én dag; under den blev sømændene fulde og ude af stand til at arbejde, og de begyndte at skændes og slå¹³.

Det var ikke alle, der så lige blidt på en sådan løssluppen fest, som opivrede mandskabet og tilmed forårsagede et stort indhug i skibenes begrænsede forråd af mad og drikke. Man

holdt heller ikke længe fast ved denne kongefest, – i hvert fald hører man ikke meget herom efter 1600'ernes begyndelse.

Man vil nu spørge, hvorledes den skik at vælge en narrekonge, som for kortere tid havde enevoldsmagt og kunne sætte officererne midlertidigt ud af spillet, kan være opstået. Det viser sig, at det er en hjemlig tradition, som søfolkene har ført med sig. Over store dele af Europa har det i middelalderen og senere tid været skik at vælge sådanne selvgjorte konger, og det går måske tilbage til det gamle Roms livsglade saturnalier. I England valgtes en „*Lord of Misrule*“ i julen; han havde den opgave at føre an i voldsomme orgier af mad og drikke og at foranstalte løsslupne optog, mens øvrigheden måtte trykke øjnene i. Når kongen drak, råbte man: „Kongen drikker!“ og den som ikke huskede at råbe med, blev sværtet i ansigtet med en prop ell. lign. Undertiden valgtes den, der fik en bønne, som var indbagt i julebuddingen (smlgn. vor mandel i risen-grøden). Lignende „bønnekonger“ kendes fra Nederlandene, Frankrig og Tyskland¹⁴.

Også i Portugal har man kendt denne festskik, men den var muligvis henlagt til pinsen. Hollænderen *van Linschoten*, som 1579–92 var i portugisernes tjeneste for at lære dem kunsten af, og som senere skulle navigere de første hollandske skibe til Ostindien, oplevede følgende pinsefest ombord på en portugisisk ostindiefarer¹⁵:

„Den 29. maj (1583): da det var pinse, har man på skibene en gammel brug at vælge en, man gør til kejser, og at lave om på alle officerernes rang på skibet, samt at holde en banket, så at festen varer 3 eller 4 dage, og det overholdt vi også og valgtes en kejser, og da vi sad ved banketten, opstod der en stor larm med tvist og skældsord“.

Det er ikke umuligt, at denne muntre fest kan være blevet løsrevet fra sin oprindelige tilknytning til pinsen og er gået over til at blive en traditionel Abrolhosfest på portugisiske skibe, hvorefter den er blevet efterlignet på andre nationers ostindiefarere. Vi hører gennem *Pyrard*, at skikken med sikkerhed vidstes at være en efterligning af portugisernes sædvane; – „folk er jo altid så ivrige efter at efterligne temmelig dårlige skikke!“ siger han¹⁶.

Opgav man ret hurtigt denne form for fest, holdt man dog langtfra op med at fejre. 1645 tillod således kaptajnen på det hollandske skib „Wallfisch“ sine folk at more sig med alleslags spil og morskaber, f. eks. at spille komedie, og folkene fik desuden deres ekstraration af vin¹⁷. Komediespil nævnes også 1711 på et andet skib, der passerede stedet¹⁸.

Forøvrigt har det været almindeligt med skuespil ombord til afveksling på den lange ensformige rejse. Samtidige rejseberetninger omtaler ofte diletantkomedier¹⁹. Blandt de hvervede søfolk, *adelsburser* (kadetter) og soldater var der ofte studenter, som var opfindsomme og kunne arrangere skuespil med emner både fra biblen og den klassiske litteratur²⁰.

Der er masser af eksempler på, at mandskabet op gennem tiden fik en ekstra vinration – især spansk vin – når stedet var passeret²¹. Der gaves også andre ekstraretter, således f. eks. kogt skinke²² eller frisk svine- og fårekød²³. I reglen havde man levende fjerkræ og svin, får eller geder med ombord, beregnet til slagting undervejs, så man havde „forfriskninger“ mod skørbug og andre svagheder, forårsaget af vitaminmangel ved den ensformige kost.

Hvorledes en Abrolhosfest kunne foregå på et hollandsk skib hen mod 1600'ernes slutning, fortæller *Chr. Langhans* 1694²⁴:

„Da vi havde passeret Abrolho, holdt vi på vort skib en takkebøn, fordi den gode GUD så nådigt havde hjulpet os forbi de farlige Abrolho . . . Efter at bønnen var forrettet, blev der efter kompagniets ordre foranstaltet en glad dag for folket på følgende måde: Dagen i forvejen havde skipperne ladet slagte tre svin, som vi havde bragt med os fra Holland hertil. Af deres kød blev der kogt en *puspas* . . . Kødet blev kogt halvt mørt i nogle kar, hvorefter man kom gryn i suppen og derpå hældte to pøse fulde af vin deri; denne suppe og kødet blev så givet folket i stedet for den sædvanlige ration, og desuden fik hver bakke en kande fuld af spansk vin. Dette er altså den herlige banket, som kompagniet lader give folkene på alle skibene, når de har passeret Abrolho. Derefter holder folkene sig lystige hele dagen med springen og alleslags yndede skibslege“.

Man har altså ikke glemt at takke Vorherre for frelsen. På de hollandske skibe beordrede det Ostindiske kompagni lige-

frem en almindelig bøn afholdt²⁵, og af og til sang man til Guds ære den 103. Davidssalme, „Min sjæl, lov Herren –“²⁶. *Jens Mortensen Sveigaard* fortæller²⁷, at den af det Nederlandske Ostind. Komp. forordnede almindelige bøn skulle bedes på skibene hver morgen og aften, fra den tid man gissede at være i nærheden af skærene, til man var kommet forbi.

En sådan „Dankgebed na het passeeren van de Abrolhos“²⁸ er også velkendt i dansk sprogdragt. Man finder den – ovenikøbet i to udformninger – oversat til brug for danske sømænd på den lange rejse af *Kjeld Jensen Slagelse* i hans bønnebog for søfolk, „Goed-Hafns Anden Pilot ...“ (1670). Den lyder (s. 260 ff.) :

„O Aldmæchtige barmhiertige Gud oc Fader, vi tacke oc lofve dig aff gandske Hierte, for dine herlige oc mangfoldige Velgierninger, som du os saa lang Tjd hafver bevjst, oc endnu jdeligen bevjser, som iblant andet, at du os oc vort Skib saa naadeligen til denne nærværende Dag bevaret hafver, saa at vi ved din naadige Velsignelse vores begyndte Søefart desmeere lykkeligen hafve fræmbract at vi ere komne forbjø Høyden af *Abrolho* oc ved denne *Caep de Bona Esperance* (her udi Oest Indien) til disse foresatte Platze. Vi beede dig, O barmhiertige Gud oc Fader, at du os oc vort Skib for ald Forderfvelse oc Skade naadeligen vilt bevare, forleen os jomeere oc meere goed Vind oc beqvemme Veyer. Beskærme os imod alle Hedningers, Mahometisters oc onde Christnes listige Anslag oc aabenbare Ofverlast. Gif os Forsigtighed, gode Raad oc ydmyghed, oc væbne os med bestandig mandelige Hierter ...

Een Anden.

O Aldmæchtige Gud, naadige oc trofaste Fader, vi tacke dig udaf vores Hiertens Grund, oc inderste Siele, at du os fra den tjd vi fore fra vores kiere Fæderne Land, baade Dag oc Nat saa naadeligen beskærmet oc bevaret hafver for saa mange skadelige haarde Vinde, Storm oc Uveyr, Klipper, Skær oc Bancker, Søerøfvere, Mahometister oc Hedniske Menisker, oc udi goed Sundhed hafver ført os med vort Skib til de Platzer, hvor vi vores rætferdige Handel oc Trafique til det fornemme Oest eller Vest-Indiske Søefarts Velfart, oc til vores Fæderne Lands Fordeel bruge oc anrette skulle ...“

Som man ser kunne bønne også bruges, når man var kommet heldigt forbi Kap det gode håb og frem til Indien. Det er ikke sikkert, om de nævnte „Mahometister“ er indiske muhame-

danere eller „tyrkiske“ sørøvere fra de afrikanske barbareskstater, men de har ellers intet med Abrolhos at gøre. Selv om Abrolhosskærene var anset for at være den værste fare undervejs, var der også andre kritiske steder at passere. Fra et fransk skib nævnes 1701, at når man var kommet vel over revet ud for Kap det gode håb, sang man et *Tedeum* som tegn på sin taknemlighed²⁹. Når man på hollandske skibe havde passeret øen *Martin Vaz* (i Atlanterhavet nær Trinidad, på ca. 20° s. br.), som også frembød en fare for skibsfarten, holdt skibspræsten en taksigelsesprædiken, og sømændene fik dobbelt vinration³⁰.

Det er ganske naturligt, at danskerne på deres togter til Ostindien fulgte de samme skikke, som deres læremestre hollænderne, ved Abrolhos. Da *Jon Olafsson* 1622 sejlede til Ostindien, fortæller han, at præsterne anvendte „en meget smuk bøn, som læses morgen og aften, når de holder *chorum*“ (dvs. andagt)³¹. På fregatten „Færø“, der 1669 gik til Ostindien efter at danske skibe i lang tid ikke havde været udsendt, holdt præsten prædiken og taksigelse³². Skibskirurgen *J. P. Cortemünde*, som har skrevet en levende dagbog fra togtet med „Oldenborg“ 1672 til Bantam, fortæller, hvordan man, da piloterne fandt ud af at Ambrolhos var passeret, til Guds ære holdt prædiken med salmesang (*Lover Herren; Te deum laudamus; Min sjæl, lov Herren*). Derefter affyredes ni kanoner, og til forfriskning for mandskabet blev der slagtet to svin, ligesom der uddeltes en ekstraration af spansk vin³³.

Præsten *Barth. Ziegenbalg*, som grundlagde missionen i Trankebar, fortæller fra sin rejse 1706 med „Prinsesse Sophia Hedvika“³⁴, at der ombord blev holdt en stor jubel- og takkefest, da man havde passeret den sunkne ø Ambrothos (!), samt at der blev samlet rigeligt med penge ind til de fattige, et tegn på at sømændene har været så lykkelige over deres held, at de har været gavmilde, da præsten lod hatten gå rundt. – En takkegave eller løftegave til de fattige, forårsaget ved farlige situationer undervejs, nævnes af og til fra ostindiefarerne, og det indprentedes i de danske skibsartikler, at løfter om gaver til de fattige *skulle* holdes³⁵, ligesom beløbene blev opnoterede i skibsprotokollen.

1709 passerede „Cron-Printzen af Danmark“ det farlige sted, og der „blev holdet Prædiken og gjort Taksigelse“³⁶. Samme oplysning får vi fra „Grev Laurvig“s rejse 1726³⁷, „Cron-Printz Christian“s togt til Kina 1730³⁸ og „Kronprinsen af Danmark“s rejse 1742³⁹. De sidste eksempler angiver ikke, hvorvidt mandskabet har fået den obligate ekstra vinration.

Hvorlænge man vedblev at markere passeringen af Abrolhos kan ikke nøjagtigt siges. Endnu 1755 og 1768 nævnes fra hollandske skibe både de daglige bønner, takkegudstjenesten og den ekstra kande vin på kompagniets befaling⁴⁰, men andre samtidige beskrivelser fortæller blot om Abrolhosklippernes farlighed på grund af, at deres længde, udbredelse og beliggenhed var unøjagtigt kendt, hvorfor man flittigt tog lodskud, når man var i nærheden, – men en fest nævnes ikke⁴¹. Ja 1775 siges endda uden synderlig sindsbevægelse, at man passerede „de *fordums* så farlige Abrolhos“⁴².

Sagen er simpelthen den, at den risiko, man i ældre tid virkelig løb ved at passere det klippefyldte farvand, efterhånden formindskedes, da brugen af kronometret, som blev opfundet af Harrison omkr. 1735, blev almindelig. Ved dets hjælp fik man endelig mulighed for at bestemme længden med stor nøjagtighed, så man kunne holde fri af skærene. Tidligere havde det været ret tilfældigt, om man netop var i nærheden deraf eller holdt langt mod øst derfor; man havde ingen muligheder for at konstatere det. Først når man ved at bestemme bredden kunne fastslå, at man havde passeret 18° s. br., var man klar over at faren var forbi og at lykken havde været bedre end forstanden. Det var på mange måder chancesejls.

Omkr. 1699–1700 sejlede den bekendte engelske opdagelsesrejsende og fhv. pirat *William Dampier* flere gange forbi stedet, uden at han dog traf på de frygtede klipper. En vis nøgternhed og skepsis gjorde sig faktisk gældende i rejseskildringerne, efterhånden som årene gik⁴³. I virkeligheden siges det meget sjældent, at søfolkene direkte har set skærene og småøerne i det farlige område; i reglen har skibene nok været længere ude i rum sø end de har anet. Sveigaard fortæller dog 1670, at hans skib så revet: „vi var det nærmere end som vi tænkte, da vi det så,

og de kontrarige vinde, som vi havde haft, havde drevet os imod den brasilianske kyst“, og samme år siger *Bolling*: „da vi kom til Abrolho, stilte vinden, vi frygtede derfor at vi ikke skulle komme ovenfor, dog blev vi hjulpen ved at vinden rømmede sig, løb dog så tæt langs ad, at vi så det yderste ejlande“. *Oluf Maderup*, der 1741 sejlede til Trankebar med „Prinsesse Charlotte Amalia“, indrømmer, at skibet ikke var så nær, at man kunne se klipperne⁴⁴.

Det er heller ikke nemt at få opklaret, hvor mange skibe der virkelig er strandet på Abrolhos. De fleste beretninger nævner blot i al almindelighed, at skæret „er af stort omfang og hedder Ambroul, og på det er mange skibe forlist“ (1622)⁴⁵ eller: „her er bleven mangt et kosteligt skib, med folk, med alt“ (1670)⁴⁶, men faktiske, dokumenterede oplysninger er det ikke til at få i de trykte kilder. Man tør tro, at de allerfleste skibe nok er sluppet godt forbi, dels takket være heldet, dels ved skærpet forsigtighed. Flere steder siges det i de bemærkninger, som i reglen knyttes til beskrivelsen af rejsen derforbi, at hvis man er uheldig og kommer ind mellem skærene, kan man ligeså godt vende om og sejle hjem igen⁴⁷, ja det nævnes endog, at det hollandske Ostindiske komp. skal have givet skibene ordre til at vende tilbage i stedet for at fortsætte rejsen⁴⁸, – hvad man dog nok må betragte med en vis skepsis, da det med de forhåndenværende vind- og strømforhold vilde være såre vanskeligt, ja næsten ugørligt at vende om. Havde man eventuelt fået en mindre skade i skroget, var det dog nok mindre risikabelt at følge passaten til Kapstaden og reparere der.

Derimod findes der i hvert fald ét vidnesbyrd om et skib, som er strandet ved det andet Abrolhos, som eksisterer, nemlig på omtr. 28 $\frac{1}{3}$ ° s. br. ved Australiens vestkyst, hvor der ligger nogle farlige skær – nederlænderne kalder dem *Fredrick Houtmans klippen*; begge navne anføres endnu på moderne kort. Her strandede $\frac{4}{6}$ 1629 det hollandske skib „Batavia“⁴⁹.

Da det danske Vestindiske kompagni 1687 holdt guvernøren *Adolf Esmi*t fangen, beskyldt for mange slemme ting, blev han løsladt, idet han bildte kompagniet ind, at der 1642 var strandet et spansk skib ved det brasilianske Abrolhos, ladet med

en uhyre skat af sølv, guld, perler osv. til en værdi af ialt 12 1/2 million rdlr. (?), og indgik en formelig kontrakt med kompagniet om at oplede vraget og bjerge denne rige ladning til fordel for dette⁵⁰. At det var det rene fantasteri, siger sig næsten af sig selv, men at selv fornuftige folk dengang troede derpå, viser, at Abrolhos var omgivet af en nimbus af eventyr og gru, og at Esmits påstand sandelig lå inden for mulighedernes grænse.

Først senere tiders voksende nautiske kunnen har fået denne nimbus til at forsvinde. Af de frygtede og farlige skær er der blot blevet et ganske almindeligt ufarbart farvand, som man gør bedst i at sejle udenom, men som ellers næppe indgyder nogen mere frygt end så mange andre vanskelige farvande.

KILDESTEDER

- 1) Chr. Langhans: *Neue Ost-Ind. Reise* (1705), 83.
- 2) *Allg. Historie der Reisen XVI* (1758), 206.
- 3) *The Brasilean Navigator* (1854), 53, 143.
- 4) *The South America Pilot I* (1922), 206.
- 5) *Recueil des Voyages ... I* (1702), 210.
- 6) Sveigaards *Ostind. Rejse 1670*, Ny kgl. saml. 134.2°; Fr. Bolling: *Ost-Ind. Reise-Bog* (1678), 16; J. W. Vogel: *Zehen-Jähr. Ost-Ind. Reise-Beschr.* (1716), 31; dagbog fra „Jomfru Susanne“ 1719, Ny kgl. saml. 2168.2° (s. d. 9/6 1719).
- 7) Hans Meslers *Journal 1708 ff.*, Ny kgl. saml. 769.4°.
- 8) Mich. Henrichsøns *Liig-Prædikener I* (1702), 174.
- 9) Chr. Schefer: *Discours de la Navig. de Jean et Raoul Parmentier* (1883).
- 10) *The Voyage of Fr. Pyrard*, Hakluyt 76 (1887), 19.
- 11) Lodewijcksz: *Hist. van Indien* (1598), 5; *Rec. des Voyages I*, 210; v. d. Does: *Cort verhael vande Nauigatie ... (Linschoten XXV)*, 254.
- 12) *De Voyagien van Johan Davis*, i: v. d. Aa: *Naaukeurige versameling der ... reysen XXI* (1706), 4.
- 13) *Mariner's Mirror XVIII*, 389; Pyrard, Hakluyt 76, 19.
- 14) du Tilliot: *Memoires pour servir a l'hist. de la fête des foux* (1741), 45 ff.; John Brand: *Popular Antiquities of Great Britain* (ed. Hazlitt) I (1870), 13 (fodnote); M. P:n Nilsson: *Årets folkl. fester* (1936), 139.
- 15) *Itinerario, Voyage ofte Schipvaert* (1910), 13.
- 16) Pyrard, Hakluyt 76, 19.

- 17) J. J. Merklein: Reise nach Java 1644–1653, i Reisebeschr. von de. Beamten III, 8.
- 18) Barchewitz: Ost-Ind. Reise-Beschr. (1730), 55.
- 19) J. de Hullu i Vragen van den Dag 1913, 404 ff.
- 20) jfr. Bolling, op. cit., flere steder; Ny kgl. saml. 2168.2° (s. d. 27/6 1719).
- 21) De reis van Joris van Spilbergen 1614–17, I (Linschoten XLVII), 5; Bolling, 16.
- 22) J. S. Wurffbain: Reise nach den Molukken 1632–1646 (1931), 35.
- 23) J. W. Vogel, op. cit., 32.
- 24) op. cit. 84.
- 25) Joris van Spilbergen's Voyage (Hakluyt 2. ser, 19 (1906)); P. Kolbe: Beschr. van de Kaap (1727), 38.
- 26) A. Olearius: Orientalische Reise-Beschr. Jürgen Andersen (1669), 3.
- 27) Ny kgl. saml. 134.2°, 21.
- 28) F. C. Wieder: De oude weg naar Indië (1915), 15.
- 29) Voyage du Sieur Luillier aux Grandes Indes (1705), 19.
- 30) E. Hesse: Gold-Bergwerke in Sumatra 1680–83 (1931), 24.
- 31) Memoirer og Breve VII (1907), 36.
- 32) Gl. kgl. saml. 924.2°.
- 33) J. P. Cortemünde: Dagbog (1953), 62.
- 34) Ziegenbalg & Plütscho: Brieffe Von ihrem Beruff und Reise nach Tranquebar (1708), 8.
- 35) Cortemünde, op. cit., 52, 217.
- 36) Ny kgl. saml. 769.4°.
- 37) A. Zimmer: Av viceadmiral Fr. Zimmers optegnelser (1927), 46.
- 38) J. H. Huusmann: En kort Beskr. over ... Cron-Printz Christians ... Reise (1735), bl. B.
- 39) Thott 512.2°.
- 40) Adr. Belecks Reise-Beschr. (1755), 57; J. S. Stavorius: Reise nach dem Vorgebürge der guten Hoffnung (1796), 10.
- 41) Dom Pernetty: Hist. d'un Voyage aux Isles Malouines I (1770), 130.
- 42) Briefe des Herrn von Wurmb und ... von Wollzogen (1794), 75.
- 43) Barchewitz, op. cit. 54.
- 44) O. Bang: Saml. af adsk. nytt. og opbygg. Materier 1743–45, 210.
- 45) Mem. og Breve VII, 36.
- 46) Ny kgl. saml. 134.2°.
- 47) f. eks. Lodewijcksz: Hist. van Indien (1598), 5.
- 48) Langhans op. cit. 82.
- 49) F. Pelsaert: Ongeluckige Voyagie van't Schip Batavia nae Oost-Indien (1648), 1 ff.
- 50) Pers.-hist. tidsskr. 1. rk. I, 113.

NU SEJLE VI I JESU NAVN

Danske sømandssalmer i det 17. århundrede

Af

KNUD TH. TOFTE

Medens man i Middelalderen kun havde haft få danske salmer og sange til brug i hverdagen¹, ofte endda kun i form af rimede bønner², og medens der i kirkerne året igennem kun havde lydt latinsk sang, når undtages de få festdage, hvor den menige almue fik lov at synge enkelte småvers på modersmålet³, stod man ved Reformationen over for at skulle skabe en dansk gudstjeneste med danske salmer. I den bevægede kamptid lå det lige for, at det, der var brug for både i kirken og udenfor, var salmer og sange, der kunne synges af alle ved enhver lejlighed. Kampsalmer og sådanne, der gav udtryk for de nye tanker og den rene lære kom derfor til at stå i forgrunden sammen med de salmer, der erstattede de af den romerske messes latinske led, der i den nye form overtoges af den sejrende lutherdom. Men efterhånden som sindene faldt til ro og stridighederne ophørte, fremkom der ganske naturligt en længsel efter og et behov for salmer, der kunne anvendes af den enkelte gruppe og den enkelte person i det daglige liv. Menighedssangen trængtes naturligvis ikke tilbage, men morgen- og aftensalmer til brug for den enkelte og salmer for syge, vejfarende o.s.v. begyndte at dukke op. Således skabes der også efterhånden et lille forråd af sømandssalmer og -sange, fordi de søfarende i særlig grad var lukket ude fra det store fællesskab i længere tid og ofte fra samværet med landsmænd i Guds hus; en medvirkende årsag var også, at man med disse salmer og rim ønskede at skabe en evangelisk modvægt mod de til sømændenes helgener rettede rim-

bønner⁴, der vedblev at være i brug længe efter reformationen både i magsvejr og havsnød⁵, og desuden førte den herskende smag mere og mere med sig, at hver stand og hver bestilling fik sine salmer og „suk“. Denne mode, der med mellemrum oplever en renaissance, sidst i forbindelse med „Den Danske Salmebog“ (man ønskede fra visse sider salmer til brug ved sportsstævner!), kulminerede omkring 1700, hvor man ikke alene kunde træffe „En Kammagers Suck“, men tillige, da disse udmærkede næringsdrivende var få i tal, kunde se det anbefalet som „enhvers Tancke, naar han kæmmer sig“, for slet ikke at tale om „En Krybe-Skyttis Ønske“ o. l.^o. Slet så galt gik det dog aldrig med sømandssalmerne; de udgjorde helt op mod vor egen tid et mere fast område, skønt stadig nye kom til.

De få gængse salmer og nogle af de talrige, mere spredte sange og suk, der ledsagede det 17. århundredes danske sømænd fra udfart til hjemkomst er emnet for denne artikel og giver et lille bidrag til billedet af datidens søliv og sømandsforhold, ligesom de hører til det mere upåagtede stof inden for den danske salmedigtning.

Baggrunden for sømandssalmerne og -versene er som nævnt det stigende behov for „erhvervssalmer“, men for dette områdes vedkommende tillige forståelsen af søfolks særlige situation ikke mindst dengang, hvor rejserne var længere og mere farefulde og indtrykkene langt voldsommere i forhold til idag. Man ønskede at give netop de landsmænd, der satte livet ind for at fædrelandet kunne få de nødvendige varer, en åndelig ballast, sådan som den fra de vestindiske koloniers første tid velkendte præst Kjeld Jensen Slagelse udtrykker det⁷ efter nogle gevaldige hib til diverse landkrabber: „ mand bør langt heller at ønske dennem Velsignelse af HErren paa deris Reyser oc igien at komme med lykkelig oc god Velstand / betænckende det ræt / at denne Stand icke mindre berømmelig er / end den paa Landet; Thi lige som de større Perikel udstaar der paa Vandet seyle / end som de der paa Landet handle / saa megen større Louf Vandmanden meritérer over Landmanden“. De samme tanker om søfarts uundværlighed og søfolks værd møder os i „En Christelig Formaning til alle Skippere oc Skibsfolk“⁸

med indledningslinien: „Den Gud som alting haffver skabt“. Heri hedder det om Gud:

Hand haffver det beskicket saa /
 at alle Land ey haffver /
 alting som de behøffve maa /
 udaff hans rige Gaffver.
 Men gjort det at det eene Land /
 fremrecke maa med Mund oc Haand /
 naar andre Lande kræffver.

Derfor er Vandet gjort af Gud /
 oc Skibene paafunden /
 at mand paa dem kand seyle ud /
 oc icke gaa til grunde.
 Men hente fra et fremmed Land /
 hvad som mand hiemme fattis kand /
 oc bliffver der ey funden.

Det ubehjælpsomme og naive i udformningen dækker jo i virkeligheden over den smukke tankegang, at skabningens mangfoldighed er ordnet med et formål for øje, ikke tilfældigt uden mål og med. Efter sådan at have overlagt baggrunden kunde man begive sig til skibs med den kendteste af rejsesalmerne, Sthens oversættelse af Nic. Hermans: „I Jesu Nafn saa fare vi“⁹, hvor bønnerne til Treenigheden samles i slutningslinierne:

Gud Fader / Søn oc den Hellig Aand /
 Være vor Skytzherre til Land oc Vand,

eller med den ofte anførte, mere dystre og uheldssvangre salme om stormens vælde¹⁰:

Aff dybsens nød vi raabe maa /
 som nu til Skibs monne gange /
 bortseyle vi med Bølgerne blaa /
 vel maa vi være bange:



Fig. 1. Titelblad til Kjeld Jensen Slagelses andagtsbog for søfolk, Kbhvn. 1676. (Kgl. bibliotek).

Stor Fare giffve vi os til /
 hvo veed hvor GUD det haffve vil /
 før vi tilbage komme?

hvor de sejler ud over det „svellende dybe Haff“ og møder de svære søer :

Mod Himmelen fare vi op /
 oc strax ned i det dybe / ...
 Vi tumle som en drucken Mand /
 frem oc tilbage raffver /
 borte er nu al vor Forstand ...

sådan at salmen synes at være skrevet snarere af en landkrabbe end af en sømand. Det smukkeste ved salmen er bønnen om god hjemfart og henvisningerne til Guds handlen med Israels folk ved overgangen over det røde hav, men den hører iøvrigt til de mere ubehjælpsomme. Derimod er der over den udfærdsalme, hvis indledende linie er brugt som overskrift her, og som vel også var den mest kendte, en lysere tone og en lettere fremadskriden :

Nu seyle vi i Jesu Naffn¹¹ /
 Hans hellig Engel før oss frem /
 Gud bevare baade Skib oc Mand /
 Oc styr oss med sin Hellig Aand.
 Kyrieleis.

Fra Storm oc Uvær oss bevar /
 Fra Haffsens Nød oc alskens Far /
 Alle som søg vort Gods oc Liff /
 O stercke Gud dem fra oss driff.
 Kyrieleis.

Bønnerne samler sig desuden om befrielse fra anden modgang og ulykke, fra Djævelens list og svig og om held og fremgang i handel og forsæt, indtil digteren, Niels Helvad, slutter :

Oc før oss endlig til den Haffn /
 Som vi begier i Jesu Naffn /
 Att vi kund alting vel udræt /
 Effter som vi haff oss forsæt.

Kyrieceleis.

Så ville vi dig allen Stund /
 Tacke oc prise aff Hiertens Grund /
 Loff skee dig hellig Trefoldighed /
 Her oc saa i al Evighed

Kyrieceleis.

En køn lille salme, rolig, tillidsfuld, uden de store ord og voldsomme udtryk, men med den jævne tillid til Gud som det bærende i digtet. Mere præget af den begyndende barok er nogle småvers¹², der vel sjældent er sunget – måske dog af „Det anseelige Isslandske Compagnies Betiente“, hvem de i særdeleshed var beregnede for – men som ved deres snurrige – i enkelte tilfælde også kønne – vers nok kan fortjene at blive nævnt. Den lille salmebog er trykt hos Peder Hake i København 1657 og består af 4 „Vandre-Viser“, forsynet med hver sin prangende titel såsom:

„GEMEBUNDUM APOBATERION

Den første Vandre-Vise / handler om den Afskeed / som tagis imellom gode Venner / naar de nu legger Skibet ud / oc opdrager Ancker / befalendis GUD sine Venner oc Veje“, hvori det stilfærdigt hedder:

Vi seyler ud fra Venner /
 Vi legger ud fra Haffn /
 GUD vel vort Hierte kiender /
 I JESu bljde Naffn!
 Nu dragis dybt fra Grunde /
 Vor Ancker hisses op /
 O GUD i alle Stunde
 Bevar vor Siæl oc Krop,

men hvor pynten er ved at tage magten fra digteren i det følgende vers:

De hvide Seyl staa fulde
 Aff en snur-brusend Vind /
 Som var lagt hen i rulde /
 Nu flagrer os om Kind /
 De Bølger fast maa bryde /
 Oc Vandet gaar i Skum /
 Da maa jo Vinden skryde /
 Naar Masten staar så krum.

Men selv i elementernes vold må der digtes:

Vi har ickun i Sigte
 Din Himmel oc Dit Vand /
 Vor Hierte maa dog dicte
 En Psalme som det kand;
 O HERre GUD vi tumle
 Som en raff-drucken Mand /
 Foruden Vjin oc Humle
 På dette salte Vand!

Det var dog ikke sjældent, at de gode folk også på landjorden tumlede „raff-drucken“ om. Den anden „Skibs Vandre-Vise“ er beregnet til åndelig tidsfordriv i stille vejr og og indeholder „sangviss . . . alle fornemste Skriffstens Stæder ordentlig / om Haffsens Vand / Skib / Skippere / Færgested / Fiskere og Fiskernis Fare“. Blandt de mange vers findes det herlige om Noah (på melodien „Herre Jesus Christ“):

Der Vandet var
 I mange Aar
 I sin bestemte Flaske /
 Vi har det læst /
 At Noa Præst
 For Vind oc Blæst
 I Arcken maatte plaske.

Nogle Nyttige oc
 Nødvendige
Psalm-Sange
 De særdelis Aandelige Viser
 for Søfarende Soldt
 Til Gudsfryctigheds Dffvelse
 i Troen til GUD/ paa det u-tro
 Haff udi denne farlige Tid oc
 Tilstand
 Efter Beglæring
 Til Guds Ære sampt de Sø-
 farende Soldtis Tjeniste
 Daade aff
 Hans Kongl. Mayst. velsorfar-
 ne Søtiener/
 Sampt
 Det Anseelige Islandiske Compag-
 nies Betiente.
 Aar 1657. den 2. May.

Prentet i Kiøbenhavn/ aff Peter Hafe/
 Universitets Bogtrycker.

Fig. 2. Titelblad til den i 1657 udgivne lille salmesamling for søfolk. (Kgl. bibliotek).

Den tredie salme er til anvendelse i storm og uvejr, mens den sidste „LÆTUM REDUCUM CELEUSMA“ er til taksigelse for veloverstået rejse „naar man seer igien paa hiemrejsen sit Fæderne land“ hvor det med næsten Sthen'sk troskyldighed hedder om de kære:

Nu ville vi til dem komme /
 Oc være glad i Gud /
 Gud giffve det os tilfromme /
 Vi gaar aff Skibet ud /
 Vor HERre skee Loff oc Priiss /
 O CHRiste JEsu hiemfølger /
 Til Huus fra Baaden oc Bølger /
 Den Hellig Aand ligerviss.

En ret sen udfærdssalme er „Med Glæde oc Fred faer jeg herfra / i Hafvet vilde¹³“ hvor versemål, indledning m. m. er taget fra Luthers gendigtning af Simeons lovsang. På overgangen mellem udfærdssalme og belærende, advarende rejseanvisning står den ældste af salmerne, først trykt i Sthens Vandrebog 1591, hvor den kaldes „En søfarens Vise“¹⁴, der er optrykt i samtlige „fuldkomne“ salmebøger og i alle samlinger, hvor rejse- og søfartsviser forekommer i det 17. århundrede. Dette kunde jo tyde på en vis popularitet, og denne må da skyldes „Vandrebogen“, hvis indhold var almen kendt, for salmen selv har næppe været særlig estimeret af de søfolk, om hvem den hovedsagelig handler og om hvilke ovenfor nævnte pastor Slagelse siger¹⁵, at de „paa deres reyser ere saa ugudelig / at de frycte hverken Gud eller Menniskene / men tit og ofte med deres ugudelig Sværen / Banden / letfærdig Snack oc Tale / uhørlig Klammerie oc Skændsord oc anden utilbørlig væsen . . . ere sig selff til timelig oc evig ulykke oc Reder oc Handelsmand til Skade“. Hr. Kjeld fortsætter, at han i gerning selv har erfaret, at „vores Danske Søfarens Viises Auctor meget mesterligen herom haffver rhimet og rammet det ræt“. I 16 tunge vers skrider „Hvo skal ledsage en Søfarens Mand“ fremad, og mange af dem handler om, hvem der ikke

skal ledsage ham. De første vers er rettet til skipperen, der påmindes om sit ansvar, således med hensyn til forhyring af de rette folk:

Effterdi det er en gammel Sedvan /
 naar en Skipper sit Skib vil udtackle /
 saa hyrer han gode Offici-mænd /
 deris Arbeyd kunde gøre til Tacke /
 da bør hannem at hyre Guds Engle mæd /
 der gierne ville være paa saadan en Sted /
 som HErren er self inden borde.

Handler skipperen nu herefter, er alt godt:

Naar en Skipper saaledes acter sin Sag /
 hvad heller hand er ude eller inde /
 da skal det gaa til Lycke oc Mag /
 det skal han self befinde /
 hand skal oc selge sine Vare vel /
 hvad heller det er Fractgoods eller eget self /
 baade i Øster oc Vester-Lande.

Og så følger med henvisning til Pauli rejse til Rom den bistre beskrivelse af mandskabet, der ikke er sigtet nok inden forhyringen:

Det er farligt / ey med det bedste /
 at haffve med sig inden Borde /
 en hob Voffvehalse oc Skiendegæste /
 der altid vil bande oc svære /
 som Paulus Apostel den Mand saa from /
 hand haffde med sig / der hand seylede til Rom /
 i den haarde Vinters Tide.

Dernæst taler erfaringen, og en advarsel af de alvorlige følger med:

Forfarenhed giffver tilkiende herud /
 for dem som seyle inden Borde /

med en hos forloren Sathans Krud /
 oc Skiendegieste hin store :
 Slem Snack haffve de offuer Mad oc Øl,
 det skal dem betalis i Helffvedis Pøl /
 i evig Pine at brænde.

Naar Chor holdis om Aftens Gang /
 at prise Gud med Tuct oc Ære /
 da skal man snarer høre en anden sang /
 som skeer Gud til stor Vanære :
 den liuder om Horeri oc anden Utuct /
 de meen det staa dem tappert oc smuct /
 at de Gud saa kunde fortørne.

Det er jo en beskrivelse, der har sandsynligheden for sig i mange tilfælde, omend tingene vel nok er set gennem mørkere briller og generaliserede mere end strengt nødvendigt; men småtræk som dette :

De sige: Lad staa en dag eller siv /
 så komme vi til de spanske Viff /
 os lyster med dem at lege

tyder på selvpoplevelse, ligesom beskrivelsen af den „pæne mands“ lod i et af versene utvivlsomt har tilhold i virkeligheden :

Den som sig tuctig vil gerne betee /
 i ord oc gierninger sine /
 ad hannem monne de baade fnyse oc lee /
 oc spottelig ad hannem grine :
 Saadan en er icke deris beste Mot¹⁶
 der giøres aff hannem baade Spee oc Spot /
 hand kand dem ey vel befalde.

Nå, at søfolk dengang – det var en hård tid – og for øvrigt også nu har været og kan være hårde halse både i ord og gerning ved vi jo nok, men samtidig må det siges, at ned gennem

århundrederne vidner mange gaver, mange kirkeskibe, megen kirkegang – den var aldrig ringest, hvor der var fiskere og sømænd – om, at de barske ord om „Sathans Krud“ ikke dækker den hele virkelighed. „En Søfaren Viser“ slutningsvers rummer da også bønnen om, at enhvers rejse må lykkes.

Gud Fader / Søn oc Hellig Aand /
 hannem bør os at prise oc ære /
 hand os bevar til Land oc Vand /
 vil altid vor Hielper være /
 hand unde os at seyle i Verden saa /
 vi alle en lycksalig Haffn kunde faa /
 i Himmerig med hannem bliffve.

Var man så først derude på det lunefulde hav, kunde man få lejlighed til at synge „Seglatzen er i JEsu navn“¹⁷. Det første vers er ganske pudsigt:

Seglatzen er i JEsu navn /
 Anfangen vi fra huus oc stavn /
 Uddragne her befindis /
 Vort segl var sammen rullet før /
 Ophidset det fornemmer bør /
 Det flagrede, nu stindis.

– men smukkeste er verset, hvor den kendte tanke om livet som en sejlads kommer til udtryk:

Hvor er vort levned gandske kort /
 Vor Alders tid flux iler bort
 Som sig et skib fremskyder
 Paa strømmen med en hastig fart
 Oc i sit løb for vinden snart
 Paa havet bølgen bryder.

Tanken udvikles derhen, at som intet skib undgår modvind, undgår ingen her i livet sorgen og ulykken i en eller anden

form, og „Glar-havet“ med dets havblik og fred nås først ved evighedens kyst.

Fra århundredets sidste trediedel er også to „sæt“ morgen- og aftensange, beregnet til brug på havet. I Cassubens salmebog findes således „I Herrens navn vil jeg opstaa“¹⁸, hvor man især mærker sig verset om havets stimænd i tilknytning til takken for veloverstået nat:

Den mørke Nat saa kold oc lang /
 gjør tit den seyland Mand vel bang' /
 Sørøffver' oc Fribyttere grumm' /
 os acter vist at støde om /
 derfor O HErre os bevar /
 saa frycter vi ey nogen Far'.

Den anden „Morgensang til Søes“¹⁹ er af Slagelsepræsten Peder Møller, der slet ikke var nogen helt ringe digter i tiden²⁰. Man tør vel gætte på, at hans to „Søe-salmer“ er skrevet i løbet af de par år (først i 1670erne), hvor han var legationspræst i England og foretog sine længste sørejser, eller i alt fald under indtrykket af oplevelser fra dengang.

O HErre Christ! vi prise dig /
 At du af idel naade /
 Os har bevaret så faderlig /
 Oc frelset os af al vaade.
 Din Godhed har fremfarne nat /
 Sin Engle-vagt omkring os sat /
 Diss bør dig tak og ære.

Ti før os over hav vel frem /
 Gif magsom bør oc kule²¹
 Oc før os glade til vort hiem /
 Udfrid af dødens hule.
 Bevar fra storm oc uvejrs nød /
 Fra klippers / reffs oc bankers stød /
 At vi ei skibbrud lide.

Vær selv vor Styrmand oc Patron /
 Vort roer / compass oc stierne /
 See til os af din Himmel-thron
 Du hielper dog saa gierne.
 Så lad da alting lykkes vel /
 At vi befriid på lif oc siel /
 Dig evig kunde tacke.

Disse tre vers giver et helt godt billede af Peder Møllers evne til at udtrykke sig på vers. Det samme gælder hans tilsvarende aftensang „Den mørke nat nu stunder til“²², hvor det hedder:

Een hver til koje krybe vil
 Oc sig til søvns begive /
 See du imidlertid vel til /
 At vi uskade blive.
 Byd havet / luften / vejr oc vand
 At det os ikke skade kand
 Oc os i nat opsluge.

Vel an Nat-glasset er opsat
 Oc mand til roers beskicket /
 O JESU hielp os vel i nat /
 Ach, lad os ei i stikket /
 Men lad os hvile i god mag /
 At vi imorgen oc hver dag
 Dig for alt godt maa prise.

Den til „I Herrens Navn vil jeg opstaa“ svarende aftensalme: „En Aften-Psalme for Skibsfolck“ er „Min Mund oc Hierte vil for Herren klinge“²³, med tak for den svundne dag og bønner svarende til de øvrige salmers, således disse:

Fra Stormen stor / Uveyr oc hastig Vinde /
 Har hand oc frelst / hans Naade kand vi finde.
 Oc effterdi / du Gud / har hos os været

Ald denne Dag / oc Reysen god beskæret /
 Da bliff i Nat oc hos os inden Borde /
 Styr selff vort Skib / med dine Guddoms Orde.

Dem vi forlod i voris Huuse hiemme /
 O naadig Gud / du dennem ey forglemme /
 Sundhed oc Fred du dem aff Naade giffver
 At vi igien maa finde dem i Liffve!
 Vor Øffrighed / sampt Kiøbmænd oc vor Reeder /
 O Gud med os bevar / derom vi beder.

I forbindelse med aftensalmerne, især med det sidst anførte vers af P. Møller, må nævnes det adskillige steder omtalte „Nat-Glas“, hos Cassuben kaldet „Det sedvanlige Litanía oc Benedicite / som Pøkeren²⁴ ved Masten siunger“²⁵. Den flere gange omtalte Kjeld Jensen Slagelse angiver det som „Nat-Glasset / som en Pødcker eller anden af Skibsfolckene hver Aften ved Masten pleyer at siunge naar Vacten opsættis“²⁶. Det er ikke her stedet til at undersøge, i hvor stor udstrækning dette „Chor“ har været brugt, men alene udtrykket „sedvanlig“ ovenfor viser, at der er tale om en almindelig udbredt anvendelse. Det har, uden nøjagtig at kunne tidsfæstes, rødder langt tilbage i tiden og har fast liturgisk form, opdelt i bønner om velsignelse, fred og „beholden reys“, om Guds englevagt om

Køl oc Roer / Ancker oc Touff / Segel oc Mast /

og slutter: „... lad os med dette Skib vel fare. Hvo der begier / hand sig med mig / Amen / Amen / AMEN“. Af alle de for søfolk beregnede salmer og bønner er det den, der anvendtes mest regelmæssigt og længst.

Uden for salmebøgerne bør endvidere nævnes, at skibspræst i Flåden Jesper Rachløw har skrevet en søsalme. Denne hører ikke til hans bedste, men rundt om i hans berømmelige „Taareperse“²⁷, der i over et århundrede var en yndet andagtsbog i Danmark-Norge, skinner hans forbindelse med søen også igennem. Karakteristiske i så henseende er to små vers fra en salme om livets forkrænkelighed:

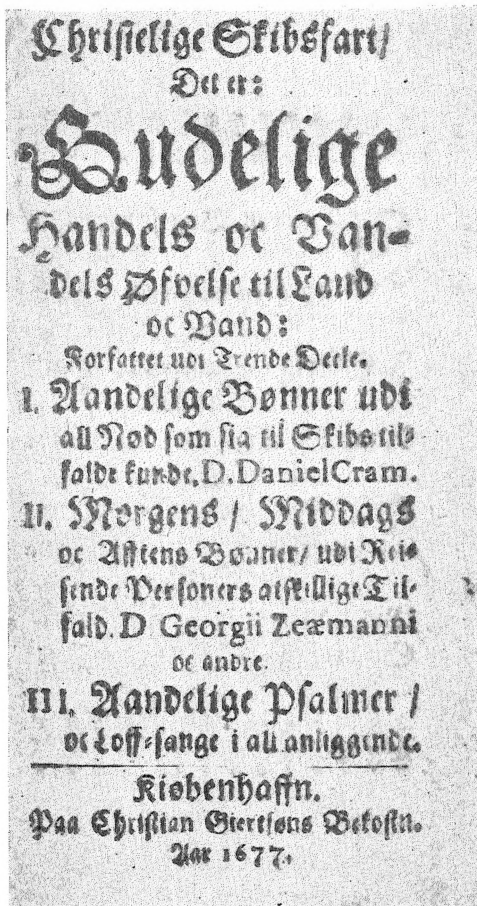


Fig. 3. Titelblad til den af boghandler Chr. Giertsøn i 1677 udgivne samling bønner og salmer for søfolk (Kgl. bibliotek).

Som Skibet det heniler
 Ei søffter Seylet ind
 Saa Tiiden aldrig hviler
 Men gaar som Skib for Vind.

Dog Skibet for sit Ancker
 Det finder stundom Ro
 Men Tiiden stedse vancker
 Oc veed sig kort at snoo.

Hr. Jespers livssyn afspejles tydeligt i denne salme, hvor hans sjæl, ked af verden – der gik ham meget vand af øjnene – men kær ad himmelen higer mod freden hinsides:

Hvad er det, at jeg lider
 Paa Verdens Almanach
 Den loffuer mange Tiider
 Er dog kun Drøm oc Snack. –

Profeten Jonas og hans historie har på grund af den eventyrlige sørejse – en af Bibelens få beskrivelser af havet og livet derude – altid haft betydning for forkyndelse og andagtsbøger for søfolk. Skønt „Jonæ Prophetis Historie“²⁸ omfatter hele Jonabogen, er der derfor grund til at medtage den i denne oversigt. Visen dukker op i det 16. århundredes sidste halvdel og vinder snart indpas i 1600-tallets salme- og andagtsbøger. Dens morsomme versemål er med til at gøre den i forvejen spændende fortælling dobbelt levende:

De lagde det Skib fra Land med hast /
 GUD lod et Veyr strax blæse fast
 en Storm begyndtis stor:
 de ynskede sig
 ret alle tillig /
 at være paa Land oc Jord.

De Bølger saa hart paa Skibet slo /
 de meente det skulde i Stycker gaa /
 alt Redskab kaste de ud:

De raabte med Flid /
i samme Tid
om Hielp til hver sin Gud.

Men Jonas neden i Skibet laa /
en Søffn saa dyb var kommet ham paa
aff Sorrig oc Angist stor:
Den Skipper bleff vred /
gick til hannem ned
oc sagde disse Ord:

Hvi soffver du her saa tryg oc fri /
acter ey hvad Fare vi ere udi?
Paakald din Gud med Flid:
Det kan vel skeep /
GUD os beteer /
sin Hielp oc Naade blid.

Så bliver Jonas opdaget, og nu hænder det værste ham:

De tage hannem fat / kaste offver Bord.
GUD haffde beskicket en Fisk saa stor /
han sløg hannem ind vel snart:
Det Haff monne strax
stillis med hast /
oc Veyret bleff saa klart.

Men 3 dage efter hører Gud Jonas' bøn:

GUD gjorde at Fisken for til Land /
skiød Jonam ud paa hviden Sand /
hand skadde ey ved et Haar:
Til Lif oc Siæl /
saa gandske vel /
tilpas oc sund han var.

Visen bruger 41 vers til at genfortælle Jonasbogen, og den – formentlig danske – anonyme forfatter har trods det ofte anvendte tema haft held til at gøre dette frisk påny.

Thomas Kingo, der nok i grunden ikke havde stort andet kendskab til søen end det, han forskaffede sig ved sine rejser i indenlandske farvande, fornemmelig da i Storebælt og Smålandshavet, formåede med vanlig virtuositet at afmale havets væld og storhed i sine kraftfulde barokstrofer. Et typisk eksempel er skildringen af det oprørte hav i hans mindedigt over Hr. Lauritz Lindenow²⁹, der omhandler et ulykkeligt skibbrud under Norges kyst: „... hvor den Uhyre Sø blev stedse ved at Vræle / Udaff sin Affgrunds Vom ...“ men mere stemmende med, hvad han selv kunne ønske sig på sejlads er nok de fredelige ord på fattigblokken på Fåborg skibsbro³⁰:

Du som fra denne Bro paa Bølgens Vey udtræder
at bugte dig omkring fra fyen til fremmed steder ...

Nå, i Siunge-Koorets anden part findes virkelig en sang „for Søfarende“³¹, der langt overgår de gamle i poetisk skønhed og kraft, om end den er bygget over samme skema. Det hedder heri:

Du veedst vor Skibe-planke
Er næp tre Fingre breed
Som Havets Bølger banke
Med Vold og Fyrighed
Saa lit og er
Imellem Dødsens Hule
Og os, om Stormens Kule
Med Magt igiennemskiær.

Blandt henvisningerne til skriften er denne:

Du haver og af Naade
Ført dine fordum vel
Igiennem Havets Vaade,
Og reddet deris Siæl!
Det røde Hav
Med Vand i Vand du mured
At Pharao blev luret
Udi den slibrig Grav.

Smukt lyder det om den gode hjemfart:

Lad Væir og Vind sig føye
 Lad Lykken i vort Seyl
 og til vor Gierning bøye
 O GUD slae os ey feyl.
 Men hielp os frem
 At vi med Tak og Glæde
 Paa Lande-jorden træde
 Og komme til vort Hiem.

Til salmen føjes som til samlingens øvrige et „Hierte-Suk“³², der hører til Kingos berømteste, fordi det afgørende og smukt afspejler modsætningerne i hans for samtiden ofte uforståelige karakter:

Naar jeg, O Gud paa Havet er
 Og Bølge-ryggen giennemskiær,
 Da kand jeg mig erindre,
 At i mig selv der er et Hav
 Ræt ved min dybe Hierte-grav
 Hvor stærke Storme tindre
 Og tunder om ved Dag og Nat,
 Endog en Stang derfor er sat,
 Saa hver dog ikke kiender
 Hvordan det ulmer i min Barm
 Hvordan det pebler, naar jeg varm
 Af Harm og Vrede brænder . . .

et suk, der nok kunne læses og også er blevet læst af mangen en „Søfarende“ i de mange år, hvor Siungekoret var en yndet andagtsbog.

Med Kingo nås det kunstneriske højdepunkt i sømands-salmernes lange række. Hvor højt han også på dette felt ragede op over sin samtid, ses måske allerbedst ved at sammenligne med Elias Naurs „En Skipper / eller Søfarendes Andagt“³³, hvor det i en lidt snusfornuftig tone hedder:

... at jeg med mine Vahre
 Seyle maa foruden Fare
 Til det Sted jeg sigter paa.
 Derfra du mig hiem saa drifve
 At jeg dig / min GUD / kand gifve
 al den Tack / jeg kand formaa. –

Ser man nu tilbage over salmerne, vil det allerede af det her fremførte fremgå, at langt de fleste er bygget op over et bestemt skema; uanset om der er tale om udfærdssalmer eller salmer til brug på rejsen, herunder morgen- og aftensangene, kan man opstille det fulde skema således:

1. Bortrejsen (Udfærdssalmer).
2. Bønner om god rejse, vind, handel osv.
3. Bønner om befrielse fra havets farer.
4. Bønner for de kære, foresatte osv.
5. Advarsler mod vildt levned på rejsen.
6. Henvísninger til skriften³⁴, og
7. Slutningsbøn.

I det store og hele er dette dispositionen, selv om sukkene og „Jonæ Prophetis Historie“ naturligvis falder uden for.

Hvad forfatterne angår, er der ud over det udtrykkelig anførte at sige, at to bærer forfatterinitialer, nemlig „En Søfaren Vise“ 1591 (L.I.H.) og „Seglatzen er i Jesu Navn“ 1685 (H.C.S.), men det har ikke været muligt med sikkerhed at fastslå, hvilke navne, der er bag. Af de øvrige synes samlingen udgivet hos Peder Hake 1657, „Den Gud, som alting haffver skabt“ 1675 samt „Min Mund oc Hierte vil“ 1675 at være af dansk oprindelse, hvorimod „Aff dybsens nød vi raabe maa“ 1639, „I Herrens Nafn vil jeg opstaa“ 1661 samt „Med Glæde oc Fred faer jeg herfra i Haffvet vilde“ 1676 bærer præg af tyske forlæg.

Melodistoffet er med omhu valgt blandt de i tiden – tildels endnu – kendte melodier.

Salmernes brug i datiden bør undersøges i forbindelse med tidens andagts- og bønnebogslitteratur overhovedet. Kun så

meget kan siges, at man ved gudstjenester og andagter på Flådens skibe har holdt sig til et udvalg af de mere kendte kirkesalmer³⁵, hvis da ellers forordningerne er blevet fulgt. I det hele taget må det anføres, at de fra barndommen kendte salmer – som også i vore dage – har været de kæreste; desuagtet foreligger der dog vidnesbyrd om, at sømandssalmerne har været anvendt i koffardifarten både i hjemlige og fremmede farvande³⁶.

Hermed er denne oversigt over det 17. århundredes danske sømandssalmer ved afslutningen. Der kan muligt nævnes enkelte ud over dem, der er taget med her, og i tiden efter 1700 dukker stadig nye op, ja, i det sidste halve århundrede har mange åndelige sange, knyttet til sømandskirke, sømandsmission osv. set dagens lys; hver kirkehistorisk periode har haft sine, men hvor mange af de nyere er mærket af en måske kraftigere vidneiver og et mere tids- og retningspræget synspunkt, forekommer de gamle her omtalte mig at bære prisen, trods al enfoldighed, haltende fødder og mangelfulde rim, fordi de er båret af den tilforladelige og stilfærdige tro, der har fulgt og båret så mange af vore fædre, og som stadig vil bevare sin magt over danskeres hjerter, „sålænge der ringer en klokke under ø“.

Gid og vi kunde lære
 At vore Dage far'
 Som Skib der seylend' ere
 I Havets Bølge-Glar.
 Vi mod vor Død
 Os daglig kan berede
 Indtil GUD vil os lede
 I Himlens Havn og Skiød³⁷.

NOTER OG HENVISNINGER

- 1) f. eks. Brandt & Helweg: Den Danske Psalmedigtning I (Kbhvn. 1846), Dagvisen, s. 1 (jfr. Den Danske Salmebog nr. 680), Almuens sang s. 5 (jfr. Den Danske Salmebog nr. 172), o. lgn.
- 2) udvalg i Brandt & Helweg I, s. IX–XXXVI.

- 3) smst. I, s. 4, nr. 4 og 5.
- 4) smst. I, s. IX, 1 : De Sancto Nicholao.
- 5) se f. eks. Tilemannus Henningius : En liden Skibsbog (Rostock 1580), Cap. IX. Om Skibs-Løffte.
- 6) E. E. Naur : Aandelig Tids-Fordrif paa Christendommens Gienvey² (Kbhvn. 1700), s. 30 o.a.st.
- 7) K. J. Slagelse : Goed-Haffn ... I (Kbhvn. 1676), s. 7.
- 8) Cassubens fuldkomne salmebog (udg. 1675), s. 800 (Appendix libri Psalmorum).
- 9) af Nic. Herman (Wackernagel : Das Deutsche Kirchenlied III, 1497), Sthens Vandrebog (udg. 1656), s. 72, Cassuben (1675), s. 543. Sthens oversættelse rummer kun 3 vers ; i løbet af 1600-tallet har en anonym forfatter tilføjet 2, frit efter N. Herman.
- 10) før 1639 ; Cassuben (1675), s. 543.
- 11) Niels Helvad : Armamentorium Davidicum² (Kbhvn. 1630).
- 12) Nogle Nyttige oc Nødvendige Psalmesange ... for søfarende Folck ... Trykt hos P. Hake (Kbhvn. 1657).
- 13) f. eks. i K. J. Slagelse : Goed-Haffn II (Kbhvn. 1676), s. 25, eller Christelige Skibsfart ... , udg. af Giertzøn (Kbhvn. 1677), s. 16.
- 14) Sthens Vandrebog (udg. 1656), s. 160.
- 15) K. J. Slagelse : Goed-Haffn I, s. 96.
- 16) Mot = Mat, dvs. fælle, kammerat.
- 17) Giertzens fuldkomne Salmebog (Kbhvn. 1685), nr. 574, med forfatterinitialer : H.C.S.
- 18) Cassuben (1675), s. 508.
- 19) Cassuben (1684), App. 4ta & nova, s. 1053, med forfatterinitialer hos Giertzen (1685) : App. nr. 175.
- 20) se f. eks. Brandt & Helweg I, nr. 472, 473 og 476.
- 21) Kule = kuling.
- 22) Cassuben (1684), App. 4ta & nova, s. 1054, med forfatterinitialer hos Giertzen (1685), App. nr. 65.
- 23) Cassuben (1675), App. libr. Psalmorum, s. 834.
- 24) dvs. skibsdrengen.
- 25) Cassuben (1675), s. 527, Goed-Hafn II, s. 94.
- 26) Goed-Haffn II, s. 94.
- 27) Jesper Rasmussen Rachløw : Taareperse ... (Kbhvn. 1684).
- 28) her efter Cassuben (1675), s. 393.
- 29) Medlidigste Tancker ... over det jammerlige Skibbrud / som skeede ved Solesand ... (Odense 1690).
- 30) Th. Kingos Samlede Skrifter I (Kbhvn. 1945), s. 272.
- 31) Th. Kingos Aandelige Siunge-Koors Anden Part (Kbhvn. 1681), s. 166, den XX. sang.
- 32) sst. s. 171.

- 33) jfr. note 6 (s. 52 i anf. skrift).
- 34) især: syndfloden, det røde hav, Jonas, stormen på søen, Pauli rejse til Rom osv.
- 35) se f. eks. Psalmer oc Bønner for H. Kongl. Majst. Skibsfølckes Brug ... (Kbhvn. 1683).
- 36) se f. eks. Christelige Skibsfart ... (Kbhvn. 1677).
- 37) Th. Kingos Siunge-Koor II, s. 170.

TRÆK AF REDNINGSMIDLERNES HISTORIE

Af

OTTO LUDWIG

For bare 150 år siden var besætningen på ethvert skib, der gik ned, næsten på forhånd dødsdømt. Det, man udrettede for at komme sømanden til hjælp fra land, var de fleste steder meget lidt, selv om forliset skete lige ud for stranden. Det, folkene om bord selv kunne gøre for at redde sig, var også kun lidt. Meget få søfolk kunne dengang svømme, og redningsmidler var et næsten ukendt begreb. Selvfølgelig havde man efter meget gammel sædvane altid en båd med om bord, men for det meste lå den surret godt fast med bunden i vejret og var vanskelig at komme til i en fart, ligesom der under eller i den lå gemt en masse ting, som man ikke kunne finde plads til andre steder om bord. Båden var først og fremmest beregnet til at sejle skipperen til og fra borde med, når skibet lå for anker på reden. Som redningsmiddel havde besætningen ikke megen tiltro til den. Blev den endelig brugt som redningsbåd, var den for det meste kun egnet til at trække besætningens lidelser ud, fordi den som oftest var læk som en si og slet ikke kunne bjerge sig i sø.

Den synkefri redningsbåd, som vel stadig må betragtes som det vigtigste stykke redningsmateriel til søs, var ganske vist blevet opfundet allerede i 1784, men det varede flere år, før den vandt ret mange menneskers tiltro og interesse. Forresten var den først og fremmest beregnet til redningsforetagender fra land.

Men hvem var så opfinderen af redningsbåden? – På kirkegården ved Hythe i Kent står en gravsten med følgende indskrift:

„Denne Lionel Lukin var den første, der byggede en redningsbåd, ligesom han var den virkelige grundlægger af de sikkerheds-principper, takket være hvilke så mange liv og så store værdier er blevet bevaret for undergang; og han opnåede herfor kongeligt patent i året 1785“.

Lionel Lukin var en karetmager fra Long Acre. Han var født i den lille landsby Dunmow, langt fra havet. Han havde aldrig været i særlig kontakt med søfarten. Ikke desto mindre gjorde mange beretninger om skibsforlis et dybt indtryk på ham, og i 1784 viste han den daværende Prince of Wales (den senere George IV), som kendte ham godt, et udkast til en redningsbåd. Prinsen var meget interesseret og opfordrede Lukin til at prøve sin opfindelse i praksis. Ja, han tilbød endog at bekoste alle udgifter ved eksperimenter med den.

Så købte Lukin en norsk yawl, der byggedes om efter hans princip. Langs lønningen anbragte han hele skroget rundt en slags fender af kork, og inden borde forsynede han båden med lufttanke langs siderne samt for og agter. Denne redningsbåd var praktisk taget synkefri.

Senere byggedes flere både efter samme princip, og den 2. november 1785 blev der taget patent. Lukin ombyggede bl. a. en båd for en dr. Shairp fra Bamborough, der interesserede sig meget stærkt for søfolks velfærd. Allerede i denne båds første virkeår reddede den mange menneskeliv. Men bortset fra denne ene båd anbragtes ingen af Lukins konstruktioner på steder, hvor der virkelig var brug for dem. Selv om Lukin havde Prinsen af Wales som beskytter, lykkedes det ham trods mange henvendelser til admiraler og andre betydelige mænd inden for søfarten ikke at vække større interesse for sin sag. Men han opnåede dog at se det engelske redningsvæsen blive til og vokse sig stærkere.

Det første private engelske redningsselskab blev dannet i Shields i 1789 som verdens første af sin art. Det var et skibsforlis ud for floden Tyne, der det nævnte år satte fart i sagerne. Skibet „Adventure“ af Newcastle strandede på Herd Sand kun små 300 meter fra stranden i overværelse af tusinder af tilskuere. Brændingen var så voldsom, at man ikke kunne sætte en båd af den ordinære type i vandet. Næsten hele besætningen

omkom, og ulykken gjorde et så stærkt indtryk på stedets indbyggere, at de nedsatte en komité, der kort tid efter udsatte nogle pengepræmier for de bedste forslag til en redningsbåd. Man tænkte altså åbenbart slet ikke på Lukins allerede eksisterende konstruktion.

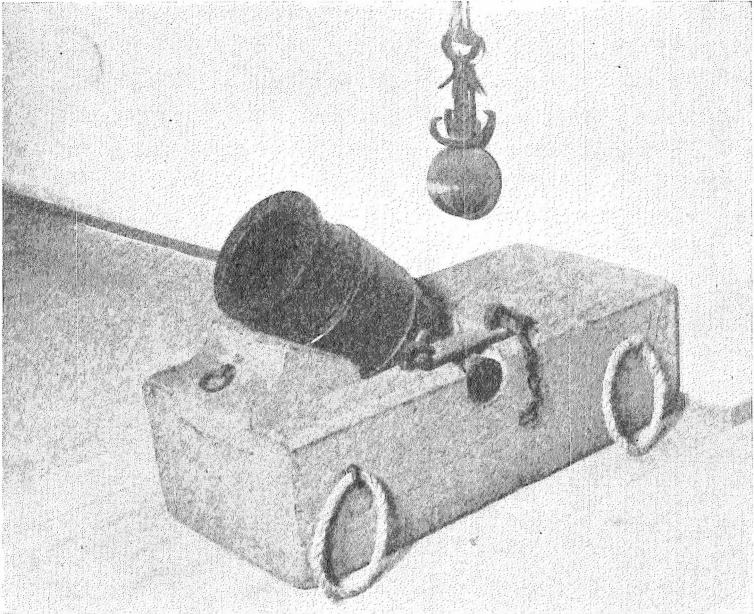
En mængde forslag indsendtes, og to udvalgte til præmiering. Det ene forslag var indsendt af en maler ved navn William Wouldhave og det andet af en mr. Henry Greathead. – Wouldhave brugte ligesom Lukin kork for at styrke bådens opdrift, mens Greathead lagde mere vægt på kølens form.

Greathead var den eneste bådebygger, der havde vist konkurrencen interesse, og derfor fik han overdraget bygningen af den første båd, der faktisk blev til som et kompromis mellem hans eget og Wouldhaves projekt.

De to første år udrettede Greatheads båd ikke noget særligt, men i 1791 reddede den besætningen fra to skibe. I 1796 og 1797 gjorde den igen sin nytte, og i 1798 byggedes endnu en båd efter samme tegning. Den købtes af Hertugen af Northumberland og skænkedes til det private redningsselskab ved North Shields. Året efter forærede hertugen en båd til Oporto. I året 1800 skænkede mr. Cathcart Dempster en af Greatheads konstruktioner til St. Andrew's, hvor den i 1803 bestod sin prøve. „Meanwell“ af Scarborough var strandet i en frygtelig orkan, og vejret var så hårdt, at fiskerne ikke turde gå ud med båden. Men nogle frivillige med mr. Dempster i spidsen roede ud og frelste den tolv mand store besætning. Bådens heldige indsats gav anledning til, at Greathead modtog endnu mange bestillinger. Ved årsskiftet 1803–04 havde han bygget ikke mindre end 31 både, hvoraf otte til udlandet.

Mr. Wouldhave døde i 1821 uden at have modtaget særlige æresbevisninger for sin indsats. I St. Hildas sognekirke findes dog en mindesten, hvori er indhugget et digt til hans ihukommelse. På toppen af stenen står en model af en redningsbåd, og en lignende model er fæstet til kæden på en af kirkens lysekroner.

Greathead var mere heldig i levende live. I 1802 modtog han en gave fra staten på £ 1200. Trinity House gav ham



Redningsmortér af engelsk fabrikat 1811. Kuglen har modhager. –
Handels- og Søfartsmuseet.

£ 105, og det samme gjorde Lloyd's. Desuden fik han en guldmedaille fra Society of Arts sammen med 50 guineas, og den russiske kejser skænkede ham en diamantring. – Den første båd, Greathead byggede efter det præmierede projekt, endte sin karriere i 1821, da den på vej ud til et strandet skib ved Tynes munding løb på en undersøisk klippe. Alle blev dog reddet. Flere andre af hans konstruktioner gjorde tjeneste helt til århundredets slutning.

Som allerede nævnt var England det første land, der oprettede redningsstationer. Redningsvæsenets vækst skete imidlertid til at begynde med uden noget videre samarbejde mellem de enkelte stationer. Men så viste Sir William Hillary sig på scenen og fik i 1824 dannet „Royal National Institution for the Preservation of Life from Shipwreck“.

Sir Hillary var et 100 procent mandfolk. På øen Man, hvor han bosatte sig, oplevede han i 1822 en frygtelig storm, hvor-

under han så mange skibe forlise på kysten. Ved en af strandingerne prøvede Hillary sammen med to andre at sætte en lille båd i vandet for at redde nogle søfolk. Men båden blev kort efter knust mod stranden. Hillary brækkede tre ribben, men gik ikke desto mindre straks i gang med at klargøre en større båd med 16 årer. Selv tog han slagåren, og i de følgende dage under den samme storm reddede han og hans folk 54 mand fra den engelske marines kutter „Vigilant“, og to dage senere frelste de ca. 100 mand fra et andet af marinens skibe, „Racehorse“. Mange gange senere samme år gentoges disse bedrifter, og redningsvæsen blev Hillarys livsopgave. Gennem skrift og tale og forhandlinger med betydende mænd søgte han at gøre det engelske folk interesseret, og den 4. marts 1824 samledes et udvalg i London for at drøfte starten af et selskab, hvis opgave det bl. a. skulle være at skaffe apparater til redning af skibbrudne. Udvalgets formand var biskoppen af Canterbury, dr. Manners Sutton. Andre medlemmer var biskoppen af London, biskoppen af Chester, raket-opfinderen Manby, William Wilberforce, der var kendt for sin kamp mod negerslaveriet, flere ministre og naturligvis Sir Hillary selv. Det blev på det første møde besluttet at starte det ovennævnte selskab, hvis første præsident blev premierminister Lord Liverpool.

Selskabet var af privat karakter. I 1850 blev det reorganiseret og hedder nu „Royal National Life-Boat Institution“. Det er stadig, i modsætning til f. eks. det danske, en institution, der for en stor del opretholdes for frivillige bidrag.

Sir Hillarys indsats virkede smittende i andre europæiske lande, og snart begyndte lignende institutioner at gro frem her også. Holland fik således allerede i 1824 sit redningsvæsen, i 1838 fulgte Belgien efter. Derefter kom i 1852 det danske, i 1853 det norske og i 1865 det franske redningsvæsen. Den første tyske redningsstation blev i 1850 etableret ved Østersøen og dannede dermed grundlaget for Tysklands redningsvæsen.

Det danske redningsvæsens historie er ofte blevet behandlet. Det skal dog nævnes, at man også før 1852 herhjemme havde redningsstationer flere steder. Men sandflugts- og strandingskommissær C. B. Claudi har æren af, at red-

ningsvæsenet organiseredes rigtigt. Han havde hørt om det engelske redningsselskabs stiftelse i 1824, hvorfor han foretog en studierejse til England. Efter hjemkomsten udarbejdede han et forslag til oprettelsen af danske redningsstationer, og dette forslag førte til stiftelsen redningsvæsenet i 1852.

*

Til et redningsvæsen hører andet end redningsbåde, og allerede i 1791 opfandt og konstruerede den engelske søløjtnant John Bell en såkaldt rednings-morter, som kunne udskyde en svær lodline i en afstand af ca. 400 meter. I 1812 konstruerede en anden engelsk søofficer, orlogskaptajn George William Manby, en lignende redningsmorter, der udkød en kugle med modhager og førte en line ca. 150 meter ud. I England holdt man fast ved mortererne lige indtil 1865, da de fortrængtes af rednings-raketterne. Det var især Coehorns mortar, der benyttedes. Denne udkød en ca. 14 kg tung blykugle, i hvilken var iskruet en jernstang med læderrem som forløber.

Både på Handels- og Søfartsmuseet og på Dansk Fiskerimuseum i København findes en redningsmorter med kugler. Disse kugler er forsynet med hager, der skulle holde dem fast til et strandet skibs rig. Forfanget på kuglerne er af skind, og grunden til, at man benyttede dette materiale, er den, at skindet ikke så let som den efterfølgende line kunne brænde. Redningsmortererne på de to museer siges at være de sidste stadig eksisterende af sin art herhjemme.

Lige efter århundredskiftet 1800 fremkom i England den første redningsraket. Den var opfundet af fyrværker Horatio Dennett. Det princip, der lå til grund for denne raket, er blevet fulgt næsten helt lige indtil vore dage.

Dennett må imidlertid dele æren med Henry Trengrouse som redningsrakettens opfinder. Trengrouse, der var født i Helson, Cornwall, i 1772, overværede i 1807 orlogsskibet „Anson“s forlis i nærheden af Lands End. Skibet havde i det rasende uvejr mistet begge sine ankre og drev ind mod land. Da det tog grunden, begyndte den ca. 100 mand store besætning at springe i vandet for at prøve på at svømme i land. Det var nemlig umuligt at sætte en båd ud fra land. Men ikke een blev reddet.

Trengrouse, der havde arvet en formue på 3500 pund sterling, besluttede at ofre i det mindste en del af disse penge på opfindelsen af en redningsraket. I ti år arbejdede han med sin plan for til sidst at demonstrere den for admiralitetet, hvor man viste den stor interesse. Opfinderen fik snart efter ordre på 20 raket-apparater, men så var det også forbi. For retten til selv at lade fremstille apparater efter hans konstruktion betalte admiralitetet ham een gang for alle – 50 pund!

Henry Trengrouse spandt således ikke guld på sin opfindelse, men som en anerkendelse modtog han en sølvmedaille fra Society of Arts, og ligesom Greathead modtog han fra den russiske regent en kostbar diamantring.

Iøvrigt gjorde Trengrouses genialitet sig også gældende på et andet område inden for redningsvæsenet. Det var ham, der opfandt den såkaldte bukse-redningsstol (på engelsk „breeches-buoy“). Denne redningsstol, som i princippet bruges den dag i dag, er således konstrueret, at den person, der skal bruge den, stikker benene igennem en sejldugs-pose, som har stor lighed med et par bukser. Derfor navnet.

Rygtet om de engelske opfindelser nåede også til Danmark, og i 1851 holdtes der prøver med tre forskellige raketapparater eller morterer på Jyllands vestkyst. Konkurrencen stod mellem Manbys mortar, Cartes raketapparat og Dennetts raketapparat. Den sidstnævnte konstruktion sejrede, og i lang tid importeredes Dennetts apparater fra England. Men da de førtes som dækslast over Nordsøen, tog de tit skade, hvorfor det i 1854 blev overdraget kunstfyrværker G. Amici, der har givet navn til Amicivej på Frederiksberg, at lave raketterne, selv om de herved blev noget dyrere. De danske raketter var imidlertid de engelske underlegne, hvorfor man påny importerede fra England. Omkring 1860 foretog Dennett forresten forsøg med dobbelte raketter, med hvilke der kunne skydes betydeligt længere end med de enkelte. Forsøgene blev dog opgivet foreløbig. Men i 1862 lykkedes det Amici at fremstille nogle virkelig brugbare dobbelte raketter, og i de næste 11 år havde han leverancen af sådanne raketter til redningsvæsenet, mens Søetatens Laborato-



S/S „Manfred“ af Verkebäck, strandet ved Stenbjerg 7. marts 1930.
Besætningen (17 mand) blev reddet ved raketapparat.

rium (søartilleriet) fremstillede de enkelte raketter. Fra 1873 overtog søartilleriet også leverancen af dobbelt-raketter.

Både herhjemme og flere steder i udlandet har man i tidens løb eksperimenteret med redningsapparater, der skulle afløse raketterne. En franskmænd, grev d'Houdelot, fandt i 1862 på at bruge en riflet kanon til udskydning af redningslinen. Men opfindelsen havde ikke succes. En anden franskmænd, Delvigne, eksperimenterede også med kanoner til redningsbrug samt med redningsgeværer. Begge dele udskød pile, hvortil var fastgjort liner. I flere år brugte man disse pile i det franske redningsvæsen, men senere gik man tilbage til raketterne.

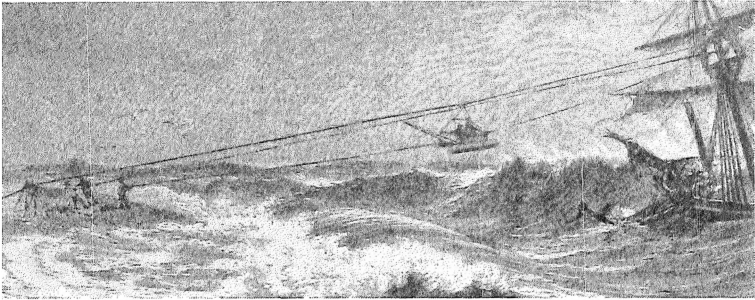
I 1874 indsendte en tømremester Møller et forslag til redningsvæsenet om indførelsen af såkaldte „redningsdrager“, der var så store, at de skulle kunne slæbe ponton-fartøjer i land fra de strandede skibe. Senere fremkom der lignende forslag fra andre danskere, i året 1900 fra redaktør Henrik Fog og i 1909 et fra navigationsskolens forstander i Svendborg, Aage Tuxen. Det sidstnævnte var det sagligt bedst underbyggede. Men anvendelsen af drager var langt fra noget nyt. Allerede før tømremester Møllers forslag havde der været lignende pro-

jekter fremme både i England og i U.S.A. I Aberdeen brugte man således en drage, der fra land skulle skaffe forbindelse med strandede skibe, men da de farligste strandinger indtræffer ved pålandsvind, var Aberdeen-dragen af liden værdi.

I en artikel i „Illustreret Tidende“ for den 22. december 1872 gjorde branddirektør J. P. Matthiesen rede for et af ham opfundet redningsapparat. Matthiesen, der interesserede sig meget for skibbrudnes redning, påpegede, at mens de fleste redningsforetagender i andre lande blev foretaget med redningsbåde, var raketapparaterne de mest benyttede herhjemme. Fra januar 1852 til 31. marts 1872 havde raketterne og redningsstolene været brugt i 166 tilfælde og redningsbådene i 139 tilfælde. Ved hjælp af raketterne frelstes 1301, mens der med redningsbådene „kun“ reddedes 959 skibbrudne. Trods dette mente Matthiesen, at de redningsstole, som benyttedes andre steder, ikke uden videre kunne efterlignes her, idet man måtte tage hensyn til lokale forhold. Den gængse redningsstol, skrev han, sikrede ikke, at den skibbrudne kom levende i land. En anden ulempe ved redningsstolen var, at den kun kunne tage een mand ad gangen. Matthiesen sammenlignede den skibbrudnes tur i redningsstolen med en form for kølhaling, idet redningsstolen med den ombordværende for en stor del slæbte i eller under vandet.

Branddirektørens forslag gik ud på følgende: Der skulle konstrueres en af spanskrør flettet kurv, to alen lang og halvanden bred, som skulle hvile mellem to af gummi med sejldug overtrukne pontoner. Dette redningsmiddel var beregnet at tage to mand ad gangen. „Stolen“ var konstrueret med livliner hele vejen rundt, således at den, hvis det strandede skib skulle blive sønderslået, før alle var bragt i land, kunne bruges som flydende redningsbøje for 8–10 mand. Ved at gøre apparatet noget større kunne man benytte det på den måde, at man halede det, flydende på vandet, ud til skibet, hvorefter man kunne hale det tilbage med næsten hele skibsbesætningen på een gang.

Matthiesens forslag blev vist aldrig prøvet i praksis. Forresten havde andre været inde på nogenlunde de samme ideer som han mange år forinden. En amerikaner ved navn Joseph



J. P. Matthiesens redningsapparat for skibbrudne.
Træsnit i Illustreret Tidende.

Francis havde i 1850'erne konstrueret en redningsbåd, men også en såkaldt „life-car“. Dette apparat havde nærmest form som en båd og var lavet af jern eller kobber. Det var overdækket med et udbuet dæk, der igen var forsynet med en luge, som kunne lukkes tæt til indvendigt fra. Indretningen var beregnet til at tage fire–fem personer i land ad gangen i liggende stilling. Der var hverken lys eller ventilation i denne „life-car“, hvilket dog heller ikke skønnedes nødvendigt under hensyn til „rejsen“s kortvarighed. Senere lavede Francis lidt om på konstruktionen, så det blev muligt at sidde oprejst under turen ind mod land. Til hver ende af denne „car“ var fastgjort liner, der gjorde det muligt at hale den frem og tilbage. Desuden var den ophængt i kæder og, øverst, i en stor øjebolt til et tykt tov. Ideen i denne konstruktion var den samme som i Matthiesens, nemlig at de skibbrudne under redningen skulle befri sig for den ubehagelige og våde tur gennem vandet.

„The Francis' Life-Car“ blev prøvet flere gange i praksis, og ved en enkelt lejlighed blev der ved hjælp af den frelst ca. 200 mennesker. Det var ved skibet „Ayrshire“s strandning under en snestorm på Jersey-kysten ikke ret langt fra Long Branch.

De redningsbåde, Francis byggede, var af metal, og skulle især udmærke sig ved meget stor styrke. Bådenes skrog bestod kun af to dele, der var presset hydraulisk ud, hvilket var lidt af en sensation på det tidspunkt.

I sin artikel om den nye redningsstol i „Illustreret Tidende“

slog branddirektør Matthiesen også til lyd for ved redningsforetagender at bruge olie til bølgedæmpning. Han anbefalede, at redningsvæsenets både fik blikbeholdere om bord, hvori var fæstet en kort line, hvormed dåsen, der skulle fyldes med en blanding af sand og olie, kunne udslynges på længere afstand imod brådsøer og strøm. For indgående anbefalede han, at bådene skulle slæbe et sejl dyppet i olie efter sig.

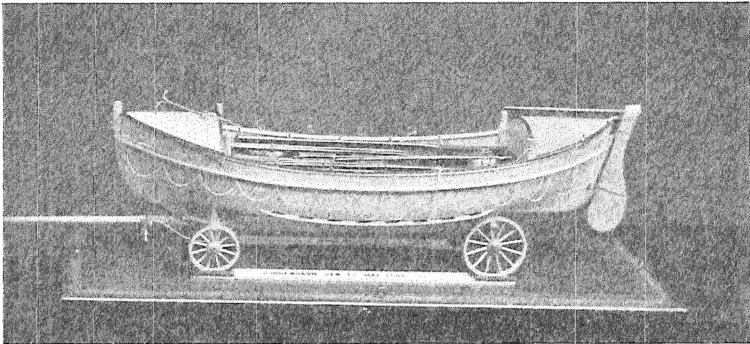
Først i 1890 indførte Board of Trade ved lov, at ethvert skib skulle medføre et bestemt kvantum olie til bølgedæmpning. Alligevel var der intet nyt i Matthiesens forslag. Allerede de gamle grækere, og måske også vikingerne, kendte oliens evne til at tæmme søen. I en ca. 1250 år gammel engelsk kirkehistorie findes en beretning om en biskop ved navn Aidan, som gav en skibsbesætning lidt hellig olie om bord. Han fortalte, at Gud ville stilne søen, såfremt man kastede olien i vandet. På vej til Kent mødte skibet et voldsomt uvejr, og besætningen huskede biskoppens råd, hvilket hjalp dem frelst gennem stormen.

I 1883 udførte man nogle bølgedæmningsforsøg ved Aberdeen. Man udlagde nogle blyrør under vandet 150 meter ud. For hver ca. 25 meter var ledningen forsynet med en ventil, gennem hvilken olien ved trykluft kunne pumpes ud i vandet. Men der blev brugt uforholdsmæssig megen olie til forsøgene, der derfor blev opgivet. Men samme år fremkom marinemaler Riis-Carstensen herhjemme med et forslag om raketter, der skulle føre en mindre beholder ud fyldt med olie. Beholderen skulle åbnes ved eksplosion og olien derved samtidig spredes. Fem år senere foreslog kommandør V. Hansen, at der foretoges forsøg med opankrede bøjer ud for Jyllands vestkyst. Bøjerne skulle fyldes med olie, der automatisk sivede ud ved søens bevægelser. Men forslaget viste sig at være for kostbart at gennemføre. Alene til en enkelt fiskerplads ville anskaffelsen af bøjer komme til at koste 56.000 kroner, hvortil kom udgifterne ved det meget betydelige forbrug af olie. Iøvrigt glemte man vist helt, at den megen olie kunne være til skade for svømmefuglene! – Til brug om bord i nødstedte skibe har olien imidlertid vist sig at være til stor gavn.

Det danske redningsvæsen begyndte meget beskedent med, at Claudi lod strandfogederne udruste med en lang, smækker line, som de i givet tilfælde kunne udkaste til skibbrudne.

Claudis rejse til England og hans beretninger om det, han havde set derovre, medførte bl. a., at „Foreningen til Søfartens Fremme“ i 1846 lod bygge en redningsbåd, som skulle have haft station ved Harboøre. Båden var imidlertid meget svær at transportere på land langs kysten, fortæller Eisenreich i sin bog om „Det nørrejydske Redningsvæsen“. Derfor blev den anbragt i Aggerkanal, hvor den senere afløstes af en mere vel-egnet båd. I 1847 skænkede „Frimurerlogen“ imidlertid en noget mindre, lettere og betydeligt bedre redningsbåd, som var konstrueret og bygget af skibsbygmester E. P. Bonnesen, København. Bonnesen havde i 1844 været en tur i England og her set på redningsbåde. De bedste ting ved de forskellige fartøjer i det engelske redningsvæsen nedfældede han i sin egen konstruktion. Den båd, der derefter blev til, var forsynet med lufttætte kasser, hvortil etatsråd T. Suhr havde skænket kobberet. Den var på størrelse med marinens velkendte travailer og havde en længde af 26 fod. Den var bygget af gennemtørret elm og klinkbygget, med 2 kimingskøle samt en flad køl på 8 tommer bredde. Båden havde seks tofter og årer til seks mand. Fartøjet anbragtes ved stationen Flyvholm, hvor den gjorde tjeneste i mange år. Den kom iøvrigt til at danne modellen for senere tiders danske redningsbåde. De fire næste både, Bonnesen byggede, afveg nemlig ikke meget i konstruktionen fra den første. En af ændringerne gik ud på at bygge luftkasserne af træ i stedet for af det mere kostbare materiale, kobber. Desuden var de en halv fod bredere og et par tommer dybere.

Lidt efter lidt tilføjedes mindre ændringer, som redningsmandskaberne udtrykte ønske om efter erfaringer med de eksisterende både. Bl. a. byggede man nu med en skarpere bov og mere skydende stævne. Da Skagens redningsbåd kæntrede den 27. december 1862, fik Bonnesen til opgave at foretage endnu nogle ændringer. Men heller ikke de både, der derefter blev bygget, afveg meget fra den første, som Frimurerlogen skænkede. Bonnesens tegninger til disse redningsbåde er tilligemed hans

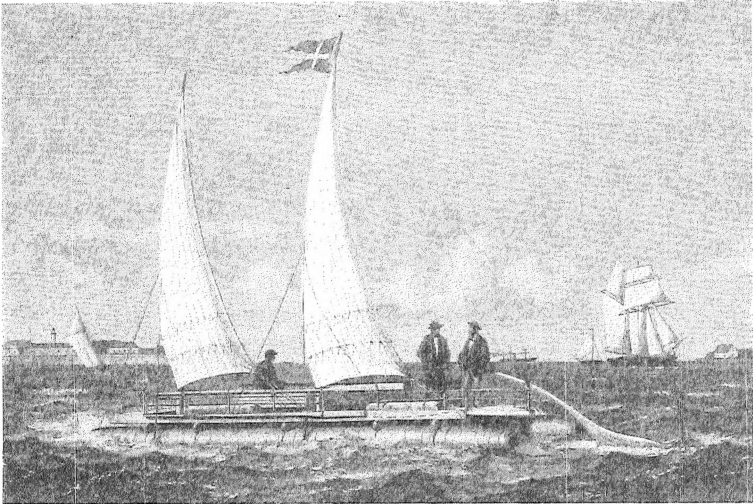


E. P. Bonnesens model af redningsbåd i skala 1 : 12,
fremstillet 1866. – Handels- og Søfartsmuseet.

øvrige arkiv af konstruktionstegninger i Handels- og Søfartsmuseets eje.

Den danske befolkning fulgte med stor interesse redningsvæsenets udvikling, og mange mennesker lagde deres hjerner i blød for at finde på bedre redningsmetoder. Langt de fleste af forslagene var „nitter“, men nu og da har et projekt vist sig brugbart.

På samme måde som herhjemme er det gået i andre lande, og ting, man ikke har kunnet bruge her, har man været glade for andre steder – og omvendt. F. eks. konstruerede den allerede nævnte branddirektør Matthiesen i 1872 en rednings-ponton-flåde, der blev anbragt ved en russisk redningsstation i nærheden af Archangelsk. Flåden, der bestod af to næsten cigarformede rør, der var anbragt ca. fire meter fra hinanden, var forsynet med et af rotting flettet dæk. De to ponton'er havde hver en længde af ca. 9 meter. På dækket var der to langskibs løbende rækker tofter, der var beklædt med sejldug og polstret med korksmuld. Tofterne kunne således evt. bruges som selvstændige redningsmidler. Flådens bæreevne var ca. 50 mand, og den udmærkede sig desuden ved at være kæntre- og synkefri. Tillige var den let at manøvrere og havde et ringe dybgående, så den let kunne gå igennem brændingen. Det første af denne type fartøjer blev vistnok bygget på Jacob Holms Plads i København. Et par stykker blev anskaffet til nogle jyske stationer,

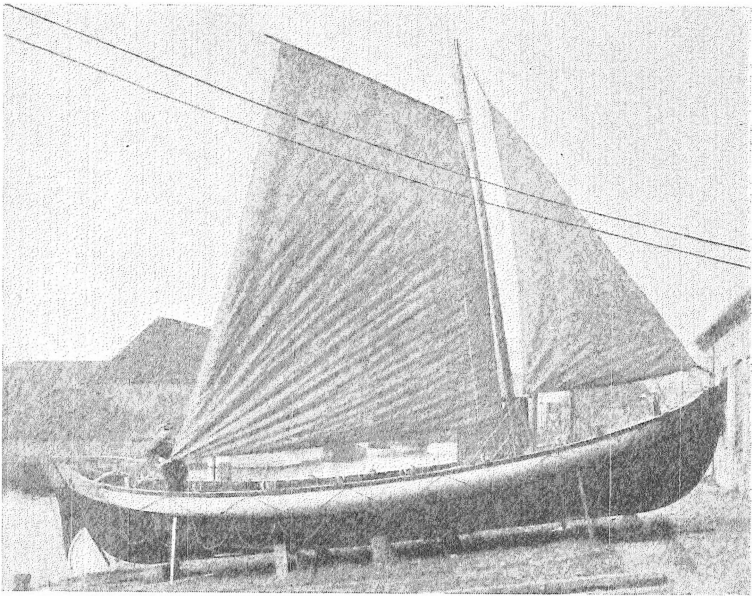


Redningspontonflåde, konstrueret af J. P. Matthiesen.
Træsnit i Illustreret Tidende efter tegning af C. Eckardt.

men nogle år senere blev de afhændet igen, fordi de viste sig uegnede til vore kyster.

Et virkeligt fremskridt var, da de første maskindrevne redningsbåde kom frem. Den første damp-redningsbåd var engelsk og hed „Duke of Northumberland“. Den blev bygget i 1889 og blev drevet frem ved „jet“. Bådens maskineri drev nemlig en pumpe, som indsugede en ton vand hvert sekund og spyttede det ud igen i løbet af ligeså kort tid. Bådens fart var 9 knob, men en ulempe ved den var dens vægt. Den var så tung, at fartøjet altid måtte ligge i vandet. – Allerede 15 år forinden var dampmaskinens indførelse blevet livligt diskuteret i England. I sin bog „The Life-boat and its Work“ fra 1874 fraråder Ricard Lewis i høj grad at anvende dampen i redningsbåde og gør samtidig opmærksom på, at der var blevet konstrueret flere propel-drevne både, der førtes frem ved håndkraft. Sådanne projekter dukkede også frem senere, og i vore dage fremstilles sådanne både til brug fra skibe.

Imidlertid kom jo så motoren, og i dag har det engelske redningsvæsen en flåde på 160 motor-redningsbåde. Den første



Skagens redningsbåd, ældre type med sejl.

motordrevne redningsbåd i det danske redningsvæsen blev i 1914 stationeret i Skagens havn. Båden, der var bygget efter engelsk mønster, udrustedes med en motor på 40 hk. En del mindre både blev udrustede med hjælpemotorer og stationeredes forskellige andre steder, hvor de kunne søsættes fra åben strand. Men hjælpemotorerne var ikke den rigtige løsning, og i 1925 indførtes en ny type, som var helt afhængig af sejl og årer. Typen kan dog, i nødstilfælde, drives frem ved de nævnte fremdrivningsmidler.

*

Mens man dog i nogen grad allerede hen mod slutningen af det attende århundrede begyndte at interessere sig for søfolks redning fra strandinger, blev der næsten intet gjort for, at de kunne klare sig ud af en nødsituation på åbent hav. I 1776 opfandt en englænder ved navn William Shipley fra Maidstone imidlertid en redningsbøje, „The Floating Light“. Apparatet



Øvelse med MB 13.

findes udførligt beskrevet i en lille tysk tryksag fra 1789, der blev udgivet „af en rejsende tysker uden vederlag og udelukkende af kærlighed til alles vel“.

Redningsbøjen var lavet af kobber og havde en længde af knapt en meter. På hver side var den forsynet med en opretstående stang, hvorimellem en olie-lygte var anbragt i kardansk ophængning. Lygten var sådan indrettet, at den ikke slukkedes hverken af vind eller sø. Over den var anbragt en bøjle med en line. Bøjen, der var rødmalet, havde også en lille „mast“ med et rødt flag, så den kunne ses om dagen. Den var også forsynet med en lille „lønning“, hvori var huller, som en overbordfalden kunne gribe fat i. Bøjen skulle kastes ud, når en mand faldt i vandet, og derpå føres over i den læ side, så den kunne drive ud til den forulykkede. Ved hjælp af linen kunne man derefter hale bøjen ind igen med den overbordfaldne, hvis denne altså havde fået fat i den.

Også den engelske commander E. Inglefield tænkte på de overbordfaldne søfolk. I 1852 opfandt han en såkaldt „redningshat“. Denne opfindelse lignede en almindelig matroshue,

men havde dobbelt, lufttæt foer. Den øverste halvdel af foret var fæstet til pulden. Den nederste del kunne derimod vendes ud, ved at man trak i en rem i den. Den øverste halvdel af pulden var forsynet med en ventil. Når man trak i den lige omtalte rem, kom der luft i huen gennem ventilen. I opblæst tilstand blev huen dobbelt så stor som normalt. Opfinderen hævdede, at „redningshatten“ ville have særlig betydning for udkiggene, der jo i reglen er de første, der opdager, når en mand falder over bord. Når en udkig så en af besætningen falde i vandet, skulle han derfor straks tage sin hue af, trække i remmen og kaste „redningsmidlet“ udenbords.

Ti år forinden havde en anden mand taget patent på et meget mærkeligt redningsmiddel. Det var opfinderens idé at forvandle alle møbler om bord på skibene til redningsmidler, hvilket kunne lade sig gøre ved at anbringe vand- og lufttætte puder under bordplader, stolesæder o.s.v. Opfinderen havde vist bare ikke tænkt på, at de færreste mennesker på en stor liners underste dæk bryder sig om at agere flyttefolk, når skibet er lige ved at synke!

Disse opfindelser havde faktisk kun interesse som kuriosita, og det var først, da Samuel Plimsoll gjorde sin indsats for søfolkene, at der blev gjort noget effektivt for større sikkerhed på søen.

*

Plimsoll var født i 1824. Da han endnu var ganske ung, slog han sig ned i Londons fattigkvarter som kulhandler. Han havde dog ikke heldet med sig og var flere gange ved at gå fallit. Sine aftener tilbragte han imidlertid i Londons dokker, hvor han lyttede til søfolkenes beretninger. Han hørte på denne måde mange historier om synkefærdige og overlastede skibe, som var sporløst forsvundne med mand og mus. Beretningerne gjorde et dybt indtryk på ham, men hvad kunne vel en fattig kulhandler gøre for at ændre de fortvivlede forhold?

Ti år senere, da Plimsoll var fyldt 36, var han en velstillet mand med en ny og velfunderet kulforretning. Han havde nu tilstrækkeligt med penge til at sende sin kone på ferie på Yorkshire-kysten. På en af sine korte sørejser til hustruens feriested

så Plimsoll mængder af vrage, hvis mastetoppe ragede op over vandet. Dette syn fik påny Plimsoll til at tænke på søfolkene. Han tænkte bl. a. på, at mange af disse skibes besætninger var blevet trukket med ned i dybet, fordi redningsmidler manglede om bord, eller fordi de var lidet effektive. Siden den dag gjorde han søfolkenes sikkerhed til sin livssag.

Kulhandleren fik travlt med at indsamle beretninger om uforvarsomt lastede og pilrødne træskibe og beskrev tilfældene i de engelske aviser, når disse var villige til at optage sådant pinligt stof. Han talte også ved utallige møder, hvor han gang på gang pointerede, at rederne med de høje søassuranceer faktisk tjente tykt, når deres vrage gik ned. Forresten var det sjældent, at et skibsforsøg dengang gav anledning til retssager, og når det gjorde det, var det ikke mandskabets forvinden, men penge, sagerne drejede sig om.

Mens den brede del af Englands befolkning med interesse lyttede til Plimsolls argumenter, vendte man i parlamentet det døde øre til. Derfor lod Plimsoll sig i 1868 indvælge i parlamentet, men også nu overhørte man her fuldstændigt den „kulrede kulhandler“. Men Plimsoll fortsatte sin kamp og udgav i 1872 bogen „Our Seamen“, i hvilken han fremførte mange opsigtsvækkende anklager mod redere og myndigheder. Han skrev bl. a. om det mærkelige i, at man nogle år i forvejen havde indført nogle ganske vist ret overfladiske bestemmelser om tilsyn med passagerskibe, mens man havde stillet sig helt ligegyldig over for sømandens skæbne. Han oplyste også, at ikke mindre end 8794 engelske søfolk havde mistet livet ved forlis fra 1861 til 1871. En stor del af disse tab kunne have været undgået gennem en streng lovgivning. At tabene havde fundet sted, det var kort og godt masse mord. I folkemunde blev Plimsolls bog da også benævnt som „Håndbog i søassurance-svig“.

Til sidst måtte Disraëli og hele parlamentet bøje sig for den folkestemning, Plimsoll havde rejst, og resultatet blev en ny engelsk skibsfarts-lov, der kom til at danne grundlaget også for andre søfartsnationers love af samme art. En af lovens vigtigste bestemmelser gjaldt indførelsen af et lastelinie- mærke.

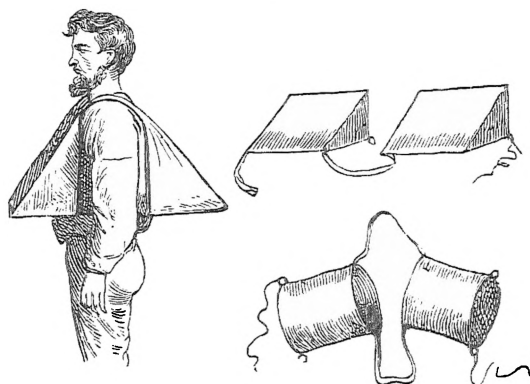
Efter at have stridt for humanitet på søen i mere end en menneskealder trak Samuel Plimsoll sig i 1880 tilbage fra parlamentet. I 1898 afgik han ved døden.

*

Plimsolls indsats gav sig udslag på andre måder end ved udfærdigelsen af nye søfartslove. Den gav også anledning til, at en mængde opfindere begyndte at tumle med nye redningsmidler.

Den tidligere nævnte J. P. Matthiesen tog herhjemme patent på en todelt skråpude eller pølle i 1874. Dette redningsmiddel var forsynet med skulderbånd og livline, således at den ene del anbragtes på brystet og den anden på ryggen. Puden var stoppet med korkspåner og betrukket med vandtæt sejldug. Under den ene halvdel var anbragt en vandtæt taske til opbevaring af penge og værdipapirer. Efter opfinderens egen mening havde rednings-skråpuden flere fordele: Den optog intet specielt rum om bord, var let at komme til og kunne til daglig tjene som almindelig skråpude. Endvidere beskyttede den ved brug i vandet mod stød for- og bagfra, f. eks. mod vragstykker o. l. I en artikel i „Illustreret Tidende“ gjorde Matthiesen opmærksom på, at det i rigsdagen allerede på det tidspunkt forelagte udkast til lov om tilsyn med dampkedler og passager-dampskibe indeholdt bestemmelser om, hvilke redningsmidler der skulle findes om bord. Antallet af redningsapparater var ansat til 20 % af det største passagerantal. „Men skal da resten, de 80 %, når skibet er fuldt besat, drukne?“ spurgte opfinderen og anbefalede endnu en gang sin frembringelse.

I de af det danske søværns skibe, som stadig har hængekøjer om bord, fungerer madrasserne som redningsmidler. De er nemlig stoppet med korksmuld og forsynet med stropper, så man kan bruge dem som redningsveste. Om dagen er køjerne bundtet sammen på en særlig facon, og så kan det måske være svært i en fart at komme til madrassen. Men korksmuldets bæreevne er så stor, at man ganske roligt kan springe i vandet med hele køjen under armen. Madrassen skal nok holde både tæpper, køje og mand oppe.



Matthiesens redningspude. Træsnit i Illustreret Tidende.

Madrassernes funktion som redningsmidler er ikke af ganske ny dato. Allerede omkring 1860 anbefalede den engelske vice-admiral A. P. Ryder meget stærkt korkmadrassens indførelse i krigs- og handelsskibe og anviste forskellige måder, hvorpå man kunne bruge en sådan madras eller hele køjen som redningsmiddel. F. eks. kunne man jo binde de to ender på den sammenrullede køje sammen, så den ligefrem dannede en redningskrans. Eller to mand kunne enes om to køjer og hage sig fast til dem bag hinanden med en køje under hver arm. Admiral Ryder anbefalede også, at madrasserne var delt i to sammenhængende dele på langs og lavet således, at de to dele kunne lægges sammen og danne en redningsvest, som tillod den nødstedte at have armene fri. En fordel ved korkmadrasserne var, at selv de dyreste, som i 1874 kostede 11 s. 6 d., kun kostede det halve af, hvad madrasser, der var stoppede med hestehår, beløb sig til. Iøvrigt kunne man få korkmadrasser for helt ned til 7 s. 6 d., og disses bæreevne i vandet var ikke mindre end den, der gjaldt for de mere dyre madrasser.

Admiral Ryder udgav en lille tryksag om sine ideer, og i 1872 udkom denne i andet oplag. Forfatteren nævner i denne udgave, at der på grund af en mængde grufulde skibsforlis havde været nedsat et udvalg, der skulle undersøge, hvad der kunne gøres for at skabe større sikkerhed mod drukning ved forlis.

Udvalget foretog flere omfattende undersøgelser, bl. a. ved at interviewe flere søfolk om deres meninger og erfaringer skibsførlis vedrørende. Ni højtstående engelske søofficerer blev spurgt om deres mening med hensyn til korkmadrasser i skibe, og de udtalte sig alle til fordel for dem. Det er da også en kendsgerning, at mange orlogsgaster, navnlig under en krig, er blevet reddet takket være deres madrasser.

I sin lille tryksag anbefalede admiral Ryder også captain J. R. Wards korkredningsvest, som han bl. a. havde stiftet bekendtskab med under sin tjeneste som kommandør i kystbevogtningen. Her havde han givet ordre til, at folkene med mellemrum skulle opøves i iførelsen og brugen af korkbælter. Han krævede, at mændene skulle kunne tage dem på med lukkede øjne.

Captains Wards korkvest blev opfundet i 1854 og blev i mange år brugt både i det britiske, det danske og mange andre redningsvæsener. Dette redningsmiddel havde den fordel for mange andre samtidige, at det kunne holde en fuldt påklædt mand oppe, så både hans hoved og skuldre var oven vande. Endvidere tillod vesten sin bærer at ro med den på, og den var delt i to dele, en øverste og en nederste, således at der var et lille mellemrum i livet, hvor den kunne snøres fast. Denne konstruktion gjorde det ikke ubehageligt at sidde med vesten på i lang tid, og det havde ikke mindst betydning for redningsmandskaberne.

Det danske redningsvæsen importerede sine Ward-veste gennem firmaet A. W. Birt i London. I midten af tresserne købtes en del veste, som var konstrueret af en mr. Tisserand i New Orleans, men hverken disse eller andre redningsveste kunne lang tid fremover tage konkurrencen op med Wards. Og der var endda mange, som forsøgte at finde på noget bedre. I 1874 foreslog en købmand Willerup fra Hillerød således redningsvæsenet at indføre et af ham konstrueret redningsbælte, der bestod af en pølseformet beholder af gummi, som skulle kunne holde hovedet oven vande. Men redningsvæsenet sagde nej tak.

Ideen med oppustelige redningsveste var iøvrigt ikke ny dengang. Der var allerede fremkommet flere lignende og bedre projekter i England. Ikke desto mindre fremkom en herr Brøgger fra Løgstor i 1874 med et andragende om at få eneret på en redningsklædning af gummi. Dragten havde imidlertid meget tilfælles med en anden, der var opfundet af amerikaneren Clark S. Merrimann, og hvoraf redningsvæsenet havde et sæt til prøve. Merrimanns sæt viste sig at være danskerens overlegent, men ingen af dem fik betydning herhjemme, skønt der i alle tilfælde blev slået kraftigt på tromme for den amerikanske opfindelse.

En kaptajn Paul Boyton fra det amerikanske redningsvæsen blev i foråret 1875 forsidestof i alverdens aviser ved at foretage en svømmetur over Kanalen i en af Merrimanns redningsdragter, som han hævdede at have forbedret en del. Dragten bestod af to dele: En overdel med ærmer og hætte, der strammes stærkt om håndled og hoved og kun lod ansigtet udækket. Underdelen endte nederst som en slags støvler og tillod heller ikke vand at trænge ind noget sted. Klædningen, der var af vulkaniseret gummi, var indvendigt forsynet med nogle luftpuder, fem ialt, fordelt bag hoved og ryg, på brystet og under benene. Disse luftbeholdere fyldtes med luft gennem en slange til svømmerens mund. I klædningen var anbragt et kompas, og ved den ene af støvlerne kunne fastgøres en lille mast, hvorpå kunne føres et lille sejl. En åre var fastgjort til bæltet.

Den 10. april startede den dengang 26-årige Boyton fra Dover kl. 3 om morgenen med en lille dampbåd som ledsageskib. Boyton gjorde god fremgang hele dagen og gav sig tid til både at spise og ryge cigarer i vandet. Men henad aften blev han træt, og da vejret blev uroligt, turde man ikke lade ham fortsætte. Protesterende blev han hevet om bord kl. ca. 19. Ikke een dråbe vand var trængt gennem dragten, der mindede meget om vor tids frømands-udstyr.

En dansk premierløjtnant af søværnet, Klixbüll, opfandt i 1883 et redningsbælte, der bestod af nogle af tarme forarbejdede beholdere, der skulle oppustes med luft. Da redningsvæsenet ikke viste opfindelsen synderlig tiltro, eksperimenterede

Klixbüll i seks år med nogle forbedringer, og i 1889 købte redningsvæsenet 30 eksemplarer. Men dragterne mistede hurtigt deres bæreevne og dermed al interesse.

I 1885 opfandt Chr. F. Holstein et redningsbælte af gummi, som ligeledes skulle oppustes før brugen. Dette bælte vandt indpas hos en del fiskere herhjemme.

I et nummer af „Nautical Magazine“ fra 1888 findes iøvrigt et brev fra en læser, der foreslår indført en særlig „rednings-skjorte“. Indsenderen fortæller, at søfolk og fiskere ud for Norfolk allerede i mange år havde benyttet sig af sådanne skjorter til søs. Skjorterne var syet af kipret stof, d. v. s. tæt vævet lærred, som er helt lufttæt, især når det er vådt. Skjorterne var dobbelte fra taljen og opefter og hver forsynet med et mundstykke på brystet. Når bærerne havde brug for det, pustede de bare skjorten op, og denne var nu i stand til at holde dem oven vande i mange timer. – I virkeligheden slet ikke så tosset en tanke!

En noget mere kompliceret opfindelse gjordes i 1888 af kredsdyrlæge Schwartz fra Oebisfelde. Han havde opfundet et redningsbælte, som var forsynet med glaskapsler indeholdende flydende kulsyre. Når bæltet skulle bruges, skulle kapslerne slås i stykker, hvorefter kulsyren i luftformig tilstand fyldte bæltet og dannede bærekraften. Opfindelsen vandt ikke særlig anerkendelse.

Nej, så gik man i langt højere grad ind for kaptajn Bauditz' og overkrigskommissær Rasmussens rednings-stortrøje, der havde korkstykker indsyet forskellige steder. Stortrøjen havde bare den ulempe, at den var betydeligt dyrere end Wards livbælte.

Omkring århundredskiftet kom de første redningsveste stoppet med kapok. Vestene var dog i begyndelsen dårligt lavede, men fremstillings-metoden forbedredes efterhånden, og i 1911 købte redningsvæsenet herhjemme 50 kapokveste af et fransk firma, der også forsynede det engelske redningsvæsen.

*

Det vil sikkert forbavse mange at høre, at en nu glemt amerikansk opfinder allerede i 1867 konstruerede en gummi-flåde. Opfinderen forventede et stort salg af sådanne flåder

som redningsbåde til oceangående dampere, men han fik vist aldrig solgt mere end eet eksemplar. Dette, der fik navnet „Nonpareil“ („uden lige“), kom imidlertid i fuldt mål til at vise sin evne til at holde sig flydende under de mest krævende forhold.

„Nonpareil“ var lavet af tre ponton'er af oppustet gummi, som var fastgjort til en træramme. Den var forsynet med to sænkekøle og sejl. Kahyt var der ingen af. I stedet havde de tre mænd, der købte flåden, rejst et telt på dens „dæk“.

Flåden startede fra U.S.A. i foråret 1867 for at sejle over Atlanten. Som kogested havde de tre kun en petroleumsovn, som hurtigt viste sig ubrugelig, hvorfor de på en stor del af rejsen måtte leve af beskøjter. Den 23. juni viste flåden sig ud for Cowes i England, hvor den blev bugseret i havn af en udflugtsdamper. Foruden besætningen fandt man om bord en radmager, levende høne. Mændene fortalte, at de havde fået den foræret af en hovmester på et passerende skib, men at de ikke havde nænnet at spise den. Iøvrigt kunne de fremvise dokumenter på, at de virkelig havde krydset Atlanten i dette mærkelige fartøj, idet de havde underskrifter fra flere skibe, de havde mødt. Mærkeligt nok fik gummiflåden – trods den store reklame, der må have ligget i den kække bedrift – foreløbig ingen praktisk betydning.

Kort før det sidste århundredskifte kom der en dansk opfindelse, der virkelig fik betydning for sikkerheden til søs. Opfindelsen var gjort af skibsfører Valdemar Engelhardt, der var født i 1858. Engelhardts båd er selvlæssende og består af en dobbelt-diagonalbygget underbygning forsynet med dæk. Til underdelen er befæstet en overdel, som kan hæves, og idet den hæves, glider tofterne ned, således at knæleddene, der holder overdelen i stilling, ikke kan bøjes. Båden kan slås op på få minutter og har yderligere den fordel, at der kan placeres to-tre både oven i hinanden, så de kun fylder det samme som een almindelig redningsbåd. Endelig må det nævnes, at båden endog i beskadiget form bevarer sin flydeevne. Således fortæller amerikaneren oberst Archibald Gracie, der oplevede „Titanic“-katastrofen og skrev en bog om den, „Sandheden om Titanic“, om

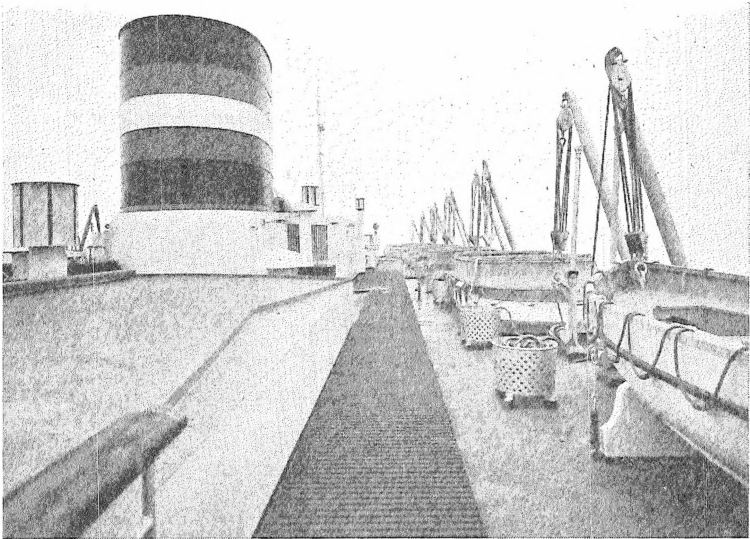
hvordan en Engelhardt-båd fra toppen af styrehuset med et brag faldt ned på dækket, efter at årene, man havde brugt som slidsker, var knækket. Fra dækket skubbedes båden ud over siden og kom trods den store højde på ret køl. Da en af kæmpeskibets skorstene brækkede over og faldt i vandet i nærheden af båden, kæntrede denne. Men passagererne kravlede op på bunden af den og blev reddet efter at have opholdt sig på den som sild i en tønde i flere timer.

I undersøgelses-kommissionen efter „Titanic“s forlis spurgte kommissionens formand, Lord Mersey, hvorfor man kun havde haft 4 af Engelhardts både om bord, når man burde have haft 40!

Den danske opfindelse viste også ved andre lejligheder sin værdi. De torpederede passagerdampere „Lusitania“ og „Empress of Ireland“ var begge udrustede med Engelhardt-både, der reddede mange mennesker fra døden.

Engelhardts båd var udstillet på verdensudstillingen i Paris 1900 og fik her diplom, og i England og Holland blev den anerkendt på lignende vis.

Nogle år efter Engelhardts opfindelse fremkom to nordmænd hver for sig med nogle opfindelser, der vakte stor opsigt. Den ene opfindelse var gjort af en styrmand Brude fra Hauge-sund. Det drejede sig om en lukket, ægformet redningsbåd af stål, – en redningsbøje eller -kugle. Brude foretog efteråret og vinteren 1904 en dumdrstig rejse sammen med et par andre modige i et eksemplar af sin opfindelse for at føre bevis for dens påståede egenskaber. Båden, som han havde døbt „Uræd“, havde en længde af ca. 6 meter og en bredde og dybde af ca. 2 ½ meter. Den kunne rumme 40 personer, og den var forsynet med en let håndterlig, sænkbar køl til forhindring af slingerage og afdrift. Foroven var den forsynet med rækværk og udkigstårn. Forude var anbragt en mast, der kunne lægges ned og var drejelig om et hængsel. Båden havde dobbelt bund med fire vandtætte rum. Adgangen til den foregik gennem et par mandehuller. Indvendig var der i midten et bord med kistebænke rundt om. Båden havde endvidere w. c. med pumper og to køjjer, der i godt vejr også kunne tjene som åreløkker.



Motorfærgen „Fyn“s bådedæk, hvor man bl. a. ser flere redningsbåde af Engelhardts konstruktion.

7. august 1904 forlod „Uræd“ Ålesund og nåede over Nord-søen på tre dage. Den 19. august begyndte rejsen over Atlanten. Den 7. januar 1905 ved midnatstid strandede bøjen under en voldsom storm på den amerikanske kyst. Den fik ved strandingen kun et par buler i bunden, og da stormen havde lagt sig, sejlede den videre til Boston.

Brude mente, at en båd på ca. 5 meters længde ville være tilstrækkelig til skibe med 25–30 mand om bord. Direktør Munch fra Københavns Flydedok holdt i februar 1917 et foredrag for de nautiske foreninger i hovedstaden og anbefalede her varmt Brudes opfindelse. Han nævnte imidlertid, at den kostede 2000 kroner og altså fire gange så meget som en almindelig redningsbåd. Ved sin første virkelige prøve ved de norske dampere „Godø“ og „Giskø“'s sænkning den 30. april samme år viste opfindelsen sig imidlertid at være en „kikser“. Det sidstnævnte skib havde en sådan båd om bord. Den var dog vanskelig at få i vandet og viste sig for tung til sejlads med kun ti mand om bord, hvorfor en del af folkene måtte over i en båd

fra „Godø“. Endvidere blev man let søsyg i den på grund af dens rulninger og den indelukkede luft. Endelig viste den sig ikke særlig hurtig, og det var vanskeligt at holde sig varm i den.

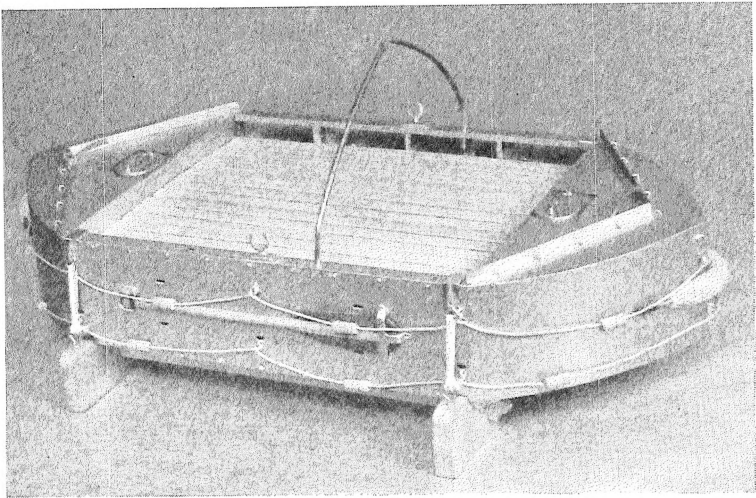
Den anden norske redningskugle var opfundet af skibsfører I. M. Dønvig. Den var kugleformet og havde en diameter af ca. 2 1/2 meter, men var affladet på den ene side, som var bestemt til at vende nedad. Den var lavet af tynde, sammennittede stålplader og havde dobbeltbund indrettet med vandtanke, fire ialt. Disse kunne rumme 1000 liter og skulle tjene som beholder for drikkevand. Når en tank var tømt, pumpedes den fuld af havvand. Foroven var bøjen forsynet med et lodret stillet luft-rør, der kunne skydes ind og ud alt efter forholdene, samt køjer og mandehuller. Der var plads til 16–20 mand. På grund af sin flade bund var den velegnet til landing på kysten. Men den var dyr i anskaffelse.

Iøvrigt var Dønvigs redningskugle forsynet med aflukke for levnedsmidler samt sejl, signalflag, ror og anker. – I 1903 blev den praktisk prøvet, idet den kastedes i Nordsøen fra et skib og drev i land på Jyllands kyst. Men den fik ikke større betydning for søfarten.

Under den første verdenskrig gjorde en amerikaner en lignende opfindelse, nemlig en næsten helt rund båd, der hverken kunne synke eller kæntre. For at bevise sin opfindelses kvalitet opholdt amerikaneren sig helt alene i båden 37 vinterdøgn på Atlanten. Senere prøvede man den i New Yorks havn, hvor man forgæves gjorde sig de ihærdigste anstrengelser for at kæntre den. Men heller ikke amerikaneren havde heldet med sig.

For et par år siden gjorde to tyskere for fjerde gang opfindelsen af redningskuglen, der dennegang naturligvis også var forsynet med radio. Sidst har Claus Sørensen, Esbjerg, slået til lyd for en af ham konstrueret redningsbøje.

Den første verdenskrig satte iøvrigt rigtig fart i opfindelserne, men det var „Titanic“s forlis, der gav anledning til den første internationale konvention om sikkerhed på søen. Den første konference herom afholdtes i London 20. januar 1914, og konventionen blev underskrevet af 13 nationer. Som følge af krigen nåede konventionen dog ikke at træde i kraft. Derimod



Redningsflåde af aluminium.

gav den anledning til, at man i Danmark vedtog to love om „Tilsyn med skibe“ og „Forholdsregler til skibsfartens betryggelse“. Det skete i 1920.

Efter krigen samledes man påny i London, og i 1929 vedtoges en ny konvention. Den anden verdenskrig gav anledning til, at man så på sikkerhedsforanstaltningerne med helt andre øjne, og i 1948 afholdtes den tredje konference, der førte til en ny konvention.

Under den sidste krig fremkom også mange mærkelige opfindelser. Bl. a. spøjte redningsdragten endnu en gang. Ingeniør, greve H. G. Mörner opfandt således en dragt af gummi, der skulle holde vandet ude selv ved mange timers ophold i vandet. Den var så tætsluttende, at legemsvarmen kunne bevares, og under dragten bar man den egentlige redningsvest, en kapokvest. I Sverige og Norge vandt Mörners dragt stor udbredelse. På en enkelt uge solgtes i Norge 2.500 eksemplarer.

Dragten var forsynet med luffer, der gik i eet med selve dragten. I samarbejde med overskibsinspektør, kaptajn Grue blev disse luffer herhjemme erstattet med tætsluttende gummi-manchetter for derved at opnå fri bevægelighed for hænderne,

der under ophold i vandet beskyttedes af et par store islandske vanter, som opbevarede i en af dragtens lommer. Kapokvesten var heftet til dragtens indre ved hjælp af store tryklåse, så vesten kunne bæres alene uden dragt, f. eks. af en vagthavende maskinmand, og i løbet af et øjeblik knappes sammen med dragten, hvis pris iøvrigt var kr. 220.

Under krigen kneb det inden for spærringen meget stærkt med at skaffe kork og kapok, og et firma i Odense fik derfor godkendt en krans af træ (1945) efter mønsterbeskyttet metode. Den var sammenlimet og hul, beklædt med lærred og malet både ind- og udvendig.

Den første redningskrans af nogenlunde det udseende, som vi kender det i dag, så forresten dagens lys allerede i 1726. Det blus, der gør kransen synlig – om dagen ved røg og om natten ved ild – opfandt i 1872 af Nathaniel J. Holmes.

Under den sidste krig kom iøvrigt både redningsflåder og flåder af gummi rigtigt til deres ret, og efter den sidste konventions gennemførelse her i Danmark blev redningsflåderne obligatoriske. Man laver nu flåder både af træ, aluminium, plastic og flere andre stoffer. Forresten har der i mange år stået en hidsig diskussion om, hvad der var bedst, redningsbåde af metal eller træ. Måske plastic også her får et afgørende ord.

Det har her i afhandlingen kort været nævnt, at der findes redningsbåde til skibsbrug med hånddreven skrue. Der tænkes her på båden med „Fleming hand propelling gear“, som også er godkendt af det danske skibstilsyn som „klasse B“ motorredningsbåd. Skønt båden har været brugt i mere end tyve år, er den ikke meget kendt. Skruen trækkes her ved hjælp af vægtstænger, der er fastgjort til langskibs aksler, en i hver side, som er gearede til skrueakslen. Otte-ti vægtstænger bevæges frem og tilbage og kan give båden en fart af indtil 4 knob. Vægtstængerne kan med lethed betjenes af uøvede, f. eks. børn eller andre passagerer. En sådan båd klarer sig let fri af skibssiden og kan både gå frem og bakke. Om bord i S.A.L.s „Stockholm“ blev samtlige ikke-motorbåde udrustet med „Fleming-gear“.

Den danske version af de sidste konventions-bestemmelser

er nedfældet i handelsministeriets bekendtgørelse af 15. november 1952 om forskrifter for skibes bygning og udstyr. Konventionens bestemmelser er efter drøftelser mellem myndigheder og søfartens repræsentanter tilpasset danske forhold, men på nogle områder er man gået betydeligt videre, end konventionen foreskriver.

For redningsmidlerne er det bl. a. bestemt, at der i et passagerskib i international fart skal være redningsbåde i så stort et antal, at alle ombordværende kan optages, men derudover skal der være anbragt flydemidler, som kan optage 25 % af de ombordværende. I lastskibe over 500 b.r.t. og i international fart skal der på hver side medføres redningsbåde i tilstrækkeligt antal til at kunne optage alle ombordværende. I tankskibe over 3000 b.r.t. skal der være mindst fire redningsbåde. Også for mindre fartøjer i indskrænket fart er der givet regler.

Det er bestemt, at ingen redningsbåd må være mindre end 7,3 meter lang. Bådene skal have indhugget angivelser for hoveddimensioner, persontal samt navn og hjemsted. Bådene skal bl. a. være udrustet med årer, øsekar, lanterner, master, sejl, kompas, drivanker, vand- og brødtanke, faldskærmsblus, presninger, selvtændende blus, medicin-kiste o.s.v. alt efter størrelse, type og skibets fartsområde. I skibe med 20 både eller mere skal der være fast radio i to motorbåde, og i skibe med 14-19 både skal der være radio i en motorbåd og en transportabel sender og modtager. I skibe med 13 både eller mindre skal der være en transportabel sender og modtager.

Bådene skal være anbragt under daver og kunne udsættes, selv om skibet har slagside. For at opfylde den sidste bestemmelse må man i nogle tilfælde forsyne bådene med let aftagelige „skøjter“ eller glidemed. Skibe med en længde af over 46 meter skal udrustes med vippe- eller falddaver. De førstnævnte bevæger sig i tværskibs plan ved mekanisk hjælp, mens falddaverne bevæges i samme plan ved bådens egen vægt under nedfiringen. I mindre skibe må de gammelkendte, drejelige daver stadig anvendes. Bådene må kunne nedfires med alle personer og al udrustning om bord.

Når en båd er sat i vandet, skal den let kunne frigøres fra

taljerne og derfor være forsynet med godkendte sliphager. Af sådanne er der mange forskellige typer, og det kan nævnes, at Engelhardt også på dette område har virket med sin opfinder-snilde.

For skibe over en vis størrelse er det bestemt, at nogle af redningsfartøjerne skal være motorbåde. En såkaldt „klasse A“ motor-redningsbåd skal kunne medføre brændstof til mindst 24 timers forbrug, og motoren skal være beskyttet sådan, at den virker under alle forhold og giver båden en fart fremover af mindst 6 knob. Motor-redningsbådens flydeevne må naturligvis ikke være ringere end almindelige redningsbådes.

Konventionen indeholder også bestemmelser for flydemidler. F. eks. forlanges det, at et skib på under 61 meters længde skal have mindst 8 redningskranse, og skibe på over 224 meters længde skal have op til 30. Kransene skal være af godkendt type og kunne flyde i fersk vand med en vægt af 14,5 kg uden at synke. Også redningsvestene skal være godkendt, og det forlanges, at de skal kunne flyde i fersk vand 24 timer med en vægt af 7,5 kg. De skal kunne holde en forulykkets hoved oven vande, selv om den pågældende er bevidstløs, og selv et barn skal kunne iføre sig dem, uden at de tages forkert på.

Et skib skal også medføre et godkendt linekastnings-apparat, som med nogenlunde nøjagtighed skal kunne udskyde en 230 meter lang line, samt de nødvendige projektiler og fire liner. – Skibets linekastnings-apparat skal erstatte raketapparater i land på kyststrækninger, hvor der er langt mellem rednings-stationerne. Desuden sker en strandning jo meget ofte ved pålands-vind, og så er det altid lettere at udskyde en line fra skibet end fra land, og iøvrigt er målet jo altid større, når man skyder mod land.

Raketpistol-apparatets pioner var William Schermuly, som førte en lang og bitter kamp for at få sin frembringelse godkendt. Han fik først heldet med sig kort før sin død i 1929, da parlamentet vedtog en lov, ifølge hvilken alle engelske skibe over en vis størrelse skulle have raketpistoler om bord. Hans apparat har igennem tiden reddet mange menneskeliv. Også i rum sø, for raketpistolen gør det også muligt at udskyde liner

fra skib til skib. Den gør det endvidere muligt med større sikkerhed at få forbindelse med en overbordfalden. Raketten er nemlig forsynet med et flydehoved, hvortil er fæstet en stærk, specielt imprægneret line, som holder sig flydende på vandet. Tampen er naturligvis fastgjort om bord. Om natten lyser en elektrisk lampe på flydehovedet, så en nødstedt lettere kan få øje på linen. Schermuly har patenteret en linepaknings-metode, der sikrer linen frit udløb under rakettenes fart, selv under de ugunstigste forhold. Raketpistolen kan således ofte erstatte de gammelkendte bjergemærk. I alle tilfælde bringer de en overbordfalden betydeligt nærmere frelsen, når et skib sejler med god fart, mens der tit vil være langt til redningskranen for den nødstedte.

Schermuly var selv sømand, og han arbejdede efter følgende motto: „Forliste skibe kan erstattes, menneskeliv aldrig“. Hans sønner har arbejdet videre under samme devise og er for deres indsats blevet udnævnt til æresmedlemmer af „National Union of Seamen“. Deres fabrik fremstiller også faldskærms-nødsignaler og andet pyroteknisk redningsudstyr. De største nødsignaler af den nævnte art udvikler 150.000 lys styrke og kan om natten ses på op til 45 sømils afstand og om dagen fra en afstand af ca. 10 sømil. Brændetiden er ca. 50 sekunder. – Lignende rednings-udstyr fremstilles nu også af andre virksomheder.

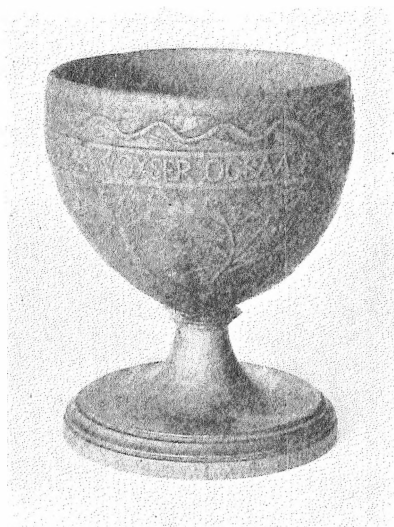
Herhjemme er alle redningsmidler, som før brugen skal pustes op, stadig forbudt. Fra engelsk side er man imidlertid begyndt at afvige fra dette forbud. Hen mod slutningen af den sidste krig udførte den engelske flåde omfattende undersøgelser med alle slags redningsmidler og besluttede at videreudvikle de oppustelige flåder og redningsveste, som allerede dengang havde reddet mange flyvere fra døden. Flere britiske fabrikanter blev derfor anmodet om at konstruere en type redningsmidler af denne art, som opfyldte admiralitetets krav. Efter tre-fire års forsøg med en bestemt type både under tropiske og arktiske forhold blev denne indført som standardudstyr i den engelske flåde. Således har dronninge-skibet „Britannia“ 18 sådanne flåder om bord. Også den amerikanske marine er gået ind for de oppustelige flåder.

Den redningsflåde, som er blevet godkendt, har dobbelttelt og ærmeindgange samt oppusteligt gulv. Under arktiske forhold har 20 mand i en sådan flåde opholdt sig i en temperatur, der hurtigt steg fra 2 til 20 grader Celcius. Flåden vejer kun lidt, fylder ikke ret meget, blæses automatisk op, når den kastes over bord og kan ikke slås i stykker ved karambolage med skibssiden. Iøvrigt kan den let lappes ved eventuel punktering og pustes op påny ved en håndbælg. Selv med halvdelen af flåden uden luft vil 20 mand kunne opholde sig i den. Der er også fremstillet 10-mandsflåder af samme type, og de er blevet prøvet på vejrmelde-skibene, som har meldt, at flåderne er meget svære at kæntre, men lette at bringe på ret køl, hvis det trods alt skulle gå galt.

Den 29. september 1954 blev de oppustelige redningsflåder godkendt af Ministry of Transport til brug i britiske handelskibe. — Mon ikke også det danske skibstilsyn til sidst må bøje sig for disse flåder?

L I T T E R A T U R

- „The floating light, oder das schwimmende Licht“. Hamburg 1789.
 Richard Lewis: „The Life-boat and its work“. London 1874.
 Major-general Seely: „Launch!“. London 1932.
 Vice-admiral A. P. Ryder: „Life-saving at sea by cork life-belts or mat-trasses etc“. London 1872.
 C. P. Eisenreich: „Det nørrejydske Redningsvæsen“. København 1927.
 R. B. Forbes: „Life-boats, projectiles and other means for saving life“. Boston 1872.
 Dr. M. zur Verth: „Rettungsgeräte auf See unter besonderer Berücksichtigung des Seekrieges“. Berlin 1917.
 Harpers New Monthly Magazine No. XIV July 1851.
 A. Gracie: „Sandheden om Titanic“.
 Jens Kusk Jensen: „Håndbog i praktisk sømandsskab“. Fjerde udgave. København 1924.
 Otto Ludwig: Kronik i „Social-Demokraten“ 21.11.1952: „Siden Plim-soll begyndte“.
 Tidsskrifterne: „The Nautical Magazine“, „Dansk Søfartstidende“, „Nautisk Tidsskrift“ (svensk), „Vikingen“, „Tidsskrift for Søvæsen“, „Illustreret Tidende“ og „The Shipwrecked Mariner“. — Forskellige årgange.



Kokosnødbæger fra Dansk Vestindien, udskåret af Jens Peter Schaar 1826.
– Handels- og Søfartsmuseet.

Som et humørfyldt minde fra Dansk Vestindien ejer Handels- og Søfartsmuseet en puncheske og et par lågbægre, udskåret 1824–26 i kokosnød af Jens Peter Schaar. Det ene af bægrene, som afbildes her, har mistet låget, men ellers er disse husflidsarbejder godt bevarede. Ornamenterne er morsomme og primitive: planter, blomster, palmetræer, sejlskibe, et kærestepar osv. udskåret i den hårde skal. På puncheskeen og det bevarede låg er vinens gud Bakkus afbildet, siddende på sin tønne, et ret yndet motiv op igennem tiden. Bakkus er dog moderniseret, han har høj hat på, er iført jakke og lange bukser og ligner absolut ikke nogen gammel gud; i tønden er der heller ikke vin, men *rom*, ifølge indskrift på bunden.

Af morsom virkning er også de noget mangelfuldt stavede, men yderst velmente indskrifter. På det ovenfor afbildede bæger står: „*Der wor man dese Nøder plokker: der woxser ogsaa Sokker*“. På det andet bæger: „*For Tørst tømmer man Bægeret. Gud wed om den som læter Loget: ikke bliver fuld; see kon til*“, og på puncheskeen: „*Fyl Glaset ieg er mere tørsti. Skaal hora Bakus lenge læve ieg er fol godnat*“.

Hvem Jens Peter Schaar, der af den gode vestindiske rom har ladet sig inspirere til de pudsige indskrifter, er, vides desværre ikke. Han har gjort noget ud af sit arbejde; benene er smukt drejede, beslagene er af sølv, og på det bevarede låg er der en sølvknap. Puncheskeen er prydet med en lille elfenbensknap på skaftet.

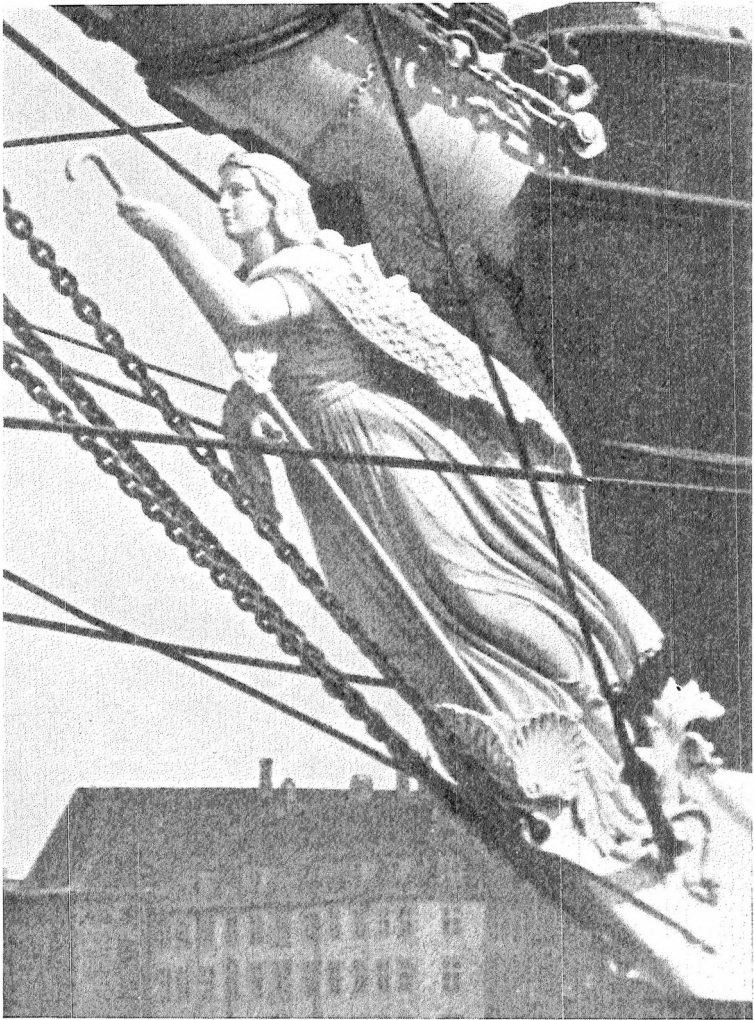


Gallionsfigur fra ukendt skib, forestillende moder med barn. – Handels- og Søfartsmuseet.

Gallionsfigurerne har gamle aner. Vikingskibenes dyrehoveder og påmalede øjne („oculi“) i fartøjsstævnene hos forskellige folkeslag kan sammenstilles dermed. Skibene opfattedes som besjælede, levende væsener, der selvfølgelig selv måtte kunne se at finde vej over havene. Gallionsfigurerne i sejskibenes store periode er dog vel i reglen tænkt som prydelser. I begyndelsen anvendte man gerne udelukkende standardfigurer af kronede løver, senere varierede man fremstillingerne, og ofte – dog langt fra altid – tilstræbte man at karakterisere skibsnavnet gennem figuren. Hed skibet f. eks. „Ceres“, var det naturligt, at Ceres, den gamle romerske gudinde for kornavlens, blev anbragt som gallionsfigur, med et kornneg i armen. Visse typer af figurer går igen op gennem tiden: græske og nordiske gudinder og guder – specielt Neptun –, havfruer og havmænd, kvindefigurer i vekslende moders dragter, mandfigurer med høje kraver og brogede uniformsjakker, buste af konger og dronninger, søhelte og redere, skjoldemærker og figurer.

På Holmen i København var der flere dygtige billedhuggere, som gjorde udkast til figurer og skar dem djærvt og smukt til orlogsskibene. Thorvaldsen lærte således sin kunst hos billedskærer Willerup. Også handelskibene havde tit meget smukke gallionsfigurer.

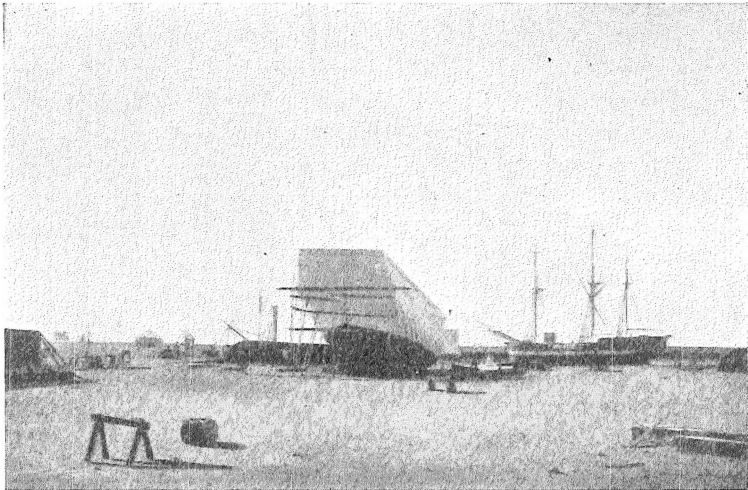
Da træskibene forsvandt og tiden blev mere nøgtern, opgav man de udskaarne prydelser eller erstattede dem med en „krølle“. I seneste tid er rederi-bovmærkerne en slags erstatning for figurerne. Et enkelt norsk



Fregatten „Jylland“s gallionsfigur. Fot. J. van den Bergh, Hilversum.

rederi (Fred. Olsen, Oslo) har forsynet sine moderne motorskibe med smukke og karakteristiske metalfigurer, modellerede af anerkendte kunstnere.

Handels- og Søfartsmuseet ejer en god repræsentation af gallionsfigurer, deriblandt ovenstående af en moder, holdende sit lille barn i favnen.



Løves træskibsværft i Helsingør 1848. Maleri af Emanuel Larsen. – I privateje, tidligere Johan Hansens samling.

Skønt Helsingør ligger ved et af verdensøfartens knudepunkter, var det forholdsvis sent at byen fik en havn. Den første beskedne begyndelse – omfattende den indre del af den nuværende statshavn – er fra 1764–67; den fik en hårdt tiltrængt udvidelse 1824–28. De talrige skibe, der kom forbi hvert år, måtte ankre op på reden, mens skipperen tog ind i båd til havnen for at erlægge Øresundstolden i toldkammerbygningen. Havnen blev dels benyttet til lokalt brug og dels som vinter- og nødhavn. Under isvintre kunne der her ligge skib ved skib og afvente mildere vejr og åbne vande. Ialt var der plads til 40–50 større skibe og 20–30 jagter.

Mærkeligt nok varede det også længe før byen fik et skibsværft. Ganske vist ved vi, at der i 1700'erne er bygget nogle jagter og galeaser i Helsingør, men vi ved intet om noget fast værft. Samtidig med udvidelsen anlagde *Jacob Hansen Løve* (1783–1860) det første rigtige værft i Helsingør 1825. Det lå syd for Kronborgs udenværker (omtrent hvor nu jernskibsværftets byggebeddinge ligger). Det var tænkt som et reparationsværft for de talrige havarister, der søgte ind til havnen, og i de første 10 år repareredes der da også over 100 skibe. Efterhånden kom Løve ind på også at bygge fartøjer selv for at beskæftige sine folk, som han skal have været lige som en fader for, i sløje tider. I 1830'erne byggede han flere dæksbåde og færgébåde, bl. a. en til Rusland 1833 (det var den, som færgemand Jens Lind dumdristigt sejlede helt til St. Petersborg). Det første større skib, der løb af stabelen, var skonnerten „Søridderen“ (1841), og senere fulgte en del andre kendte skibe, f. eks. bark „Nordlyset“ til Kgl.

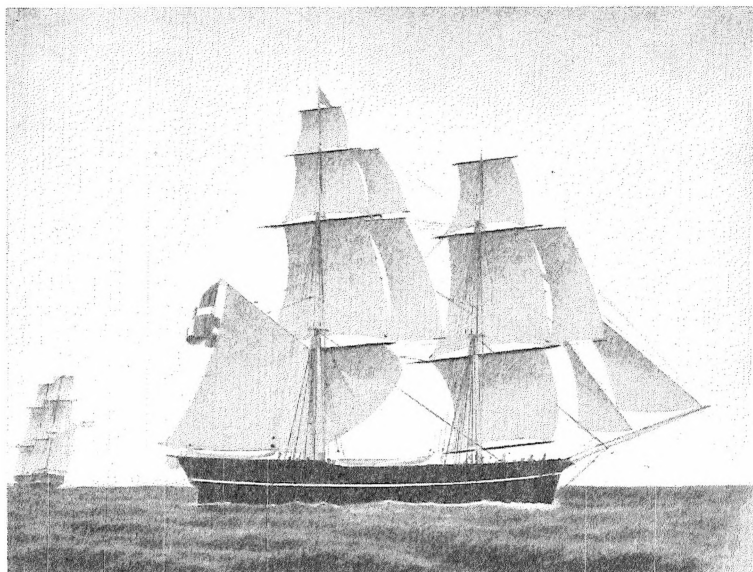


Skibsbygmester Jacob Vilh. Løve, Helsingør (1813–75). Maleri af J. F. Møller. – Handels- og Søfartsmuseet.

Grønlandske Handel (1852), skonnert „Ida“ (1858), fuldskib „J. H. Løve“ (1866) og bark „Helsingør“ (1872). Da Løves søn *Jacob Vilhelm* blev voksen, optoges han som medindehaver af værftet, og senere indtrådte dennes sønner *Jacob* og *Vilhelm* ligeledes i firmaet. Da Helsingør jernskibs- og maskinbyggeri blev grundlagt 1882 og startede med den i 1954–55 ombyggede dok, købte det det gamle Løveske træskibsværft året efter.

Der var imidlertid andre værftsanlæg i Helsingør. 1843 havde *Poul A. Barfoed* grundlagt et sådant (jfr. museets årbog 1953, s. 82 ff.). Det lå ud mod Allégade. Han overdrog det efter nogle år til *Chr. Rohmann* og broderen *Magnus Barfoed*, og disse førte værftet videre med stor energi. Der var nok arbejde for begge værfter med at reparere havarister, og desuden byggedes også her en række kendte store skibe. Først 1896 opkøbtes Rohmanns & Barfoeds værft af jernskibsværftet.

Endvidere var der 1863 blevet oprettet en patentophalingsbedding på initiativ af borgmester J. Olrik og flere Helsingørborgere, bl. a. J. H. Løve. Den lå mellem de to nævnte værfter og blev ligeledes opkøbt af jernskibsværftet 1896.



Hvalros- og robbefangerbriggen „Titania“ af København, ejet af Jacob Holm, ført af kapt. Chr. Møller Jørgensen. Farvelagt tegning af Jacob Petersen 1846. – Handels- og Søfartsmuseet.

Briggen, der målte $68 \frac{1}{2}$ commercelæster (senere ommålt til $74 \frac{1}{2}$ clstr.) er bygget i Flensborg 1803 eller 1804 og var oprindelig rigget som galease. Den tilhørte vekslende partsrederier og sejlede på Middelhavet og Østersøen. 1825 indkøbtes den af den energiske købmand *Jacob Holm*, der var startet som en lille urtekræmmer og havde oparbejdet en stor virksomhed i København som grosserer, skibsreder, fabrikant og skibsbygger. Skibet, der beholdt sit gamle navn, fo'r på Norge (især Finmarken), Frankrig og Portugal og var også i Nordamerika (1837). Et par gange var det chartret til fart på Grønland.

Jac. Holm havde fattet interesse for hvalfangsten. Fra 1830 sendte han galeasen „Wilhelmine“ og fra 1836 tillige briggen „Tre Venner“ til Ishavet på robbefangst, 1839 bekostede han en 2-års ekspedition til Sydhavet med barken „Concordia“ (kapt. Sødning) på rigtig hvalfangst med så godt et resultat, at eksperimentet blev gentaget. „Titania“ blev 1843 sat ind i „Grønlandsfiskeriet“, som man også kaldte robbefangsten, selv om man ikke specielt opererede ved Grønlands kyst, men nordpå ved Spitsbergen og Jan Mayen. „Robbe“ er det hollandske ord for sæl, sølve og lign. havpattedyr. Briggen fik en besætning på omtr. 40 mand i modsætning til den mindre besætning på omkr. 10 mand i fragtfarten, og kaptajnen fik – i

hvert fald i begyndelsen – titlen „kommandør“ som på de andre hvalfangere.

Robbfangsten, der endnu ved midten af 1800'erne dreves fra en del af det danske monarkis byer (foruden København også Århus, Rønne, Flensborg, Glückstadt, Elmshorn m. fl.), betalte sig en tidlang, men gav efterhånden kun et kummerligt udbytte. De årlige fangstresultater var på grund af de primitive metoder højst svingende. 1851 kunne „Titania“ således hjembringe det betydelige antal af 5000 sæler, som gav 130 fade spæk, til andre tider kun en brøkdæl deraf. 1859 sattes bundrekorden med kun 232 sæler, hvad der gav et kæmpeunderskud, idet udrustningen af en sådan ekspedition selvsagt var ret kostbar. Skibet blev derfor ikke sendt ud igen, og dermed var København ude af robbefangsten. Rønne, Flensborg og Glückstadt fortsatte endnu til 1863, hvorpå den danske fangst helt holdt op. Krigen 1864 var måske også medvirkende dertil.

Efter 1859 gik „Titania“ atter i fragtfart på Østersøen, England og Portugal. 1866 ombyggedes skibet i København og måltes til 145 ½ tons. 1870 blev det solgt til H. S. Hansen, en af de større sejskibsrederer i København. Få år efter, d. 2. febr. 1876, forliste det på Lysegrunden i Kattegat, nord for Hesselø. Besætningen, 7 mand, reddedes, men vraget drev ind på kysten ved Halmstad og sønderløses.

Billedet viser briggen ud for Kronborg for udgående til Spitsbergen. Langs skibssiden ses de hvide hvalfangerchalupper. T. v. ses samme skib fra en anden synsvinkel, som så hyppigt på ældre tiders kadrejerbilleder.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1954

„Handels- og Søfartsmuseets Venner“ afholdt sin ordinære generalforsamling tirsdag d. 22. juni i Kongens Kammer på Kronborg. Direktør H. Westergaard, Charlottenlund, valgtes til dirigent.

Formanden, professor, dr. techn. C. W. Prohaska, aflagde beretning om selskabets Virksomhed. Selskabet havde nu 1170 medlemmer, således at medlemstallet stadig udviser en mindre fremgang. Svingningerne er dog ikke store, idet medlemstallet sidste år ved samme tid var 1155. Formanden omtalte, at bestyrelsen havde ønsket at opretholde en konsolideringspolitik for at styrke selskabets økonomi, således at det var bedre rustet til i påkommende tilfælde at yde gaver til museet. Man ønskede hellere at give færre, men større gaver, der kunne være til virkelig hjælp for museet især i situationer, da museets økonomi vanskeligt tillod større indkøb. Bestyrelsen havde dog drøftet forskellige af museet fremsatte ønsker, bl. a. et par modelarbejder, men disse spørgsmål var endnu ikke aktuelle, hvorfor man senere måtte drøfte disse sager påny. Formanden takkede presen for dens altid venlige behandling af selskabets og museets anliggender og rettede tillige en tak til de bidragydere som havde ydet støtte såvel til selskabets almindelige virksomhed som til udgivelsen af museets og selskabets årbog. Man lagde vægt på en god og smuk årbog, og de annoncer og tilskud, der var ydet til trykningen, var derfor af meget stor værdi såvel for museet, som for selskabet. Formanden takkede medlemmerne og ytrede håbet om, at den nu vedtagne forhøjelse af minimumskontin-

gentet fra 5 til 10 kr. årlig, der betød en styrkelse af økonomien, ikke ville medføre tilbagegang i medlemstallet. Formandens beretning godkendtes enstemmigt uden bemærkninger.

Kassereren, museumsdirektør Klem, forelagde dernæst det reviderede årsregnskab, der balancerede med en sum af 13.127,32 kr. og sluttede med et overskud på 6.252,33 kr. Bank- og kassebeholdningen androg 55.454,00 kr. Regnskabet godkendtes enstemmigt uden bemærkninger.

Ved bestyrelsesvalget afgik direktør Kauffmann, borgmester Schytz og formanden, der alle genvalgtes. Revisorerne fhv. stadsingeniør A. T. Jørgensen og fuldmægtig Frank Estrup, Handelsministeriet, genvalgtes ligeledes.

Efter generalforsamlingen foretoges rundgang i museets lokaler under ledelse af museumsinspektør Henningsen og direktør Klem, idet man som tidligere, hovedsagelig beskæftigede sig med de i årets løb erhvervede genstande.

Medlemstallet andrager nu 102 livsvarige og 1033 årsmedlemmer eller ialt 1135. Ved udmeldelser og dødsfald er i årets løb afgået 75 medlemmer, mens 40 har indmeldt sig. Der er således et ikke uvæsentligt tal af nyindmeldte. I forhold til året forud er der en nettotilbagegang på 35, hvad der må anses for en særdeles beskeden tilbagegang i betragtning af, at minimumskontingentet er forhøjet til det dobbelte. Bestyrelsen agter at foretage et lille fremstød for fornyet tilgang. Det er stadig et faktum, at årbogen repræsenterer en værdi, der overstiger minimumskontingentet, og der er såvel i pressen som blandt medlemmerne en stigende interesse for årbogen, der nok skal give sig udtryk i en medlemstilgang. Det er bemærkelsesværdigt, at de fleste nyindmeldelser finder sted umiddelbart efter årbogens udgivelse og pressens anmeldelse af denne. Bestyrelsen opfordrer de enkelte medlemmer til at virke for tilgang. Det understreges, at foruden årbogen og adgangen til at købe museets øvrige publikationer for nedsat pris, giver medlemskortet gratis adgang til museet, og den rettighed benytter adskillige medlemmer sig af. Mange holder af at iagttage museets fortsatte fremgang, og Kronborg slot er jo i sig selv en så enestående seværdighed, at gentagne besøg vil være af interesse.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB

for

1954

Udgifter:

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:		
Udgivelse af årbog 1954	12.796,44	
— salg af årbogen	327,65	
Annoncer og tilskud til denne	10.950,00	
	11.277,65	
		1.518,79
Kontorhold, porto og div. udg.		2.513,95
Overskud	12.971,92	
hvoraf livsvarige medlemmers		
kontingent	450,00	
og tilskud til alm. formål	115,00	
	565,00	
	ialt	565,00
Henlægges til reservefond i flg. § 9, medens resten overføres	12.406,92	
	12.971,92	
		Kr. 17.004,66

Indtægter:

Kontingent:

1030 årsbetalende 1954	14.450,00	
4 livsvarige	450,00	
	14.900,00	
Tilskud til alm. formål	115,00	
Renter af bank-, sparekasse- og girokonti	1.989,66	
	Kr. 17.004,66	

STATUS PR. 31. DECEMBER 1954

Aktiver:

Kasse-, bank-, sparekasse- og girobeholdning ...	68.425,92
	<hr/>

Passiver:

Reservefond:

Overført fra 1953	17.538,75
-------------------------	-----------

Henlagt i flg. driftsregnskabet ...	565,00
	<hr/>

18.103,75

Overført fra 1953	37.915,25
-------------------------	-----------

Overskud 1954	12.406,92
	<hr/>

50.322,17

Kr. 68.425,92
<hr/>

Helsingør, 24. januar 1955.

KNUD KLEM

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

Helsingør, den 27. februar 1955

A. T. JØRGENSEN

København, den 28. marts 1955

FRANK ESTRUP

Tegn venligst nye medlemmer

derved støtter De selskabets formål at virke for forøgelse og forbedringer af Handels- og Søfartsmuseets samlinger. Indmeldelse modtages på museet.

Medlemmernes rettigheder

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg slot.

Selskabet yder gratis sine medlemmer en smuk og interessant illustreret årbog, hvis værdi overstiger minimumskontingentet.

Medlemmerne kan for betydeligt nedsat pris købe de af selskabet og museet udgivne søhistoriske skrifter (se omslagets tredie side).

Minimumskontingenter

Årsmedlemmer kr. 10.- årligt for personer, kr. 50.- for institutioner eller firmaer.

Personer kan blive livsvarige medlemmer for et minimumsbeløb af kr. 100.-.

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 NIELS MUNCK, R. af Dbg.
Borgmester SIGURD SCHYTZ.
Kommandør, fyrdirektør P. E. B. SINDING, K. af Dbg., DM.
Museumsdirektør KNUD KLEM, kasserer og sekretær.

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Andersen, Chr., skibsreder, Kbh.
Andersen, N., dir., Odense.
Bendix, Adam B., dir., Hell.
Benzon, Boje, fabrikejer, dr. sc., Stokkerup.
Buck, Aage, gross., Kbh.
Bærentzen, Axel, red., Kbh.
Bøgelund-Jensen, S., dir., Kbh.
Cahnbley, John, gross., Kbh.
Christensen, F. H. Lauenborg, statsaut.
skibsmglr., Vejle.
Christensen, T. C., skibsreder, Kbh.
Christiansen, O., dir., Nakskov.
Dahl, M. C., dir., Kbh.
Dinesen, O., propr., Præstø.
Dithmer, G., dir., Kbh.
Eilschou-Holm, V., læge, Kbh.
Ekman, Oskar, civiling., Valby.
Enderborg, Erik, toldass., Kbh.
Falbe-Hansen, V., ORS., Kbh.
Finsen, Aage, kreditfor.dir., Gent.
Goddik, Peter, gross., Vedbæk.
Grandjean, Louis E., iorf., Rungsted.
Granzow, Ernst, dir., Klampb.
Hagedorn, H. C., overlæge, dr. med., Gent.
Hansen, Henning, arkt., Valby.
Hansen, Knud, skibsreder, Kbh.
Hansen, fru skibsreder Willie C. K., Kbh.
Harhoff, Chr., skibsreder, Kbh.
Harhoff, Preben, skibsreder, Kbh.
Hasselbalch, K. A., godsejer, dr. med.,
Snekkersten.
Hatt, Gudm., prof., dr. phil., Kbh.
Heering, Peter, fabrikant, Kbh.
Henriques, C. B., HRS., Kbh.
Hoffmann, J. H., civiling., Charl.
Horn-Lassen, Kaj, gross., Kbh.
Houmøller, A., dir., civiling., Hell.
Hvidt, L. N., dispachør, Kbh.
Højgaard, Kn., civiling., Kbh.
Illum, Svend, dir., Vedbæk.
Ingholt, Poul, bankdir., Kbh.
Jacobsen, Georg, bankdir., Odense.
Jacobsen, Svend F., dir., Kbh.
Jacobsen, Walther, dir., Kbh.
Jensen, Henry L. W., gross., Kbh.
Jensen, J. Gotfred, skibsreder, Aarhus.
Jensen, P. C., skibsreder, Gent.
Jensen, P. J., godskep., Kbh.
Jeppesen, H. Hjernøe, revisor, Kbh.
Johansen, Frits, dir., Kbh.
Juel-Christensen, Ove, gross., Hell.
Kampmann, Chr., ing., Charl.
Kampmann, Per, civiling., Charl.
Kauffmann, Ernst v., bankdir., Kbh.
Kemp, Frithjof, ORS, Kbh.
Knudtzon, Th., HRS, Gent.
Kraft, F. W., dir., Skodsborg.
Kromann, E. B., skibsreder, Marstal.
Kure, O., pastor, Assens.
Lading, Henry P., dir., Charl.
Lauritzen, Knud, skibsreder, konsul, Kbh.
Lemvig-Müller, C. J., dir., Kbh.
Leth, Peter, dir., Kbh.
Lorentzen, Poul, civiling., Randers.
Lund, Carl C., tandlæge, Hell.
Lund, Svend Aage, chefred., Charl.
Lundbeck, H., fabrikejer, Kbh.
Lyman, John, Washington.
Mansa, H. H., dir., civiling., Lyngby.
Millech, Bruno, gross., Kbh.
Munck, Niels, civiling., dir., Charl.
Møller, C. A., dir., civiling., Vedbæk.
Møller, E. S., ing., Vedbæk.

Nielsen, Carl, dir., Kbh.
 Nielsen, Georg, dir., Kbh.
 Nielsen, Kai, dir., Kbh.
 Nielsen, Niels, prof., dr. phil., Kbh.
 Nielsen, Oluf, bankdir., Kbh.
 Nielsen, Severin, ing., Kbh.
 Nissen, H. H., gross., Kbh.
 Næser, Vincent, læge, Gent.
 Nørregård, Georg, dr. phil., Kbh.

Pade, H. W., dir., ing., Klampb.
 Penter, Emil, gross., Kbh.
 Petersen, K. K., dir., Kbh.
 Prior, Alexis J., arkt., Kbh.

Ragoczy, L., dir., Kbh.
 Reimann, A., godscej, Stensved.
 Rothe, Fr., kontorchef, Kbh.

Shaw, G., HRS, Kbh.
 Siefert, Ernst, husejer, Korsør.
 Simon, L., gross., Charl.
 Stallknecht, Kai, gross., Kbh.
 Strand, Victor B., gross., Kbh.
 Svarrer, Hans, gross., Odense.
 Svendsen, O., skibsreder, Kbh.
 Svenningsen, Hans, skibsreder, Kbh.

Thomassen, S. A., gross., Kbh.
 Tomdrup, Bernh., fabrikejer, Hell.
 Tuxen, K. H., skibsreder, Kbh.

Vestberg, Jens, børssekr., Kbh.
 Willumsen, Fanny, fru, Kbh.
 Winsløw, Wiggo, fabrikant, Kbh.
 Wright, H. K., ing., Kbh.

ARSMEDLEMMER

Abrahamsen, Mogens, el-montør, Roskilde.
 Agger, Knud, kunstm., Hgør.
 Ahrensberg, H. M., husejer, Kvistgård.
 Albertsen, R. L., adm. dir., orlogskapt., Kbh.
 Albertsen, Vald., montør, Søborg.
 Albrechtsen, A., snedker, Hgør.
 Albrechtsen, Erling, mus.insp., cand. mag., Odense.
 Allerup, Otto, vinhandler, Kbh.
 Alsøe, Erik, sekretær, cand. jur., Charl.
 Andersen, Allan E., købmnd., Hgør.
 Andersen, Arvid S., konsul, Hgør.
 Andersen, Aug., portør, Snekkersten.
 Andersen, Børge Bjørn, skibsing., Hgør.
 Andersen, C., sparekassedir., Hillerød.
 Andersen, E., grosserer, konsul, Kbh.
 Andersen, E. V., smed, Hgør.
 Andersen, Harry, bogtrykker, Hgør.
 Andersen, Henning, skibsing., Alborg.
 Andersen, Holger, red., Odder.
 Andersen, J. Chr. A., fhv. værk., Frberg.
 Andersen, John, kontorass., Kbh.
 Andersen, Jørgen, lærer, Charl.
 Andersen, Knud, maskininsp., Kbh.
 Andersen, O. J. E., driftsbest., Hgør.
 Andersen, P. E. T., rest., Hgør.
 Andersen, P. H., lods, Kbh.
 Andersen, Ulf Rørdam, repr., Kbh.
 Andersen, V., tømrermester, Espergærde.
 Andersen, Vagn, civiling., Vejle.
 Andersen, Volmer, bogtrykker, Hgør.
 Andreasen, E., sek.ljt., Rungsted Kyst.
 Andresen, Chr., skibsreder, Kbh.
 Ankjærgaard, H. J., togfører, Hgør.
 Antvorskov-Petersen, skræderm., Hgør.
 Arbejdernes Fællesorganisation, Hgør.
 Arnsing, H. I., remisearb., Hgør.
 Asmund, Berit, lektor, Snekkersten.
 Asmussen, Alfred, gross., Kbh.
 Aspmann, A. V., skibstømrer, Hgør.
 Aspmann, H. L. V., skibstømrer, Hgør.
 Assens, biografdir., Valby.
 Axen, Frode, gross., Lyngby.

Bager, H. J., søfartschef, Kbh.
 Bager, L. J., bogholder, Hgør.
 Bagh, Axel, ing., Valby.
 Balle, Knud, dir., Silkeborg.
 Balleby, boghdl., Thisted.
 Bang, Hjalmar, dir., Gent.

Bang, Jørgen, dir., cand. jur., Kbh.
 Bang, Ulf, gross., Rungsted Kyst.
 Barfod, Jørgen H., cand. mag., Gent.
 Barfoed, H. L., skibsfører, Tjørød.
 Barfoed, Jens, underdir., Gentofte.
 Barfoed, Knud V., arkt., Kbh.
 Bay, Oluf, ORS, Kbh.
 Bech, Erik, statsadvokat, Dragør.
 Beldring, Frederik A., dekoratør, New Jersey, U.S.A.
 Bentzen, K. M., musikl., Skodsborg.
 Bengtsen, Poul Arensdorf, montør, Hgør.
 Benzon, O., konstrukt., Kbh.
 Benzon, fru Tove, Kbh.
 Berg, skibsing., Skelskør.
 Berg, Erik, gross., Kbh.
 Berg, Henry, snedkerm., Kbh.
 Berg, Leif, dir., Kbh.
 Berg, O., dir., Charl.
 Bergenholz, Bjørn, Valby.
 Berg-Jensen, K., politibetj., Lyngby.
 Bergström, Bo, fil. mag., Lund, Sverige.
 Berning, A. G., LRS, Hgør.
 Bertelsen, Erik Bruun, civiling., Hgør.
 Bertelsen, P. J., læge, Thisted.
 Berthelsen, Vald., forr.fører, rådmnd., Hgør.
 Berthelsen, W. J. P., bogholder, Hgør.
 Beyer, C. K., civiling., Kbh.
 Bie, Kirsten, frue, Snekkersten.
 Bilstein, Alfred, gross., Kbh.
 Birkholm, C., købmnd., Kbh.
 Bischoff, J., Kbh.
 Bjerregaard, N., auktionsm., Frhavn.
 Blichert, Ejnar, kommunelæge, Holte.
 Blok, L. M., distriktsing., Ringkøbing.
 Boa, A. W., fabrikant, Gent.
 Boas, Jørgen, læge, Dianaland.
 Boesen, Per, skoleelev, Ballerup.
 Bohn, C. V. Sehestedt, toldforvalter, Ærøskøbing.
 Bohr, Niels, prof., dr. phil., Valby.
 Bojesen, Fanny, fru, Kbh.
 Boldt, Carl, fhv. hovmester, Kbh.
 Boldt, Oscar, fhv. hovmester, Kbh.
 Borg, Chr., gross., Kbh.
 Borup-Nielsen, Sv. Aa., kontorchef, Hgør.
 Boy, Søren, købmnd., Skelskør.
 Bracher, Willy, forstander, Gent.
 Brammer, Kai, boghdl., Hgør.
 Brandt, godsejer, fru, Egense.

- Bremerstent, E., overblib., Hjør.
 Briand de Clèveocour, E., kontreadmiral, Humlebæk.
 Broch, Axel, stadskoleinsp., Hjør.
 Broch, K. O., toldkontrolør, Kbh.
 Broegaard, Jørgen A., forstander, Ollerup.
 Brocn, Paul, Klampb.
 Broholm, F., stud. mag., Kbh.
 Brun, Erik, landsdommer, Hell.
 Brunoe, Søren, billedhugger, Kbh.
 Brøker-Sørensen, P., entreprenør, Holbæk.
 Buchthal, Fritz, dr. med., Kbh.
 Buddig, Hans, toldbetj., Hjør.
 Budtz, Otto v. Egede, landinsp., Kbh.
 Burmeister & Wain, A/S, Kbh.
 Bünner, Ellen, lærerinde, Hjør.
 Bærentsen, H., LRS, Kbh.
 Bøgh-Hansen, E., forvalter, Kbh.
 Bønnelycke, Chr., gross., Kbh.
 Børgesen, B. E., murerm., Hjør.
 Børsen, H., civiling., Kbh.
 Bastrup, Vilh., kommunelæge, Kbh.
- Carlsberg Bryggerierne, Kbh.
 Carlsen, Ove, skibsbygm., Hjør.
 Carlsson, J., barberm., Hjør.
 Carlsson, Sv. Ove, medhjælper, Stenlille.
 Carstens, Karen, lektor, Kolding.
 Carstensen, Harald, civiling., Lyngby.
 Christensen, Aksel E., prof., dr. phil., Kbh.
 Christensen, B., bankass., Hjør.
 Christensen, Bendix, overmatros, Esbjerg.
 Christensen, Carl G., befragter, Sæby.
 Christensen, Chr., bogtrykker, Kbh.
 Christensen, Chr., adm. dir., Kbh.
 Christensen, Ejvind, købmd., Kbh.
 Christensen, Folmer, malerm., Snekkersten.
 Christensen, Jens Ivar Barfod, toldass., Snekkersten.
 Christensen, J. P., Spangsbo, Kalundborg.
 Christensen, K. E., maskinmester, Usseørd.
 Christensen, Knud I., tømrer, Ribe.
 Christensen, Marius, murerm., Lyngby.
 Christensen, N. O., landsfoged, Godhavn.
 Christensen, Robert A., dir., Kbh.
 Christensen, Roger, farvehdl., Hjør.
 Christensen, Viggo, fhv. overborgmester, Kbh.
 Christiansen, Alfred, maskinm., Hjør.
 Christiansen, Chr., kranfører, Hjør.
 Christiansen, Chr., skibsbygm., Rønne.
 Christiansen, Haldur, snedkerm., Hjør.
 Christiansen, Hans V. Bohn, lærer, Gent.
 Christiansen, H. J., forretningsfører, Kbh.
 Christiansen, Michael Bohn, ing., Göteborg.
 Christie, Andreas, afd. chef, Rungsted Kyst.
 Christophersen, H. A., Fåborg.
 Clausen, A., snedkerm., Hjør.
 Clausen, E. Th., gross., Kbh.
 Clausen, H., bestyrer, Hjør.
 Clausen, S., prokurist, Kbh.
 Cleemann, P. F., skibsreder, Abenrå.
 Cordsen, Henning, fabrikant, Kbh.
 Cruise, Erik Bang, ing., Kbh.
- Dahl, Magna, sygeplejerske, Kbh.
 Dahl, Paula, sygeplejerske, Hjør.
 Dahlstrøm-Nielsen, Henry, klejnsmed, Hjør.
 Dalgaard, A., boghdlr., Hjør.
 Dam, Anton, diakon, Tåstrup.
 Dammann, Herbert, Hamburg.
 Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Dannebrog“, Kbh.
- Dampskibsselskabet „Hcimdal“ A/S, Kbh.
 Dampskibsselskabet Progress“, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Torm“ A/S, Kbh.
 Danckwardt, C., underdir., civiling. i Søværnet, Kbh.
 Danielsen, Otto, befragter, Kbh.
 Dansk Cement Central, Kbh.
 Dansk Esso, Kbh.
 Dansk Skibstømrerforbund, Kbh.
 Davidsen, Frantz, ing., Hillerød.
 Deleuran, W., vinhdlr., Fredericia.
 Den danske Landmandsbank, Kbh.
 Den polytekniske Lærestalt, Kbh.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kbh.
 Det danske Kulkompani A/S, Kbh.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S, Kbh.
 Dich, Poul, læge, Dragør.
 Dideriksen, C. J., gross., Charl.
 Dinesen, B., departementschef, Kbh.
 Djørup, Johs., læge, Kbh.
 Dreyer, Thorvald, arkt., Kbh.
 Drosted, fru Margrethe, Hjør.
 Drosted, Volmer, arkt., Hjør.
 Døssing, Viggo, mekaniker, Herlev.
- Ebbenhøj, Chr., dir., ing., Kbh.
 Eckhausen, H., kustode, Hjør.
 Eilertsen, Th., afd. ing., Kbh.
 Eilschou-Holm, Fr. Vilh., sømandspræst, Kbh.
 Elkjær, G. V., viceskoleinsp., Hjør.
 Ellekilde, fru overing., Gent.
 Elving, Ingeborg, sproglærerinde, Hjør.
 Enevoldsen, C., sparekassedir., Løkken.
 Enevoldsen, Else, bankass., Hjør.
 Eriksen, Vagn, tandtekn., Kbh.
 Eriksen, Hans, hotelejer, Hjør.
 Eriksen, Ole, kunstn., Fredensborg.
 Ernst, Max, adjunkt, cand. mag., Hjør.
 Erting, Aksel, tømrerm., Hjør.
- Faber, Rich., boxchef, Hell.
 Falck, Mogens, gross., Lyngby.
 Falkenberg, Chr., stationsm., Alsgårde.
 Fencker, Erik, maskinist, Kbh.
 Fisker-Andersen, Jacob, ing., Hjør.
 Fjeldborg, Børge C., dir., civiling., Birkerød.
 Fjeldborg, R., kontorchef, Gent.
 Flensmark, Harald, præst, Kbh.
 Foldager, Reinald, toldass., Hjør.
 Foreningen af Skibs- og Baadebyggere i Danmark, Nykøbing M.
 Forsmark, A. Lind, stemmer, Hjør.
 Frandsen, Erik, dir., civiling., Hell.
 Frandsen, Geo. maskinm., Kbh.
 Frederiksborg Amtsråd, Hillerød.
 Frederiksen, I. M., vagtm., ljt., Hjør.
 Frederikshavns Værft og Flydedok, Frhavn.
 Fredfeldt, Knud V., kommunelærer, Vanløse.
 Fredholm, Povl, malerm., Bregninge pr. Svendborg.
 Fredsted, T. L., dir., Kbh.
 Frønder, H., tandlæge, Kbh.
 Friis, fru Gudrun, Hjør.
 Friis, fru Ingeborg, Hjør.
 Friis, Jørgen, bandedir., Hjør.
 Friis, Jørgen, jun., Hjør.
 Friis-Hansen, Jan, civiling., Springforbi.
 Friis-Hansen, Sv., tandlæge, Kbh.
 Frost, Jens, museumsleder, Abenrå.
 Frydensberg, Finn, skibsing., Frhavn.
 Frølich, E. Stampe, eksp. sek., cand. polit., Kbh.

Frørup, Dan, lab.-ing., Kbh.
 Funch-Rasmussen, C., insp., Kbh.
 Fyhn, Hans, fabrikant, Kbh.
 Fyrdirektoratet, Kbh.

Garde, H. A., civiling., Kbh.
 Garnum, Otto, læge, Kbh.
 Gjermansen, Richard, civiling., Hgør.
 Gleerup, Alfred, læge, Kbh.
 Glunk, H., gross., Kbh.
 Gorrissen, N. J., HRS, Kbh.
 Gottliebsen, Ole, tegner, Tårnbæk.
 Gottschalk, P., eksp.sekr., Kbh.
 Grau, Ove, skibsmægler, Vejle.
 Grønbech & Sønner, M. J., Kbh.
 Grønlands Styrelse, Kbh.
 Grønmosen, E. E. N., murer., Hgør.
 Guldhammer, H. A., navig.dir., Kbh.
 Gustafsson, Nils, realskolelærer, Hillerød.
 Güllich, S. A., vogndm., Hgør.
 Gytel, Poul, H.D., Charl.
 Gaarde, Chr., forstander, overlærer, Hgør.

Haderslev Havneudvalg, Haderslev.
 Hage, Torben, kammerherre, Præste.
 Hagelsteen, J. E., red., Hgør.
 Hagelund, F., skræderm., Hgør.
 Hahn-Petersen, Eigel, skibsreder, Kbh.
 Hamann, Viggo, gross., Kbh.
 Hannecke, Edv., skibsbygg., Hgør.
 Hansen, Alex K., tjener, Hgør.
 Hansen, Anders, købmand, Slagelse.
 Hansen, Bendt, civiling., driftsbest.,
 Fredericia.
 Hansen, Bennet C. K., skibsreder, Kbh.
 Hansen, fru skibsreder Bennet C. K., Kbh.
 Hansen, C. F., skibsbygm., Hgør.
 Hansen, Chr., skoleinsp., Hgør.
 Hansen, Conrad, urmager & guldsmed,
 Allinge.
 Hansen, C. O. Vaaben, disponent, Kbh.
 Hansen, Einar, afd.artk., Kbh.
 Hansen, E. M., fyrmester, Hgør.
 Hansen, Erik, kemigraf, Kbh.
 Hansen, Ernst, kleinsmedem., Hgør.
 Hansen, F. Benthien, husejer, Gent.
 Hansen, H., stadsdyrlæge, Hgør.
 Hansen, H. A., skibsreder, Kbh.
 Hansen, H. C., malerm., Hgør.
 Hansen, Helga Kn., frue, læge, Kbh.
 Hansen, Hj., maskinm., Hell.
 Hansen, J. A., pens. lods, Kbh.
 Hansen, J. M., forr.fører, Haderslev.
 Hansen, Julius, borgm., Kbh.
 Hansen, Karen, frk., Hgør.
 Hansen, Karl Johan, montør, Brønshøj.
 Hansen, Knud, journ., Kbh.
 Hansen, Knud E., civiling., Kbh.
 Hansen, L. E., maskinmester, Gilleleje.
 Hansen, Marius, lektor, cand. mag.,
 Nakskov.
 Hansen, Niels, bestvrer, Brønshøj.
 Hansen, Niels Fr., LRS, Hgør.
 Hansen, Norman Hall, forfatter, Kbh.
 Hansen, N. P., bagerm., Hgør.
 Hansen, Paul, ing., Nakskov.
 Hansen, S. G., kontorchef, Springforbi.
 Hansen, S. Gram, tandlæge, Charl.
 Hansen, S. Ingemann, civiling., Kbh.
 Hansen, Willy, prokurist, Valby.
 Harlang, Frantz, dir., Kbh.
 Hartmann-Petersen, frue, Hgør.
 Hasager, Niels, red., Kbh.

Hauschildt, Søren, læge, Skive.
 Hede, Poul, LRS, Kbh.
 Heinrich, O., isenkræmmer, Hgør.
 Helle-Broe, Th., overass., Kbh.
 Helsingør Brændsels- og Trælasthandel A/S,
 Hgør.
 Helsingør byråd.
 Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane,
 Hgør.
 Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri,
 Hgør.
 Turistforeningen for Helsingør og Omegn,
 Hgør.
 Helsingør Tømmerlaug, Hgør.
 Henriksen, Johnna, kontorass., fru, Hgør.
 Henningsen, Bent, Hgør.
 Henningsen, Grethe, sygeplejerske,
 Gentofte.
 Henningsen, Gunner, Hgør.
 Henningsen, Hans, farveriejer, Nyborg.
 Henningsen, Henning, mus.insp., cand.
 mag., Hgør.
 Henningsen, Jens, farverm., Nyborg.
 Henningsen, Kaj, tekstiling., Herlev.
 Henningsen, Ove, LRS, cand. jur.,
 Fredericia.
 Henningsen, Sv. Aa., lektor, Snekkersten.
 Henriksen, Carl, inkassator, Odense.
 Henriksen, H. H., Hgør.
 Henriksen, Karen, bogholderske, Århus.
 Henriksen, P. Koch, dir., civiling., Århus.
 Henriques, Frederik, gross., Klampb.
 Hermansen, B., forhyringsass., Vanløse.
 Hess, Jørgen, Odense.
 Hesseldahl, skolebestyrerinde, frk., Tølløse.
 Hill-Madsen, Ernst, ing., Kbh.
 Hilsted, Finn, underdir., LRS, cand. jur.,
 Kbh.
 Hjorth, Stenild, civiling., Kbh.
 Hoff, Alfred, ing., Vanløse.
 Hoffmeyer, Erik, skibsreder, Kbh.
 Hofmansen, P. K., arkivar, Kbh.
 Holbæk byråd.
 Holm, Jacob, & Sønner's Fabrikker A/S,
 Kbh.
 Holm, Sven, fabrikant, Snekkersten.
 Holm, Valdemar, murer., Dragør.
 Holmark, Einar, gross., Kbh.
 Holm-Petersen, F., forfatter, Troense.
 Holsøe, Sven, statsaut. skibsmægler, Kbh.
 Holten-Bechtolsheim, V., HRS, Kbh.
 Hornby, H., ing., forstander, Hgør.
 Hous, A. Borch, læge, Abenrå.
 Howe, Hans, overass., Charl.
 Hovgaard, Jørgen, Hgør.
 Hovmand, G., skibsmægler, Bandholm.
 Hulgaard, O., tandlæge, Århus.
 Hvalkof, A. L., distriktsing., Hgør.
 Hvass, Tyge, arkt., Hell.
 Hüsüg, Karla, lærerinde, Hgør.
 Hüsüg, T. F. V., smedem., Hgør.
 Højklint, Edm., snedker, Hgør.
 Hørup, V., bankfuldm., Hgør.
 Høst, K. R., cand. pharm., Ålborg.
 Høyer, fyrass., Korsør.
 Høyer, Jørgen, skoleelev, Kbh.
 Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn.
 Haastруп, A., tandlæge, Valby.

Illum, Svend, fru dir., Vedbæk.
 Ingemann-Petersen, Hans, redaktør,
 Ringkøbing.
 Ingeniør-Sammenslutningen, Kbh.
 Ingwersen, Henry, antikvitetshdl., Hgør.

- Ingwersen, Poul, møbelhdl., Hgør.
 Israelsen, H. C., civiling., Hgør.
 Jackson, C. G., civilekonom, Stockholm.
 Jacobsen, G., ing., Kbh.
 Jacobsen, P. H., købmd., Hgør.
 Jacobsen, Poul, gross., cand. jur., Rungsted
 Kyst.
 Jakobsen, Karen, skolepsykolog, cand. psyk.,
 Hgør.
 Jakobsen, Svend Aage, elektr., Stege.
 Jans, Ove L., gross., Kbh.
 Jantzen, Helvig, frøken, Hornbæk.
 Jantzen, M., disponent, Lyngby.
 Jantzen, P., civiling., Lyngby.
 Jelstrup, O., skibsreder, Kbh.
 Jensen, A., havnefoged, Hgør.
 Jensen, A. A., bagerm., Hgør.
 Jensen, A. C. D., forstærderinde, Hgør.
 Jensen, A. Egede, arkitekt, Samsø.
 Jensen, A. Kierby, lods, Svendborg.
 Jensen, A. Rothe, reservelæge, Middelfart.
 Jensen, Arne Morten, førstestyrm., Søborg.
 Jensen, Axel, statsaut. skibsmægler, Århus.
 Jensen, Bendt E. R., stud. polyt., Hell.
 Jensen, C. E. Koch, skibsbygm., Nyborg.
 Jensen, D. A., dir., Hovedgård St.
 Jensen, Einar, murerm., Kbh.
 Jensen, Einar, viceinsp., Hgør.
 Jensen, Ejner E., maskinarb., Randers.
 Jensen, Eric, gross., Klampb.
 Jensen, E. V. A., bagerm., Hgør.
 Jensen, H., viceskoleinsp., Kbh.
 Jensen, I. C., fhv. boliginsp., Hgør.
 Jensen, Ingeborg, viceskoleinsp., Hgør.
 Jensen, J., gartner, Hgør.
 Jensen, fru gartner J., Hgør.
 Jensen, Jens, politibetj., Kbh.
 Jensen, K. W. F., kok, Hgør.
 Jensen, Leif Farregård, stud. mag., Charl.
 Jensen, Ma-thin, murersv., Allerød.
 Jensen, M. F., lods, Hgør.
 Jensen, Mogens, stud. polyt., Kbh.
 Jensen, N. P., murerarbejdsmd., Brønshøj.
 Jensen, P., købmd., Ordrup.
 Jensen, P. S., lods, Hgør.
 Jensen, S. A., civiling., Gent.
 Jensen, V. F., lokomotivf., Hgør.
 Jerk, Oluf, LRS, Charl.
 Jespersen, Knud, repræs., Charl.
 Jespersen, K. Wraae, prokurist, Søborg.
 Jessen, C. U., overlæge, Hgør.
 Jessen, Erik, maskinlærling, Kbh.
 Johannessen, Aksel, tømrerm., Snekkersten.
 Johannessen, Emil, fiskehdl., Hillerød.
 Johannessen, Holger, tapetsererm., Kbh.
 Johannessen, Ilsa, boligkonsulent, Virum.
 Johannessen, J. N. M., snedker, Hgør.
 Johannessen, Johs. P., sognegld.,
 Snekkersten.
 Johansen, N. A., skibsfører, Kbh.
 Johansen, Arnold P., havemand, Hgør.
 Johansen, Henning, centralmekaniker, Kbh.
 Johansen, Ib, befragter, Kbh.
 Johansen, Olga, frk., Kbh.
 Johansen, Otto, arbejdsmd., Stenvad St.
 Johansen, Sigvald, inkassator, Hgør.
 Johansen, Sv., snedker, Charl.
 Johansson, P., kaptajn, Hgør.
 Johansson, Stig, antikvitetshdl., Halmstad,
 Sverige.
 Johnson, Henning, bogtrykker, Kbh.
 Johnsson, kgl. dansk vicekonsul, Höganäs.
 Jonassen, Else, lærerinde, Hgør.
 Jorck, G., konsul, Hell.
 Jordt, Chr. Jørgen, civiling., Kbh.
 Juul-Andersen, G., fiskehdl., Hgør.
 Juul-Brockdorff, Niels, baron, kommandør,
 Kbh.
 Juul, Svend, vinhdl., Kbh.
 Juul, W., smedem., Kbh.
 Juul-Petersen, A., arkt., Kbh.
 Jørgensen, A., lods, Hgør.
 Jørgensen, Albert, dir., Hell.
 Jørgensen, Alb. V., HRS, Kbh.
 Jørgensen, Anker, dir., Gent.
 Jørgensen, C., mejerierejer, Roskilde.
 Jørgensen, Hakon, red., Løgstør.
 Jørgensen, Holger, kontorchef, Kbh.
 Jørgensen, Jul. E., gross., Hell.
 Jørgensen, Kaj R. O., læge, Bagsværd.
 Jørgensen, Max, depotbestyrer, Hgør.
 Jørgensen, O. V., købmand, Hundested.
 Jørgensen, Paula, Holte.
 Jørgensen, Thv., urmager, Hgør.
 Jørgensen, Vald., fhv. underdir., Hgør.
 Jørgensen, Aage E., borgm., ORS, Kbh.
 Jørgensen, Aage Thorstensen, konstruktør,
 Kbh.
 Kallenberg, E. O., skibsing., Hgør.
 Kampen, Axel, skibsreder, Kbh.
 Karsten, Bertel W., bankass., Kbh.
 Karsten, Chr. D., Kbh.
 Karsten, Preben, H. A. & H. D., sekretær,
 Abyhøj.
 Karstensen, M., skibsbygm., Skagen.
 Kattrup, A., malerm., Hgør.
 Kinch, O., skibsfører, Kbh.
 Kirky, E., stud. mag., Kbh.
 Kisby, A. E., skibsing., Hgør.
 Kisby, L. A., ing., Kbh.
 Kier, Erling, bogbinder, Hgør.
 Kierboe, Fr., arkt., Holte.
 Kierboe, Jørgen, sekretær, Kbh.
 Kjør & Sommerfeldt, vinhandel, Kbh.
 Kjølnér, Th., kunstmaler, Hillerød.
 Klangel, K., lærer, Hgør.
 Kleiminger, H. L., politifuldm., Hgør.
 Klem, Helen Lise, frk., Hgør.
 Klem, Knud, mus.dir., Hgør.
 Klem, Lone, frk., Hgør.
 Klem, Oline, frue, Kbh.
 Klem, Ollis, fru, Hgør.
 Klem, Aage E., civiling., Kbh.
 Klerk, Niels, lektor, LRS, Kbh.
 Klint, Ion, overlærer, Kbh.
 Klintonberg, O., cigarhdl., Hgør.
 Klitgaard-Jørgensen, Johs., tandlæge, Kbh.
 Knigge, U., propogandachef, Hell.
 Knudsen, Axel, kordegn, Kbh.
 Knudsen, Axel, købmd., Hjortespring.
 Knudsen, Einar, ing., Hell.
 Knudsen, Helge Ursin, stadsing., civiling.,
 Hgør.
 Knudsen, H. Harreby, regnskabsfører,
 Kolbykaas.
 Knudsen, O., tømrer, Kastrup.
 Knudsen, Peder, fængselsbetj., Hgør.
 Knudsen, Per, skolelev, Kastrup.
 Knuth, Rud., greve, Hell.
 Knutsson, O. F. S., tapetsererm., Hgør.
 Havneudvalget i Kolding, Kolding.
 Kolpen, C. Wagnér, sogneprest, Rudmc.
 Konge-Hansen, P., sogneprest, Errindlev.
 Kongsted, T., underdir., Hgør.
 Kopp, J., gross., Hgør.
 Kopp, N. E., disponent, Hgør.

- Korsør Byraads Havneudvalg, Korsør.
 Kraglund, A. A. J., bestyrer, Hjør.
 Kramer, W., dir., Hjør.
 Kramer, fru dir., W., Hjør.
 Kringhøj, Carl, maskinpasser, Esbjerg.
 Kristensen, Hans P., læge, Søborg.
 Kristensen, Knud, fhv. statsminister,
 Humlebæk.
 Kristensen, L., gross., Kbh.
 Kristoffersen, Aksel, antikvarboghdl., Hjør.
 Krogsgaard, Mogens R., civiling., Lyngby.
 Krohn, J. H., afdelingsing., Kbh.
 Kroman, Erik, arkivar, dr. phil., Hellerup.
 Kronholt, Arne, fuldmægtig, Søborg.
 Københavns amtsråd, Kbh.
 Københavns Handelsbank A/S, Kbh.
 Københavns Kommune, Kbh.
 Københavns Skipperforening, Kbh.
 Kørbing, J. A., adm. dir., Hell.
 Kaae, Jørgen, læge, Gjedved.
 Kaae, Aage, depotbestyrer, Hjør.
 Kaarbø, E. D., Harstad, Norge.
 Kaarsen, Elisabeth, fhv. viceskoleinspektice,
 Hjør.
- Lambertsen, S. R., radiotelegrafist,
 Svendborg.
 Landbrugsraadet, Kbh.
 Lang, Per, ing., Hjør.
 Langebæk, Steen, Kbh.
 Lannung, Gunnar L., vekselerer, cand.
 polit., Kbh.
 Lannung, Hermod, LRS, Kbh.
 Lannung, Sven, afdelingschef, Kbh.
 Larsen, A. Bodse, lodsformd., Bandholm.
 Larsen, Astrid, frue, Kbh.
 Larsen, B. O. G. E., ass., Charl.
 Larsen, Bent Valeur, stud. mag., Charl.
 Larsen, C., fotograf, Hjør.
 Larsen, Erh., revisor, Kbh.
 Larsen, Erik Lau, arkt., Hjør.
 Larsen, Finn, snedker, Kbh.
 Larsen, F. Rennow, kordegn, Kbh.
 Larsen, Gretha, kontorass., frk., Hjør.
 Larsen, Henri, indkøbschef, Snekkersten.
 Larsen, H., snedker, Hjør.
 Larsen, J., Faldager, Gent.
 Larsen, Jens, LRS, Hjør.
 Larsen, Johannes, kunstmaler, Kertemind.
 Larsen, L., fuldmægtig, Hillerød.
 Larsen, Lauritz, fabriksarb., Odense.
 Larsen, N. V., tømrerm., Hjør.
 Larsen, Ole, LRS, Kbh.
 Larsen, Ove, stiftamtnd., Kbh.
 Larsen, Svend, overdyrlæge, Skive.
 Larsen, W. F. C., snedker, Hjør.
 Larsen, Willy, skibsfragter, Charl.
 Larsen, W. R., fyrpasser, Hjør.
 Lassen, Joli., købmand, Kbh.
 Lauritsen, fyrrass., Hjør.
 Lauritzen, Ivar, skibsreder, Kbh.
 Lauritzen, P., lods, Nykbg. F.
 Laursen, P., Kbh.
 Leisner, R., ing., Lyngby.
 Lemche, Hans Jacob, dir., Kbh.
 Lerche, J., stationsf., Hornbæk.
 Lilbæk, Hakon, købmd., Kbh.
 Liljeborg, Frank, Kbh.
 Lind, Chr., skibsbygm., Ronne.
 Lindahl, Erik, købmd., Snekkersten.
 Linde, Chr., kommunelærer, Frørø.
 Lindquist, Carl-Axel, kaptajn, Stockholm.
 Lindström, Allan, civiling., Vänersborg.
 Lindström, Otto, ing., Valby.
- Linneballe, Ernst, dir., Kbh.
 Linvald, Steffen, mus.insp., Charl.
 Lock, P., læderhdl., Hjør.
 Loft, Herman, styrmand, Svendborg.
 Lohse, Ellis, dir., Kbh.
 Lolk-Larsen, H., kontorchef, Holte.
 Lotz, M. E., lærerinde, Hjør.
 Ludwig, Otto, journalist, Brøndbystrand.
 Lund, A., Køge.
 Lund, E., prokurist, Hell.
 Lund, Hans, gross., Hjør.
 Lund, Inger, lærerinde, Hjør.
 Lund, Oskar F., skibsing., Kbh.
 Lund, Paul, stud. jur., Lyngby.
 Lundberg, Georg, dir., Kbh.
 Lundbæk, Erik, LRS, Ærøskbg.
 Lund-Hansen, ritmester, Århus.
 Lundsfryd, V. E., ing., Kbh.
 Lundsgaard, Erik, dir., cand. polyt.,
 Rungsted Kyst.
 Lundsgaard, J. H., maskininsp., Kbh.
 Lyngby, Jan M., ing., Kbh.
 Lyngbye, Jørgen Svitzer, gross., Gent.
 Lynggaard, K., gartner, Hjør.
 Lyngsø, B., lærer, Brede.
 Lynnerup, Søren, Kbh.
 Lütken, H. F., ing., Hell.
 Lützen, Mogens, boghdlr., Svendborg.
 Lønberg-Holm, A., civiling., Kbh.
 Løvald, C., snedker, Kbh.
- Madsen, Carlo Råhauge, lods, Frhavn.
 Madsen, Edvard, Mälöv.
 Madsen, fru Ellen, trikotagehandlerske,
 Hjør.
 Madsen, Ellen M., fhv. forstanderinde,
 Hjør.
 Madsen, E. N., dir., Springforbi.
 Madsen, J., sekretær, Kbh.
 Madsen, Jørgen, civiling., Århus.
 Madsen, Kjeld, adjunkt, Silkeborg.
 Madsen, V., kapt., Marstal.
 Madsen, Aage R., fyrbøder, Valby.
 Mægaard, E., dir., cand. jur., Kbh.
 Malling, Jens, fuldmægtig, cand. jur., Kbh.
 Malmberg, J. P., arkt., Kbh.
 Manniche, Peter L. R., højskoleforst., Hjør.
 Marineforeningen, Kbh.
 Marinehistorisk Selskab, Gent.
 Marstrand, Jørgen, civiling., dr. techn.,
 Gentofte.
 Marstrand, Vilhelm, civiling., Kbh.
 Meilvang, Henry, forvalter, Kbh.
 Meilvang, Viggo, ass., Herlev.
 Meiner, P. K., Kbh.
 Mejer, Kaj Clausen, Fanø.
 Mellentin, Aage, gross., Gent.
 Mersing, B. E., overbibl., Svendborg.
 Merved, C. P., overportør, Snekkersten.
 Metz-Hansen, J. H., havnefgd., Thyborøn.
 Meyendorff, Paul, skibsreder, baron, Kbh.
 Meyer, Knud, gross., Kbh.
 Michelsen, Oluf, slagterm., Kbh.
 Michelsen, P., skibsmægler, Odense.
 Mikkelsen, Børge, repræs., Snekkersten.
 Mikkelsen, Chr., købmd., Svendborg.
 Mikkelsen, Michael, bogbinder, Hjør.
 Mikkelsen, Poul Erhardt, medhjælper,
 Hillerød.
 Mikkelsen, Aage, murer, Hjør.
 Mogensen, fhv. gårdejer, Snekkersten.
 Mogensen, A. Borg, skattekontrollør, Gent.
 Mogensen, A. F., civiling., Dragør.
 Mogensen, Th. H. A., bager, Hjør.

- Moldow, Georg, gross., Kbh.
 Monberg, I. C., gross., Kbh.
 Mortensen, J., forpagter, Hgør.
 Mortensen, K. Liebmann, fru, Hgør.
 Mortensen, K. Liebmann, ing., Hgør.
 Mortensen, Søren, dykker, Brørup.
 Mouritzen, F. C., færgefører, Nykøbing M.
 Mouritzen, Vagn, tobaks- og vindhldr., Kbh.
 Munch, Jens, prokurist, Bagsværd.
 Munthe af Morgenstjerne, B. v., kontorchef, Vedbæk.
 Muus, Hans, gross., Odense.
 Müller, Poul, læge, Valby.
 Møller, A., frue, Hgør.
 Møller, Birthe Kraunse, frk., Hell.
 Møller, Karen, frue, Hell.
 Møller, Ralph Just, arkivbetjent, Rungsted.
 Møller, Stig, dir., Kbh.
 Møller, Aase Kraunse, frk., Hell.
 Møller-Andersen, A., LRS, Kbh.
 Møller-Jensen, J., førstelærer, Give.
 Mørch, N. K., MF, Hgør.
 Mørch, Aage, driftsbest., Thisted.
 Månsson, Gunnar, direktør, Boden, Sverige.
- Naskov Skibsværft A/S, Naskov.
 Nathansen, Ino, fuldm., Kbh.
 Neergaard, C. H., fhv. søfartschef, Kbh.
 Nexøe-Larsen, F., gross., Rungsted.
 Nichum, E., plantagejer, Randers.
 Nielsen, isenkrammer, Hgør.
 Nielsen, Alfred V., gross., Kbh.
 Nielsen, A. M. C., prokurist, frk., Hgør.
 Nielsen, Carl, bådebygger, Fejø.
 Nielsen, Chr., konservator, Hgør.
 Nielsen, C. J., maskinmester, Valby.
 Nielsen, Edgar, malerm., Snekkersten.
 Nielsen, Ejnar J., tømrerm., Hgør.
 Nielsen, Erik, chauffør, Snekkersten.
 Nielsen, Erik Selmer, specialarb., Hgør.
 Nielsen, Flemming, kommunelærer, Hgør.
 Nielsen, H., glarm., Hgør.
 Nielsen, Henning, maskinarbejder, Holbæk.
 Nielsen, H. M., fabrikant, Kbh.
 Nielsen, Hoiger, gross., Kbh.
 Nielsen, H. R., bogtrykker, Hgør.
 Nielsen, I. Froberg, mekaniker, Valby.
 Nielsen, J., murerm., Hgør.
 Nielsen, Jacob, repræs., Kbh.
 Nielsen, J. C. M., stat.-forst., Hgør.
 Nielsen, Jens, hotelejer, Hgør.
 Nielsen, John, overass., Esbjerg.
 Nielsen, Johs., boghdl., Haderslev.
 Nielsen, J. V., lagerrekspedient, Hgør.
 Nielsen, K., toldpakkhusfmd., Ribe.
 Nielsen, Knud, cand. polyt., Kalundborg.
 Nielsen, Knud H., Roskilde.
 Nielsen, N., fyrbøder, Hgør.
 Nielsen, N. J., dr. techn., Kbh.
 Nielsen, Ove, kontorchef, Charl.
 Nielsen, Paul Bechsheft, læge, Vejle.
 Nielsen, R. H., overmonter, Kbh.
 Nielsen, S. A. V., arkt., Hgør.
 Nielsen, Sv. Aa., fabrikant, Hgør.
 Nielsen, V., kleinsmed, Hgør.
 Nielsen, W. Schack, dir., cand. jur., Kbh.
 Nissen, Olaf, maskinm., Kbh.
 Nobel, C., revisor, cand. jur., Kbh.
 Nordmann, V., statsgeol., dr. phil., Kbh.
 Nordquist, Evert, resementör, Askim.
 Nordvig, R., ing., Arhus.
 Normann, L. O., dir., Kbh.
 Normann, Peder, red., Hgør.
- Norsk, Frans, overlæge, Hell.
 Norsmann, Poul, dir., cand. polit., Charl.
 Nyboe, Karen, frue, Bagsværd.
 Nygaard, Ejnar, kaptajn, skibsreder, Arhus.
 Nykilde, skibsfører, Kbh.
 Nørregaard, Inger Marie, læge, Hgør.
- Odense Kanal- og Havneudvalg, Odense.
 Olesen, Tyge, bankass., Fredericia.
 Olrik, Elias, dommer, Hgør.
 Olrik, Helge, dommer, Varde.
 Olsen, Alfred, rejseinsp., Skelskør.
 Olsen, Anna, frue, Hgør.
 Olsen, Børge, underdir., Vanløse.
 Olsen, C. Meinert, tømrerm., Kbh.
 Olsen, Erik, malermester, Hgør.
 Olsen, Henning, stud. mag., Hell.
 Olsen, Henry, skibskonstr., Kbh.
 Olsen, Herman, smedem., Brønshøj.
 Olsen, Johs., marineing., Kbh.
 Olsen, K. E., dir., Espergærde.
 Olsen, Lindorf, bogbinder, Kbh.
 Olsen, Oluf, bogholder, Hgør.
 Olsen, Oluf, tjener, Hgør.
 Olsen, Paul A., cand. pharm., Bagsværd.
 Olsen, Peter, gårdejer, Værløse.
 Olsen, Poul, slagterm., Hell.
 Olsen, Sophus, fabrikant, Kbh.
 Olsen, V., pens. lodskapt., Klampb.
 Olsen, V. Rex, kartograf, Holte.
 Olsen, Aage, marineing., Dragør.
 Ostgaard, Lauritz, fabrikant, Charl.
 Ostenfeld, Th., civiling., Kbh.
 Overgaard, F., blomsterhdl., Hgør.
 Overgaard, Frode, dekorater, Søborg.
 Overgaard, R., komm.lærer, Nordborg.
 Ovnbøl, A., læge, Hvidbjerg st.
- Parris, Povl, direktør, Kbh.
 Paulsen, A. C., prokurist, Kbh.
 Paulsen, Jørgen, mus.dir., Hillerød.
 Paulsen, Kristian, fodermester, Roskilde.
 Paulsen, Paul Jørgen, civiling., Hgør.
 Pedersen, Alexander, gross., Kbh.
 Pedersen, C. O., maskinm., Hgør.
 Pedersen, Erik, malersvend, Rønne.
 Pedersen, Evald, forvalter, Hgør.
 Pedersen, Georg, lektor, Holte.
 Pedersen, Harald, revisor, Hgør.
 Pedersen, H. Elmann, revisorass., Kbh.
 Pedersen, I. D. S. V., væver, Hgør.
 Pedersen, K. A., ing., Odense.
 Pedersen, M. P., civiling., Kbh.
 Pedersen, N. E., slagterm., Vanløse.
 Pedersen, Ole Crumlin, Hell.
 Pedersen, Ole W., elev, Hellerup.
 Pedersen, S. A. L., lokomotivfører, Kbh.
 Pedersen, Valdemar, bogtrykker, Kbh.
 Pedersen, Aage, læge, Hell.
 Pedersen, Aage, tømrer, Snekkersten.
 Pers, Otto, LRS, Kbh.
 Petersen, Anker, chauffør, Kbh.
 Petersen, Carl, maskinfabr., Gilleleje.
 Petersen, Chr., brolæggerm., Hgør.
 Petersen, Chr. F. V., slagterm., Hgør.
 Petersen, Cl. W., tømrerm., Kbh.
 Petersen, Eiler, gross., Roskilde.
 Petersen, E. Sejer, forstander, Hgør.
 Petersen, F. Højsted, repræs., Kbh.
 Petersen, Hartvig, sejmagerm., Kbh.
 Petersen, H. C. F., telegrafkontrolør, Brønshøj.
 Petersen, Henrik Sejer, stud. jur., Hgør.
 Petersen, Holm, ejendomsmdl., Kbh.

- Petersen, I. C., bogtrykker, Nexø.
 Petersen, Johs., murerm., Hjør.
 Petersen, Kaj Toft, fabrikant, Hjør.
 Petersen, L., boghdl., Skælskør.
 Petersen, Laurids, gross., Kbh.
 Petersen, Martin, kontorchef, Kbh.
 Petersen, Mogens Anker, ing., Kbh.
 Petersen, Mogens Holck, skoleelev, Kbh.
 Petersen, N. E., fabrikant, Hjør.
 Petersen, Niels, billedhugger, Marstal.
 Petersen, Ole, nitter, Hjør.
 Petersen, Oluf V., skibskonstr., Holstensb., Grønland.
 Petersen, P. V., proprietær, Græsted.
 Petersen, Robert, kleinsmed, Hjør.
 Petersen, S. A., førstestyrm., Korsør.
 Petersen, S. Chr., maskinm., Hjør.
 Petersen, Svend, Kbh.
 Petersen, Sv. Rosten, isenkrammer, Roskilde.
 Petersen, Aage, kontorass., Hjør.
 Philip, N., gross., Kbh.
 Pontoppidan, Axel, kapt., hærarkivar, Klampb.
 Pontoppidan, Dines, skolediscipel, Sorø.
 Portman, Arne, overlæge, Kbh.
 Poulsen, Arnold, civiling., Nærum.
 Poulsen, Carl, murerm., Hornbæk.
 Poulsen, Dyrland, mekaniker, Slagelse.
 Poulsen, Edwin, Gent.
 Poulsen, Fin, grosserer, Klampb.
 Poulsen, Finn V., optiker, Kbh.
 Poulsen, H., tømterrm., Hjør.
 Poulsen, J. P., smedem., Hjør.
 Preisler, Børge, optiker, Kbh.
 Privatbanken A/S, Kbh.
 Prohaska, C. W., professor, dr. techn., Hell.
 Pødenphant, H., gross., Kbh.
 Quist, Ejnar, dir., Odense.
 Quist, H., overing., Kbh.
 Qvistgaard, Lise, irk., Gent.
 Quistorff, M., sekretær, Gent.
 Rager, E., civiling., Kbh.
 Rahbek, Knud, civiling., Kbh.
 Rasmussen, A. H., civiling., Kbh.
 Rasmussen, C. J., snedkerm., Hjør.
 Rasmussen, C. O., ing., Kbh.
 Rasmussen, G., konsul, Hjør.
 Rasmussen, Hans, dir., Kbh.
 Rasmussen, K. A., maskinm., Kbh.
 Rasmussen, Kai, cand. pharm., Kbh.
 Rasmussen, Kaj, Kbh.
 Rasmussen, Kjeld, ing., Kbh.
 Rasmussen, Knud Robert, dykker, Holte.
 Rasmussen, L., modelbygger, Rødby Havn.
 Rasmussen, Laurits, ing., Odense.
 Rasmussen, N. V. P., automobilfabr., Hjør.
 Rasmussen, Povl H., snedker, Bjørnehoved.
 Rasmussen, R. F., komm.lærer, Hjør.
 Rasmussen, Aage, dir., Kbh.
 Rathje, Eigil, ing., Kbh.
 Rathje, J., ing., Århus.
 Ravn, K., værkfører, Hjør.
 Rederiet „Anholt“ A/S, Kbh.
 Reib, A., fhv. kommunalrevisor, Roskilde.
 Reich, Alexander Albert, skibsbygger, Kbh.
 Reich, Poul Albert, kleinsmed, Hjør.
 Rendal, H., LRS, Hjør.
 Reumert, Michael, LRS, Kbh.
 Riemer, Jørgen, LRS, Kbh.
 Riise, A. H., læge, Hillerød.
 Riise-Knudsen, B., civiling., Valby.
 Riise-Knudsen, Mogens, forvalter, Ejby.
 Rimestad, H. T., dir., Hell.
 Ring, Henning, lektor, Hjør.
 Risom, Sven, arkt., Kbh.
 Robert, R. A., skisreder, Kbh.
 Roewade, S. A. K., kontorelev, Snekkersten.
 Rolvsen, Stig, forl., Valby.
 Roos, Carl, professor, dr. phil., Kbh.
 Roosen, C. N., civiling., Holte.
 Rosendahl, A., kontorchef, Kolding.
 Rosenkilde, V., boghdl., Kbh.
 Rosenthal, Leif K., red., Klampb.
 Rotheisen, J. P. T., bogtrykker, Hjør.
 Rygaard, Erik, dommerfuldm., cand. jur., Herning.
 Rysz, P., lodsformand, Korsør.
 Rønne Havneudvalg, Rønne.
 Rønsted, Karmark, LRS, Kbh.
 Rørdam, Kjeld, HRS, Kbh.
 Rørmark, Aage, arkivar, Vanløse.
 Sahl, Olaf, arkt., Risskov.
 Sandager, fyrass., Hjør.
 Saxe, skibsprov.hdl., Hjør.
 Saxild, Jørgen, ing., Gent.
 Schack, Gudmund, gross., Kbh.
 Schaumann, H., fhv. sporvejsdir., Bagsværd.
 Schaumann, P., ing., Lyngby.
 Scherffenberg, G., ing., Hell.
 Schibbye, Harris, arkt., Kbh.
 Schleimann, Th., fotograf, Svendborg.
 Schmidt, A. V. B., overmontør, Hjør.
 Schmiegelow, A., skisreder, Årnsborg pr. Svejbæk.
 Schmiegelow, C. H., smedem., Hjør.
 Schnedler, G. S., civiling., Klampb.
 Schou, Carl C., aid.ing., cand. polyt., Hillerød.
 Schou, N. Aa. Breinholdt, maskinm., Hobro.
 Schrøder, Alfred C., gross., Kbh.
 Schrøder, Harry, ing., Klampb.
 Schrøder, Johan, kontorass., Kbh.
 Schrøder, Per, civiling., Lyngby.
 Schrøder-Christensen, E. P. H., skatteinsp., Ålborg.
 Schultz, Aage, installatør, Kbh.
 Schultze, Mogens, malerm., Kbh.
 Schwiegershausen, Gunter, retoucher, Kastrup.
 Schytz, Sigurd, borgmester, Hjør.
 Sebbelov, Henning, fabrikant, Charl.
 Segerskog, John, dir., Hjør.
 Seibæk, Aage, gross., Kbh.
 Seidelin-Dam, Johs., læge, Søborg.
 Semler-Jørgensen, A., dir., civiling., Hjør.
 Simonsen, K. K. L., ing., Kbh.
 Sinding, P. E. B., fyrdir., kommandør, Kbh.
 Sjøberg, Otto Chr., Gent.
 Skibsted-Jacobsen, Orla, maskinbygger, Hjør.
 Havneudvalget i Skive, Skive.
 Skotte, E., havnemester, Hjør.
 Skov, Sigvard, mus.insp., mag. art., Kolding.
 Skovgaard-Petersen, Kjeld, dispachør, Kbh.
 Smith & Co. A/S, F. L., Kbh.
 Smitt, Jarl Wagner, læge, Hjør.
 Snorrason, Eigil, læge, Kbh.
 Sonne, H. O., civiling., Holte.
 Sonne-Hansen, K., dir., Charl.
 Spangenberg, guldsmed, Rødby.
 Sparekassen i Nykøbing Falster.
 Spødsberg, K. E., læge, Kbh.

- Sprenger, K., fabrikant, Hgør.
 Starch-Petersen, B., billedskærerem., Hgør.
 Steinfeldt, E., kontorchef, Kbh.
 Steffensen, H. C., civiling., Hgør.
 Steffensen, H. E., Espergærde.
 Steffensen, Hother, boghdl., Espergærde.
 Steffensen, James, ad.ing., Hell.
 Strande, Axel, rejseleder, Kbh.
 Strandgaard, Aage, arkt., Kbh.
 Striedsland, Gregers, o.ass., Herlev.
 Strube, Sten, red., Hgør.
 Struve, O. J., forhyringsagent, Hgør.
 Struwe, Sten, København.
 Strøyberg, Jens, apoteker, Assens.
 Stub-Nielsen, Axel, dyrlæge, Hgør.
 Stuhr, Immanuel, konsul, Alborg.
 Stürup, C., & Co.s etflig. A/S, Hgør.
 Styrup, Knud, entreprenør, Ribe.
 Staarup, Hans, havneing., cand. polyt.,
 Århus.
 Sveistrup, Margrethe, bibliotekar, Hgør.
 Svendborg Bank A/S, Svendborg.
 Svendborg Havneudvalg, Svendborg.
 Svendsen, G. J., fyrsar., Højstrup.
 Svendsen, Hans, ing., Dragør.
 Svendsen, Nordahl, lektor, Sorø.
 Svendsen, Paul W. E., red., Ringsted.
 Svendsen, Rita E., kontorass., Hgør.
 Svendsen & Christensen, A/S dampskibssel-
 skabet „Vendila“, Kbh.
 Sæbye, Poul, kunstmaler, Klampb.
 Sægaard, C., cand. pharm., Hgør.
 Sægaard, Helge, mus.dir., dr. phil., Århus.
 Søkjær, O. B. J., journalist, Kbh.
 Sølling, J. U., toldass., Hgør.
 Sølvér, Carl V., kaptajn, Kbh.
 Sølvhøj, Hans, cand. mag., foredragschef,
 Hgør.
 Sørensen, Aksel, lærer, Ribe.
 Sørensen, Axel, ing., Hell.
 Sørensen, Frank, ing., Hgør.
 Sørensen, Frederik Richardt, toldass., Hou.
 Sørensen, Karl, komm.lærer, Vanløse.
 Sørensen, Keld, trafikass., Hgør.
 Sørensen, Niels, lærer, Århus.
 Sørensen, Poul, civiling., Kbh.
 Sørensen, Preben, kobbersmed, Hgør.
 Sørensen, Preben, maskinist, Hellebæk.
 Sørensen, S. C. F., Haslev.
 Sørensen, Vagn, kontorass., Hgør.
 Sørensen, Valdemar, skoleinsp., Hgør.
 Sørensen, Aage, slotsbetj., Hgør.
 Tegner, V. P. B., civiling., Kbh.
 Thalbitzer, Carl, red., Kbh.
 Thalbitzer, V., amtsforvalter, Kbh.
 Thalbitzer, W., prof., Kbh.
 Thomsen, A. M., hotelejer, Hgør.
 Thomsen, C. A. H. Trolle, fhv. fiskeridir.,
 Kbh.
 Thomsen, E., bankfuldmægtig, Kbh.
 Thorning-Petersen, R., sekretær, Kbh.
 Thrige, Eigil, stud. polyt., Klampb.
 Thunbo, Anton, gross., Kbh.
 Tikøb sogneråd, Tikøb.
 Tilly, Albert, postmester, Esrum.
 Tofte, Knud, sognepræst, Skibby.
 Torp, Folmer, butikschef, Roskilde.
 Trondal, M., skibsfører, red., Nyborg.
 Trosborg, A., kriminalbetj., Hgør.
 Tscherning, Carl, adjunkt, Birkerød.
 Tuborgs Bryggerier, Hell.
 Tuxen, Henry, civiling., Charl.
 Tvede, Kitty, Irk., Hgør.
 Tvede-Jensen, M., ing., Kokkedal.
 Tvermoes, Sven, gross., Kbh.
 Valentin-Hjorth, K., gross., Kbh.
 Vang, A. H., skibsmægler, Helsingfors.
 Vanggaard, Thork, dr. med., Kbh.
 Veistrup, C., civiling., Hgør.
 Vejby-Nielsen, N. H., assurandør, Hgør.
 Vibæk, Jens, vicedir., cand. mag., Kbh.
 Vidø, Leif, lærer, Kbh.
 Vilholm, Gunnar, mejeriejer, Hgør.
 Vilholm, fru mejeriejer, Hgør.
 Villadsen, Jens, fabrikant, Hell.
 Villerslev, Jens, snedker, Kbh.
 Villund, Kjeld, cand. act., Vanløse.
 Vohlert, Knud, gross., Kbh.
 Voss, C., mejerist, Hgør.
 Voxsted, B. K. P. R., lokomotivfører, Hgør.
 Voxsted, fru lokomotivfører, Hgør.
 Vyff, Kr., proprietær, Vonsild.
 Vaabenhistorisk Selskab, Kbh.
 Wahl, Chr., gross., Kbh.
 Wallentin, Andreas, arkt., Kbh.
 Walløe-Meyer, John, fuldmægtig,
 Humlebæk.
 Warburg, Hugo, fabrikant, Kbh.
 Weber, L., maskinkonstruktør, Hgør.
 Weibach, J. S. V., sejl- og kompassmager,
 Kbh.
 Weibust, Knut I., fil. lic., Sundbyberg.
 Weilskov, E., dir., Charl.
 Weiss, Karl, skibsbygger, Gråsten.
 West, Ole, købmand, Hgør.
 West, Werner G., tekstilarbejder, Svendborg.
 Westergaard, H., dir., Charl.
 Wiberg, J., gross., fru, Kbh.
 Wieth, Oscar, speditor, Kbh.
 Wiibroes Bryggerier A/S, C., Hgør.
 Wilhelmsen, G., civiling., Uddevalla.
 Willumsen, A., fru, Brønshøj.
 Windeleff, A., maskinm., Kbh.
 Wineken, K., politimester, Hgør.
 Wistoft, C. A., Kbh.
 Witte, Richardt, dir., Bagsværd.
 Wolff, Per, stud. polyt., Kbh.
 Worm, C. A., dir., Kbh.
 Wright, Karen, fru konsulinde, Hgør.
 Würtz, Peter, malermester, Snekkersten.
 Waagepetersen, H. L., dir., cand. polyt.,
 fru, Hgør.
 Waagepetersen, H. T., gross., Kbh.
 Ørnfelt, Axel, skoleelev, Kbh.
 Aalborg Portland-Cement-Fabrik A/S, Kbh.
 Aalborg Værft A/S, Alborg.
 Aamand, Erik, Snekkersten.
 Aarhus Havneudvalg, Århus.

BYTTEFORBINDELSER

- Bergens Museum og Bibliotek.
Bergens Sjøfartsmuseum.
Blekinge Museum, Karlskrona.
Borgarsyssel Museum, Sarpsborg.
Bornholms Museum.
De sju häradernas kulturhistoriska förening, Borås.
Chalmers tekniska Högskolas Bibliotek, Göteborg.
Danmarks tekniske Museum, Hellerup.
Dansk Folkemindesamling.
Foreningen „Dansk Samvirke“.
Dansk Sømandsmission i fremmede Havne.
Dansk Tidsskrift Index.
Drammens Museum.
Erhvervsarkivet, Århus.
Finska fornminnesföreningen, Helsingfors.
Folkklivsarkivet, Lund.
Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg Slot.
Foreningen for skandinaviske sømandshjem i fremmede havne.
Købstadmuseet „Den gamle By“, Århus.
Det kgl. danske geografiske selskab.
Gilleleje Museum.
Glasgow Art Gallery and Museums, Glasgow.
Föreningen Gotlands fornvänner, Visby.
Kommissionen for videnskabelige Undersøgelser i Grønland.
Göinge Hembygdsförening, Broby (Skåne).
Göteborgs Sjøfartsmuseum.
Göteborgs och Bohusläns fornminnesförening.
Haderslev Amts Museum, Haderslev.
Staats- und Universitäts-Bibliothek, Hamburg.
Museum für Hamburgische Geschichte.
Handelsflådens velfærdsråd.
Handelshøjskolens Bibliotek.
Handelsvidenskabelig Studieklub.
Bornholmsk samfund, Rønne.
Frederiksborg amts historiske samfund.
Historisk samfund for Fyns stift.
Historisk samfund for Hjørring amt.
Holbæk amts historiske samfund.
Historisk samfund for Københavns amt.
Lolland-Falsters historiske samfund.

- Historisk samfund for Præstø amt. Københavns Stadsarkiv.
- Randers amts historiske samfund. Lolland-Falsters Stiftsmuseum,
Maribo.
- Historisk samfund for Ribe amt. K. Humanistiska Vetenskapsam-
fundet, Lund.
- Historisk samfund for Ringkøbing
amt. Universitetsbiblioteket, Lund.
- Historisk samfund for Sorø amt. Malmö Fornminnesförening.
Malmö Museum.
- Historisk samfund for Sønder-
jylland. Marineforeningen, København.
Marinens Bibliotek.
- Historisk samfund for Thy og Han-
Herred. Mariners' Museum, Newport News,
USA.
- Vejle amts historiske samfund. Museum voor Land- en Volken-
kunde en Maritiem Museum
„Prins Hendrik“, Rotterdam.
- Historisk samfund for Viborg amt. Nakskov Skibsværft, Nakskov.
- Historisk samfund for Aalborg amt. National Scheepvaartsmuseum,
Antwerpen.
- Museet for Holbæk og Omegn. Nationalmuseets II. afd.
- Hordaland Landbruksmuseum, „Prins Hendrik“, Rotterdam.
- Garnes, Stend, Norge. Nakskov Skibsværft, Nakskov.
- Horsens Museum. Nationalmuseets III. afd.
- Hälsingborgs Museum. Nationalmuseets etnografiske
Samling.
- Hærmuseet, Oslo. Navigationssällskapet i Finland,
Helsingfors.
- Hålogaland Historielag, Harstad, Norge. Nordenfjeldske Kunstindustri-
museum, Trondheim.
- Institut für Weltwirtschaft, Kiel-Wik. Nordiska Museet, Stockholm.
- Kiel-Wik. Nord-Trøndelags Historielag,
Sakshaug.
- Instituttet for jysk Sprog- og Kulturforskning. Norrbottens Läns Hembygds-
förening, Luleå.
- Institut voor Scheepvaart en Lucht-
vaart, Rotterdam. Foreningen til norske fortidsminnes-
merkers bevaring.
- Jydsk Selskab for Historie, Sprog og Litteratur. Norske museers landsforbund.
- Kalmar Läns Fornminnesförening. Universitätsbibliothek, Kiel. Norsk sjøfartsmuseum, Oslo.
- Universitätsbibliothek, Kiel. Museet på Koldinghus. Ny Carlsberg Glyptotek.
- Museet på Koldinghus. Kommissionen for Danmarks Fiskeri-
og Havundersøgelser. Odense bys museer.
- Kommisionen for Danmarks Fiskeri-
og Havundersøgelser.
- Kullabygd, Höganäs.
- Kulturhistoriska Museet, Lund.
- Københavns bymuseum.

- Roskilde Museum.
- The Royal Scottish Museum,
Edinburgh.
- De Sandvigske Samlinger,
Lillehammer.
- Schiffbautechnische Gesellschaft
e.V., Hamborg.
- Schleswigholsteinische Landes-
bibliothek, Kiel-Wik.
- The Science Museum, London.
- Statens sjöhistoriska museum,
Stockholm.
- Sjöhistoriska Museet vid Åbo
Akademi.
- Society for Nautical Research,
Greenwich.
- Historielaget for Sogn, Leikanger,
Norge.
- Det statistiske Departement,
København.
- Stavanger museum, Stavanger.
- Kungl. Vitterhets, Historie och An-
tikvitets Akademien, Stockholm.
- Stockholms Stadsmuseum.
- Svenska Kryssarklubben,
Stockholm.
- Bygdemuseet og Sognelaget for
Sunnhordlandsbygden, Førde,
Norge.
- Søfartens Bibliotek, København.
- Foreningen til Søfartens Fremme.
- Tekniska Museet, Stockholm.
- Thorvaldsens Museum.
- Tidsskrift for Søvæsen, København.
- Trondheims Sjøfartsmuseum.
- Tøjhusmuseet.
- Kungl. Universitetsbibliotek,
Uppsala.
- Valdres historielag, Leira, Norge.
- Varbergs Museum.
- The Library of Congress,
Washington, U.S.A.
- Vereeniging nederlandsch historisch
Scheepvaart Museum,
Amsterdam.
- Vestfold Historielag, Tønsberg.
- Vestlandske Kunstindustrimuseum,
Bergen.
- Det kgl. norske Videnskabernes sel-
skabs bibliotek, Trondheim.
- Västerbotten Läns Museum, Umeå.
- Örebro Läns Museum.
- Östergötlands och Linköping Stads
Museum.
- Åbo Akademi.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Museets komité	5
Museets beretning for regnskabsåret 1954-55	7
Museets driftsregnskab 1954-55	16
Dr. phil. Georg Nørregård: På slavetogt til Madagascar 1737-1739	20
Dr. A. W. Lang: De ældste trykte fremstillinger af de danske kyster	49
Forfatteren Louis E. Grandjean: Dansk søforsikrings fædre fra 1726	77
Museumsinspektør cand. mag. Henning Henningsen: Abrolhos	85
Sognepræst Knud Th. Tofte: Nu sejle vi i Jesu navn	98
Journalist Otto Ludwig: Træk af redningsmidlernes historie	122
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende tekster	155
Beretning for selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1954	162
Selskabets driftsregnskab for 1954	164
Selskabets bestyrelse og medlemsliste	167
Museets bytteforbindelser	176

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 herved 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 betydningsfulde publikation :

Aalborg Værft A/S

Aarhus Havn

A/S Alpha Diesel

Assurance-Compagniet Baltica A/S

Sophus Berendsen A/S

Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri A/S

Carlsberg Bryggerierne

Danmarks Nationalbank

A/S Dansk Cement Central

Forsikrings-Aktieselskabet Danske Lloyd

Dansk Esso A/S

Det Danske Staalværværk A/S

Dansk Shell A/S

Fjerde Søforsikringsselskab, Lmt.

BP Olie-Kompagniet A/S

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S

Kjøbenhavns Handelsbank A/S

Peter F. Heering

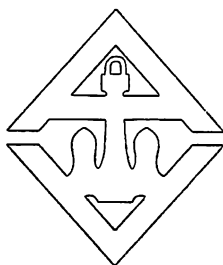
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri

A/S Holeby Dieselmotor Fabrik
Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab
Københavns Havnevæsen
Den danske Landmandsbank A/S
Lemvig-Müller & Munck A/S
K. F. Marstrands Eftf.
A/S Nakskov Skibsværft
Odense Staalskibsværft A/S
Privatbanken i Kjøbenhavn A/S
A/S Thomas Ph. Sabroe & Co.
Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia
Thomas B. Thrige A/S
A/S Titan
Tuborgs Bryggerier
A/S Varde Stålværk
Iver C. Weilbach & Co.

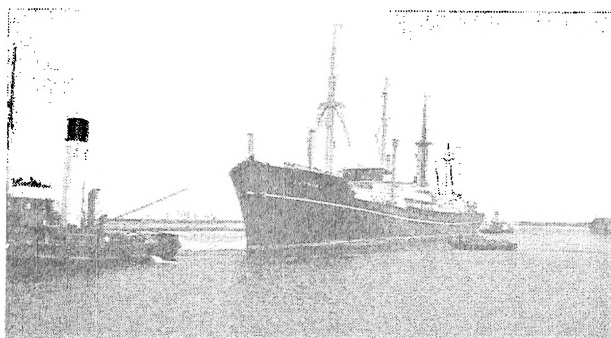


Frederikshavn

AALBORG VÆRFT A/S



ÅRHUS HAVN



Danmarks mest centrale

VANDDYBDE OP TIL 10 M.

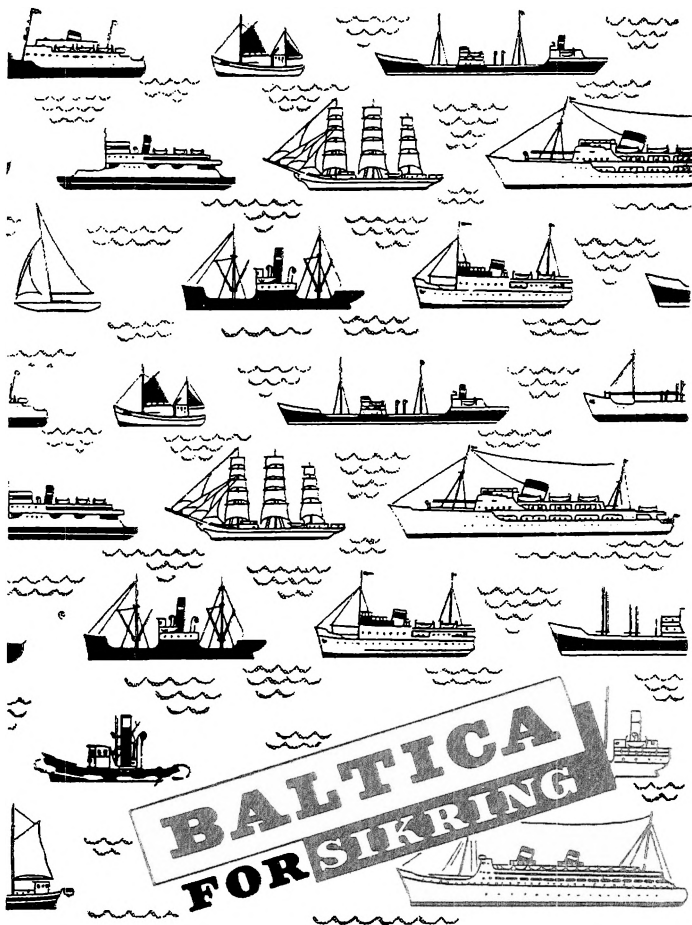
MODERNE

KRANER



HURTIG

LOSNING



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

Afdelingskontorer og agenturer 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

CEMENT

PORTLAND-CEMENT

opfylder rigeligt normernes krav

*-til mange
formål*

RAPID-CEMENT

til betonarbejder, der skal være hurtigt færdige

SUPER-RAPID-CEMENT

til betonarbejder, der haster, og til støbning i koldt vejr

HAVVAND-CEMENT

vandbygningcement, der modstår sulfatangreb

HVID PORTLAND-CEMENT

forener stor styrke med blændende hvidhed, fremragende til alle dekorative formål

FARVET CEMENT

leveres i ni farver og bruges ligeledes til dekorative formål

CEMPEXO MURFARVE

indfrier nutidens krav til holdbar, dekorativ, vandafvisende overfladebehandling, smitter ikke af, er let at anvende og billig i brug.

KROMOL SPECIALPUDS

giver murflader med ædelpudskarakter. Holdbar, vandafvisende, smitter ikke af – findes i 8 smukke standardfarver samt hvid



A/S **DANSK CEMENT CENTRAL**

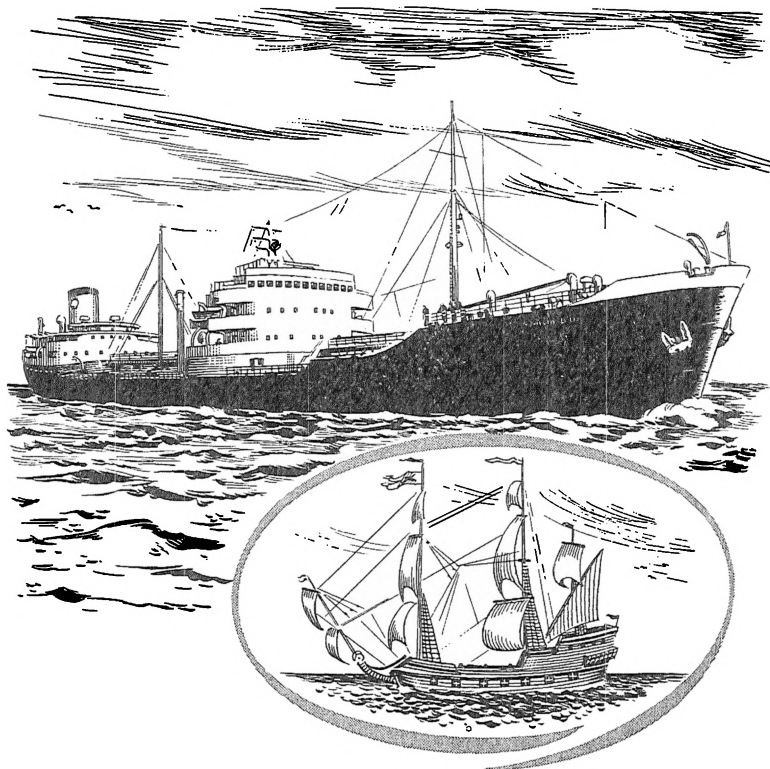
CHRISTIANS BRYGGE 28 · KØBENHAVN V

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

DANSKE LLOYD

HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN K





Før var det vinden —

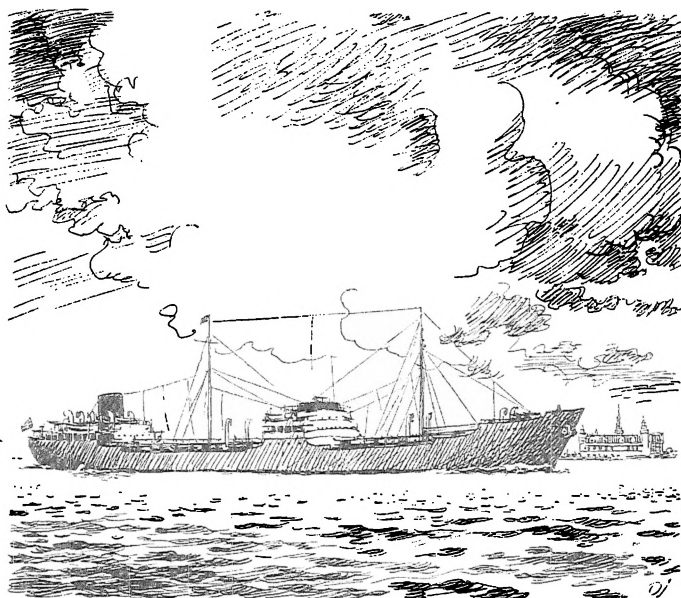
nu er det Shell olier,

der er drivkraften på havene.



Shell World-Wide Bunkering Service

SHELL MARINE LUBRICANTS



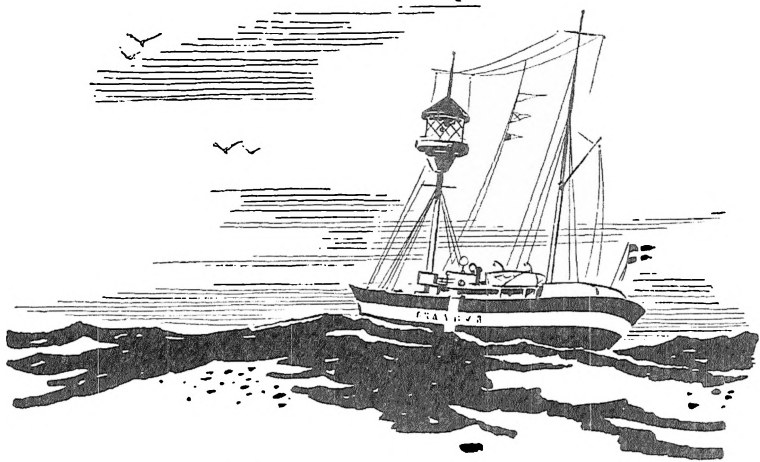
INTERNATIONAL OIL BUNKERING



BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
KØBENHAVN

Telegramadr: BEPEBUNKER

Fjernskriver: 2217

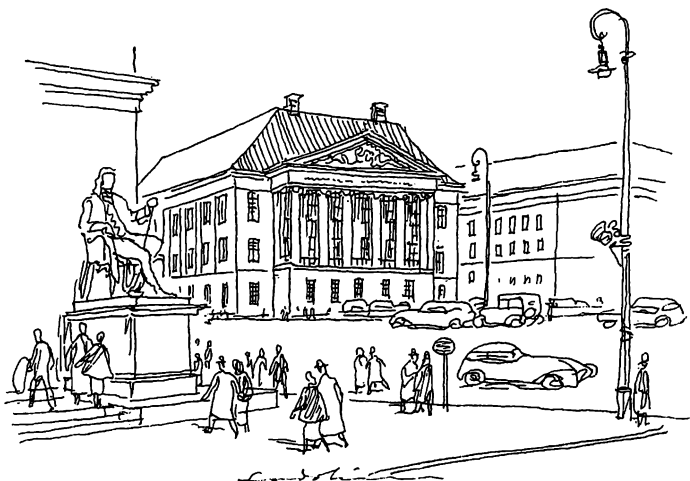


**gennemfører en kvalitet,
der holder sin kurs...**

DANSK ESSO A/s

FREDERIKSHAVNS VÆRFT
&
FLYDEDOK ^A/_S

FREDERIKSHAVN · DANMARK



KJ Ø B E N H A V N S H A N D E L S B A N K

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2
89 AFDELINGER OG FILIALER

AKTIEKAPITAL KR. 50.000.000
RESERVER KR. 94.000.000



HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.

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

**HOLEBY DIESELMOTOR
FABRIK**

HOLEBY · DANMARK

KØBENHAVNS FRIHAVN



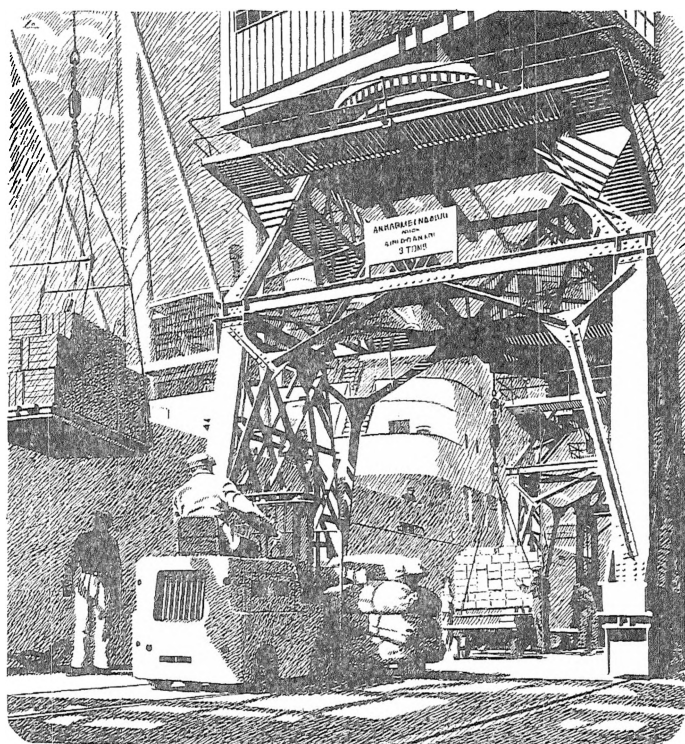
Frihavnen i fugleperspektiv

Største — hurtigste og billigste frihavn i Nord-Europa

Driftsledelse:

Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab

Central *8302 . Telegram-adresse: Frihavnen, København



KØBENHAVNS HAVN

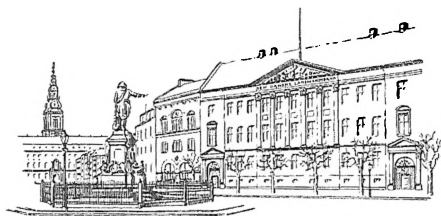
Transit center for Nord- og Mellemeuropa



FRIHAVN

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

HYPOTHEK- OG VEKSELBANK
AKTIESELSKAB

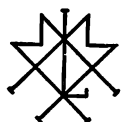


Hovedsæde: Holmens Kanal 12
København K

45 filialer i København og Omegn
53 filialer i provinsen



Telegram adresse: **LANDMANDSBANK**



LEMVIGH-MÜLLER & MUNCK A/S

KØBENHAVN—AARHUS

JERN . STAAL . CEMENT . LECA



TELEGRAM ADR.:
MARSTRANDS

TELEFON NR. 1
RIGSTELEFON NR. 1

PROVIANT - SPEDITION - KLARERING

Strandgade 69-71-73 (overfor toldboden)

Postbox nr. 1

HELSINGØR

LLOYD'S AGENCY

K. F. MARSTRANDS EFT.

er det sidste af de mange skibsklareringsfirmaer, som prægede Helsingør
i sundtoldtiden

Aktieselskabet
NAKSKOV SKIBSVÆRFT

Nybygninger

Reparationer

Afdeling
DE FORENEDE MASKINFABRIKKER:
Skibshjælpemaskiner



PRIVATBANKEN

I KJØBENHAVN AKTS.

TELEFON: CENTRAL 1

BØRSGADE 4 - KBHVN.

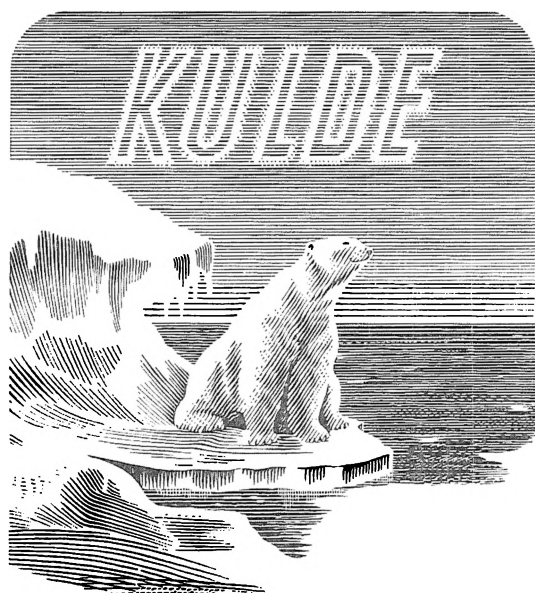
Københavns ældste Bank

35 Filialer

AKTIEKAPITAL OG RESERVER

124 MILLIONER KRONER



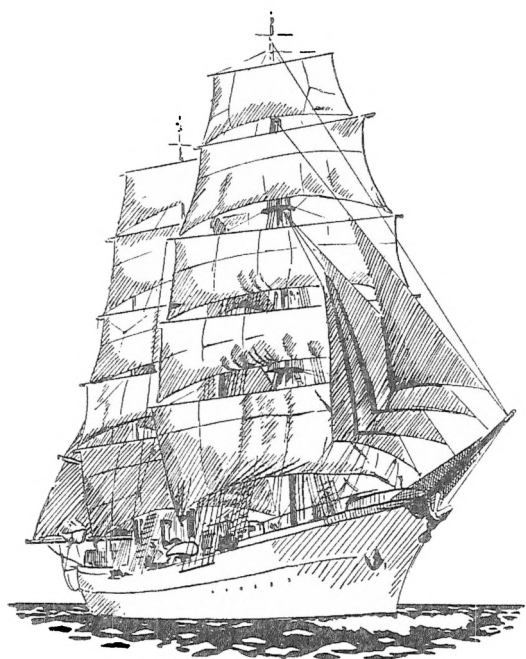


SABROE

AARHUS

KØBENHAVN

KØLE- OG FRYSEANLÆG TIL ETHVERT FORMÅL



Forsikring

— spørg

SKANDINAVIA

THRIGE

ODENSE — KØBENHAVN — AALBORG



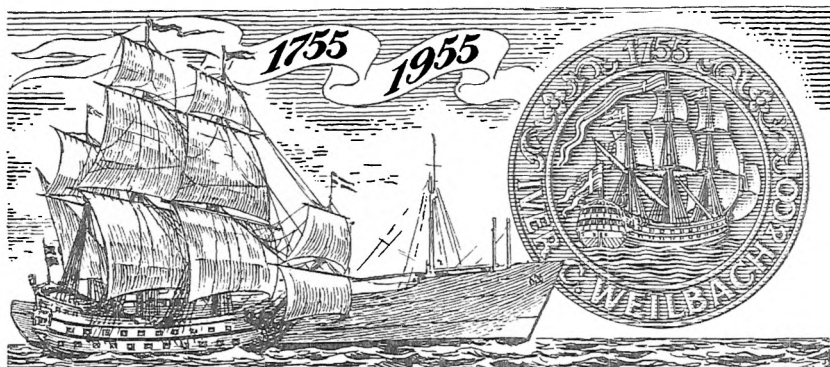
Koefoed, Hauberg, Marstrand & Helweg



AKTIESELSKABET TITAN



TAGENSVEJ 86 . KØBENHAVN N



Gennem 200 Aar har vi tjent Skibsfarten.

VIKING

KOMPASSER OG NAUTISKE INSTRUMENTER

Paa Søfartsmuseet findes talrige af Firmaets Instrumenter,
fremstillet gennem Tiderne.

Tver C. Weilbach & Co. A/s
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30 KØBENHAVN K. TLF. C. 1027-5627

TELEGRAM: COMPASWEILBACH