



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 1956

ÅRBOG

1956

ÅRBOG

1956

Udgivet af

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER“



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
HELSINGØR

Redaktion: KNUD KLEM
og
LOUIS E. GRANDJEAN

VALD. FEDERSENS BOGTRYKKERI
KØBENHAVN

MUSEETS PROTEKTOR

Hans kongelige Højhed prins Axel

MUSEETS KOMITE

Professor, dr. techn. C. W. PROHASKA*, R. af Dbg., formand.
Direktør J. A. KØRBING*, K. af Dbg., DM., næstformand.
Grosserer, konsul ERIK ANDERSEN*, R. af Dbg., DM.
Museumsdirektør, dr. phil. JOHS. BRØNDSTED*, K. af Dbg., DM.
Professor, dr. phil. AXEL E. CHRISTENSEN.
Direktør, dr. techn. H. P. CHRISTENSEN, K. af Dbg., DM.
Kaptajn H. P. HAGELBERG, R. af Dbg., DM.
Orlogskaptajn P. HOLCK, R. af Dbg., DM.
Kontorchef H. E. HOLTEN, R. af Dbg.
Departementschef H. JESPERSEN*, K. af Dbg., DM.
Skibsreder E. B. KROMANN, R. af Dbg.
Direktør, cand. jur. EILERT MAEGAARD, K. af Dbg., DM.
Direktør K. H. OLDENDOW, K. af Dbg., DM.
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.
Kommitteret: Forfatteren LOUIS E. GRANDJEAN.
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 1955-56

Handels- og Søfartsmuseets samlinger har i finansåret 1955-56 modtaget mange værdifulde nyerhvervelser. En af de sjældneste er utvivlsomt de Fleurieus smukke søkortværk „Neptune du Cattéat et de la Mer Baltique“. Det blev afsluttet og udgivet i 1809 efter ordre fra kejser Napoleon I. Udgiveren blev født i Lyon 1738 og døde i 1810. Han blev søkaptajn og udnævntes i 1776 til generaldirektør for havnene og arsenalerne og opnåede desuden værdigheden som marineminister. I 1778-80 udgav Fleurieu „Neptune americano-septentrional“, der bestod af 18 blade. Det af museet erhvervede kort, der er en gave fra selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, tryktes kun i 30 eksemplarer. Da man inden dets udgivelse havde fået bedre opmålinger, blev værket ikke solgt offentligt, men enken fik efter kejserens ordre udbetalt 200.000 frcs., der ellers var bestemt til værkets færdiggørelse. I vore dage er der meget få eksemplarer af kortet bevaret. Det består af 70 blade, mange med smukke kobberstukne prospekter og havneplaner. Af andre kortblade skal nævnes Gerhard Mercators kort „Totius Daniæ nova descriptio“. Pladen hertil er sandsynligvis stukket o. 1595, og kortet stammer muligvis fra en hollandsk udgave fra 1633. Dette såvel som Fairburn's kobberstukne kort „Plan of the Fortifications of Copenhagen 1801“ samt Ortelius kort over Nord-europa og Nordatlanten fra „Theatrum orbis terrarum“ 1570 er erhvervet ved køb, medens malermester Fredholm, Tåsinge, har skænket museet et kort over Sundet og bælternes nordlige del fra 1891.

Meget værdifuld er en original jakobstav af ibenholt fra 1757, der er skænket museet af fru Martine Christensen og fru Christine Østergaard som minde om deres far, købmand Ole Olesen, Søndergaard. Museet er taknemlig for denne gave; originale jakobstave er sjældne, og museet har hidtil måttet belyse dette berømte nautiske instrument ved hjælp af kopier. Fra kaptajn Carl V. Sølvér er modtaget en kopi af en pejlskive (solarstein) fra vikingetiden, hvoraf et i brudstykke fandtes ved museumsinspektør Vebæks udgravninger for Nationalmuseet i 1948 ved nordboruinen i Unatoq-fjorden, Østerbygden, Grønland. Samtidig modtoges en afstøbning af det originale fragment. Ved køb er erhvervet et lille kompas af messing, sign. I.G.H., en søkikkert samt en vinkelmåler fra 1700-tallet. En skibstømmerkiste med tilhørende værktøj er skænket af murermester Victor Hansen, Nyborg. Som testamentarisk gave fra afdøde skibsbygmester Rasmus Møller, Fåborg, har museet gennem ingeniør Finn Frydensberg modtaget et byggeskema for skonnerten „Hans“ bygget 1884 af Rasmus Møller (udført til brug ved klassificering hos Bureau Veritas) samt et gammelt skabelonsæt, der har tilhørt skibsbyggerlægten Møller og hvis ældste skabeloner er mærket R.M. 1817.

Som gave fra fhv. fyrdirektør, kommandør Poul Sinding har museet modtaget en kardusæske med låg, hidrørende fra det engelske orlogsskib „The Crescent“, der i 1808 strandede under tragiske omstændigheder ved Mårup strand på Jyllands vestkyst. Nogle lædersko, vragefund fra et engelsk forsyningskib, der strandede ved Skagen i perioden 1807–14, samt fra det russiske orlogsskib „Alexander Newsky“, der strandede ved Knopper i 1868, er skænket af vragentrepreneur Sigurd Damgaard, Hirtshals, en jernbismær med blylod er givet af fru cand. pharm. Søgaard, Helsingør. En samling arkivalier hidrørende fra dampskibsekspeditor M. J. Faber, omfattende nogle dagbogsoptegnelser fra en kinarejse med „Frederik VI“ og en islandsrejse med briggen „Augusta“ af København, begge fra 1830'erne, samt en tegnebog, er skænket af boxchef Richard Faber, Hellerup. En skibsjournal fra skonnerten „Zwillinge“ ført 2/6 1834 til 13/7 1838 på rejse fra Kiel–London–retur er erhvervet som



En dansk eskadre ises ud af Københavns havn april 1770 for at gå til Algier.
Maleri af P. Cramer (?).

gave gennem lrs. Erik Lundbæk, Ærøskøbing, og en dagbog ført af den senere skibskaptajn Fr. C. Chr. Købke (1837–81) ombord i barkskibet „Valkyrien“, kapt. Strandgaard, fra 30/4 1852 til 30/4 1853 på rejse fra København til Vestindien og retur til Göteborg er givet af amtsforvalter Jørgen Svane, Vejle. Et manuskript med tekster til 346 stkr. gravskrifter fra Dansk Vestindien er indkøbt på auktion efter ingeniør V. Marstrand, København. En serie kobberstukne portrætter af hollandske søhelte er modtaget som gave fra direktør Dick Luiting, Alkmaar. Som testamentarisk gave fra hr. Harald Irminger Kiær er erhvervet et lygteur af messing, signeret P. Fischer, Nyborg, portrætter af kaptajn H. H. Kofoed og hustru, født Grib, samt fire stykker gouacher af H. H. Kofoed med maritime motiver. Kaptajn Kofoed kommanderede blokskibet „Charlotte Amalia“ i slaget på reden 2. april 1801.

Til afdelingen for sømandstraditioner er modtaget en linedåbsattest fra 1903 for letmatros, senere skibsfører C. A. Christensen, Svendborg, som gave fra hr. C. A. Christensen selv,

mens trykte linedåbsattester til brug i D.F.D.S.s skibe er skænket af skibsinspektør J. Reedtz-Funder, København. Ligeså har museet fra Helsingør Skibsværft modtaget resterne af halsen af en champagneflaske med silkebånd, der har været benyttet ved M/S „Ecuador“s afløbning d. 7/1 1955, fængselsoverbetjent L. Ravn-Nielsen har skænket et såkaldt „Atlantehavsknob“, en speciel type af tyrkisk knob, udført af giveren, og fra forlagsboghandler Tryde er modtaget en beretning i manuskript om „Statens hædersgave til de danske sømænd“.

Ved indkøb er erhvervet et par velbevarede stykker engelsk sømandsfajance, dels en smørkrukke med låg, dels en bowle med fremstilling af et hamborgsk barkskib med indskrift „Success to the Oltney van Stat Oltney. Simon Anderson. Dorothy Simons“. På siderne findes forskellige ornamentter med nautiske og militære symboler og genstande. Bowlen stammer fra Føhr. Det drejer sig formentlig om en redergave, mulig en bryllupsgave til skipperen og hans hustru. Skibet har ikke kunnet identificeres, ligesom lokaliteten Oltney er uklar (misforståelse for Altona?). Et apparat til bestemmelse af deviationen er skænket af konstruktøren, ingeniør Gotfred Larsen, Humlebæk. Fra samme er erhvervet en lille samling flaskeskibsmodeller af speciel type, bl. a. med båd opklædt inde i flasken. Særlig kuriøse er 5 stk. skibsmodeller indlagt i diminutive elektriske pærer, udført og skænket af bryggeriarbejder Tom Iversen i Skive, utvivlsomt de mindste „flaskeskibsmodeller“ (her altså „pæreskuder“), der endnu er fremstillet. Nogle sejlmagergenstande: en sejlmageralen og to stykker sejlmagertrætavler med indridsede skalaer, der benyttedes af sejlmageren, når skibssejlene tegnes og skæres, hvor der ikke er plads til at slå dem op i fuld størrelse, er skænkede af sejlmager P. R. Borck, Helsingør. Fra samme giver er ligeledes modtaget en protokol benyttet på sejlmagermester N. J. Petersens sejlmagerværksted i Helsingør fra 1911 til 1928 med beskrivelser og tegninger af sejl.

Et par meget værdifulde oliemalerier bør nærmere omtales. Som testamentarisk gave fra afd. frk. Fanny Elisabeth Willumsen, Frederiksberg, er modtaget et stort maleri af Michael Ancher: Fiskere drager våd, og ved køb er erhvervet et 1700-tals

maleri med fremstilling af en dansk eskadre, der udises af Københavns havn. Maleriet er usigneret, men kan med megen føje tilskrives J. Cramer. En indgående ekspertise foretaget af orlogskaptajn P. Holck klargør, at det må dreje sig om den eskadre, som i april 1770 udisedes af havnen for at gå til Algier, og som bestod af orlogsskibene „Prinsesse Sophia Magdalena“, „Slesvig“ og „Prins Friderich“, fregatterne „Hvide Ørn“, „Havfruen“ og „Vildanden“ samt hukkerten „Amager“, der alle ses på billedet. Som det fremgår af omstående illustration er talrige folk ifærd med at hugge og save isen i stykker. Billedet gengiver et afvekslende folkelivsbillede med spadserende og slædekørende folk, sælgekoner m. m. Som man ser, er det ikke alene i vore dage, at de islagte havne kan lokke folk ud på isen.

Museet har i mange år eftersøgt hollandske flisebilleder og har nu haft held til at indkøbe et stort og smukt flisebillede med 20 fliser i blå dekoration og med fremstilling af fregatten „Louwiza“. Det velbevarede billede er antagelig fremstillet i Makkum (Friesland) i sidste halvdel af 1700'erne. I hollandske og frisiske skipperhjem, især blandt „kommandører“ i hvalfangsten, var sådanne flisebilleder tidligere meget almindelige, særlig som dekoration over kaminer eller bilæggerovne. De har imellem de to verdenskrige og efter den sidste krig været stærkt efterspurgt og er nu særdeles sjældne. De kendes også fra dansk område på Fanø og den frisiske Vesterhavskyst og kan ses i Frilandsmuseet og desuden også i Tønder Museum, der har været museet behjælpelig med at erhverve dette eksemplar.

Endelig nogle bemærkninger om materiale til belysning af skibe og skibs konstruktion, på hvilket område ligeledes en række gode erhvervelser er tilgået.

Som testamentarisk gave fra afd. civilingeniør V. E. Lunds-fryd, København, er modtaget modeller og tilhørende konstruktionstegninger af konvojskibet „Das Wappen von Hamburg“, 1667, og den kurfyrstelige „Grosse Yacht“ 1678. Konstruktions-tegninger til orlogsfregatten „Blaa Hejren“, „Hvide Ørn“ og „Raa“ er i fotostater efter originalerne i Rigsarkivet erhvervet fra Tøjhusmuseet.

I anledning af firmaet Iver C. Weilbachs 200 års jubilæum

1/11 1955 skænkede dette ved firmaets indehaver kapt. Carl V. Sølvér museet en overordentlig veludført model af en færingebåd med mast, en såkaldt „ottemandsfarer“, med tilhørende konstruktionstegninger; de færøske benævnelser på bådens forskellige detailler er angivet på modellen, der ikke mindst derved har stor interesse for studiet af Atlanterhavsoernes gamle fartøjstype før motoriseringens tid.

Smukke farvelagte tegninger er ved gave eller køb erhvervet af følgende sejlskibe:

Fregatten „Elisabeth Maria“ af Bergen, kapt. Knud Lobsen. Skibet var bygget i England, 72 kmlstr. Nævnes første gang i 1797 som engelsk prise og senere igen i 1801 og 1806. Af redere kendes major Ameln m. fl., senere stadshauptmand Kahrs, af kaptajner Mons Brander og Jeppe Tornøe foruden ovennævnte Knud Lobsen,

briggen „Anna Sophia“ af Nord-Bergen 1806. Også dette skib, der målte 33 kmlstr., var engelskbygget; rederne var Martinus Kruise, fører Richard Dedrichsen,

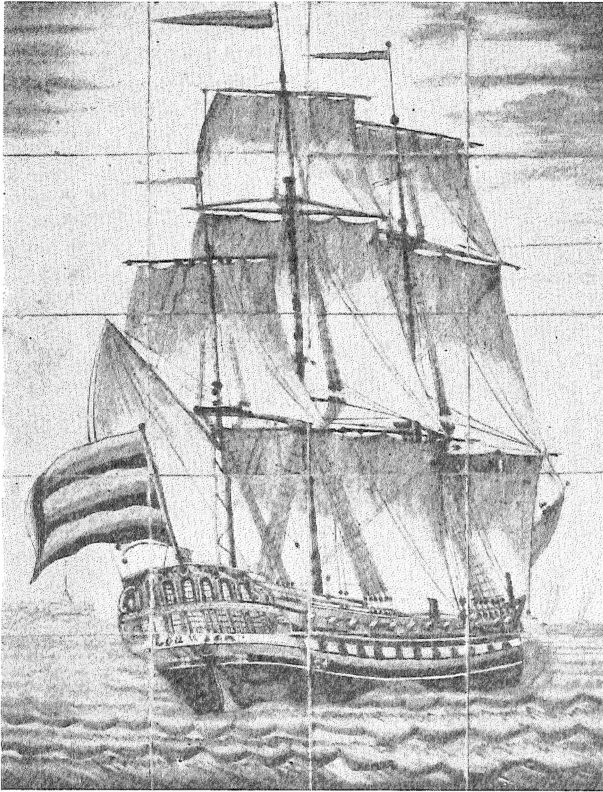
briggen „Dania“ af København, 72½ kmlstr. Bygget i Nakskov, indkøbt til København i 1827. Redere: Rainald, P. de Coninck & Co., i 1843 Schmidt & Hansen. Det for på Brasilien og Afrika. 1865 solgtes det til J. Andersen i Svaneke og forliste i 1870. Billedet er en testamentarisk gave fra direktør H. H. Blache, København,

skonnertbriggen „Ann & Biene“ af Flensborg, 1832. Skibet, der målte 48½ kmlstr., gik på hvalfangst i 1832 og følgende år. 1836 ombyggedes det til brigantine og fik navneforandring til „Fortuna“,

fregatten „Earl of Chester“ af København, 1838. Skibet byggedes i England 1810 og indkøbtes i 1815 af John Mac Caul, København, og for på Vestindien. Omkring 1838 solgtes det til Vasa i Finland,

barkskibet „Wilhelmine“ af Flensborg, 102 kmlstr., bygget i 1847, reder F. W. Funcke af Flensborg. Billedet skænket af kontorchef Holger Jørgensen, København,

højagt af Fanø, en karakteristisk jagttype for Fanø med bred flad køl, således at jagten kunde stå på denne ved ebбетid. Så-



Hollandsk flisebillede, forestillende fregatten „Louwiza“. Udført i Makkum (Friesland) i 1700'ernes sidste halvdel.

danne fartøjer er forlængst gået ud af brug. Tegningen, der er udført af Chr. Blache, er en testamentarisk gave fra dennes søn, direktør H. H. Blache, København.

Af dampskibstyper er som testamentarisk gave fra ingeniør V. Lundsryd skænket en gouache af G. D'Esposito: Krydserkorvetten „St. Thomas“, bygget på Orlogsværftet 1870. Som testamentarisk gave fra skibsinspektør N. C. Stoltenberg, København, er modtaget en samling billeder (gouacher eller malerier) af dampskibe, der har tilhørt Dansk-russisk Dampskibsselskab: „Alexander Shukoff“ af København, ex „Brenda“, bygget i

Hartlepool 1881, „Peter Berg“ af København, ex „Almandine“, bygget 1883 i Stockton on Tyne, indkøbt i 1894, strandet i 1906 ved Dunnel Head, „Russ“, 1896, samt „Generalkonsul Pallisen“, bygg. 1905 i Port Glasgow, 1920 solgt til D.F.D.S., omdøbt til „Kentucky“, 1953 igen solgt til Costa Rica og omdøbt til „Lugano“. Som gave fra direktør Kresten Krestensen, København, er modtaget et maleri af S/S „Nordstjernen“ 1873, dampskibsselskabet „Norden“, bygget 1873 i Sunderland, 1243 brutto registertons, sunket 1902 i Rigabugten. Endelig er modtaget nogle motorskibsmodeller. Statens skibstilsyn har deponeret en helmodel af statens nyeste isbryder „Elbjørn“, der byggedes i 1953 af Frederikshavn Værft og Flydedok; og af rederiet A/S Kosangas, København, er skænket en model af tankskibet „Rasmus Tholstrup“, der er bygget som specialskib for transport af kosangas. Skibet, der er udgået 1953 fra Marstrands Mekaniska Verkstad, er især karakteriseret ved sine på dækket anbragte 12 store tryktanke, der kan transportere 320 tons flydende gas. Det normale tryk i disse tanke er 109,3 pounds pr. square inch. Hvis vejret bliver køligere vil trykket blive lavere, hvis det bliver varmere forøges det. Tankene er forsynet med sikkerhedsventiler, som i påkommende tilfælde udtømmer gassen ved mastetoppen. Ligesom modellen af „Elbjørn“ på fortrinlig måde supplerer det øvrige materiale, som museet ejer til belysning af statens istjeneste, er også modellen af „Rasmus Tholstrup“ en meget værdifuld nyerhvervelse, der på udmærket måde viser, hvorledes den moderne tekniks krav skaber specialskibe til opfyldelse af nutidens behov.

Fotosamlingen er forøget med gaver fra følgende personer og institutioner: Aalborg Værft A/S, O. Crumlin Pedersen, De danske Statsbaner, Foreningen til Søfartens Fremme, matros Carl Hansen, Helsingør, kontorchef Holger Jørgensen, København, hande­lsgartner O. C. Knudsen, Muillerup, A/S Lillebelts-Overfarten, Assens, pastor Ingstrup Mikkelsen, Holte, maler Erik Pedersen, Rønne, og fru Helene Voss, Troense, ligesom boggaver eller arkivalier er tilgået som gave fra følgende: Burmeister & Wain, København, Helsingør Skibsværft, Nakskov Skibsværft, stud. polyt. Ole Crumlin Pedersen, Dansk Damp-

skibsrederiforening, Dansk Lodsforening, Herbert Dammann, Hamburg, fil. mag. Margareta Ekenman, Värnamo, malermester Fredholm, Tåsinge, Hadsund Folkebibliotek, Handelsministeriet, ingeniør O. Homann Pedersen, Helsingør, Kolding Havneråd, rederiet J. Lauritzen, København, pastor Ingstrup Mikkelsen, Holte, kaptajn Mouritzen, Sallingsund overfarten, fru Kirstine Nielsen, Ejsing, Roskilde Museum, H. Szymanski, Hannover-Waldhausen, Universitetets medicinsk-historiske Museum, Vacuum Oil Company samt Iver C. Weilbach & Co. Museets bytteforbindelser er ligeledes øget i årets løb. Der henvises her til listen over bytteforbindelserne.

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.

I årets løb har museet desværre måttet afgive „bombebøssen“, den gamle indsamlingsbøsse, som kommandør Peder Norden Sølling opstillede i sit vaterskoutkontor til indsamling af midler for rejsning af den senere så bekendte sømandsstiftelse „Bombebøssen“. I en række år har bombebøssen været deponeret af stiftelsen på museet, hvor den har indsamlet midler til sit oprindelige formål, samtidig med at den var et minde om kommandør Søllings indsats. Bøssen er nu gået tilbage til stiftelsen og er opstillet i porten til den nybyggede sømandsstiftelse. Ved Hans Majestæt Kongens initiativ og med tilladelse af D.F.D.S. har museet afgivet en model af S/S „United States“, 1903, til „Marine Museum of Seamen's Church Institute of New York“, på hvilket museum den fremtidig kan minde om Skandinavien-Amerikalinens indsats i samfærdselsforbindelsen mellem Skandinavien og U.S.A.

Den 1. aug. 1955 passerede museet sit 40 års jubilæum, idet museet åbnedes for publikum den 1. aug. 1915. Forholdene har desværre altid ligget således, at museets mærkedage er indtruffet på tidspunkter, som ikke har opfordret til festligheder. 25 års jubilæet indtraf få måneder efter 9. april 1940, da tyske tropper lå indkvarteret på Kronborgs militære område, hvorfor museets styrelse fandt det naturligt at forbigå jubilæet i tavshed. Siden da er museets samlinger undergået en stærk udvikling, og nye

opstillinger er gennemført, ligesom museets faglige og videnskabelige arbejde har udviklet sig stærkt. Alt dette er der selvfølgelig grund til at glæde sig over. Desværre har museets økonomi ikke udviklet sig i tilsvarende grad, og situationen var netop ved 40-års jubilæet så prekær, at der heller ikke ved denne lejlighed var nogen jubilæumsstemning. Siden da er der både ved private bidragydere og statsmyndighedernes holdning indtrådt en lysning, som museet udtaler sin taknemlighed for, men en virkelig stabilitet er ikke indtrådt, og det må meget håbes, at det vil blive muligt i den nærmeste fremtid at opnå sikkerhed for, at museets økonomi kommer i et så sikkert leje, at arbejdet kan fortsætte under tilfredsstillende forhold.

Den 15. jan. 1956 havde museets kustode Henry Eckhausen været knyttet til museet i 30 år. Noget egentligt jubilæum er det vel ikke, men museet føler alligevel trang til at takke hr. Eckhausen for hans trofaste og pligtopfyldende arbejde gennem de mange år og for hans aldrig svigtende hjælpsomhed og venlighed overfor museets besøgende.

Museet har i årets løb fortsat arbejdet med indsamling af materiale til belysning af skibsbygningen i Danmark i 1700- og begyndelsen af 1800-tallet. Arbejdet er især foregået i Rigsarkivet, ligesom arkivalier er udlånt fra Københavns Stadsarkiv og en række slesvigske og holstenske stadsarkiver, især fra Slesvig, Eckernförde og Kiel, ligesom også Fåborg byhistoriske arkiv har ydet god vejledning for nyere tiders vedkommende. I forbindelse med dette arbejde foretog direktør Klem i sommeren 1955 en studierejse til slesvigske og holstenske museer og arkiver med besøg i museerne i Flensborg, på Gottorp, i Slesvig by, i Meldorf, Altona og Lübeck samt i Landesarchiv Schleswig-Holstein. Konservator Chr. Nielsen har med tilskud fra Rejsestipendieforeningen for håndværk og industri foretaget en studierejse til Skotland, England, Belgien, Holland og Tyskland med besøg i Søfartsmuseerne i Edinburgh, Glasgow, Newcastle, Hull, Liverpool, London, Greenwich, Portsmouth, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Altona og Lübeck. Konservatoren har overalt, hvor der ved museerne fandtes modelbygningsværksteder, haft lejlighed til at studere arbejdet nærmere på disse. Museet takker de

pågældende museer for den herved udviste venlighed og imødekommenhed. Ved rejser i anden anledning har museumsinspektør Henningsen aflagt studiebesøg i museer og arkiver i Hamburg og Altona.

En række fremmede museumsfolk har i årets løb aflagt studiebesøg i museet, bl. andre: mr. H. P. Spratt, The Science Museum, South Kensington, direktør Cox, Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, Amsterdam, samt direktør Kr. Kielland, Norsk Sjøfartsmuseum. Den 28. juli 1955 besøgte museet af finansudvalget og handelsminister fru Lis Groes.

Museet har i en række tilfælde virket som konsulent ved fremstillingen og ophængningen af kirkeskibsmodeller i danske kirker. Til brug for en undersøgelse af skikke i forbindelse med skibes søsætning og navngivning er der udarbejdet en spørgeliste, der er udsendt til landets skibsværfter og andre interesserede. Museet takker for de mange indkomne svar.

Museet har stået i kollegial forbindelse med en række tilsvarende museer i ind- og udland. Museet har gennem Statens Bibliotekstilsyn udlånt bøger af sit håndbibliotek. Til Det kongelige Teater har været udlånt 4 skibsmodeller til brug for scenearrangementet i en af teatrets forestillinger. Til brug for Stavanger Museum har museet ved kunstmaler Th. Kjølnør ladet udføre kopier af tre farvelagte tegninger med fremstillinger af skibe tilhørende handelshuset Kielland & Søn i Stavanger.

Den 26. september 1955 talte museumsdirektør Klem ved Koldinghusmuseets årsmøde om Dansk Skibsbygning i 1700-tallet. Andre foredrag om maritime emner er af samme afholdt i Marinehistorisk Selskab og i Nationalmuseets foredragsserie.

Der er i årets løb katalogiseret 178 museumsgenstande og 806 fotografier. Museets bibliotek er vokset med 474 bind. Museets avisudklipssamling er forøget væsentlig og har efterhånden nu et sådant omfang, at den er blevet en værdifuld hjælp i museets arbejde. Det Søhistoriske kildeindex er fortsat regelmæssigt og omfatter nu ca. 110.000 sedler. Endvidere er påbegyndt et bibliografisk kartotek over søhistorisk litteratur. Museets kliché-samling er omordnet. Konservator Chr. Nielsen har foretaget forefaldne restaureringsarbejder i museet. Han har desuden

fuldendt udførelse af en model af en tværskibssektion af tankskibet M/T „Danmark“ og er i fuld gang med udførelsen af en model af Fåborg Skibsværft, der har til hensigt at belyse arbejdet på et af landets kendteste ældre træskibsværfter. Konservatoren har til forberedelse heraf aflagt besøg i Fåborg og har ved udførelsen af modellen fået fortrinlig vejledning af museets skibstekniske konsulent og ikke mindst af skibsbygmester Rasmus Møller, der selv igennem en lang årrække har ejet dette værft, ved hvilket hans forfædre i flere slægtled har virket. Skibsbygmester Rasmus Møller var levende interesseret i dette arbejde og glædede sig til at se dets resultat. Desværre døde han juleaften 1955. Museet takker ham for hans gode hjælp og mindes ham som en dygtig og værdig repræsentant for et af vort lands ældste håndværk.

Museet har i årets løb været besøgt af 68.899 gæster, hvoraf 13.439 gratis besøgende. Desværre betyder dette en lille nedgang i forhold til det foregående år, formentlig som følge af den overmåde varme og solrige sommer, der mere har virket fremmende for udendørs udflugter end for museumsbesøg.

De lokaler, som museet ved venlig imødekommenhed fra boligministeriet har fået overladt i stueetagen i slottets østfløj og sydfløj til brug for arkiv og magasin er i årets løb indtaget til brug. Der er desuden udført forarbejder til en omfattende omopstilling af afdelingerne for sejlskibsvæsen, nautiske instrumenter og søkort, fyr- og vagervæsen, skibsbygning m. m. Det er hensigten at gennemføre denne nyopstilling i de kommende år i det tempo, som museets økonomi måtte tillade. Når dette arbejde er fuldført, vil den store nyopstilling være gennemført som foranledigedes ved samlingernes delvise evakuering under krigen. Det må håbes, at museets økonomi vil tillade, at dette arbejde kan gennemføres i et rimeligt tempo. Det vil være museets bestræbelse at skabe hensigtsmæssige, pædagogisk opbyggede opstillinger med ligeligt hensyn til såvel saglige som æstetiske krav, således at museet kan fremtræde på den bedst mulige måde som et smukt museum, der på tilfredsstillende vis belyser storhandelens og søfartens udvikling i vort land.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS DRIFTSREGNSKAB 1955-56

UDGIFT

Administration og drift:

Lønninger m. m.	113.910,68	
Rengøring	3.033,51	
Opvarmning	1.500,00	
Kontorhold og diverse udgifter	7.949,80	
		126.393,99

Museets samlinger:

Indkøb af museumsgenstande	11.302,49	
Transport og arbejdspenge	4.095,05	
Assurance	1.818,01	
Montrer anskaffede i 1952-53, men betalt i 1955-56	16.368,00	
Konto for særopgaver overført fra private bidrag	64.500,00	
Driftsoverskud	4.012,00	
		102.095,55
	Kr.	228.489,54

INDTÆGT

Indtægt ved forevisning		29.863,51
Statens tilskud		
Tilskud vedr. 1954-55	45.000,00	
vedr. 1955-56	71.400,00	
		116.400,00
Private bidrag		
med bunden anvendelse	49.500,00	
til driften	32.010,00	
		81.510,00
Renter		381,99
Salg af søhistoriske skrifter		334,04
	Kr.	228.489,54

De omstående private bidrag fordeler sig således:

I. Bidrag med bunden anvendelse:

Kraks Legat	30.000,00
Tuborgfondet	12.000,00
Det forenede Dampskibsselskab	3.000,00
Foreningen for Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	4.500,00
	Kr. 49.500,00

II. Bidrag iøvrigt:

Otto Mønstedts Fond	7.500,00
„S.E.A.B.“	50,00
Tipspenge	15.000,00
Dansk Dampskibsrederiforening	2.000,00
De danske Spritfabriker	300,00
De danske Sukkerfabriker	200,00
Dansk Esso Fond	2.000,00
Ø.K.	1.000,00
Dampskibsselskabet „Torm“	500,00
Dampskibsselskabet „Draco“ A/S	100,00
Holm & Wonsild	500,00
Det danske Kulkompagni	260,00
Rederiet „H. Jepsen“ A/S	100,00
Rederiet „Solnæs“ A/S	100,00
A/S Motortramp	100,00
Dampskibsselskabet „Heimdal“	300,00
Dampskibsselskabet „Orient“	200,00
Dampskibsselskabet „Dania“	200,00
Kryolitselskabet „Øresund“ A/S	500,00
Det store nordiske Telegrafelskab	100,00
Rederiet A. P. Møller	1.000,00
	Kr. 32.010,00

I regnskabsåret har museet modtaget museumsgenstande, hvis skønmæssige værdi må ansættes til kr. 32.000,00.

STATUS PR. 1. APRIL 1956

Aktiver:

I. A. Samlinger pr. 1/4 1955 .	1.707.143,93	
B. Indkøbte genstande	11.302,49	
C. Modtagne genstande	32.000,00	
D. Montrer indkøbt i 1952- 53 og betalt i 1955-56 ...	16.368,00	
	<hr/>	1.766.814,42

II. *Kasse-, bank- og sparekassebeholdning:*

Landmandsbanken, her		
D. 303	14.338,99	
Sparekassen, her O. 9031 ...	1.602,51	
Kontanter	9.195,78	
	<hr/>	25.137,28

III. *Debitorer:*

Rest-statstilskud 1955-56 ...	36.400,00	
Ansvarsforsikring forud- betalt	100,00	
	<hr/>	36.500,00
		<hr/>
		Kr. 1.828.451,70

*Passiver:*I. *Konto for særopgaver:*

Overført bidrag:		
Thriges Fond 1954-55 ...	10.000,00	
Kraks Legat 1955-56	30.000,00	
Tuborgfondet 1955-56 ...	12.000,00	
Det forenede Dampskibs- selskab 1955-56	3.000,00	
Foreninger af Jernskibs- og Maskinbygg. i Danmark 1955-56	4.500,00	
Til udgivelse af søhistoriske skrifter	5.000,00	
	<hr/>	64.500,00

	Overført	64.500,00
II. <i>Kreditorer:</i>		
Opvarmning 1955-56	1.500,00	
Revisor Harald Pedersen, honorar	800,00	
	<hr/>	2.300,00
III. <i>Kapital Konto:</i>		
Samlinger pr. 1/4 1955	1.707.143,93	
Driftsfond pr. 1/4 1955 negativ	9.174,72	
	<hr/>	
eller Saldo pr. 1/4 1955	1.697.969,21	
Indkøbte genstande 1955-56	11.302,49	
Modtagne genst. 1955-56 ...	32.000,00	
Montrer anskaffet 1952-53, betalt 1955-56	16.368,00	
Driftsoverskud 1955-56	4.012,00	
	<hr/>	1.761.651,70
	<hr/>	<hr/>
	Kr.	1.828.451,70
	<hr/>	<hr/>

Foranstående regnskab har jeg bogført og afsluttet på grundlag af bilagsmateriale og månedlige kassekladder.

De opførte bank- og sparekassebeholdninger har jeg afstemt.

Helsingør, den 18. juni 1956.

H. PEDERSEN

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 18. juni 1956.

KNUD KLEM

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

København, den 27. juni 1956.

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.

SØMANDSSIND I SEJLSKIBE

Af

KNUD ANDERSEN

Langfartssejlerens søfolk, hårde som egenes knaster,
sønner af snævre lukafer og himmelstræbende master,
merlespigerets mestre, blankskrabte rundholters herrer,
hvem ingen kyster var fjerne og intet hav kunne spærre.

Emnnet rummer stof til adskillige værker omfattende alle mulige søfolks væsen gennem mange hundrede år i højst forskellige skibe på de mest uensartede rejser. Desuden kan det ses under vidt forskellige synsvinkler og farves af den stemning, man er i.

Derfor vil jeg indskrænke mig til at give eksempler på sind blandt matroserne i nogle søfarende nationers store sejlskibe på lange rejser og sådan, som jeg opfattede det i den række år, da jeg var en af dem. Mentaliteten hos de mænd, der boede agterude, var en helt anden.

Her skal ikke refereres, hvad jeg har læst eller hørt fortælle. Det er mine egne erfaringer, der blandt andet har vist, at de dunkleste gåder i sjælens hemmelighedsfulde verden løses bedst ved, at man spørger sig selv.

Takket være søfolks utilbøjelighed til at røbe deres inderste tanker overfor fremmede, har landfolk gennemgående falske og forstenede begreber om den tids matroser, så efter at have spildt størstedelen af mit liv med at skrive bøger om sømandssind, venter jeg ikke, at følgende bemærkninger vil revidere noget som helst. Nu er vi desuden så godt som døde alle sammen, så hvad gør det?

Man forestiller sig den periodes søfolk som en lavtstående kaste, der ikke kunne begå sig blandt ordentlige mennesker og

var nødt til at friste livet ved en så foragtet håndtering, skønt intet erhverv kunne stille større krav til en mand. Her var det enten-eller, og den, der ikke egnede sig, søgte hurtigt tilflugt i damperne eller i land.

Det er en udbredt opfattelse, at navnlig sejlskibsfolk var modtagelige for gudsfrygt eller anden form for overtro, og i hjemmefarten og under påvirkning af den såkaldte sømandsmission var der lidt om det.

Langfarten derimod var uegnet til at nære de tilbøjeligheder, hvorimod et overdådigt udvalg af eder, forbandelser og andre utvetydige ord trivedes som mider i gammel ost, ikke mindst takket være den hårde disciplin, der holdt galden flydende. Selvfølgelig kunne matroserne lejlighedsvis lade sig bevæge af hvad og hvem som helst – oftest dog i modsat retning – for med deres begrænsede frihed var de tilbøjelige til at reagere lynhurtigt, men uden ord, mod enhver form for mental påvirkning, der ikke tiltalte dem. Skønt et nyt testamente eller lignende uden tvivl kunne findes i de fleste skibe, har jeg aldrig set nogen læse i det.

I øvrigt var det sjældent at se bøger i matroslukafet, og i de syv år, jeg sejlede der, så jeg ingen. Alligevel gør man klogt i at anerkende de folks særlige viden. Der var som regel mange nationer repræsenteret i ruffet; samtalen drejede sig især om de hjem, de havde forladt, de skibe, de havde sejlet med, hvoraf det sidste altid var det bedste, og de oplevelser, de havde haft til søs og ved land. Så godt som alle kendte en del til de steder, hvor skibe kommer, de mænd og kvinder, en sømand kan møde, og ikke mindst til vejr og vind over alle have, og jeg har ikke siden mødt nogen, der i højere grad end sejlskibsmatrosen følte sig hjemme overalt på søen. Han havde venner og bekendte blandt mange folkeslag og racer, og det tjente naturligvis til at udvide hans horisont på en måde, bøger ikke formår.

Herunder skabtes en særpræget mentalitet – ingen andre mennesker i verden var som søfolk – og følgelig betragtedes de

af folk i land som halvville originaler, dannede mennesker gjorde bedst i at holde sig fra . . .

– En sejler er kommet i havn efter lang rejse og besætningen afmønstret. I køjerne ligger gamle hømadrasser og kasseret arbejdstøj. Ellers er ruffet tomt. Folkene er gået i land i deres bedste tøj og med en god afregning i lommen. Anført af logihusrunnere slentrer de i overstadigt humør og under en egen spænding af sted med de slunkne køjesække over skulderen mellem kajen og pakhusene ned til færgen, der skal føre dem over floden til grå gader, der opfattet fra havet med en sømands længselsfulde sind havde lignet blomstrende enge. Snart vil flokken spredes efter nogle afskedsglas i en snavset, halvmørk beværtning, der med sine dryppende ølhaner og søvnige barpiger fra en hjemgående langfarers dæk havde fremkaldt tanker om dunkle skove med rislende bække og elskovsglade nymfer. Grådige landhajer, surt stinkende rendestene og sløve piger var, hvad der mødte dem; men de havde penge, der kunne give tilværelsen kulør, her var mad og drikke i overflod, og det var søndag hele ugen, for rejsen var endt.

Søndagen blev sjældent lang. Det var nemt for folk, der forstod at snakke for sig, at omtåge en sømands hjerne og tømme hans lommer. – Han er naiv og hønedom – sagde landhajerne, når han lå bedøvet i rendestenen. Sandheden er, at han ikke blot var som en fremmed fugl fra en fremmed klode, men et menneske, som var uvant med stærke drikke og trængte til nogle glade dages frihed, en mand, der med næsten barnlig tillid og ærlighed håbede at møde tilsvarende følelser og øjne et glimt af det paradys, vi alle drømmer om.

Et voldsomt temperament og en passende blanding af humør og fandenivoldsk mod karakteriserede den tids matroser. Derimod samlede de hverken på penge eller gods og ejede i bedste fald kun, hvad der kunne rummes i en køjesæk, ofte ikke andet, end hvad de bar på sig. Under de forhold gik mange rundt Kap Horn vinterdage uden søstøvler og ordentligt olietøj. Jeg har gjort det selv, fordi det, jeg havde ved rejsens begyndelse, var købt i et skibs slopkiste og så dårligt, at jeg ærgerlig hev det overbord, før vi nåede 50 graders sydbredde. Til gengæld

var det almindeligt, at dæksvagten lånte frivagtens søtøj og frivagten dæksvagtens køjetøj. Man må dog ikke fristes til at tro, at vi var barmhjertige samaritanere. Vi krævede meget af os selv, og enhver sørgede som regel først og fremmest for sit eget velbefindende uden forventning om, at andre skulle hjælpe ham.

Sølivet udviklede en mentalitet, der ikke let gav op selv under de mest krævende tilskikkelser. Enhver vidste for eksempel, at han ikke kunne vente megen sympati fra sine kammeraters side, hvis han blev syg, for de måtte tage hans tårn ved ror og på udkik og i det hele taget arbejde hårdere uden vederlag. Men de kendte noget til, hvad det vil sige at sulte, fryse og slide over evne, så under visse omstændigheder vist ikke ringe medfølelse overfor en iøvrigt god kammerat, der var slået ud.

Nøjsomheden var eventyrlig stor. Kosten var akkurat tilstrækkelig til at holde liv i os og tilberedningen så enkel som mulig. Ved indkøb af proviant skelnedes skarpt mellem mandskab og officerer. Hændte det, at der blev givet noget ekstra, fordi skibet var reddet ud af en særlig vanskelig situation, eller det var juledag, kunne en dram eller et måltid kaste glans over flere dage. Efter en orkan med mange havarier i det nordlige Atlanterhav, hvorunder kaptajnen havde anset vor undergang for vis, blev der lavet pudding til os i lukafet. Desværre havde kokken i første omgang brugt salt i stedet for sukker, så den brændte som ild. Der kunne naturligvis ikke være tale om at lave en anden, så den blev spist. Siden smagte al pudding bedre end nogensinde.

Det var almindeligt, at matroserne i den sidste ende af lange rejser af mangel på tobak røg tørrede teblade og kaffegrums under forsøg på at opnå det velvære, tobaksrygning fremkalder. Som modvægt overfor mange savn blev der givet os nok at bestille. Det skyldtes dels et påskønnelsesværdigt ønske om at holde skibet i smuk og sødygtig stand, dels brutale og stupide overordnede ønske om „at holde djævelen stangen“, hvilket betyder at lade folk slide så hårdt, at de glemmer deres krav på at blive behandlet som medmennesker. I de færreste store langfartsskibe var der arbejdsvagt, til gengæld blev vi som oftest holdt i ånde på vagten, undertiden selv om natten, og i mange skibe var det forbudt matroserne at tale sammen under arbejdet. (Jeg tænker her på

en Fanøbark, hvor jeg gjorde tjeneste som matros i 19 måneder.) Naturligvis var de fleste skibe bedre, i andre blev vi behandlet som slaver.

Den, som forestiller sig, at det måtte skabe et glimrende sammenhold i ruffet, er genstand for en fejltagelse. Mentaliteten gik snarere i retning af, at hver mand udviklede sin egen personlighed og stred for at klare sig selv. Ganske vist hændte det, at en tog ledelsen i ruffet under visse omstændigheder; men der skulle en mand af usædvanlig stort format til og med usædvanlig gode egenskaber.

Med så vidt forskellige personligheder, nationer og racer udviklede små meningsforskelle sig let til blodige slagsmål, der undertiden kunne koste den ene part livet, undertiden resultere i et uforsonligt had eller et urokkeligt venskab. Det var enten-eller – ingen mellemting. I land følte vi os mere som brødre, fordi vi så os omgivet af mennesker, der ikke forstod os.

Kendskab til kvinder var selvfølgelig minimalt og betonet af den mest primitive erotik og en antydning af den sentimentalitet, man kan finde hos troende katoliker i forholdet til jomfru Marie. En eneste gift mand sejlede jeg sammen med i løbet af de år, jeg tænker på. Så vidt jeg kunne skønne under 14 måneders samvær, havde ægteskabet ikke virket skadeligt på hans sømandsind. Hans kone boede i Norge, og da vi afmønstrede i Baltimore, gik han efter at have sat sin afregning over styr i et dundrende sold om bord i den amerikanske fuldrigger „Shenandoah“ på rejse rundt Hornet til Frisco. Undertiden kunne en eller anden under påvirkning af naturlig og ægte følsomhed røbe navnet på en slags „fast“ kæreste et eller andet sted – oftest i fædrelandet – men jeg har aldrig oplevet, at de mødtes igen. En særstilling indtog omtalen af en mands mor.

Lige overfor Poplars fattiggård lå en beværtning „Den énarmede sømand“ på hjørnet af High Street og Rook Street. Her oplevede jeg en aften følgende:

Lokalet var fuldt af folk med blikket vendt mod en mand,

som havde anbragt sig ved væggen til venstre for døren, en radmager mand med uredt, mørkt hår og et ansigt præget af sult. Tøjet var ikke syet til ham, men rigeligt stort, skønt hans skuldre var brede. Mellem brystet og de foldede hænder, der var en sømands grove grabber, holdt han en slidt sort filthat af amerikansk façon. De mørke, vagtsomme øjne røbede, at han var ædru som et skelet. Formodentlig havde han allerede sagt eller sunget noget fængslende, da jeg kom, for her var stille, da han gav sig til at recitere indledningsdigtet til „Hiawatha“ :

Should you ask me whence these stories,
whence these legends and traditions . . .

Da han sluttede, så han hen for sig med et blik, der gennemtrængte alt det nærværende, og sagde højtideligt : – „Hiawatha“ er til ære for min mor, og Vorherre må vide, hvor hun er nu. Da jeg var dreng for evigheder siden, boede vi ude på Martha's Vineyard, hvor Edens Have dengang lå hele sommeren med hellige engle og græssende lam og løver. Om vinteren teltede djævelen derude og sprang nøgen omkring, mens snestorme fra fastlandet flåede skindet af alt levende.

Min mor var ikke af dem, der sad hjemme og sladrede, når min gamle lå på søen. Om vinteren var hun kok for et gæng på halvtredsindstyve mand, der fældede træer på New Hampshires og Vermonts bjergskråninger, og hun var som en mor for hver eneste mand. De tilbød hende for hendes havregrøds, bagte brune bønners, gode humørs og elskelige sjæls skyld. Hun havde altid mine små søskende og mig med, og om foråret fulgte vi tømmerflåderne ned ad Connecticut River. Jeg siger jer, drenge, at den, der ikke har oplevet al den hurlumhej, der blev, når mor kom med sine mænd og tømmeret, har ikke begreb om, hvad det betød at holde sjov og være søn af sådan en mor og være sammen med sådanne karle. – Jesus Kristus – spørger jeg altid efter sangen til min mor – hvor er hun og alt det henne, der var engang? –

Jeg har kendt nogle stykker, der viste en næsten lige så grænseløs beundring for deres mor. Han havde forøvrigt sejlet med barken „Hans“ af Fanø, havde også været hvalfanger en tid,

men betroede mig, at han måtte opgive det, fordi han græd, hver gang de harpunerede en hval. Der var desuden det særegne ved ham, at han omtalte sin far i begejstrede vendinger overfor tilhørerne den aften.

– Min far – sagde han – sejlede med hvalfangerne ude fra Nantucket eller inde fra New Bedford, og der blev sagt, at han var den bedste harpunerer fra Martha's Vineyard. Jeg husker ikke rigtigt, hvordan han så ud; men han var en picomand fra Azorerne, og det er folk, kan I stole på. –

Han sang den gamle vilde :

High are the waves, fearce, gleaming,
High is the tempest roar!
High the sea-bird screaming!
High the Azore!

– Den sang er til ære for min far og skulle være så lang som syv hvalliner, for far gik væk mellem Sandwich gruppen og South Georgia. Han var harpunerer i en af bådene, der jog en flok spermhvaler. Fra et af de andre fartøjer blev der sagt, at far havde fået „fast fisk“, og at båden fløj på slæb østover som en hvid fugl. Mon Gud ved, hvad han selv sagde? Jeg ved det. – Muntre mænd, vi skal lanse ham, før mørket falder på, eller slæbe herligt efter ham til den yderste dag. Hal ind, I sønner af Jesus, hvis han slækker. –

Det var sent på dagen, satan i sydvest sendte et helvedes vejr over dem, og ingen så dem siden; men jeg ved, hvor han er. – Han pegede mod syd over High Street, tværs igennem fattiggården, over hundeøen, Themsen, gennem London, Surrey, Sussex og videre. – Under drivisen på banken sydost for South Georgia ligger han på tusinde favne vand og lytter efter det næste: „There she blows“. –

Her var vist ikke andre hvalfangere til stede den aften, men søfolk, som havde trampet rundt gangspil i firemastere og slået nærerne i mærsefald til rungende shantyer under strækning af sejl på fjerne sydlige have. De vidste, hvad en god sang, en god mand og en god pige er værd, når der er brug for dem. –

Nu må jeg tænke på vore sange. Hvordan skulle vi have kun-

net sejle skibene dengang uden dem og navnlig shantjerne. Under visse forhold betød de alverden for os, de oversentimentale såvel som de hårdkogte; men de kræver et kapitel for sig, og det sentimentale er de fleste bange for at røre ved nu til dags for at sige det med mel i munden.

Tusinde episoder ville jeg kunne referere til belysning af sømandssind i sejlskibe indenfor den snævre ramme, jeg har valgt. Jeg kan ikke dy mig for at antyde, hvorfor den tids matroser efter korte ophold ved land bestandig søgte tilbage til det farlige liv i hårde skibe præget af slid, sult, saltvand, solskin, storme og stille. Spurgte nogen en af dem, svarede han måske, at det vidste han ikke; men sådan var det. Som regel trak han på skuldrene og fik et udtryk, der røbede, at han var en af de højtriggede sejleres, de vide oceaners og horisontens udkårne elskere, besat af deres trolddom og slået med vanvid.

Mærkede vi de lange dønninger under os, længtes vi efter de lange sejlskibsruiter, passerede vi grønne øer, ønskede vi at gå i land og nyde det livsalige syn af græssets og blomsternes henrivende farver, så vi nøgne fjeldtoppe blåne i det fjerne eller sneklædte vulkankegler rødme i morgensol, drømte vi om at bestige dem, og lå vi til ankers på en flod, gik tankerne til dens kilder – bestandig bort fra det nære mod det fjerne og uopnåelige.

– En meningsløs tilværelse i længsel, slaveri og fattigdom – vil de fleste vel sige; men vi tænkte: – Et storslået og mandigt liv i et hjem uden grænser, for i længsel er der håb, i slid er der styrke og i fattigdom mod, for den har intet at miste.

Engang hørte jeg en sige: – Jeg har lært så lidt og opnået så lidt, alligevel er jeg rig, for jeg har en drøm i mit hjerte. –

Det kunne de fleste af os skrive under på. Nu er vi så godt som døde og betyder mindre end ingenting. Jeg længes efter hver eneste en fra dengang og sørger, fordi vi aldrig mere skal ses, for vi var brødre.

Vi hørte til i sejlerne, der for
den gamle klode rundt i sol og regn,
og elsker dem endnu fra stævn til ror,
som andre elsker deres barndomsegn.

Passatens sange gennem skudens rig
og søens spil derude for en slør
blev gennem vore ører til musik,
der toner, til den sidste af os dør.

Og grubler vi ved kakkelovnens krog,
fornemmes brave vestenvindes sang,
og ud af mørket stiger sejl og skrog,
mens have hvisker sit : Der var engang . . .

Vi ligner ikke tidens travle mand
og kaldes for et fremmed folkefærd,
en hjemløs flok foruden fædreland,
en skare drømmere af ringe værd.

EN LITTERÆR KINAREJSE

Af

LONE KLEM

Kl. 8 om morgenen den 1. november i året 1819 lettede Asiatisk Kompagnis fregat „Christianshavn“ anker fra Københavns rhed for at begive sig på sin første Kinafart i kompagniets tjeneste. Fregatten, som havde en besætning på 113 mand, blev ført af en af kompagniets mest betroede folk, kaptajn G. G. Stage, i hvis hænder man gladeligt overgav omsorgen for mandskab og ladning.

Til som skibspræst at varetage besætningens åndelige fornødenheder havde Asiatisk Kompagni fæstet den unge cand. theol. Poul Martin Møller, der allerede havde gjort sig almindelig bekendt, dels som digter, dels som en af de ledende skikkelser inden for Københavns dengang så aktive studenterkredse.

Han var da femogtyve år gammel og havde adskillige års studenterliv bag sig, et liv, hvis indhold var ligeligt fordelt mellem kammeratlig selskabelighed, stillesiddende lærdomstilegnelse og elegiske forelskelser. Motiverne til hans pludselige beslutning om at rejse til Kina kan have været mange: for det første nærede han vel som ethvert ungt menneske et kraftigt ønske om at komme ud at rejse og kunne ikke lade denne fortræffelige lejlighed til at få det opfyldt gå fra sig, og for det andet har han vel haft en fornemmelse af, at det var gavnligt for ham at komme bort fra kammeratkredsen en tid, dersom han skulle få bestilt noget. Endelig havde et par nederlag i hjerteaffærer taget så meget på ham, at en rekreation i ensomhed var nødvendig.

Den 25. oktober mødte „Pastor Møller“ sammen med skibets

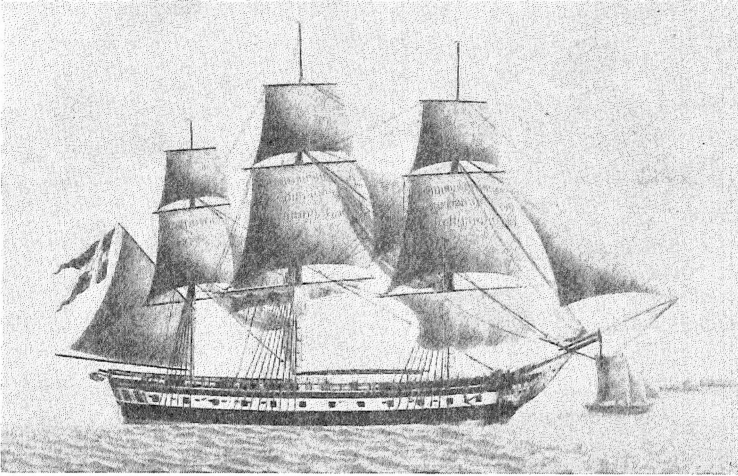
øvrigte højerestående officerer på rederiets kontor „for at modtage og underskrive de enhver i sær vedkommende Documenter“, meddeler skibsprotokollen. Blandt de papirer, der vedkom Poul Møller, var bl. a. hans instruks, der desværre ikke er bevaret; men man kan ud fra ældre bevarede instrukser slutte, at hans pligter nogenlunde har været de samme, som gælder præster på landjorden: „at han skal rette sig efter Ritualen og føre et gudfrygtigt og ustraffeligt Levned, at ingen skulde af hans Forhold tage nogen Forargelse“, at han har skullet holde gudstjeneste med prædiken hver søndag, og desuden dagligt holde morgen- og aftenbøn, og så i øvrigt trøste de syge, begrave de døde og konfirmere de skibsdrenge, der havde alderen til det.

Desuden indeholder den ældre instruks et pålæg til præsten om at foregå alle i et fromt levned og ikke bruge „upassende Snak eller letfærdige Ord“. Det sidste har nok faldet Poul Møller vanskeligt; thi, som han siger i en strøtanke fra rejsen, hvem kan forarges ved at høre „en sand mandig Natur i en Kreds af Mænd lade sin djærve Vittighed skride over Grænsen af Tidens indbildte Decorum og i raske Kraftudtryk med kjæk Ironie spøge over Menneskets dyriske Forhold“. (Efterladte Skrifter, 3. udgave, bd. 3, s. 6).

Foreløbig får Poul Møller dog ikke brug for sin instruks, da det varer noget længe, inden han kommer igang efter sin tiltrædelsesprædiken, der blev holdt den 26. oktober. Om den hedder det i dagbogen (i en passus, der af diskretionshensyn ikke er medtaget i „Efterladte Skrifter“), at „den handlede efter Conferentsraad Hausers Villie om Enighed og havde Hensyn til den Misforstaaelse, der fandt Sted mellem Kapitain og Superchargo“.

Vejret var ikke særlig godt ved skibets afrejse, den første dag nåede fregatten Helsingør; men den 3. november om aftenen måtte den efter at have været langt forbi Kullen vende om og gå tilbage til Helsingør for ikke at blive drevet mod Sjællands kyst af den stærke vind.

Om afrejsen skriver Poul Møller til sin ven Balthasar Münter, søn af Sjællands biskop: „Vi seile i dette Øieblik med strygende



Asiatisk kompagnis fregat „Christianshavn“, indkøbt 1800, 372 commerce-læster (ca. 750 tons), 113 mands besætning. Efter Kinarejsen 1819–21, som Poul Martin Møller deltog i, blev skibet repareret på statens bekostning og blev til tak omdøbt til „Frederik den Sjette“. Kompagniets sidste Kinakspedition 1833–34 blev foretaget med dette skib. – Farvelagt tegning af T. E. Lønning 1805. Handels- og Søfartsmuseet.

Vind ad Kullen til, efterat vi i adskillige Dage dels have lagt aldeles stille dels have krøbet saa jævnt af Sted. Jeg er meget godt fornøyet med mit Reyseselskab, og jeg beundrer ret vores Kapitains Dygtighed til at commandere og holde sit Skib i Respect og Underdanighed. I de første Dage havde jeg ondt ved at faae, hvad jeg skulde bruge; men nu gaar det bedre; thi en af Assisterterne har gjort mig opmærksom paa, at jeg ikke maae bruge de paa Landet gjængse Euphemismer: „Vær saa god og gjør dit og dat“. Nu har jeg derfor lært at raabe: „Sei du! Bring mig et Fad Vand! Vil du skruppe dig!“ (Jeg siger dog ikke din Hund! eller din Rad! som alle de Øvrige). – Her er prægtig Anstalt til at studere“. (Brevet er dateret 2. Nov. 1819. Citeret i F. E. Olsens biografi. Efterl. Skr., bd. 6, s. 57).

Man ser altså, at vor latinske ven ikke har svært ved at indrette sig efter den mere ramsaltede tone ombord, den bekommer ham helt vel.

I øvrigt fremgår det af hans optegnelser, at han samtidig med sine øvrige iagttagelser lægger mærke til søfolkenes sprog, ligesom han også nedskriver deres og handelsfolkenes anekdoter. Dette sker, både fordi det er hans umiddelbare interesse at iagttage sine omgivelser, og fordi han havde til hensigt at gøre brug af optegnelserne i sit forfatterskab, hvis mennesketyper han altid hentede fra sin omgangskreds.

I det ovenfor citerede brev har Poul Møller således noteret sig en række sømandsudtryk, som han med fryd gør til sine egne med begynderens hele glæde over fagsprogets forjættelser. Han taler om en belæst matros, „en halvstuderet Røver“: „Jeg saae forleden Dag en Erke-Beegsnude ligge Agter i Lee og læse en af La Fontaines Romaner“.

Fra den 3. nov. havde skibet god vind, hvad der bibragte Poul Møller en noget vammelladen fornemmelse. En af handelsassistenterne, Bentley, fortalte ham dog, at det var ikke uvant for præster. Først et par dage senere kom han virkelig til at mærke søsygens kvaler. Dagbogen fra den 5. nov. indeholder en festlig, yderst detaljeret beskrivelse af Kong Neptuns raseren på „Christianshavn“. Det siger sig selv, at beretningen, som i manuskriptet er flydende og sikkert skrevet, først er nedfældet på papiret noget senere, vel sagtens da skibet et par dage efter søgte havn i Norge. Hans digterfantasi har sikkert mere part i oplevelserne end virkeligheden.

Blandt andet har Poul Møller iagttaget en søsyg snedker, der har gjort dybt indtryk på ham: „Lige for mig havde jeg det græselige Syn af en bleg Snedker, der næsten var som Holofernes, 4 Alen og en Quart. Endogsaa naar det var godt Veir, saae denne Karl ud som en Dødning, med blegt Ansigt og brustne Øine indfattede i en blaa Ring. Han var altid et Skridt foran Naturens almindelige Orden. Naar han var frisk, saae han ud som om han var syg; men naar han var syg, saae han ud som om han var død, og naar han var død, saae han ud, som om han længe havde været begravet. Nu var han paa en Maade halvdød af Søsyge, og sad med et Gjenfærds Ansigt lige for mig“. (Efterl. Skr., 3. udg., 2. bd., s. 299).

Han bemærker også, at matroserne drillede de søsyge drenge

ved at lade dem holde et stykke fedt flæsk mellem tænderne for at forhindre opkastninger.

Der holdes skibsråd, og man beslutter at føre skibet ind i Homborgsund ved Norge. Her lægger det blandt andet til ved Homborgøen, hvor Poul Møller går i land for at se sig om. I dagbogen følger nu en indgående geografisk skildring af øen og dens beboere, en beskrivelse, der i nøjagtighed ikke står meget tilbage for den han siden, parodisk indgående, giver af lægdsgården i Ølseby-Magle. Det fremgår af dagbogen, at han har villet samle eventyr blandt øens befolkning, – de mangler i samlingen af dagbogsblade; men et andet sted findes et Poul Møller-manuskript med 5 eventyr på samme papir og med samme skrift, indholdsmæssigt kan de godt tilhøre „de sære Eventyr, som gribe En om Hjertet med en steenkold Haand“, som han paa Cap forstår altid må findes i bjergene (Efterl. Skr., 3. bd., s. 234). Han har måske villet udgive dem sammen med de anekdoter, han også indsamlede.

Den 10. november foreligger den første meddelelse om præstens virke: „Blev holdt Bøn“, står der lakonisk i skibsprotokollen, som søndag d. 14. ikke mindre fåmælt oplyser: „I Dag blev holdt Prædiken“. Hermed skulle altså Pastor Møller være trådt i funktion.

Desværre eksisterer der hverken manuskripter til prædikener eller meddelelser om deres indhold ud over den ovenfor citerede bemærkning om tiltrædelsesprædikenen. Vi kan altså ikke få noget at vide om Poul Møllers forhold til kristendommen på dette tidspunkt. Han har ganske vist i en lang række af sine strøtanker fra Kinarejsen anstillet betragtninger over præster og prædikener; men de drejer sig kun om, hvorledes indholdet af en prædiken skal fremstilles, ikke om hvad den skal bestå af.

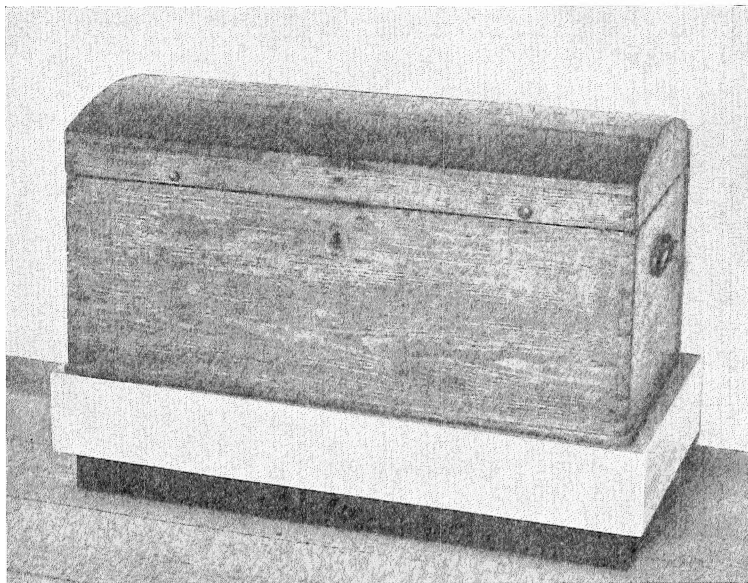
Hvis han kun har prædikedet de gange, det står antegnet i protokollen, hvad der er sandsynligt, men ikke ganske sikkert, har han på dette punkt været yderst forsømmelig med sit embede. (Der blev holdt gudstjeneste ialt syv gange, inden skibet nåede Kina den 1. okt. 1820, men derimod hver søndag på hjemturen).

Efter at skibet havde forladt Homborgsund, varede det længe,

inden der atter var land at se ; til gengæld havde mandskabet adspredelse nok med at holde fregatten på ret køl. Vejret blev mere uroligt end normalt for årstiden, og den 25.-26. nov. kom „Christianshavn“ ind i et uvejr, der berøvede hende storraen, fire sejl, ti potter rom og en del andet materiale ; det lykkedes dog at skaffe erstatning for disse dele, dog rommen undtaget, så skibet kunne gå videre direkte til Cap uden at søge havn.

Det har vel været en ensformig tid for dem af de ombordværende, som ikke var vant til i ugevis kun at se vand omkring sig. Poul Møller har haft tid til at gøre noget ved sine filologiske studier, som lå ham nær på sinde. I hans optegnelser fra denne tid findes adskillige bemærkninger om sproglige forhold hos Homer, Cicero og Tibullus. Desuden har han sikkert på rejsens første del forfattet en del af de strøtanker, hvori han i mangel af jævnbyrdigt selskab har nedskrevet sine tanker i stedet for at udsige dem i samtale. Mange af dem er fremkomne ved refleksion over, hvad han har oplevet dels i sin læsning, dels i det daglige liv ombord eller i erindringen om oplevelser, der ligger længere tilbage. Andre er rent filosofiske spekulationer.

Der er således mange betragtninger over præsters og sømænds situation. „Den Søfarende er en omvendt Snegl“, siger han i en ikke særlig dybsindig bemærkning, „thi Sneglen bærer sit Huus, men Huset bærer Sømanden“. „Præster vænne dem til Snak-somhed“, konstaterer han, og næsten med et suk indrømmer han : „En Præsts Lærermyndighed er let at hævde paa Talerstolen, men svær at gennemføre i daglig Tale“ ; dette sidste har vel især relation til ham selv. Der er ingen tvivl om, at Poul Martin Møller er faldet godt til i sin menighed af matroser, hans djærve tale og ligefremme væsen har sikkert været efter deres smag, hans udvortes har også svaret nogenlunde til deres. I hvert fald var han ikke nogen københavnsk permittengryn, der kunne falde på at standse op i sin tale for at knipse et støvfnug af ærmet, han var tværtimod kendt for at negligere sit udseende i høj grad, for eksempel gik han med sokkerne, til der ikke mere var fod i dem, hvorefter de blev kasserede. Barbering har heller ikke været hans yndlingsbeskæftigelse, så han havde tit lejlighed til at blues ved sit stride skæg.



Poul Martin Møllers skibskiste fra Kinarejsen. Handels- og Søfartsmuseet.

Med alt dette og med sin glæde over „raske Kraftudtryk“ har han næppe været i stand til at tage sin præstelige værdighed alt for højtideligt, til gengæld har han straks vundet stor sympati hos sin menighed, hvad der har været langt vigtigere i den daglige omgang.

Sin trang til selskabelighed fik han nogenlunde tilfredsstillet ved kahytssammenkomsterne, ved grog'en om aftenen hos Doctor Riber eller hos en af handelsassistenterne, i hvis kreds man morede sig med at fortælle vittige anekdoter og skrøner om rejseoplevelser. Poul Møller har omhyggeligt noteret dem ned og samlet de fleste i et hefte, som Vilh. Andersen mener har været bestemt til udgivelse, men som nu er borte.

Der har sikkert været en del af de vittighedsimprovisatorer og mundtlige digtere ombord, som Poul Møller priser så højt i aforismerne, og hvis lystige indfald så ofte har moret ham. Han fortæller selv i en af sine dagbogsnotitser med synligt velbehag om et puds, de havde spillet trediestyrmand ved at invitere ham

på rom og i stedet givet ham tyndt skvulpeøl med sukker i, hvorefter de alle fik megen moro over det „curiøse Ansigt“, han satte op.

Trods alt har disse løjer ikke været nok til at engagere hans personlighed, han skriver selv i et brev til sine studenterkammerater i København, (det er afsendt fra Kina 15. okt. 1820. Biografien, s. 72): „Siden jeg forlod Eder har jeg kuns een Gang i Afrika og een Gang i Asien fundet Folk, for hvem jeg kunde lade Hjertets Fylde strømme over paa Tungen“.

Hans egentlige liv har været det, han levede i ensomhed i sin kahyt, når han var fordybet i den refleksion, der blev kimen til hans digtning, eller han havde besøg af poesiens gudinde, der „er en stor Kokette; naar man ønsker hendes Omgang, kommer hun ej; men naar man allermindst er beredt paa hendes Besøg føler man tit hendes Kærligheds hele Varme“ (Eft. Skr., 3. bd., s. 24).

Han glæder sig ved at føre „den tænkende Lærdes ensomme Liv“, og kahyttens selskabelighed, som ellers var ham kærkommen, føler han af og til som en hemsko for sit arbejde. „Det gaar mig som Flesket her ombord, at det af og til har en liden Tanke; Flesket kommer af med Tanken ved Kabysrøg og jeg ved Kahytsrøg“ (s. 16 i 3. bd. af Efterl. Skr.).

Poul Møllers biograf, F. E. Olsen, fortæller, at da skibet kom under varmere himmelstrøg, fandt han på at gå til vejrs og sætte sig i store mærs eller på bramsalingen med sine bøger for dér at få et køligere studerekammer med rigelig, frisk luft.

I slutningen af december 1819, medens skibet sejlede langs Nordafrikas kyst, døde overstyrmand Jørgensen, som længe havde været syg, og Poul Møller begravede den første af sine skibskammerater; det blev ikke den sidste.

Den 7. marts fik de Taffelbjerget i sigte; man kan vel gætte, med hvilken glæde de mennesker, der i dagevis havde spejdet mod kimingens rand, omsider har fanget et glimt af den stenkolos, der stod som et vartegn for rejsens første mål, Capstaden, hvor de atter skulle møde „andre tobenede levende Væsner“.

Poul Møller fortæller, hvorledes deres syn er blevet skærpet af den megen spejden: „Vistnok vilde kun faa af Landjordens

stadige Beboere have været i Stand til med deres Lorgnetter at række saa fjern en Gjenstand, men enhver Sømand bliver ved idelig at øve sit Øie i en umaadelig Synskreds, til en halv Lynceus“ (3. udg., 2. bd., s. 231–32). Det blev imidlertid foreløbig kun et glimt, de fik af det forjættede land. Formedelst en kraftig pålandsvind måtte skibet fjerne sig fra kysten for ikke at blive knust mod klipperne.

Først den 12. marts kan de atter nærme sig Taffelbay, og hele selskabet er da igen på dækket for med alle sanser åbne at opleve indsejlingens forunderlighed. Blandt den mængde skibe, der er på vej ind, får de øje på et med dansk flag. Det viser sig, som man også havde regnet med, at være Asiatisk Kompagnis fregat „Kronprindsessen“, med hvis besætning de udveksler hilsner og nyheder.

Allerede inden de kan se land, mærker de i 6 à 7 sømils afstand duften af vegetation, der let trænger gennem den fugtige luft. Synet af Taffelbjerget virker overordentlig stærkt, næsten knugende på Poul Møller, som skriver herom: „Det er mig ubegribeligt, hvorledes Folk kunde stemmes til at digte ikariske Oder ved Synet af en himmelstigende Steenmasse. Hvorledes kan man synge, naar et saadant Dødsens Billede ligger med hundrede tusinde Centners Vægt paa Hjertet – maa da ikke snarere Veiret standse og Tungen lammes?“ (2. bd., 3. udg., s. 234). De længes vel alle som han efter atter at se, hvorledes folk lever på landjorden: „Naar man har levet meer end 4 Maaneder blandt lutter Sømænd og ikke set Quinder og Børn, begynder man at føle en stærk Tørst efter at bivaane Scener af det huuslige Liv. Det Store og Stærke faaer man nok af paa Reisen over det umaadelige Hav; men det Skjønne og Milde bliver man saa fremmed for, at man let kunde blive kold og haard som en Viking i det gamle Thule“.

Det lader nu ikke til, at vikingens hjerte er blevet så forskrækkeligt hårdt, ikke hvis man dømmer efter den henrivende og homerisk indgående beskrivelse af en capsk familie, som han har fået i kikkerten. Familien består af en mor med 5–6 børn, der er på søndagstur og spankulerer af sted i rad og række efter størrelse. Den bagerste „en lille Pog der efter Udseende nylig

havde opnaaet den Lykke at gaa med Buxer“, interesserer ham særligt: „Buxemanden gik bag efter, alvorlig som en gammel Mand og roede sig frem med sine nøgne, runde Arme. Med eet standsede han ved nogle Muslingskaller, der vandt hans Bifald. Efter noget Overlæg besluttede han sig til den for ham højst vanskelige Operation, at bukke sig til Jorden efter dem. Dette Vovestykke udførte han ogsaa, dog ei uden at udsætte sig meget for Ligevægtens Fortabelse“. Dette yndefulde genrebillede viser Poul Møller som den fine iagttager og veloplagte fortæller, der står bag alle rejsens skildringer.

Ikke mindre veloplagt er det brev han sender hjem fra Capstaden, hvis liv ganske har indfanget den hungrende søfarer. Det er henvendt til vennen Niels Bygom Krarup.

Brave Bygom!

Jeg har paa Vandet skrevet adskillige ufornuftige Breve og besluttet, at Du skulde have den Fordeel at erlange et fornuftigt Brev fra Landjorden; men nu, da jeg er kommen til Cabo de bona speranza, er jeg næppe Mand for at skrive saa meget som et ufornuftigt Brev. Det er mig umueligt at tale de rebus philologicis, saasom jeg er reent forgjort og fortryllet; men omendskjøndt jeg er ganske forhexet, er det mig dog endnu mere umueligt slet ikke at skrive til saa tapper en Ven som Dig. Min Moralitet er her paa en haard Prøve, da jeg er midt i Sirenernes Land og dog skal have Kraft til at rive mig løs og drage fra Paradis ud paa det viinløse Hav. Dersom jeg ikke havde det Mands Mod og Hjerte, som jeg har, saa maatte jeg nødvendigvis blive hængende ved den skønne Strandbred, og Africas Sol vilde om hundrede Aar brænde mine hvide Knokler. Jeg kommer fra en Familie til en anden og seer Quindeskikkelser som langt mere ligne Himmelens Fugle end grove Mennesker med Kjød og Blod. De kjende slet Intet til Knibskhed, man omgaaes dem som Søstre, som Døtre af vor fælles Moder Eva. Disse deilige Børn sætte mig dagligen Krøller i Parykken, jeg kan aldrig lægge min Rustning af, dersom jeg vil undgaae evigt Fangenskab. I Aften venter mig en frygtelig Kamp, da jeg skal i Selskab med de deiligste Quinder i Staden. Kort sagt mon

frere! dersom jeg ei havde Papa og andre skikkelige Folk der høit oppe Fanden i Vold, saa deserterede jeg fra Skib og philologiske Bøger og begrov min høilærde Person i Africas Sand, og forblev hos En af disse Sirener i Ly af Constantias Ranker. Pokker var reent løs, dersom ei vor Herre klogelig havde indrettet det saaledes, at jeg havde et Par Pæle i Kjødet. Jeg har nemlig ondt i Tænderne og har oven i Kjøbet faaet de ti af mine Tæer en Smule beskadigede. De andre Tæer ere udi høieste Velgaaende, og den resterende Person finder jeg overmaade vel, at jeg selv skal sige det. Alderstegne Bygom! Behjertede Mand! Dersom jeg slipper vel fra dette Lotosland og fra de bitre Storme, vi skal ud til, haaber jeg at genfinde Dig som Inspecteur og Papa. Jeg kunde mærke paa Dig, sidst vi saaes, at Du var næsten grundskudt; men jeg fik ikke Leilighed til at undersøge din Lækage. Jeg venter derfor som sagt at finde Dig i god Havn og velfortøjet. Nu reise vi snarlig til Batavia for at spille Hazardspil om Liv og Død og derfra reise vi til Manila for at ryge Zigarrer og til Sina for at æde Pagode-Sviin; men Marie van Scor hedder hun til behagelig Efterretning.

P. Møller.

Brevet, hvis bogstaver har fået et ekstra flot sving, er skrevet i flyvende hast og synes visselig ikke at være afsendt af en sat pastor, datering har han ikke haft tid til.

Den omtalte dame inspirerer ham også til rejsens første lyriske digt, den besynderlige sonnet „I Løvens Fødeland en Jomfru pranger“, hvis renskrift han dog ikke sendte til hende selv, men til Lütken, en af vennerne i København.

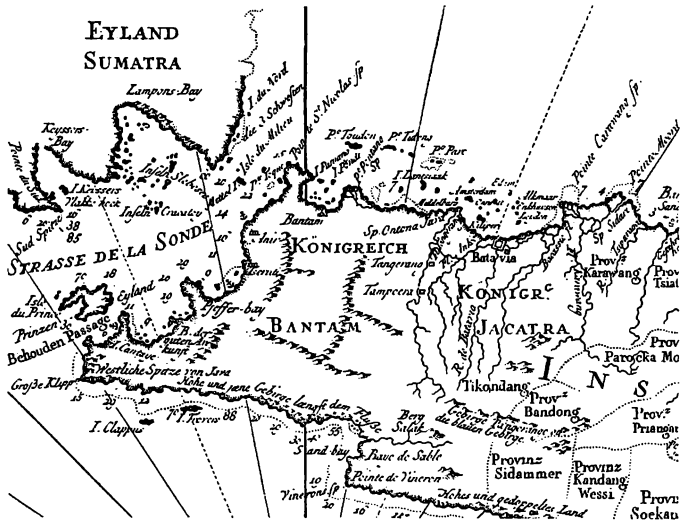
Mens skibet lå ved Cap for at blive malet, indtraf det næste dødsfald, idet supercargoen, negotiechef Warming døde den 20. marts, han blev begravet den 21. Alle officerer fra de to danske skibe „Christianshavn“ og „Kronprindsessen“ var sørgvægter „og Pastor Møller holdt en Tale ved Ligets Nedsættelse i Graven“. Den triste forretning har dog ikke taget humøret fra ham, han turer bestandig fra det ene selskab til det andet og træffer mange danske, som er meget ansete og hæderlige (dog undtagen en skomager, der ernærer sig som ruffer). Hos en af

de danske, en mand ved navn Øst, havde Poul Møller sit logi under opholdet på Cap.

Han går meget op i byens liv, optegnelserne fra denne tid er fulde af lokale anekdoter, som han fortæller med megen glæde. Sympatien lader til at være gensidig, i hvert fald havde stadens beboere planer om at beholde ham der og gøre ham til leder af det universitet, de havde i sinde at bygge. Det er ikke langt fra, at den forfløjne præst havde gjort alvor af den trusel om at blive i Capstaden, som han fremkom med i brevet til Krarup. Men han besindede sig, og da skibet den 1. april lettede anker og påny passerede Taffelbjerget, denne gang for udadgående, var Poul Møller med ombord.

Ved negotiechef Warmings død fik han forøget sit bibliotek med en del fransk litteratur til afveksling fra de latinske autores, han hidtil havde forlystet sig med. Ved dødsboets auktion indkøbte han nemlig: Scarrons værker i syv bind, Le Sage's „Le Diable Boiteux“, „La fin des Amour du Chevalier de Faublas“, „Six semaines de la vie“ af samme og to af Mme de Staëls bøger: „De l'Allemagne“ og „Considération sur la Révolution Française“, han har altså fået lejlighed til at genopfriske sit franske, hvad der var så meget mere heldigt, som skibet på Manila måtte antage en fransk læge, der blev hans nærmeste omgangsfælle på resten af turen. En del nyere engelsk litteratur, som også blev solgt på auktionen, har åbenbart ikke interesseret ham så meget, den blev købt af de „halvstuderede“ matroser.

Den 21. maj, 1. pinsedag, blev der ofret til præsten og de fattige af „det samtlige Mandskab, som derpaa erholdt extra Brændeviin“. Det kunne have været ganske interessant af offeret at se, om Poul Møller var populær i sin menighed, der er dog ikke noget regnskab for offeret til præsten, da det blev givet i rede penge i Kina og altså ikke er ført til bogs; men en tradition vil vide, at det var særdeles rundeligt. På hjemrejsen betænkte mandskabet præsten med 87 rd. 1 sk., hvilket var 16 rd. mere, end de fattige fik; men det kan meget vel skyldes, at de sidstnævnte arme djævløse ikke havde mulighed for at kontrollere beløbet, og det er jo en kendt sag, at



Udsnit af kort over Java med Sundastrædet. Stik efter kort til brug for det Nederlandske ostindiske kompagni (omkr. 1764).

„Folk give Skærven med større Fryd
Naar de har Vidner paa deres Dyd.“

(Efterladede Skrifter, 1. bd., s. 49).

Den 5. juni er højlandet ved Java i sigte, og den 6. står „Christianshavn“ ind i Sundastrædet, idet hun passerer Javas vesthuk. Glæden hos passagererne over påny at indånde landjordens dufte er lige så stor, som den var, da de nåede Cap, og Javas skovklædte kyster giver dem en behagelig afveksling fra det meget vand, der før optog hele synskredsen.

Poul Møllers dagbog, som ikke har været ført siden indsejlingen til Capstaden, indeholder nu atter omhyggelige iagttagelser af alt, hvad han møder. Det er i det hele karakteristisk for ham, at han kun beskriver, hvad skibet og han møder, mens der ikke ofres mange linjer på, hvad der er ombord på det. Han har en gang accepteret skibet og dets beboere som sine nærmeste omgivelser, de er ham for bekendte til, at han har nødig at skildre dem.

Den 7. juni om morgenen får man for første gang kontakt med de indfødte, idet mandskabet tilkalder et par fiskerbåde for at skaffe noget proviant, der var fornøjeligere end det saltede og nu temmelig bedærvede flæsk, de havde med hjemmefra. Bådene beskrives af Poul Møller med homerisk nøjagtighed.

„Det varede heller ikke længe, førend de myldrede omkring os med deres smaae Fartøier. Disse vare alle egentligen saakaldte Kanoer, nemlig en eneste udhulet Træstamme. Deres Seil bestaae i Bastmaatter og deres Seilstænger i Bambusrør. Fasthængende Roer have de ei; men en af Malayerne styrer med en Aare, der er flad for Enden ligesom en Skovl. Ellers er deres Aarer enten i Almindelighed ligesom vore, eller bredere over det flade Stykke, som skjærer Vandskorpen (cfr. Homers Odyssee). Til sæder bruger de Bambusrør, som lægges paa tværs nede i Kanoen“ (s. 241–42 i 2. bd. af Eft. Skr.).

De litterære elementer kan han, som naturligt er, ikke holde ude fra sine skildringer. Her er det tanken om Homer, hans kæreste digter, der melder sig. Javaskovene sammenligner han (Eft. Skr., 3. udg., 2. bd., s. 240) med Semiramis hængende haver, og ved Cap fandt han lejlighed til at gøre betragtninger over bjergfolkenes digtning (2. bd., s. 234–35).

Folkene på skibet og malayerne havde megen moro af at handle med hinanden, dels fordi der opstod fornøjelige pantominer på grund af sprogvanskelighederne, dels fordi begge parter var lykkelige i deres overbevisning om, at det var de andre, der blev snydt.

Den følgende dag sejlede fregatten mod Anjer, undervejs indtraf en mindre episode, der viser, at enigheden ombord ikke altid var eksemplarisk, Poul Møller beretter den i sit manuskript; men den er af diskretionshensyn ikke medtagen i udgaven. Kap-tajn Stage, der virkelig var en meget påpasselig mand, har vistnok af hensyn til kompagniets økonomi været en smule for nøjeregnende med midlerne, det fremgår i hvert fald af protokollen med dens mange klagemål over udgifternes størrelse, urimelighed etc. I dette tilfælde havde han lovet en malay to specier og en trøje for at bringe en besked til Anjer. Da malayen havde udført sit hverv og skulle have sin belønning, forsøgte

kaptajnen at snyde ham for trøjen. Poul Møller beretter forarget: „I denne Anledning skjændtes vi paa Dækket i alle Matrosernes Paahør. Enden blev, at vores hollandske Passager v. Beusche gav Malayen en Trøje, og Kaptajnen trak sig ud af Handelen som en Snyder“.

Den 9. juni kl. 5 ligger skibet for anker på Anjers rhed. Hertil ankommer en repræsentant for en mennesketype, der altid gør stærkt indtryk på Poul Møller, det er en af de „Dødsens Candidater“, der sidst havde vist sig for ham en uvejrsdag på Kattegat i det rædselsfulde syn af en søsyg snedker. Her er det en postholder ved navn Rose, der åbenbarer sig: „Denne Postmester er ei nogen bestemt Person, som hedder enten Poul eller Peer, men en staaende Maske, der bestandig spilles af en ny Person med de samme Dødens Attributter. Naar man kommer til Anjer igen efter nogle Aars Forløb, ser man ikke den samme, hører ikke det samme Navn, men man seer en lignende Dødsens Candidat rave halvdød og halvsøvnig, med Øine saa dunkle som en bedugget Vinduesrude, langsom i Tale og Tanker, paa et Par frygtelig smalle Been“ (s. 245, 2. bd.). Personen er ganske følelsesløs, han meddeler med fryd i tonefaldet passager Beusche, som er rejst til Java for at opsøge sin søn, at samme søn er død for to måneder siden, og da det bekræftes, er han lige ved at falde i svimelse over sin egen glimrende hukommelse, ja, forlanger oven i købet, at den afdødes broder skal bifalde den.

Det hedder videre: „Siden viste han os, at hans Tænder vare løse i Munden og Kroppen fuld af Knuder, hvilket var forarsaget ved overflødig Brug af Mercurius. Han sad med Benene paa en Skammel, hvori der var Huller, og nedenunder blev sat en Fyrfad for at varme hans Fødder. Vi bleve inviterede til Commandanten og var glade ved at kunne forlade denne levende Gjenganger. Jeg forlod ham med Medlidenhed over hans visne Krop og Harme over hans visne Hjerter“. Poul Møller er gået med den unge Beusche i land for at spørge efter broderen, der ganske rigtigt var død. Trods den sørgelige mission bliver der dog tid til at besøge Anjer først og iagttage malayiske folkelivsscener, hvad han gør med stor glæde. En beset gravskrift over en engelsk matros stemmer ham til følgende poem:

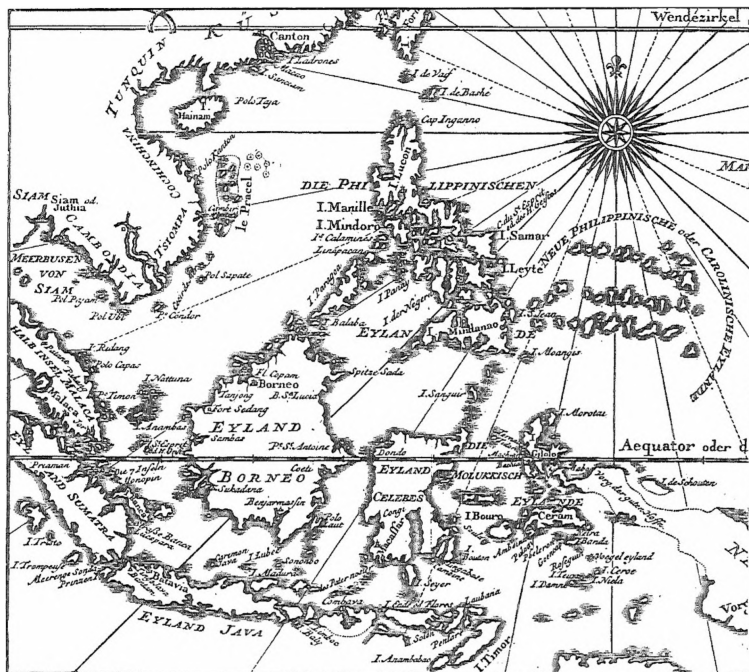
Sydvest for dette Træ en britisk Mand,
 sit Liv forliste paa det salte Vand.
 Flink gjorde han i Livets Søe Bestik,
 Her slap han Anker og til Himlen gik.

Det findes blandt aforismerne fra rejsen og står på et af de sidste blade i rækken. Med nogen forsigtighed skulle verset altså kunne tjene til at fastslå, at de fleste af aforismerne er skrevet før ankomsten til Java, på rejsens første del. Den strøtanke, der følger nærmest efter, hentyder til doktorens praksis på Manila, hvortil skibet ankom kort tid efter, så den er ikke i modstrid med denne antagelse, som vist også er den gængse.

Den 10. juni sejlede de bort fra Anjer og kastede om natten anker ved en ø med det uhyggelige navn „Menscheneeder Eiland“, som lå i et farvand, der var berygtet for sine mange sørøvere. Der skete imidlertid ikke vor fregat noget, den gik videre til øen Onrust næste dag. Da de havde kastet anker om aftenen, gik styrmanden i båden for at lodde, ledsaget af Poul Møller. Som underholdning på denne tur har styrmanden disket op med fortællingen om Batavias død, Fatter Jas. Det var en skibskaptajn, som havde forskrevet sig til Fanden for at kunne sejle fra Amsterdam til Batavia på eet eneste døgn. Betingelsen var, at han ikke måtte lodde. Det gik godt, indtil Jas gik i land på Java, da blev folkene bange og kastede loddet ud med det resultat, at deres kaptajn for evigt må spøge på Java, hvor han skal hverve folk, det er dem, der dør af den batavianske feber.

Den 12. juni kastede „Christianshavn“ anker på Batavia rhed, hvor det lå indtil den 29. I mellemtiden blev Poul Møller inviteret til at besøge en rig dansk købmand, Haste, der efter et eventyrligt liv var havnet på Java. Her havde han det som en fyrste, han skriver den 23. juni et brev til sine forældre og søskende, hvor han fortæller om den luksustilværelse, der tydeligvis passer ham udmærket.

„De Riges Boepæle her giver En ret Begreb om østerlandsk Pragt. Der er saa høit til Loftet i Salene som i store Templer. Naar man i nogle Skridts Afstand taler sammen, da forstaaer man ikke hinanden for Gjenlyden i disse klingende Haller. Fra Loftets Hvælving hænger utallige brogede Lysekroner. Naar



Ældre kort over Sundaøerne, Molukkerne og Filippinerne (med Manilla).
Forneden til venstre Sundastrædet mellem Sumatra og Java,
foroven Kanton og Maçao. Stik efter N. Bellin 1746.

man i Middagsheden strække(r?) sig paa en Løjbænk af Silke, omringes man af Trælle fra alle Verdens Deele og af allehaande Couleurer, som søge at læse i Ens Øjne det Ønske, man ikke gider udsagt . . ." (Vilh. Andersen: Poul Møller, 1. bd., s. 149).

Det er nøjagtigt den her beskrevne pragt, han siden i et anfald af hjemve vrager for „det sorte danske Brød“. Det hedder i niende strofe af manuskriptet til „Glæde over Danmark“:

Orientens Søn blandt købte Friller
Døsig strækker sig paa Purpur ud.
Lytter til den sorte Halvmands Triller
Mellem Salens tempelhøje Piller
Kold og gusten som en Marmorgud.

(Udgaven, 1. bd., s. 65, har det lidt fjernere udtryk :

Lad kun Østens Drot blandt købte Friller,
Døsig strække sig paa Purpur ud.)

Fra Batavia fortsatte „Christianshavn“ den 26. juni rejsen gennem Sundastrædet forbi Sumatra og videre til Manila, hvortil man nåede den 16. juli, efter at underdoctor Stobmann den 13. var død af en smitsom sygdom.

I det ovenfor citerede brev udtalte Poul Møller sin glæde over, at ingen af folkene var blevet taget af Fader Jas. Det var imidlertid for tidligt, en febersygdom hærgede nu blandt besætningen, og mange måtte bukke under. Som en af de første blev cheflægen, oberdoctor Riber, angrebet af sygdommen, som man mente skyldtes luften. Han og de øvrige syge blev sendt i land og anbragt i pension hos en værtshusholder, da man af nogle danske i Manila var blevet advaret mod det lokale sygehus, der mere tjente til at befordre den dødelige afgang end til at forhindre den. Pasningen af patienterne i land besørgedes af en Manila-læge af dansk afstamning, mens de mindre syge ombord blev tilset af læger fra andre skibe på Cavitas rhed, hvor skibet lå. Som sygepasser fungerede en matros. „Dog med en Slags Hjælp af Præsten“, hedder det lakonisk i protokollen.

På trods af disse nye pligter, som han åbenbart ikke er sluppet så godt fra, havde Poul Møller tid til at se sig om på Manila, da skibet lå der til 9. september, mens geneverlasten blev udladet og den nye last af ris og rødt træ, som skulle føres til Kina, indladet. Han har da efter sædvane vandret rundt på øen og gjort sine observationer.

Fra tiden på Manila er dagbogen atter ført med mange betragtninger om hans egne oplevelser og med iagttagelser af de indfødtes vaner.

Et andet og meget interessant vidnesbyrd om digterens færd er hans skizzebog, der indeholder tegninger fra Cavite og fra Kina. Den besiddes af Poul Møllers eneste nulevende slægtning, bankfuldmægtig Sv. Møller, som venligst har tilladt at gengive nogle illustrationer derfra. Man kan ikke med sikkerhed sige, om tegningerne er udførte af Poul Møller, da de ikke er signe-



Tegning fra Manila. Den cigarrygende dame er også omtalt i dagbogen.
(Se side 52). Klichéen velvilligst udlånt af bankfuldmægtig Sv. Møller.



Fjerbold i Kina. Ligeledes fra skizzebogen.

rede; men der er stor sandsynlighed for det. Ganske vist har man aldrig hørt, at han kunne tegne; men den indvending er let at komme uden om, for det har den, der er mester for disse uhyre naive akvareller, heller ikke kunnet. De har intet med kunst at gøre, men dog vidner de om fin og sanddru iagttagelse af de typer, der er skildrede – og den evne havde Poul Møller. Billederne forestiller mest folkelivsscener og mennesketyper, som jo netop var hans hovedinteresse i dagbogsoptegnelserne også. Fra Manila er der tegninger af et af de indfødtes huse på pæle, en oksekærre, en katolsk præst med en stor bredskygget hat, en munk, en person, der bærer en broget parasol, og af en lille dame, som ryger på en enorm cigar (se s. 51). Denne sidste genfinder vi i dagbogen (3. bd., s. 257): „Paa Veien mødte vi Damer, som røg paa store Zirutter af Tykkelse som et godt Kosteskift og af 3 Quarteers Længde. De toge sig en Morgenpromenade med denne Tobakstrompet i Munden og talte os til paa alfare Veie som En, der møder en Duskammerat paa et Ølhuus“. Det er meget sandsynligt, at iagttageren i de to tilfælde er den samme.

Blandt tegningerne fra Manila findes også et prospekt af byen Cavite med „Christianshavn“ på rheden i forgrunden, tydeligt markeret med et overdimensioneret dannebrogssflag. Denne tegning er dateret „Cavita paa de Philippinske Øer d. 29. August 1820“, d. v. s. otte dage før skibet forlod Cavite. Paa Manila havde Poul Møller travlt med at bese kirkerne; det kunne synes, som om han under opholdet her har interesseret sig en smule for katolicismen, der var statsreligion på øen under den spanske besiddelse. På Java havde han haft nær forbindelse med et par katolske præster, der havde vist ham større gæstfrihed end hans lutheranske kollega; det er ikke usandsynligt, at de også har haft indflydelse på hans interesse for deres religion. Måske skyldes hans studium af de katolske kirker og skoler i Cavite blot, at de var byens eneste seværdigheder. Han skriver om Cavite: „Det var en ussel, sort Stad, hvis forfaldne Bygninger hist og her saae ud som Rester fra en Ildebrand. Ingen Gade var saa ziirlig som vores Ulkegade. De fleste vare smalle ureenlige og stinkende“, og om befolkningen: „I hele Byen var ei en Gentleman at see.

Lutter usle Rønner mødte os, hvoraf lurvede Skikkelser krøb frem“ (2. bd., s. 253-54).

Kun de fire store kirker var pragtfulde, han beskriver dem indgående og falder tilsidst henrevet i staver foran et madonnabillede, hvis yndefulde moderlige kvindelighed har betaget ham. Han slutter beskrivelsen af mater amata intemerata med ordene: „Hovedfiguren selv stod med Hovedet lidt bøjet til Siden, og de lange brune Haar rullede til begge Sider ned over Kaaben. Hendes Miner bare det reneste Udtryk af den skønne Resignation, den fuldkomne Opoftrelse for Andre, som dog endnu paa Jorden mangen Jomfrues Ansigt lover, og mangen Moders Liv har holdt. Skade at et saa yndigt Billed paa Himlens Kjærlighed til den faldne Jord blot er grundet paa en phantastisk Blendværk. Man fristes i visse Øieblikke til at misunde den ene saliggørende Kirke saa skøn en Indbildning. Dersom den historiske Tro paa Himlens Dronning var meer end en Drøm, da kunne den første Ungdomskjærlighed, der enten aabenbarede sig i synlig Skikkelse og svandt igjen, eller levede og døde blot i de Phantasier som Hjerterets Trang nødvendig avlede, saa let gaae over til den evige Kjærlighed, hvorom den var Varselsrøst“ (2. bd., s. 255).

Den madonnatro, der et øjeblik er ved at gribe ham, er således snarere fremkommet ved en sublimeret erindring om den tabte ungdomskærlighed end den er resultatet af en teologisk betragtning. Han falder da også straks ned på jorden igen i beskrivelsen af de bedende i kirken, og messen har han intet til overs for: „Vi hørte en Messe, hvor den høitidelige Melodie gjorde stor Virkning paa os, naar Choret lod sin Stemme høre ledsaget af en Bas og een Fløite; men naar de tre Patres tog til Gjenmæle, var det vederstyggeligt at høre. Det var dog umueligt at blive henrykt ved den virkelig høihellige Musik, naar man saae paa de tre Munke, thi de lignede mere Marekatte end Guds ypperste Skabninger“ (s. 256, 2. bd.).

Foruden de anførte optegnelser indeholder dagbogen en lang række andre iagttagelser fra Manila. Blandt andet har han nedskrevet en del sømandsudtryk, som han vel har haft i sinde at benytte i en roman, han tænkte på at skrive, hvor der skulle optræde en sømand. Han bemærker blandt andet, at „Horer gave

en Afgift for at leire dem ved Skibet. Dog tror jeg ei de fortjente noget paa Speculationen hos os“ og noterer i den anledning et matrosudtryk: „gøre Mudder i Skibet, Saa gjorde en Kjærling, som Lodsens spændte ned af Faldereeb-Trappen“. Enkelte af disse notitser er anbragte på bagsiden af bogen med akvarellerne.

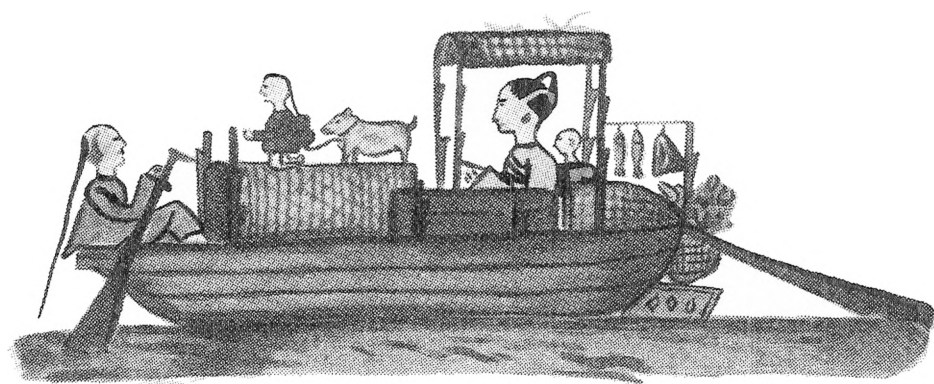
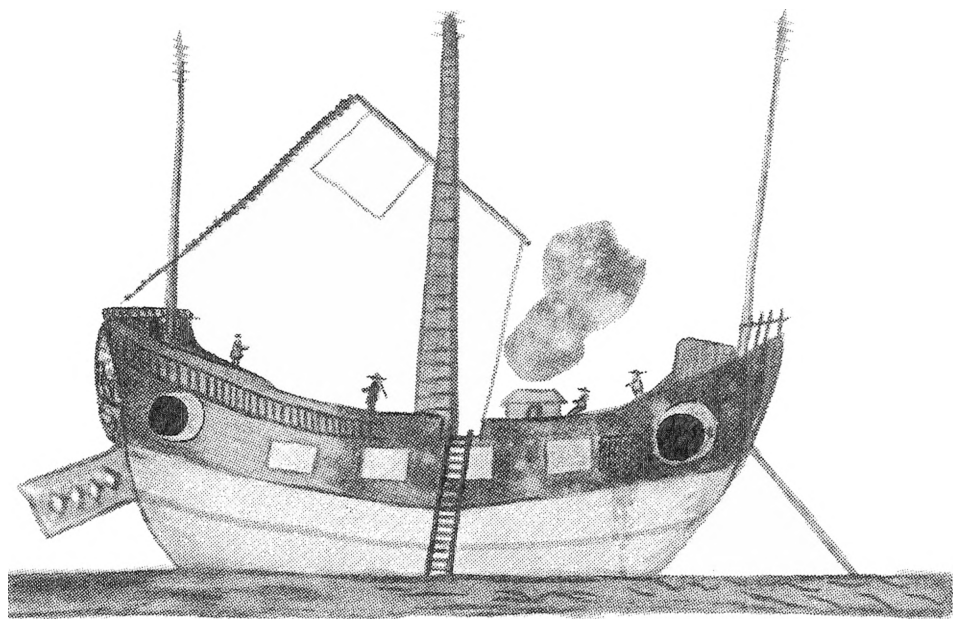
Før „Christianshavn“ kunne forlade Manila, måtte der skaffes en ny læge, sygdommen tyndede stadig ud blandt mandskabet, og oberdoctor Riber var endnu for svag til at arbejde. En fransk læge, dr. Prémare, som havde tilset patienterne, mens skibet lå ved Cavite, tilbød at rejse med, da hans eget skib godt kunne undvære ham. Man blev hurtigt enige om ansættelsen, og den 11. august er kontrakten underskrevet med Poul Møller som vidne. Denne sidste stod for kontraktens sproglige udformning, kladden til den findes på det første blad af det hefte, der indeholder størstedelen af de værker, som Poul Møller skrev på rejsen, og som udgør en væsentlig del af hans forfatterskab.

Dersom man kan regne med, at han er begyndt med første side af kladdebogen, skulle altså disse ting stamme fra tiden efter opbruddet fra Manila, hvad der stemmer meget godt overens med andre forhold.

I den korte tid, der gik mellem afsejlingen fra Cavite den 6. september og ankomsten til Whampoas rhed ud for Canton den 21. september, kan han ikke have fået tid til at skrive meget, særlig ikke, da hans embede på grund af mange dødsfald krævede en hel del arbejde af ham.

I brevet fra Java omtalte han det „China hvilket Chinafarerne længes efter som deres andet Hjem, da vi der ret ordentligt boesætte os en Tid af fire Maaneder“, og der er næppe nogen tvivl om, at den unge rejselystne søfarer har været meget veloplagt ved tanken om at nå sit mål. Det første af digtene i kladdebogen, det som Chr. Winther i udgaven kalder „Freidigt Liv“, udtrykker netop denne stemning; det er sikkert skrevet i september måned 1820, hvad også et par kasserede begyndelseslinier i manuskriptet viser:

Alt Storken og Rosen i Norden svandt
Mig lyster ei længer at tøve.



Kinesiske skibstyper. Tegningerne stammer fra Poul Møllers skizzebog.

Digtet er en hyldest til den jord, der er den rejsendes eje.
Det begynder:

Vor Verden priser jeg tusindfold
En Side bestandig den grønnes:
Naar her den falmer og vorder gold,
Den hisset atter forskjønnes;
Naar Syden ældes og gaar paa Lud,
Staaer Norden klædt som en yndig Brud.

(Digtet står i Eft. Skr., 1. bd., s. 62, her er 1. strofe ikke medtaget, hvad den er i Vilh. Andersens udgave. „Udvalgte Skrifter“, 1. bd., s. 99).

Sømanden kan vrage og vælge mellem vinter og sommer overalt på kloden, men kun på havet har han hjemme:

Af Kloden er jeg et reisende Lem,
Jeg gæster de grønneste Lunde,
Men intetsteds et blivende Hjem
I Verden fængsle mig kunde.
Hvor Blyet synker halvtredie Favn,
Der finder jeg mig i min Faderstavn.

Den søfarende er fri, men hans bror, som går i marken, er en træl. Versets rytme bliver mindre flyvsk for at skildre bondens træskogang:

Min Broder jeg fandt bag den Greves Plov,
Han drev tre svedige Stude.

Bare een stavelses forskel i anden linie af de to strofer giver en milevid forskel i tempoet.

Efter glæden over rejselivet får vi pludselig et omslag i stemningen, det næste digt i heftet er „En gammel Pedant“, som vi kender fra „Scener i Rosenborg Have“. Der må være gået nogen tid mellem de to digte. Det er vanskeligt at opstille Poul Møllers produktion fra Kinarejsen i kronologisk orden; men man kan dog finde antydningen af en indre sammenhæng.

Den 2. oktober 1820, en uge efter skibets ankomst til Whampoahavens rind „opgik Pastor Møller og Doctor Riber til Canton“ meddeler protokollen. På fabrikkens kontor modtog Poul Møller

et brev hjemmefra, det første på den lange rejse, det var skrevet af syv af vennerne fra den Møhlske kreds. Som tak for dette brev svarede han:

„Mine fortræffelige Venner (Jeg mener Münter, Winter, Lütken, Krarup, Hauch, Dichmann, Møhl). Det er altfor svagt Udtryk, dersom jeg siger, at jeg blev fornøiet ved det Brev, jeg idag modtog fra Eder i vort Factori. Jeg læste virkelig med Rørelse Eders 7 venskabelige Fragmenter. Ja jeg blev saa forvirret i Hovedet, saa betaget af københavnske Erindringer, at jeg kun meget adspredt var i Stand til at klare for mig med Svar, naar jeg blev tiltalt af et eller andet Lem i min Menighed. Tusind Tak, fordi I have tænkt paa Eders gamle Ven, der i sit frivillige Exil flakker om paa en modsat Hemisphære. Vær Du i særdeleshed takket godmodige Balthasar! Aldrig skal jeg glemme, det var din Trofasthed og Ordholdenhed, der skaffede mig den Hjertensfryd, efter et Aars Fraværelse at høre den første Lyd fra mit kjære Fødeland“. (Citeret i Biografien, s. 71-72).

Taget man de personlige henvendelser fra, får man det nøjagtige indhold af et andet Poul Møller manuskript:

„Mine Venner i den danske Sommer!
Mindes I den vidt forrejste Mand,
Som saa langt fra Danas hulde Blommer,
Her, hvor Sydens Blæst paa Seilet trommer,
Flakker fra sit elskte Fødeland.“

Således lyder håndskriftets første strofe af det kendte digt „Glæde over Danmark“, der sikkert fra begyndelsen er blevet til som et brev til vennerne, men som han med det samme har udformet som et selvstændigt digt. Det ses på gengivelsen af håndskriftets første side, at han har villet bytte om på strofernes orden. Det eksisterende manuskript kan ikke være kladden, da det er næsten fri for rettelser og udført med den lidt søndagsagtige håndskrift Poul Møller benyttede, når han renskrev; på den anden side har digtet her endnu ikke fundet sin endelige form. De to formelt ringeste af de strofer, vi kender fra udgaverne, mangler i dette manuskript, det drejer sig om de mest

opbyggelige „Ja, vor danske Jord er sommerfrodig o. s. v.“ og den meget omdiskuterede strofe „Moder har ei danske Barn alene“, som man har villet tillægge Rahbek, den sidste er dog antydet på arkets bagside ved linien: „Moder har det danske . . .“, som er overstreget. Det er meget muligt, at de to omtalte strofer er fuldførte ved hjemkomsten; men sikkert af Poul Møller selv.

Digtet er skrevet i den længsel efter hjemlandet, som blandt andet vennernes brev har forårsaget, han er blevet overfaldet af erindringen og har i den genskabt sig „sit elskte Fødeland“ i dets fejreste årstid, forsommeren. Derfor behøver digtet ikke at være skrevet på en årstid, der falder sammen med denne, som Vilh. Andersen har formodet. Skal man alligevel ved sin fantasiskraft bringes til at leve tusind mile borte fra det sted, man er, da kan man såmænd gerne tidsmæssigt springe et par måneder tilbage på samme vis og digte om juni, skønt man er i oktober. Ydermere er vennernes brev, som kan være inspirationskilden, sikkert skrevet en gang i sommeren 1820. Den kokette Poul Møllerske muse har næppe konsulteret kalenderen for at komme i rette tid med sine inspirationer.

Stoffet i „Glæde over Danmark“ kender vi i forvejen, det er oplevelserne fra rejsens tidligere faser, i Afrika, på Java og Manila, der danner den negative baggrund for den voldsomme hyldest til fædrelandet:

Selv iblandt Constantias fulde Ranker
Mindes jeg med længselsfulde Tanker
Løvet i Charlottes Bøgelund.

Tidligere, i sonetten til Maria v. Scor, havde Constantias ranke mere magt til at drage hans sind. Den lød:

I Skyggen af Constantias fulde Ranke
Skøn Jomfru rider dristig paa sin Ganger;
Og Haandens Lilie med de gyldne Spanger.
Den planter hun i Dyrets sorte Manke

og videre:

Jeg stum maa følge dig i dine Dale.
To Skygger vil du bag din Ganger finde,
Naturens Datter bag Constantias Ranke.

2.

Mine Venner i den danske Sommer
Minder I den vidt forviste Mand,
som saa langt fra Danas hvide Blømer,
Her, hvor Sydens Blikt fra Seiles kromer,
Planke fra sit elfete Fødeland

Rejen blivst at ¹ Danas Havn
Eftigt fløit vst den Jare Stær
Bær deri brine Nectar Lær
Hingsten bide Guds pære Fædres Grave
Drogen plænce af de røde Bær

3

Her imellem Havets dybe Kløfter
~~Indi~~ ingen Vaar og Blot ~~for~~praagt
Drimme Hvale rind om Skibet jøiefør
Tærst, Seigle der Kingst løfter
Pringe Brikke fra den vande Dægt.

4

Udi Øst og Vest og hvor jeg var
Drømme jeg om Genved Danmarks Land
Sels i blandt Conpancias fulde Ranker
Minder jeg med længsel fulde Tanker
Løvet i Charlottes Bøgelind:

Trylleriet er hævet, de gyldne Spanger er nu attribut til de kolde østerlandske møer.

Morgenlandets Søn i Kaaber lange
 Bag sin Vifte gisper efter Luft, –
 Han har spraglet Fugl, men ingen Sange,
 Hjerteløse Møer med gyldne Spange,
 Store Glimmerblomster uden Duft.

Den rigdom og fattigdom, han har mødt på Java og Manila, erindres i strofen :

Klerken raaber i Manillas Rønner :
 „Danmark er et lidet fattigt Land!“
 Det forsikre Javas rige Sønner,
 Selv Batavias skrantne Kræmmer stønner :
 „Danmark er et lidet fattigt Land!“

(Manuskriptet har i tredie linie „Indiens“ i stedet for „Javas“ og i fjerde linie „gustne“ i stedet for „skrantne“).

„Glæde over Danmark“ er efter min mening skrevet i Kina, efter at Poul Møller har hørt hjemmefra ; de „københavnske Erindringer“, han taler om i brevet, er vel stødet til scenerne i Rosenborg Have, der er udformet, da han påny var ombord og på vej hjemefter. Han har nu atter brugt den optegnelsesbog, som sikkert var efterladt på skibet under opholdet i Canton. Her er digtet blevet til, derfor findes det ikke i bogen.

Fra Kinaopholdet findes ingen dagbogsoptegnelser, de sidste af dem er skrevet på Manila. Tegnebogen indeholder mange fornøjelige fremstillinger, der er små kinesere med lange kåber og opiumspiber, en kuli med pisk i nakken, husbåde med hele familien ombord, incl. hund og to tørrede sild, endelig ser vi et par scener af forlystelseslivet, en citerspillende dame på et tehus og fire kinesere, der spiller fjerbold under udfoldelse af de mærkværdigste benbevægelser.

I Olsens biografi, som er anbragt bag i udgaven af Poul Møllers efterladte skrifter, fortælles en episode fra hans færden i Kina, den stammer sandsynligvis fra hans egen mundtlige beretning om turen, der er i hvert fald ingen endnu eksisterende skriftlige kilder til den.

Den franske læge Prémare og Poul Møller havde aftvunget en af faktoriets kinesiske købmænd en invitation. De begav sig på vej til hans bolig, og nåede langt om længe derud eskorteret af mængden på gaden, der fornøjede sig med at kaste sten efter dem. De fandt imidlertid døren lukket og blev ubarmhjertigt smidt på porten af dørvogteren til stor fryd for stenkasterne. Kineserne ønskede at holde de fremmede folk fra livet, selvom de bevarede et skin af høflighed over for dem.

„Christianshavn“ lå ved Canton i næsten fire måneder, inden den mængde porcellæn og krydderier, der skulle føres med tilbage til København, var blevet inddækket. En stor del af tiden har Poul Møller tilbragt i land; men der var dog stadig tjeneste at forrette på skibet, den 12. nov. blev der for første gang på rejsen holdt communion, og desuden måtte han sørge for en del begravelser, da der atter var udbrudt epidemi ombord.

Omsider var dog alle forretninger i orden, og den 19. jan. 1821 forlod skibet Whampoa rhed for med assistance af 60 sampaner at passere Barren. Rejsen gik lige hjem, og i begyndelsen af februar passerede man påny Sundaøerne.

Herude i rum sø har Poul Møller igen haft tid at ofre på sit forfatterskab. Hjemlængselen har nu, da der ikke var udsigt til flere oplevelser, fået magten over ham, og han har for sit indre øje forestillet sig de billeder af livet hjemme i København, som han har gengivet i „Scener i Rosenborg Have“.

Den første skikkelse, vi møder her, ligner ham selv meget nøje, det er den lærde pedant med den slidte og plettede frakke, der skamfuld betragter de smukke piger og deres elegante kavalierer:

„See, hvor fortroelig Cavaleren bukker,
Og nikker, til det unge Rosenblod,
Mens jeg bag Busken staaer forsagt og sukker:
Gud veed, hvorfra han faaer sligt Heltemod!“

Pedanten har samme profession som Poul Møller selv:

„Og Ærmet strax forslidt ved Haanden bliver,
Opslaget med det første falder fra;
Hvis man sig til lidt Hæder stundom skriver,
Saa skriver man sig ogsaa Hæder fra“.

Trods skammen over sin ydre fremtoning er han dog på digtervis overbevist om sit eget indre værd:

„Tro mig, min Aand har Ungdomsild i Grunden,
Endskjøndt den gaaer med Dødens Liberi,
Saae I ei før en Bog, som sletindbunden,
Forinden havde deilig Poesie?“

Næste figur er tiggeren, der har sneget sig ind i haven forbi skildvagten for at tigge sig lidt sammen blandt de mange søndagsgængere, som han ikke har meget tilovers for:

„Men det er da endelig det Bedste,
At deres Quide faaer aldrig Ende,
Naar de i Helvedes Luer brænde
Naar saa jeg Stakkel engang er død
Og kommet vel i Abrahams Skjød,
Saa maae de kalde mig for en Slyngel,
Hvis jeg skal lædske dem og der' Yngel.“

Digtet er meget bittert i tonen, men det ville ligne Poul Møller dårligt, om det var meningen, at det skulle have nogen social brod, han kunne ikke fordrage politiske poeter. Tiggeren er akcepteret som folketype og skildret som sådan, men med psykologisk indlevelse. Han siger selv:

„Men det er jo engang min Bestilling
At gaae og bede Folk om en Skilling,
Enhver bør drive sin Næringsvej.“

Der er ingen revolutionerende tilbøjeligheder hos ham.

Derefter følger et digt, som Poul Møller har ofret meget arbejde på. Det er „En Moder med sit Barn paa en Bænk“, en af de scener, der var ham kærest. Gang på gang vender han i sin digtning tilbage til moderfølelsens hellighed. Her lyder det:

„Usikker er al jordisk Pragt,
Ei hellig Eed der gives,
Men Moders Hu ved ingen Magt
Kan fra den Spæde rives.“

I det første udkast var denne strofe bestemt som indledning; men han har klogeligt rykket den hen i slutningen for ikke at

begynde med at generalisere, men først lade den smukke scene vise sig for læseren.

Det næste i rækken er vel nok det allerbedste af dem alle, nemlig digtet „En Rekonvalescent“. Det skildrer en svag mand, der vender tilbage efter to års sygdom, hans glæde er den samme, som Poul Møller vil føle, når han kommer hjem fra sin lange rejse.

Efter mange omarbejdelser finder han endelig frem til digtets fuldendte form, hvis første strofe lyder :

„Jeg tvende Somre laae paa Pudén,
Og legte med min Klokkestræng,
Med lange Klæder ned for Rudén,
Og Vaagekonen ved min Seng“.

Derefter følger skæmtedigtet „Mads og Mikkel“, og i en af-sides krog af haven træffer vi det elskende par „Hans og Trine“, der har anbragt sig på en bænk for tilsammen at græde over en rørende roman. De kommer dog straks op at skændes, og Trine viser sig som en dame med sans for synlige realiteter. Hun bebrejder vennen hans lidet præsentable udseende :

„Men jeg maatte mig jo skamme,
Som et Ærkesviin Du gik :
I Din Trøie var en Flænge
Ingen Puld var i din Hat ;
Thi Du slaaes med slemme Drengé
Som en vilter Abekat.“

Hans har derimod kun blik for sine indre lidenskaber, han udtrykker sig i ha-stemte toner :

„Trine! vilde du mig favne,
Hvis jeg som Nidding stod,
Hørte taus paa Øgenavne,
Og det hevned ei med Blod?“

Pudsigere sammenstilling af et realistisk og et romantisk livs-syn findes ikke, det er den unge pige og den forelskede yngling, som Poul Møller kendte dem, en verden i en nøddeskal.

„Hans og Trine“ er den sidste af scenerne i Kongens Have.

De næste sider i kladdebogen optages af kladden til et brev til Rahbek, som er skrevet efter hjemkomsten. Det er nemlig et afskedsbrev, som Poul Møller efterlod på „Bakkehuset“ den dag, han rejste efter at have boet der i længere tid. Det var i okt. 1824.

På den ene side af et iturevet blad i kladdebogen står en ekcerpt af kirkehistorien, den anden side er optaget af nogle spredte bemærkninger, som udgør de første notitser til novellen „En dansk Students Eventyr“, de er ifølge skrift og indhold nedskrevne i to perioder. Det er vanskeligt at afgøre, om det stammer fra rejsen eller senere, brevet til Rahbek tyder jo på, at han har benyttet bogen efter hjemkomsten; men håndskriften i de fleste af noterne er den samme som i digtene fra rejsen, den fortsætter bogen ud. Med Vilh. Andersen vil jeg da tro, at alt det følgende er skrevet på Kinarejsen. Kladden til brevet har han så skrevet ned på et par oversprungne sider, en gang han havde bogen fremme for at bruge opskrifterne.

De spredte bemærkninger angår novellens personer. Der skal være en justitsråd, hans impertinente datter (novellens Sophie, som her hedder Lovise), en reflekterende forstandsperson (Licentiaten), en omrejsende håndværkssvend og et theselskab af studenter, hvor Klinger (den krøllede Fritz) fortæller sin historie, han går på vandring, der optræder en titulær ridder og harpespiller med „korporlige Harper“, en sognefoged og en del andre. Desuden er flere begivenheder løseligt skizzerede, de fleste af bemærkningerne svarer til optrin og personer i den halvfærdige novelle, vi kender under titlen „En dansk Students Eventyr“.

Det lader til, at han allerede på Kinarejsen har haft et helt skelet til novellen, blot har han ikke vidst, hvilket historisk kostume han har skullet iklæde den. Udkastene dækker alt, hvad vi kender i den, og antyder en del mere, som ikke er benyttet.

Efter hjemkomsten har han forsøgt først at skrive en historisk roman fra reformationstiden. (Den historiske roman var tidens modegenre, en tradition vil vide, at Poul Møller i Kina var begyndt at læse Walter Scotts romaner, en beskæftigelse

han i hvert fald dyrkede meget ivrigt, da han igen var hjemme i København). Han opgav imidlertid denne plan og vendte sig til samtiden for at skildre sig selv og sine kammerater, som hele tiden har været inspirationskilden, i egne klæder.

I øvrigt har Vilh. Andersen i sin Poul Møller bog mesterligt skildret novellens tilblivelsehistorie; jeg vil derfor ikke komme ind derpå, blot henviser til bogen.

Et sted i udkastet står lakonisk „En Sømand“, det er en af de personer, han ikke nåede at få udført i novellen; men han har sikkert gjort sig sine iagttagelser om hans væsen, herom vidner jo mange af de sømandsudtryk, Poul Møller har noteret sig på rejsen. En anden halvt udvisket note lyder: „Er reisende Medlem af Verden“, den er sandsynligvis beregnet på sømanden, der måske har skullet foredrage sangen „Freidigt Liv“, hvor der jo forekommer linjen „Af Kloden jeg er et reisende Lem“. Mere er det desværre ikke blevet til med den person, han havde ellers haft mulighed for at føje endnu et festligt portræt til galleriet.

Efter udkastene følger den statistiske skildring af Lægds-
gaarden i Ølseby-Magle, som måske også har hørt til i novelle-
planen. Den er skrevet i eet stræk, kun indledningen er ændret.
Den er ment som en satire over topografernes nøjagtige beskri-
velser; men en tydelig forelskelse i den sjællandske bondegård,
hvis træk han udmaler, skinner igennem ironien, der til tider
tager sig ud som alvor. Hans egen beskrivende stil er ikke meget
mindre indgående, det fremgår af dagbogens skildringer (især
skildringen af Homborgøen, 2. bd., s. 230-36).

Blandt notaterne til novellen findes en bemærkning om en
litterær diskussion under kirsebærtræet; der skal holdes en tale
om poeters mangfoldighed. En sådan „Trøstetale over Poeters
Mangfoldighed“ findes i slutningen af kladdebogen, dog i en
form, der er selvstændigt udført uden forbindelse med novellen,
som sikkert har været anledningen til den.

På kladdebogens allersidste side står under overskriften „Ud-
kast til en Novel“ notaterne til en episode af den krøllede Fritz's
historie, dog her ment som begyndelsen til en selvstændig for-
tælling. Det angivne handlingsforløb er følgende: Herreman-

dens søn stikker af ; men faderen finder ham på en kro, sønnen flygter ud i skoven på faderens hest, faderen forfølger en grævling og smider sin kavaj, som sønnen tager og går sin vej.

Et vers som bemeldte søn (der bliver til Fritz) kan have fabrikeret, findes på en lap midt i talen om poeternes mangfoldighed :

Skolen er dog ret et Fængsel,
 Naar man har et vildt Genie,
 Naar det dybe Hjertes Længsel
 Kalder En til Poesi.
 O de Fædre ! O de Fædre !
 Ingen Børn de burde haft
 Uden Sands for noget Bedre
 Dræbe de Geniets Kraft.

Den unge herre skulle altså have en slags digterkald, hvem ved, om det ikke var forfatterens hensigt med Fritz at lade ham komme tilbage som digter efter det eremitliv, der var ham tilænkt, i lighed med hans egen udvikling.

Under alt dette har „Christianshavn“ holdt ret kurs hjemover. Kaptajn Stage anså det for unødvendigt at gå ind ved Cap, som de efter gisning antog at passere den 29. marts 1821. Imidlertid blev der en betydelig vandmangel ombord, da de af dårligt vejr var forhindrede i at gå ind til Afrikas kyst længere nord på. De fortsatte derfor til St. Helena, hvor det ganske vist, på grund af Napoleons tilstedeværelse dér, ikke var tilladt at lægge til land ; men da de ikke kunne vente længere med vandingen, besluttede skibsrådet at forhøre, om de ikke alligevel kunne få lov at gå ind. Den 12. april prajede de en engelsk orlogsmænd og fik ordre til at krydse i farvandet natten over og stå ind ved daggry, der ville så blive sendt en båd med vandtønder i møde.

De gør som befalet ; men aldrig så snart har de næste morgen fået vendt næsen mod land, før der løsnes en kugle fra det engelske batteri, en ny salut af samme slags overbeviser dem om, at den første var alvorlig ment. De standser, og den lovede vandingebåd arriverer. Kort efter får de lov at kaste anker på rheden.

Gentagne gange under sejladsen hjemad havde mandskabet på „Christianshavn“ forsøgt at få nyheder fra Europa fra de andre skibe, men uden resultat. Først på St. Helena kunne de få stillet deres hunger efter underretninger. Det hedder i protokollen: „Vi erfarede her: at Napoleon levede og var i fuldkommen Sundheds Tilstand, hans Bolig Longwood kunde sees fra Søen af og synes at ligge meget behagelig. Ligeledes at der var fuldkommen Fred mellem alle Potentater i Europa, at Byen Capstad paa Cap de bonne Esperance var af den engelske Regering erklæret for en frie Handelsplads for alle Nationer, hvilken Efterretning skal være dersteds indløben for omtrent to Maaneder siden“.

Skibet gik videre, og den 18. april så man land af Ascension Øen, hvor der i følge protokollen boede firs mennesker „foruden Fruentimmer og Børn“. De lagde til og udvekslede på en meget ubehagelig måde gaver med øens kommandant.

Han skænkede nemlig et par skildpadder til besætningen, hvorefter kaptajnen sendte ham nogle varer til gengæld. Kommandanten var imidlertid ikke tilfreds hermed, men ville have noget egetømmer i stedet. Stage, som var meget påpasselig med Asiatisk Kompagni's ejendom, syntes det var for meget og lettede anker. Det er ikke utænkeligt, at denne episode kan have været anledning til det fragment „Om Foræringer“, som Poul Møller skrev kort efter hjemkomsten, og hvori han fordømmer den udbredte tuskhandelspraksis med gaver.

Den 23. april passerede „Christianshavn“ ækvator for nordgående, og to dage efter blev der holdt stor fest i anledning af fru Stages fødselsdag; hertil forfattede Poul Møller en lejlighedssang, der vel ikke var noget digterisk mesterværk, men som nok er faldet i hans publikums smag. Den glæde over rejsens nære afslutning, som udtrykkes deri, har nok været fælles for hele mandskabet. Sangen findes i en afskrift (ikke fra Poul Møllers hånd), der er tilsendt kaptajn Stage på treårsdagen for festen.

Rask did det lakker frem,
Hvor i vort elskte Hjem,
Bøgene groer!

Paa vores Flydeslot
 Raader en kyndig Drot,
 Derfor det gaar saa godt,
 Hjem imod Nord.

Aldrig vor Frydesang
 Saa dybt fra Hjertet klang,
 Som just i Dag!
 Hun, der som trofast Viv,
 Fryder vor Førers Liv,
 Saae først med Almagts Bliv,
 Lyset i Dag!

Kjærlig og længselsfuld,
 Stirrer den Quinde huld,
 Ud over Strand!
 Med sine favre Smaa
 Tænker hun ofte paa
 Naar mon vi hjem kan faae
 Fader og Mand.

Derfor til Havets Gud
 Raabe vi alle ud,
 Stil deres Sorg!
 Derfor i alles Navn
 Klinger fra Dæk og Stævn
 Før til Paulines Favn
 Hendes Georg!

Hurra for Fører brav,
 Som os fra salten Hav,
 Leder til Land!
 Hurra for Fruens Navn!
 Hurra for Christianshavn!
 Hurra for Danmarks Gavn!
 Hurra hver Mand!

Melodien har sikkert været god, og en udmærket opsang har det nok også været. Poul Møller siger selv i Trøstegrundene over Poeters Mangfoldighed til forsvar for den slags poesi: „Hvordan ville det til Søs være muligt at brase Skibet om, naar ei Matrosen ved Hjælp af en Opsang sættes i Stand til paa een Gang at give det eftertrykkelige Ryk i Tovværket“ (Udvalgte Skr., 2. bd., s. 91).

Det hørte også med til præstens forpligtede' ser at konfirmere skibsdrengene, det skete kun een gang for Poul Møller: „den 23. May blev Confirmationsacten foretagen med Drengen Claus Christian Schouboe“, det har været en festdag. „Et Sviin blev slagtet vog 4 Lispund til Forfriskning for Mandskabet, som tillige erholdt extra Brændeviin, alt i Anledning af Dagens Høitidelighed“. Den følgende søndag blev der for anden gang holdt altergang.

På rejsens slutning plagedes mandskabet en del af skørbug, og et par stykker døde.

Den 7. juli 1821 fik de kontakt med en sejler, der havde passeret Helsingør, alt i Danmark meldtes fredeligt. To dage efter sejlede de forbi Shetlandsøerne, hvor Poul Møller udtrykte sin glæde over snart at være hjemme i et vers, som han siden indskrev i Kammerherre L. P. Hauchs stambog:

Reis kun til Syd og Øst og Vest om Jorden
Fra Sjællands Bøg til Chinas Thee,
Al Verdens Kreds er værd at see,
Da skjønner man, vi har det bedst i Norden.

Den 10. juli er Norges kyst i sigte, og den 12. kl. 9 om morgenen så de land af Jylland. „Christianshavn“ passerede hurtigt de danske farvande, og den 14. juli kl. 4 kastedes anker på Københavns rhed.

Poul Møller forlod skibet med det samme for allerede næste dag at kunne tage på skovtur med sine venner fra den latinske disputereklub „Lyceum“. Den 16. juli kl. 12 middag blev der givet almindelig landgangstilladelse, og „Hermed endtes lykkelig denne 21 Maaneder og 12 Dages lange Reise“.

Det er hævet over enhver tvivl, at Poul Møller fik meget ud af sit langvarige eremitliv ombord på Kinafareren. De to år, i hvilke han oplevede helt nye ting og dagligt måtte omgås et snævert samfund af mennesker, han fra begyndelsen intet havde til fælles med, måtte nødvendigt give hans sind en bredere menneskelig forståelse og hans væsen en nødvendig afslibning. Men vigtigere er dog den udvikling, han gennemgik i sjælelig, især i kunstnerisk henseende.

Den vigtigste kilde til forståelsen af denne Poul Møllers udvikling på Kinarejsen er hans strøtanker, som han efter eget udsagn har betroet papiret, da han ikke ombord havde nogen åndsbeslægtede at meddele sig til.

Mange af disse aforismer er personlige ytringer om hans egen situation, således nogle bemærkninger om den søfarende og om præster; heri udtrykker han sine vanskeligheder ved at røgte kaldet på en måde, der tilfredsstillede ham selv: „Ligesom en begyndende Medicus finder hos sig selv alle Sygdomme, finder en begyndende Prædikant hos sig selv alle Feil. Begge have paa en Maade Ret“, hedder det.

Det er karakteristisk for Poul Møller altid at begynde sit arbejde med teoretiske betragtninger over dets væsen; thi han var en filosofisk natur, som ønskede at forstå den indre sammenhæng i de ting, han beskæftigede sig med. Som digter, som præst og som filosof *ville* han således finde den totalanskuelse for menneskelivet, han så hårdt måtte stride sig frem til.

Filosofiske systemer var ham ikke nok, han betragtede deres helhedssyn som en abstraktion, som alene fremgik deraf, at de systemskabende filosoffer måtte opfinde kunstord og ikke kunne bygge på alment grundlag i det naturlige sprog. Allerede på rejsen udtalte han herom:

„Hvorfor kan intet philosophisk System hæve sig til den Høide, at dets Terminologie falder sammen med Sprogets Urkrystallisation, der er ældre end al Philosophie? Hvorfor skal de stedse i deres Definitioner udvide eller indskrænke hvert Ord, uden at kunde beholde den evige Inddeling af Begreberne, Naturen har gjort? Er det, fordi den evige Sandhed, hvis ubevidste Terminologie ligger i et uforfalsket Sprog, aldrig kan sees uden fra een Side i et System?“ (Efterl. Skr., 3. udg., 3. bd., s. 18).

Senere satte han sig selv grundigt ind i et filosofisk system, det hegelske, som dengang beherskede den europæiske tænkning. Han lærte at forstå det tilbunds; men vendte sig bort fra det, idet han ikke følte sig hjemme mellem de mange abstraktioner, han ville se sagen fra alle sider på een gang.

De fleste og væsentligste af strøtankerne kan ses som en indledning til hele hans senere forfatterskab, og som sådan inde-

holder de betragtninger over digterkaldets væsen og den digteriske og videnskabelige udtryksform.

Digteren står som medium mellem det højere liv og menneskene :

„Ingen Stat kan bestaae uden frie eller ufrie Trælle. Derfor skulde de, som Lykken befriede fra at bearbejde Materien ved Ploven eller den copierende Pen, stræbe efter, at deres hele Liv kunde saaledes gennemtrænges af Ideerne, at disse stedse lyste i deres Daad og Tale. Det skulde de gjøre ikke alene for deres egen Skyld, men for Trællenes Skyld, for at Straalerne af den usynlige, men dog nære Sol kunde falde ind i disses Synskreds“ (3. bd., s. 18).

Det kunne lyde som hovmod; men selv de stolteste digtere har deres gave fra Gud: „Just fordi de i deres stille Sind erkjende, de have Alt af Gud, derfor erklære de frit for Verden, at deres Gjerninger ere store“ (3. bd., s. 5).

Det er den samme digteriske selvbevidsthed, der kommer til orde i Poul Møllers sidste store digt „Kunstneren mellem Oprørerne“ fra 1837. Det er også den samme gudbenåede kunstner, der i dette digt griber til våben mod trællene, der vil trænge ind i hans verden, som de kun kan ødelægge. Den tingenes orden han har erkendt allerede på Kinarejsen, bliver her blot slået endnu kraftigere fast.

Såvel i indhold som i udtryk skal „Revolutionsstifterne i Videnskabens Rige“, digterne og filosofferne, opretholde en balance mellem tradition og fornyelse. De skal ikke presse nye tanker ind i gamle former, thi da vil ingen fornemme deres nyhed, ej heller er det muligt at skabe nye begreber, uden at disse er modnet i samtiden. Åndelig udvikling foregår i vekselvirkning mellem individ og samfund.

Disse tanker er udtrykt i sammenhæng i den senere afhandling om de populære ideers udvikling, hvortil han også har benyttet andre af sine ideer fra rejsen; således er aforismernes vittighedsimprovisator blevet til afhandlingens „geniale lediggænger“, der ofte er bærer for de nye tanker uden at vide af det.

Indholdet til sin digtning tog Poul Møller fra sine oplevelser,

og her har Kinarejsen givet ham rigeligt med stof. Han iagttog altid meget nøje de mennesker han mødte, især de mere mærkværdige, og de typer, han observerede, udviklede han så ved et psykologisk studium, som han drev, dels ved iagttagelse af andres adfærd, dels ved, som han sagde, „at blikke i sig selv“.

Når en person havde gjort dybt indtryk på ham, lånte han dennes skikkelse og digtede selv flere træk til hans karakter i overensstemmelse med den idé, han havde dannet sig om vedkommende. Således genfinder vi langt senere i forfatterskabet en gammel bekendt fra rejsen, den uhyggelige postholder Rose. Han er nu hos Poul Møller blevet indbegrebet af det følelsesløse menneske og forvandlet til en Ahasverus, hvis handlinger med andre er viljebestemte, aldrig umiddelbare. Slægtskabet mellem de to skumle herrer viser sig i Ahasverus' udseende: „Hans Øine see ud som en Vinduesrude, der er bedugget af en ung Piges Elskovssuk“. Rose havde det samme blik.

Desværre er afhandlingen om Ahasverus, der stammer fra Poul Møllers sidste år, aldrig afsluttet. Det er dog ikke umuligt, at han alligevel med disse tanker gennem samtaler kan have inspireret sin unge elev og ven Søren Kierkegaard til en af dennes genialeste creationer, æstetikerens.

Poul Møllers modning i eremitlivet har først og fremmest været af filosofisk og kunstnerisk art. Fra begyndelsen har han haft til hensigt at udgive sin rejsedagbog, det fremgår af manuskriptets mange sprogforbedrende rettelser, samt af et par notitser om formen. Han har dog hurtigt lagt dette arbejde til side for andre og vigtigere sager. De korte besøg af Musen har inspireret Poul Møller til noget af det bedste i dansk lyrik, ting, som er bevaret, fordi de blev skabt i ensomhed. Han var nemlig ikke flink til at skrive sine poetiske indfald ned, ville egentlig helst nøjes med at meddele dem mundtlig til sine venner; men her var han pinligt nødt til at fæste sine tanker til papiret, dersom de overhovedet skulle meddeles til nogen, der kunne have fornøjelse af det. Og først og fremmest havde han trods embedspligterne fred og ro ombord til at fuldføre sit arbejde, da han ikke ideligt blev forstyrret af det kammeratsjov, der optog det meste af hans tid i København.

En måned efter hjemkomsten sender han sit fredelige eksil en venlig tanke. Han skriver i et brev til Krarup: „Nu har jeg i en Maanedstid tumlet mig i Livets Larm og ikke læst i al den Tid saa meget Latin og Græsk, som jeg før læste i een Dag paa mit Skib. Nu længes jeg igjen efter de gamle Venner fra Hellas og Latium“.

De to år Poul Møller tilbragte på havet var en af de mest frugtbare perioder i hans åndsliv. Det milieu, han bevægede sig i, har givet ham stof til psykologiske studier, og den ensomhed, der var ham pånødet, har tvunget ham til at udføre sine poetiske indfald i virkeligheden. Ingen forstyrrende elementer har grebet ind i hans fred, hans medrejsende har været ham det behageligste selskab i ledige stunder og skibet en ideel bolig for den farende svend med de stillesiddende sysler.

Det er naturligt, at den daglige tilværelse ombord har givet hans sprog en særlig drejning. I de samtidige værker er der i billedsproget talrige anvendelser af skibsforhold; men også siden har han grebet til billeder fra sømandens liv, når han har skullet udtrykke sine dybeste tanker, således som han har gjort det i denne meget filosofiske aforisme fra trediverne: „Man maa arbejde smaaligt og i fortrykt Stemning i Reflexionens Tjeneste, inden Totalanskuelse pludselig gjør Alting klart for En, ligesom Sømænd maae varpe og buxere deres Skibe ud imellem en Skjærgaard, for at den raske Kuling ude paa Dybet skal fylde deres Seil“ (Efterl. Skrifter, 3. bd., s. 138).

En dag efter hjemkomsten besøgte Poul Møller sammen med Ingemann dennes forlovede, Lucie Mandix. Hun var malerinde af den sværmeriske type, der ynder englebørn og sløjfer, en smag, Poul Møller ikke delte med hende. Da han trådte tilbage for at beundre et af hendes lærreder, kom han til at vælte en del af hendes opstillinger med et vældigt rabalder. Som afbigt herfor sendte han hende til hendes fødselsdag i året 1822 en lille sølvklokke med en sonnet, der slutter:

„En smagløs Skjenk; men stedse plump jeg træder
Imellem Dine Himmelbørn og Roser.
Uhændig brød jeg Dine Malerstokke.

Naar her igjen blandt Kunstens høie Glæder,
 Jeg kommer med en upoetisk Klokke,
 Da husk : jeg staaer i Rullen blandt Matroser.“

Digtet er spøgefuldt underdanigt i tonen ; men der er sikkert en god del ironi deri, han undskylder sin klodsethed, ikke det „at han staaer i Rullen blandt Matroser“, der har han med sit djærve væsen befundet sig meget godt.

Poul Møller hørte ikke som Ingemann og Lucie Mandix til dem, der bygger deres kunst på en romantisk drøm, hans skikkelser bevæger sig ikke i det æteriske himmelblå, men på den faste jord.

Den harmoni, han higede efter, var en forening af liv og kunst i et helhedssyn, en forening, der ikke opnås uden kamp, men han foretrak at kæmpe den i stedet for blot at dyrke et abstrakt ideal, løsrevet fra den levende mangfoldighed ; thi : „Løgn er den Poesie, der ei kommer af Livet“.

L I T T E R A T U R

Vilh. Andersen : Poul Møller, hans Liv og Skrifter (1894).

Poul Møller : Udvalgte Skrifter ved Vilh. Andersen, 1895.

Poul Martin Møller : Efterladte Skrifter (udgivet af Chr. Winther, Chr. Thaarup og F. E. Olsen) I-VI.

F. E. Olsen : P. M. Møllers Levnet, udgør 6. bind af Efterladte Skrifter.

Hvor intet andet er anført er der henvist til tredje udgave af „Efterladte Skrifter“ 1856, som er et direkte optryk af førsteudgaven, som kom 1839-43.

DEN FORRYKTE STYRMAND PÅ FREGATTEN „JÆGERSBORG“ 1748

Af

GEORG NØRREGÅRD

Det er en kendt sag, at menneskene i fortiden stod magtesløse over for de fleste sygdomme. Især gjaldt dette, når talen var om svagheder, der slog sig på forstanden. Og var det slemt nok på landjorden, blev ulykken endnu større, hvis det slog klik for nogen i den lilleverden, som fandtes om bord på et skib. Især faldt dette i øjnene på langfarterne. Selv under almindelige forhold kom man i de snævre omgivelser let til at gå hinanden på nerverne. Hvor meget mere så ikke, når der var nogen, der gik fra den sunde fornuft.

En enkelt sådan sygehistorie kan følges på et af fregatten „Jægersborg“'s togter til Guinea og Vestindien.

Dette skib tilhørte det vestindisk-guineiske kompagni i København og lagde ud på sin første tur til de danske besiddelser i Guinea i begyndelsen af november 1747. Skibets kaptajn var Jacob Gude, førstestyrmænd var Ole Erichsen og andenstyrmænd Peder Andersen Belling. Besætningen bestod af 16 overordnede og håndværkere, 14 matroser og 9 „oplobere“, lærlinge og drenge. Desuden medførte skibet nogle passagerer, deriblandt Johannes Platfuss, der skulle tiltræde en stilling som assistent ved guvernementet i Guinea. „Jægersborg“ var et af de større skibe i kompagniets tjeneste.

Begyndelsen af rejsen gik kun langsomt, og sygdom plagede mere end sædvanligt. Da man så sent som den 4. januar sejlede fra Marstrand, var der 14 syge om bord; de fleste blev vel raske igen, men en matros døde den 11. januar, og Platfuss gik til sine fædre den 27. januar 1748.

Opholdt af storm og modvind lå man 3–4 uger i den spanske sø; men siden gik det hastigere, og den 27. marts nåede man frem til Guineakysten, hvor man begyndte opkøbet af slaver, en forretning, der gik trevent, fordi englænderne i øjeblikket betalte mere end danskerne for den levende vare.

Den 24. april døde kaptajn Gude ved en stad, som kaldes Monse Rade, og to dage senere blev han begravet ved „lille Basse“, det skal vel være Lille Bassam på Elfenbenskysten.

Kommandoen gik derefter over til Ole Erichsen, der fortsatte slavekøbet, så godt det nu lod sig gøre, efter at regntiden var begyndt. Når stormbygerne satte ind, kunne negrene ikke føre deres kanoer over den voldsomme brænding ved kysten. Det hændte, at båden kæntrede, og slaverne omkom i bølgebruset. I alt havde man dog erhvervet 138 slaver, inden „Jægersborg“ den 23. juli 1748 ankrede ud for det danske fort Christiansborg på Guldkysten. Der var da allerede død otte af slaverne, og mange havde været syge, men de fleste var kommet sig igen. Under opholdet ved Christiansborg blev resten landsat og holdt i fortets slavekassematter; men også her blev de syge, og nogle og tyve døde, før de kom derfra.

Dette er baggrunden, hvorpå tragedien udfoldede sig.

Den person, hvem ulykken ramte, var Peder Andersen Belling, der ved Ole Erichsens forfremmelse til kaptajn blev hans efterfølger som førstestyrmand eller overstyrmand.

Ifølge referater af skibsprotokollen blev han på rejsen „angreben af en svaghed, som medførte hidsighed og vildelse i hovedet, så at fornuften undertiden mere og undertiden mindre blev ham betagen“. Ved ankomsten til Christiansborg syntes sygdommen ganske vist til dels at have forladt ham; „men dens virkning var dog tilbage, så at sans og fornuftens brug var ham betagen ved den imellem stunder påkommende fantasi“.

Det måtte naturligvis medføre megen ulempe om bord, at den næstkommanderende i alt fald periodevis var utilregnelig, og den 10. september 1748 androg kaptajn Ole Erichsen derfor guvernøren og sekretrådet på fortet om, at Belling herefterdags måtte blive i sit kammer på skibet og ikke befatte sig med nogen kommando om bord, så længe han forblev i den omtalte tilstand.

Kaptajnen anførte i denne forbindelse, at efterhånden som Bellings kræfter tiltog, blev hans sind forandret til ondskab. Ingenting var ham tilpas mere. Hans ytringer var forkerte og forblommede. Idelig talte han med vredt sind for sig selv og spurgte folkene, om de havde set en krop foruden hoved. Skibsbødkeren skulle tage sin djævel til ham, så ville han drive ham ud af skibet o. s. v. En dag tog han en kårde, der stod i kahytten, og drog den imod overmesteren, som dog hindrede, at der kom nogen ulykke deraf. Ole Erichsen skriver: „Jeg har tit og ofte formanet ham til det bedste og bedt ham frafalde sit onde sind, men ikkuns for-gæves og uden frugt“. Nogen nytte kunne førstestyrmanden ikke gøre; tværtimod skulle der holdes opsyn med ham, især når der nu kom mange slaver om bord ved afrejsen fra Guinea.

Rigtigheden af det anførte blev skriftlig bekræftet af skibsrådets medlemmer. Belling havde efter deres mening opført sig som et forrykt og ubesindigt menneske. Han kunne ikke passe sin gerning.

Guvernøren og sekretrådet var dog åbenbart bange for at tage for skarpt fat, og de tre fornemste mænd på fortet, guvernøren Joost Platfuss, købmand L. F. Römer og forhenværende interimguvernør A. F. Hackenburg nøjedes med at sende Ole Erichsen et brev af 11. september, hvori de rådede ham til at holde Belling fra dækket og så meget som muligt fra slaverne, for at han ikke formedelst afsindighed skulle anrette nogen uorden iblandt dem.

Hermed lod kaptajnen og hans folk på skibet sig dog ikke tilfredsstillende længe. Den 23. september gik man under sejl fra Christiansborg fort med en ladning slaver til Vestindien, og det var nu nødvendigt at vogte strengt over disciplinen. Den 8. oktober, mens man lå ved den portugisiske ø Ilha do Principe (Princess Island), lod Ole Erichsen et skibsråd samle, blandt hvis medlemmer også fandtes Hackenburg, der var med som passager. Man forsøgte her først at få Belling til at betragte sekretrådernes brev som en resolution og forlangte, at han skulle forbedre sit levned og følge forskrifterne i brevet. Man nåede også så vidt, at han mundtlig accepterede en erklæring, hvorved han lovede at opføre sig, som det anstod sig en tro tjener af det

vestindisk-guineiske kompagni. Ligeledes lød erklæringen på, at han fortrød en del af sin opførsel mod kaptajnen såvel som mod andre på skibet; og herudover hed det: „ifald jeg nogen modvillig forseelse herefterdags skulle begå, da er jeg villig uden nogen lov og dom at underkaste mig de høje herrers, sekretrådets, resolution . . .“

Da Belling fik forelagt erklæringen skriftlig, ville han imidlertid ikke undertegne den og udtalte, at hvis kaptajnen ikke var fornøjet med ham, kunne han sætte ham i land, eftersom de nu var ved et sted, hvor de kunne skilles ad. Retten svarede da, at kompagniet ikke havde antaget ham på den måde, at han kunne forlade skibet, når han lystede; hvis ikke han passede sin tjeneste, kom sekretrådets resolution til at stå ved magt. Derpå blev det ham forkyndt, at han herefterdags skulle blive i sit kammer og ikke befatte sig med nogen kommando inden borde.

Belling svarede, at retten ikke skulle forbyde ham at gå på dækket eller skansen; han ville ikke sidde i sit kammer og „leve af rettens nåde“. Man lovede ham da, at han skulle nyde forplejning som hidtil; men han skulle fra dato af ingen gage have, og hvis han ikke blev i sit kammer, ville der blive stillet vagt for hans dør. Han svarede hertil, at det kunne være ham lige meget.

Dagen forinden havde Belling på skansen udtalt, at han nu var frisk af sind og havde sin fulde fornuft. Hans opførsel over for skibsrådet tyder vel heller ikke på, at han var helt fra forstanden; men han bar sig dog ufornuftigt ad. Hele skibsrådet synes at have været enige over for ham, og hvis han havde haft forstand til det, burde han have bøjet mere af over for omgivelserne.

Tværtimod varede det ikke længe, inden kaptajnen fandt grund til ny klage. Om aftenen den 11. oktober ved sengetid begyndte Belling i sit kammer at tale og bande for sig selv, og da kahytsdrengen kom for at låne lys hos ham, så han kunne tænde i kahytsgangen, for Belling op og udslyngede, at djæveln skulle plage ham; han fik ikke selv så meget lys, som han havde brug for; ingen skulle tage noget i hans kammer o. s. v. Al denne banden og sværgeren hørte kaptajnen, der lå i sit kammer ved siden af. Han stod da op og spurgte, hvad der var på færde,

men han blev modtaget med en ny regn af forbandelser. For-gæves søgte han at berolige; men Belling „blev ved at bande og donere med adskillige uhøviske ord“. Til sidst bad han kap-tajnen holde mund, sprang ind og greb en hirschfænger og truede med den; men kaptajnen tog våbnet fra ham, forvarede det og befalede ham i overensstemmelse med skibsrådets resolu-tion at blive i sit kammer. I stedet løb Belling op på skansen og for frem og tilbage som et galt menneske og bandede og svor gengæld.

Kaptajnen fandt det derfor på tide, at Bellings sag igen kom for skibsrådet, og at der blev afhørt vidner. Skibsfolkene var jo kommet til ved postyret. Natten til den 13. oktober forlod skibet Ilha do Principe, og et par dage senere, den 15. oktober, sam-mentrådte skibsrådet da på ny, også denne gang omfattende Hackenburg.

Det første vidne havde nok set Belling gå på skansen som et menneske, der ikke havde sin fulde forstand, og han havde hørt ham sige mange forkerte ord; men han ville ikke nævne eks-empler, og han troede nok, Belling kunne passe sin tjeneste. Han havde hørt styrmanden bande og bruge mund mod kaptajnen om aftenen den 11. oktober, men ikke bemærket hirschfænge-ren; han havde endelig også hørt Belling sige, at hvis kaptajnen kom igen og slog ham, skulle det ikke gå så godt af.

Det næste vidne var skrappere. Han bekræftede, at Belling i tre-fire måneder ikke havde talt eller opført sig som et fornuftigt menneske. Af styrmandens galne udtalelser kunne han dog kun huske enkelte, således at han havde sagt, at djævelen skulle fare i slige kaptajner og sådanne skævhalsede hunde. Han troede vel, at Belling kunne passe sit arbejde; men det ville nok falde urime-ligt ud i visse tilfælde. I modsætning til første vidne havde han den 11. om aftenen set Belling stå med hirschfængerens i hånden, men han vidste ikke, om styrmanden truede kaptajnen med den.

Det tredie vidne mente, at styrmanden kun periodevis havde været fra forstanden, og at han nu var rask. Han havde dog hørt ham sige, at slige kaptajner sad i helvede o. lign., og han havde set ham stå med hirschfængerens og tale truende til kaptajnen.

Det fjerde vidne var skarpest. Han havde hørt Belling kom-

mandere forkert og hørt ham kalde andenstyrmanden for en ræv og en prokurator. Han kunne også ord til andet bekræfte kaptajnens skildring af optrinet den 11. oktober. Alle fire vidner var enige om, at kaptajnen altid havde behandlet Belling godt og formanet ham til det bedste.

Efter vidneafhøringen forlangte Belling en afskrift af udsagnene. En sådan fik han også nogle dage senere. Han ville dog ikke afgive nogen modforestilling, men meddelte, at han ønskede sagen forelagt for en højere ret i Vestindien. Efter skriftlig påstand af kaptajnen blev han derefter den 9. november 1748 af skibrådet dømt for at have givet forargelige og farlige eksempler fra sig og hverken respekteret sekretråd eller kaptajn, „endog grovelig med mange ublu og skarnagtige talemåder, grove eder og banden, ikke alene kaptajnen til tort og forhånelse, men endog Gud til fortørnelse“.

I henhold til søartiklerne skulle Belling for sin opsætsighed bøde 6 måneders gage; dernæst skulle han for sin brutale optræden mod kaptajnen „slås igennem hånden til masten med en kniv og stå der så længe, indtil han drager kniven gennem hånden“ samt bøde 2 måneders gage til kompagniet. De beskyldninger, han havde rettet mod kaptajnen, skulle være døde og magtesløse.

Til gengæld blev han fri for at sidde i arrest „i bolt og jern“, som kaptajnen havde forlangt, men på den betingelse, at han herefterdags ikke kom ud af sit kammer, langt mindre satte sine ben på skansen eller dækket, medmindre nødvendigheden krævede det, eller kaptajnen tillod det. Hvis ikke han ville rette sig herefter, skulle han sluttes i bolt og jern og nøjes med vand og brød, indtil man kom til Vestindien.

Dette var jo hårde vilkår, og så vidt ses, blev dommen ikke eksekveret. I alt fald foreligger der ikke efterretning om flere besværligheder med styrmand Belling på vejen til Vestindien.

Det var dog ikke, fordi denne del af turen gik let og behageligt. „Jægersborg“ havde ved afrejsen fra Christiansborg foruden de tidligere opkøbte slaver, fået yderligere 218 med sig, således at ladningen nu bestod af i alt 334 negre; men mange af dem var syge, nogle så elendige, at de hverken kunne gå eller stå, og

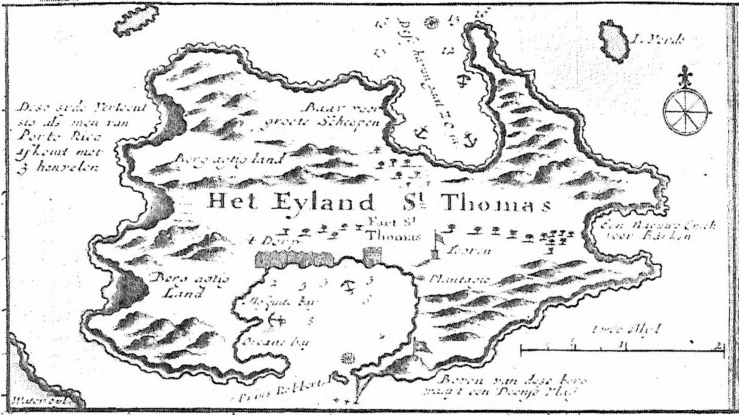
til at begynde med var dødeligheden meget stor. Som årsag hertil anførtes, at det den sommer havde regnet for lidt ved Christiansborg; man havde derfor ikke haft frisk vand at give slaverne, og de havde i stedet måttet drikke salt vand eller brak vand fra lagunen ved fortet, en udvej, der i tidens løb havde kostet mange mennesker livet.

Heller ikke havde man kunnet skaffe frisk vand til forsyning af skibet før dets afgang. „Jægersborg“ var ved afrejsen fra Guinea omtrent i samme situation, som fregatten „Haabet Galley“ havde været det i 1725. Alle træbundene i vandfadene var læk. Ole Erichsen besluttede derfor at standse op ved Ilha do Principe for at tage vand ind og skaffe forfriskning til de ombordværende.

Dette hjalp dog ikke stort på de syge; to-tre slaver døde stadig hver dag, og kaptajnen begyndte at overveje, om han ikke hellere skulle landsætte de resterende slaver. Dette var, hvad et hollandsk skib lige havde gjort, efter at det havde været 4 måneder om at tilbagelægge strækningen fra Elmina fort på Guld-kysten og mistet det meste af besætningen og 200 slaver undervejs.

Den hollandske skipper søgte at overtale Ole Erichsen til at følge hans eksempel og var lige ved at få ham til det; men da indtraf det, at to passagerer stak af fra „Jægersborg“. De fyldte den portugisiske guvernør på øen med en historie om, at den danske guvernør på Christiansborg for nogle år siden havde tilegnet sig de slaver, der var om bord i et strandet portugisisk skib, og nu blev Ole Erichsen bange for, at guvernøren på Ilha do Principe skulle gøre gengæld og tilegne sig „Jægersborg“s slaver. Han besluttede derfor at afsejle så hurtigt som mulig. Den følgende nat fik han sit skib uden for rækkevidde af kanoerne på øens citadel, og om morgenen den 13. oktober gik han under sejl. Det var i disse begivenhedsrige dage, kaptajnen for så hårdt frem mod den syge styrmand Belling. Måske hans egne nerver var for hårdt spændt, så han tog voldsommere på vej, end han ellers ville have gjort.

Den første tid efter at skibet havde forladt Ilha do Principe, mødte det modvind. I 4 uger lå det og krydsede i Guineabugten.



Kort over Skt. Thomas.

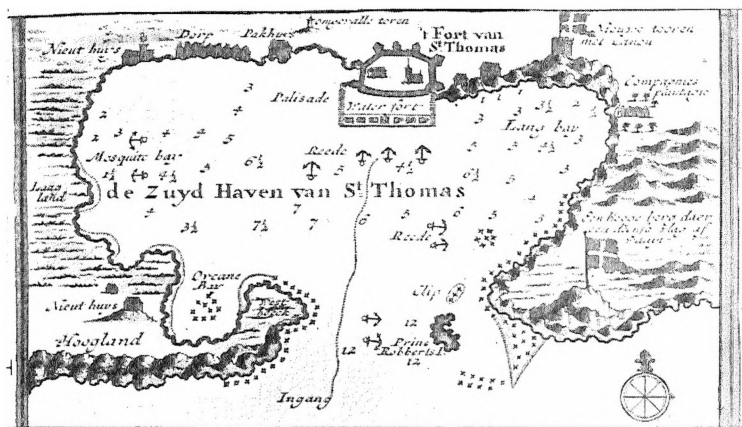
Efter J. van Keulens atlas, Amsterdam 1734.

Den 11. november kom det imidlertid den anden portugisiske ø på de kanter São Tomé så nær, at det kunne ankre. Man havde da i alt mistet 135 slaver. „Gud ved bedst“, skriver Ole Erichsen bagefter, „hvorledes jeg var til sinds, da jeg ingen forbedring med slaverne kunne se, men [det] blev ikkuns hver dag slettere“. Han skaffede sig derfor påny vand og forfriskninger, før han den 15. satte sejl for igen at give sig lykken i vold.

Den første dag på denne rejse var vinden atter imod, „dog føjede Gud hver dag vinden bedre“, og nu gik det strygende, således at „Jægersborg“ allerede den 6. januar 1749 kunne løbe ind ved Skt. Thomas i Vestindien.

Endnu døde så mange af slaverne på det sidste stykke af rejsen, at der ved vejs ende kun var 160 tilbage; i alt døde under overfarten 208. Til gengæld var af de tiloversblevne kun 10–12 stykker syge, resten sunde og friske. Efter ankomsten til Skt. Thomas udbrod der imidlertid vattersot blandt dem, og atter gik nogle heden. Kun et mindretal af „Jægersborg“s ladning kom således til at befolke den nye verden.

Af besætningen døde på vejen over Atlanten kun to matroser, hvilket tyder på, at den sidste del af rejsen var sundere end den første. Formodentlig kom dette også styrmand Belling til



Kort over Skt. Thomas havn.
Efter J. van Keulens atlas, Amsterdam 1734.

gode. I alt fald gik det efter ankomsten til Skt. Thomas så meget bedre med ham, at han igen kunne interessere sig for tjenesten om bord, og kaptajnen satte sig ikke herimod, da han så, at Belling intet ondt tilstræbte dermed. Den 20. januar indkaldte han endog skibsrådet for at drøfte, om man ikke igen kunne betro ham noget af kommandoen. Belling fik derefter nogle dage til at svare skriftligt på dette forslag; men først den 10. februar modtog man hans erklæring om, at han ville genoptage tjenesten og håbede, man blev fornøjet med ham.

Ole Erichsen syntes i og for sig ikke, erklæringen var helt tilstrækkelig i formen; men da andenstyrmanden var syg, og han således manglede en hjælper, mente han at måtte acceptere aktstykket, selv om der var fare for, at Belling stadig kunne vise sig ondsksfuld mod ham. Til denne ordning fik han den 3. marts 1749 samtykke fra guvernementet på Skt. Thomas, dog med den tilføjelse, at hvis Belling igen opførte sig som tilforn, skulle han efter lovligt forhør arresteres.

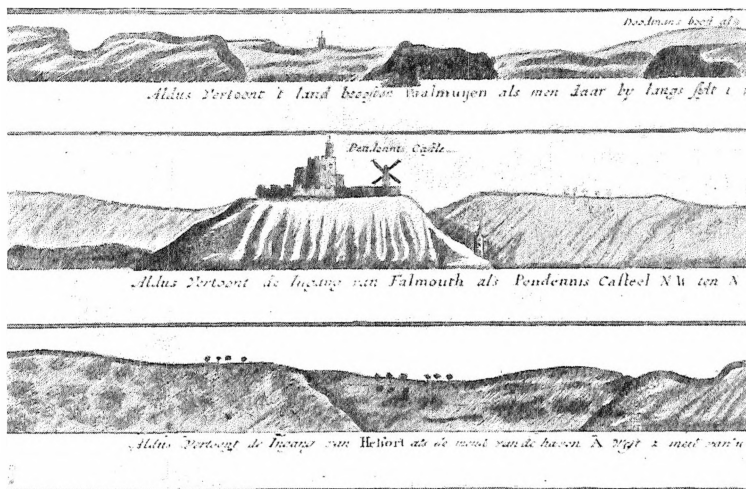
På dette grundlag afgik „Jægersborg“ så til København. Hjemrejsen forløb imidlertid alt andet end godt. Gentagne gange blev skibet overfaldet af storme, værst den 17.–20. april ved Terreneufs banker. Natten igennem lå skibet „plat på siden“,

mens folkene måtte surre sig fast af frygt for at blive skyllet over bord. Hårdt gik det ud over sejl og master; en af skibets store kanoner gled i dybet, to mand blev kun reddet ved at gribe fat i noget af tovværket. En del af sukkerladningen, som man havde med fra Vestindien, skylledes bort. Ved flittig brug af pumperne fik man dog skibet rettet så vidt, at det kunne reddes ind til Falmouth i Cornwall, hvortil det ankom den 8. maj 1749. Det blev her repareret; 7. juni fortsattes rejsen, og 8. juli 1749 ankom det til København.

Ved udlosningen fandt man, at der af en ladning på 520 fade med 438.250 pund sukker var udlækket i alt 52.181 pund, og den samlede skade beregnedes til 3747 rd. Så vidt ses, fik man dog kun vristet 1000 rd. ud af Sø-Assurance-Kompagniet til godtgørelse for tabet, idet der ikke skulle betales for lækage på indtil 10 %.

Assurancespørgsmålet var dog ikke det eneste problem, som „Jægersborg“'s rejse 1747-49 trak efter sig. Styrmand Belling ville renses for den dom, der var overgået ham; han kunne hermed bl. a. opnå at blive fri for at betale de store bøder på tilsammen 8 måneders gage, som han var blevet idømt, – det drejede sig om 104 rd. Han gik derfor til retten for at blive rehabiliteret.

Som hans sagfører optrådte prokurator Sonnes fuldmægtig Jochum Friderick Buus. Først indstævnedes Ole Erichsen for Københavns byting og som vidner bådsmænd Morten Hansen og konstabel Jørgen From, men da de ikke mødte, stævnedes de igen „under faldsmåls straf“ til fjorten dage senere. Ved dette tingmøde, der fandt sted den 1. oktober 1749, mødte på de indstævnedes vegne prokurator Søren Rasmussen. Han forelagde en kopi af skibsrådets dom, hvoraf det fremgik, at der allerede ved den lejlighed var ført vidner. Da de indstævnedes alle havde siddet i skibsrådet, påstod Rasmussen, at de ikke igen kunne afkræves vidnesbyrd, og hvis der skulle indkaldes vidner, måtte alle indkaldes. Herom kom de to sagførere så i disput; men Buus sagde, at han kun ville føre vidner for at vise, at Belling under sagen for skibsrådet havde været betaget sin fornuft, og dette gik retten ind på.



Landkendinger fra det sydvestlige England ; i midten indløbet til Falmouth.
Efter J. van Keulens atlas, Amsterdam 1734.

Ved et retsmøde den 27. oktober 1749 blev der nu fremlagt en erklæring, dateret den 17. juli 1749, hvori flere vidner sagde god for Bellings optræden, så længe han havde været i tjeneste; Morten Hansen forklarede dog, at dette gjaldt ikke for det tidspunkt, da han blev dømt af skibsrådet; han havde da været uden for tjenesten.

Videre kom man ikke for Københavns byting, men det var vigtigt ved sagens fortsatte gang at have det fastslået, at Belling på den tid, da skibsrådet afsagde sin dom, var betaget sin fornuft.

Dernæst stævnedes hele skibsrådet for det vestindisk-guineiske kompagnis ret, for at det kunne blive afgjort, om dommen over styrmand Belling fortfarende skulle stå ved magt.

Ved den første retsforhandling opsatte prokurator Buus et pågående og dygtigt aktorat, hvori han hævdede, at det ikke kunne bevises, at Belling havde handlet imod sekretrådets henstilling, og hvis han havde, kunne det ikke bebrejdes ham, da han var betagen sin fornuft. Skibsrådet havde derfor ikke været beføjet til at afsige sin strenge dom. Han hævdede, at vidneudsagnene angående truslen med hirschfængereren ikke var bindende

og heller ikke overensstemmende. Ligeså lidt forelå der bevis vedrørende de af Bellings talemåder, der ifølge dommen skulle mortificeres. For anbringelse i bolt og jern savnedes efter hans mening enhver hjemmel. Retshandlingen på Skt. Thomas fandt Buus ganske overflødig. Han krævede derfor skibsrådets dom ophævet og Belling befriet for al udgift derved; ligeledes ville han have, at kaptajn Ole Erichsen skulle betale omkostningerne ved processen og idømmes en bøde for sit forhold mod Belling.

Prokurator Rasmussen replicerede, at han ikke i det vestindisk-guineiske kompagnis artikler kunne finde noget om, at en skibsrådsdom kunne appelleres, med mindre der var tale om dødsstraf. Han krævede derfor søgsmålet afvist og Belling idømt betaling af sagens omkostninger såvel som betaling for kost og tæring under sygdommen om bord. Dette så meget mere, som dommen ikke kom til udførelse på rejsen og al mulig lemfældighed blev udvist over for den syge. Rasmussen fastslog endelig, at kaptajnen og skibsrådet gerne så, at Belling blev fri for at bøde de 8 måneders gage. Når skibets officerer havde handlet, som sket var, kom det af, at de ville befri sig selv for ansvar og straf i henhold til skibsartiklerne.

Dette var dog kun formaliteter. Værre fandt Rasmussen det præcedens, der ville skabes, hvis man tillod, at en skibsrådsdom blev appelleret; kaptajnerne kunne i så fald berede sig på, at alle sådanne domme for fremtiden ville blive appelleret. Skulle sagen endelig tages op igen, måtte de vidneudsagn, der var afgivet over for skibsrådet, være tilstrækkelig fældende. Over for påstanden om, at Belling havde været utilregnelig på grund af sygdom, erindrede han om, at alle fire vidner ved sagens førelse på skibet anså ham for så rask, at han måtte være i stand til at forrette sin tjeneste, hvilket flere vidner ligeledes ved attest havde bekræftet for bytinget. Belling kunne ikke anses for så gal, at han ustraffet kunne gøre, hvad han ville. Ifald dommen optoges til revision, burde kaptajn Ole Erichsen i det mindste fra Belling have godtgjort sagsomkostningerne.

I en mere spagfærdig replik fastholdt Buus, at skibsretsdommen i henhold til kompagniets oktroj kunne appelleres. Sagen blev derfor optaget til behandling.

Proceduren var skriftlig, og først den 29. oktober 1750 faldt dommen ved kompagniets ret. Som dommere ved denne lejlighed optrådte stiftamtmand Stockfleth, etatsråd Johannes Valeur og justitsråd Oluf Black.

Dommen begyndte med at fastslå, at styrmand Anders Pedersen Belling på udrejsen med skibet „Jægersborg“ ikke alene havde været syg, men endog, efter at sygdommen var overstået, var befundet tåbelig, ligesom hans sans var ham betaget. Dommerne fandt derfor ikke, at han kunne idømmes en sådan straf, som skibsrådet havde gjort; hans bedre opførsel på hjemrejsen viste tværtimod, at han ikke havde handlet af ondskab, men af vildelse. Man frafaldt derfor skibsrådets dom, således at den ikke kom styrmand Belling „til prejudice, penges udgift eller strafs lidelse i nogen måde“. Som betingelse for at blive fri for tiltale stilledes, at han til kompagniet erlagde to måneders gage og til kaptajn Ole Erichsen ti rigsdaler til dækning af sagsomkostningerne.

Man kan vel sige, at kompagniet gerne kunne have været så storsindet, at det havde givet ham de to måneders gage og dækket sagsomkostningerne; men når man ved, hvor nøjeregnende kompagnierne var ved opgørelsen af deres tjeneres pengeforhold, når de kom hjem fra de lange rejser, så tør man kalde dommen overmåde nådig.

Styrmand Belling vandt sin sag stort, men hvad der siden blev af ham, vides ikke. Ole Erichsen rejste allerede i efteråret 1749 igen til Guinea og Vestindien som første styrmand på „Jægersborg“ og blev denne gang ligesom sidst fungerende kaptajn på det meste af rejsen; hjemkomsten til København fandt sted 1751. Siden træffes Ole Erichsen som kaptajn på fregatten „Patientia“, hvis fart til Guinea og Vestindien er berømt for slaveoprøret om bord 1753, dernæst på fregatten „Haabet“, der kom til Guinea i sommeren 1755, og endelig på „Skt. Birgitte“, der i foråret 1758 kom hjem fra Guinea og Vestindien; endnu i december 1760 omtales han som fører af sidstnævnte skib.

Fregatten „Jægersborg“ gik på sin tredie rejse til Guinea og Vestindien i juli 1752 med Jens Rasmussen Knie som kaptajn og gennemførte turen på 2 år, således at hjemkomsten først

fandt sted ved den tid, da det vestindisk-guineiske kompagni var ved at opløses, og dets besiddelser ved at overgå til kongen. Måske var det endnu det samme skib „Jægersborg“, der udsendt af private kom til Guinea både i 1758 og i 1760. I så fald holdt det til flere rejser på den lange rute til både Guinea og Vestindien end de fleste af de gamle kompagniers skibe.

Et problem bliver der tilbage, når man har gennemgået beretningen om styrmand Bellings sygdom. Man kan ikke lade være at spørge sig selv, hvorledes det daglige forhold mellem ham og kaptajn Ole Erichsen var uden for sygdomsperioden. Det er notorisk, at styrmanden i sin forrykthed sagde mange slemme ting om kaptajnen; men var han også en fjende af ham, når han ikke var syg, eller var den reelle baggrund kun den underordnedes almindelige uvilje mod den overordnede, og var kaptajnen på sin side fjendtlig stemt mod styrmanden?

Et direkte svar herpå giver kilderne ikke. Vidnerne fastholdt, at kaptajnen havde søgt at tale godt for den forrykte styrmand. Noget bevis for et indbyrdes fjendskab gives ikke, og nogen bebrejdelse tør man derfor ikke rette mod Ole Erichsen. Det kan dog ikke nægtes, at skibsrådets dom var meget hård, især det punkt, der siger, at Belling skulle slås igennem hånden til masten med en kniv. Denne del af dommen blev dog formentlig ikke eksekveret. Man tør derfor tro, at man kun gik så strengt til værks for at have formaliteterne i orden. Man må erindre, at Ole Erichsen var ny som kaptajn og derfor havde grund til at værge nidkært om sin autoritet. I alle tilfælde synes det retfærdigt, at kompagniets ret efter hjemkomsten ophævede skibsrettens dom.

Kilderne vedrørende „Jægersborg“'s rejser ligger i det vestindisk-guineiske kompagnis arkiv i Rigsarkivet. En særlig pakke indeholder: Sag mellem Styrmand P. Andersen Belling og Kaptajn Ole Erichsen paa Fregatten Jægersborg til Vestindien. Skibspapirerne ligger i rækken Skibsbøger, Dokumenter og Regnskaber 1747, 1749 og 1752; de særlige akter om havarier på hjemvejen i pakken 1749. En indberetning fra kaptajnen om rejsen indtil Skt. Thomas findes i pakken: Breve og Dokumenter indkomne fra Guinea 1746-54.

KØLHALING OG RÅSPRING

Et par gamle sømandsstraffe

Af

HENNING HENNINGSEN

Ved gennemlæsning af ældre tiders søartikler eller love for orlogsflåden træffer man ofte som straf nævnt at „blive kølhalet“ og at „springe fra råen“. Om den førstnævnte straf (der ikke må forveksles med udtrykket at „kølhale et skib“ for bundreparationer og kalfatring) har de fleste sikkert et vist begreb, hvorimod den sidste er mere ukendt.

Rödning forklarer 1794 disse straffe på følgende måde¹:

„*At kølhale en matros* er en livsstraf for alvorlige forbrydelser. Man binder et reb om livet på forbryderen, og dette føres under kølen op til skibets modsatte side. Så tynger man ham med en sten, så han ikke støder mod kølen, lader ham falde i vandet fra stor-råen, hvortil den anden ende af tovet er befæstet, og trækker ham ned under skibet op på modsatte side. Denne straf gentages ofte flere gange, og ikke sjældent brækker delinkventen derved arme og ben eller omkommer ovenikøbet derved.

For mindre svære forbrydelser har man en lignende straf, som man kalder at *falde eller løbe fra råen*. Forbryderen bliver sat på en spage, hvortil der er befæstet et jolletov, som igen fører til skibet gennem en blok under storråens nok. Forbryderens lænder bindes til spagen og hans hænder over hans hoved til jolletovet, som fører gennem hans ben. Man haler i dette tov og trækker ham op under råen, derpå slipper man det på én gang og lader ham falde i vandet. Undertiden binder man også kanonkugler til hans fødder, for at han kan falde så meget des hurtigere og synke dybere. Denne straf fortsættes flere gange.

Mange gange mildnes den også ved at man kun lader forbryderen falde ned til vandets overflade, så han ikke bliver våd. Såsnart straffen er fuldbyrdet, haler man ham igen ombord ved hjælp af en line, som i forvejen er bundet til spagen. Men for at han ikke

skal lide skade under den voldsomme halen op under råen, bliver der over hans hoved bundet en stok til jolletovet, som da tager stødet af for blokken“.

Röding har dog øjensynlig helt misforstået ideen med det i slutningen nævnte „tørre råsring“: det er langt fra en mildere straf, og det har ikke spor at gøre med, om han bliver våd eller ej; tværtimod er det ryk, det giver i hans krop, katastrofalt, når det sker i luften. Falder han i vandet, tager dette af for stødet. Det er en ualmindelig barbarisk straf.

Disse maritime straffe har været i brug i de fleste europæiske orlogsmariner, således i Holland, Frankrig, England, Tyskland, Rusland, Sverige, Danmark, Spanien, Portugal og Italien².

Som man ser drejer det sig om et kompleks af straffe:

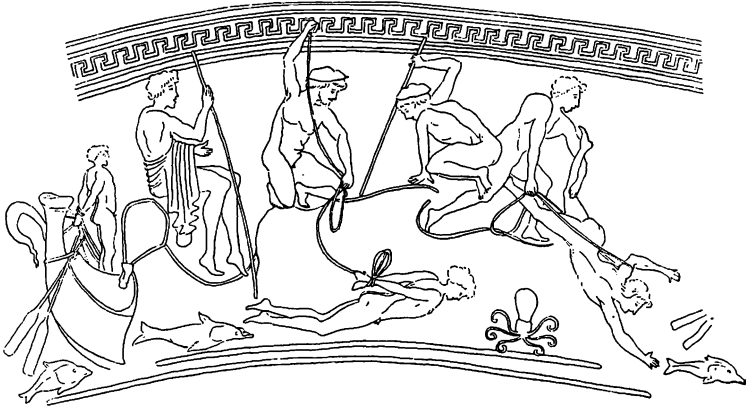
1. kølhaling;
2. råsringning – a. den våde: i havet;
b. den tørre: i luften.

Vi skal prøve at følge disse straffe op igennem tiden, først gennem oldtid og middelalder, og dernæst i nyere tid, ordnet efter land.

Ældre vidnesbyrd.

I oldtiden har det været skik at straffe visse forbrydelser med at kaste forbryderen i vandet. Titus Livius fortæller det fra Rom, Tacitus beretter om det fra germanerne. På et græsk vasemaleri fremstilles en lignende straf³.

I middelalderen træffer vi flere eksempler på straffenes forekomst. Det ældste vi har fundet er hos den danske historiker Saxe. Han fortæller i sin „Gesta Danorum“ (14. bog) om et dansk togt til Norge under Valdemar den Store 1168. Da man var kommet til Portør havn, vilde nogle jyske sømænd vende hjem, men kongens spioner, der havde fået nys herom, „tog oprørets hovedmænd i nakken og slæbte dem bort med sig. Da de var bragt ned til skibene, lod kongen dem give en svær dragt prygl til straf, og til afveksling blev de oven i købet dykket under vandet, for så atter at blive tampet igennem, når de kom



Kølhaling eller råspring i oldtiden. – Tegning efter græsk vasemaleri
(i Claes Lindström: Sjøfartens historia, 1951).

op⁴. Det latinske udtryk (*vicissim in undas demittebantur*) siger ikke direkte, hvordan afstraffelsen foregik. Grundtvig oversætter stedet raskvæk med at de „blev, adskillige Gange efter hinanden, først kjølhalde, og saa kattede tilgavns“. Han bruger her langt senere udtryk som kølhale og katte. Vi vilde snarere tro, at mytteristerne er blevet dyppet fra rånokken.

Der findes et par andre vidnesbyrd om straf i søen fra middelalderen⁵. I 1189 udstedte kong Richard Løvehjerte af England et slags artikelbrev for dem, der drog med ham til det hellige land på korstog⁶. Heri hedder det blandt andet:

Den der dræber en mand på skibet, skal kastes i havet, bundet til den døde. Den der af troværdige vidner overbevises om at han har trukket en dolk for at såre nogen, eller den der sårer nogen til blods, skal miste sin hånd. Hvis nogen slår en anden med næven uden blodsudgydelse, skal han dyppes 3 gange i havet (*tribus vicibus mergatur in mare*) ...

De første bestemmelser er ubarmhjertige og gammeltestamentlige i deres krav: øje for øje og tand for tand; det er det man kalder *jus talionis*, gengældelsesprincippet. Det vides ikke, om de går endnu længere tilbage i tiden, men det er højst sandsyn-

ligt. Hvorom alting er har de gjort et dybt indtryk på eftertiden ; vi vil i det følgende træffe dem gang på gang, – bestemmelsen om at miste hånden dog konverteret til at hånden skal nables til masten med den trukne kniv og denne skal trækkes ud af forbryderen – ja i dansk søret helt op til 1794, hvad der senere skal påvises⁷.

På samme tid var det lov, at de matroser, som på rejsen til det hellige land spillede terninger, skulde dykkes ned i vandet 3 gange efter hinanden. Det siges også, at de som bandede, selv om det var for sjov, skulde straffes fra råen (1200'erne).

Efter den bekendte lovsamling „*Consolato del Mare*“, som opstod i Middelhavsegnene (Spanien) omkr. 1200'ernes slutning, byggende på stedlig skik og brug⁸, blev skildvagten, der sov på sin post, når skibet befandt sig i fjendeland, dømt til at springe fra råen.

I kapitel XXXI i en redaktion af den i Vestfrankrig opståede søret, kaldet *Rôles* (eller *Jugemens*) *d'Oléron* (efter øen Oléron ved la Rochelle) læses, at hvis et skib slås i stykker på en kyst og besætningen reddes, og hvis der så på kysten er umenneskelige folk, mere grusomme end hunde og ulve, som dræber de stakkels søfolk for at stjæle deres penge, klæder og andet gods, så skal stedets øvrighed arrestere sådanne folk og øve retfærdighed over for dem og straffe dem både på krop og ejendom ; de skal kastes i havet og dykkes så mange gange, som de har dræbt folk, og derpå skal man stene dem, som var det ulve eller gale hunde⁹.

Den oprindelige redaktion af disse Oléron-regler har kun 24 paragraffer, og de deri omtalte straffe er at betale bøde eller miste hånden. Loven udvidedes efterhånden ved skik og brug¹⁰.

I *Visby søret*, som går tilbage til *Rôles d'Oléron*, søretten fra Damme og andre vest- og nordeuropæiske kilder, nævnes én gang livsstraf (§ 61), én gang at miste hånden (§ 24) og ellers kun bødestraf eller tab af hyre. Ikke vore straffe¹¹.

Desværre nævnes der ikke noget om, hvordan man i detaljer har dypet forbryderne i middelalderen, men det er vel sandsynligt, at det er sket ved spring fra råen.

Holland.

Hollandsk ret har spillet en altovervejende rolle i 15–1700'erne for de nordeuropæiske landes søretter, Frankrigs iberegnet. Holland var det store søfartsland på den tid, og der blev gjort et fantastisk dygtigt arbejde i det lille land; på så godt som alle områder inden for søfarten har andre lande lært af det.

En „ordonnantie“ fra 1521¹² nævner en lang række af de straffe, som senere skulde optræde i de europæiske landes søartikelbreve, som f. eks. at den der trak sin kniv skulde have hånden naglet til masten med samme kniv og skulde trække den ud med denne hånd, eller at en morder blev bundet til liget af sit offer og kastet i havet dermed, – bestemmelser vi allerede traf hos Richard Løvehjerte, og som vi gang på gang skal møde. Der er heri dog ikke tale om de straffe, vi behandler.

Først i hertuginde af Parmas *Ordonnancie ende Artykelbrief* fra o. 1560–69 optræder de¹³:

Den der for anden gang findes sovende på sin vagt, skal straffes foran masten (dvs. bindes til masten og tamps) og ovenikøbet „driemaal van de ree in zee geworpen worden“; den der stjæler proviant straffes med at blive „drie maal gedoopt“; den der spilder så meget af det kostbare øl, at han ikke kan dække det med sin fod, skal man „met een touwe over boort worpen ende doopen“. – Den der kaster proviant overbord skal man „onder den kiele deurtrecken“; den der uden befaling går med ild eller lys, skal „drie mael onder den kiele deurgetoghen worden“.

I et artikelbrev fra 1636¹⁴ nævnes „drie mael van de Ra vallen“ som straf for de bøsseskytter og topsgaster, der nægter at tage del i forefaldende arbejde, og for de kvartermestre, som ikke overvåger mandskabets spisning (selvfølgelig for at holde orden). Kølhaling er straf for den, som bliver i land om natten, forsover eller forlader sin vagt, og den der uden tilladelse kommer i krudtkammeret.

Mens man på almindelige handelsskibe selvfølgelig ikke har afstraffet besætningen på samme måde som på orlogsskibene, findes der mange vidnesbyrd om, at man på kompagniskibene, der gik på de lange rejser til Ostindien, Afrika, Amerika, har

anvendt straffene. På de store skibe med en broget besætning har det været nødvendigt at håndhæve en jernhård disciplin. Den langvarige sejlads, med alskens farer, mangel på frisk proviant, fordærvet drikkevand osv. har ophidset gemytterne. Strenge straffe har simpelthen været nødvendige.

Specielt fra 1600'erne haves en lang række love og skibsartikler til brug for de lange farter på kompagniernes skibe¹⁵. Fra rejselitteraturen haves også flere eksempler på straffenes anvendelse.

1607 hører vi om en soldat på et ostindisk skib, der er dømt til at arkebuseres (skydes). Straffen forvandles dog til at han skal kastes 3 gange i vandet og derpå udsættes på en øde ø¹⁶.

1613 fortælles om højbådsmændens svend og kokken ombord på „Mittelburg“, at de blev trukket 3 gange under skibet og derpå ført rundt på dækket, hvor de blev pryglet voldsomt af alle skibsfolkene foran masten¹⁷.

1624 bliver nogle sømænd dømt til at kølhales, en straf, der fejlagtigt siges at være en hollandsk specialitet og opfindelse, og som betegnes som „die nechste Straff vor dem Todt“, andre til at springe fra storraen¹⁸. Det sidste forklares på følgende måde:

„At falde fra råen er en sådan justits, at man binder et reb om livet på gerningsmanden, efter at han er dømt; man haler det i vejret gennem en blok yderst på storraens nok, hvorpå man lader ham falde nogle gange fra den grusomme højde ned i havet. Hvis misdæderen ikke holder begge ben sammen, sker der stor skade på hans krop. Til slut må han, så våd han er, stille sig op foran stormasten, hvor han af officererne og derpå af hele mandskabet bliver tampet med et tykt tov, først for Gud, så for retten og for det tredje for den høje landsøvrighed. Bagefter kan han en tidlang ikke sidde ned“.

På kompagniskibet „Zutphen“ blev 1632 en topsgast og en kadet dømt til at falde 3 gange fra råen og modtage 24–30 slag, fordi de havde besmurt en sovende kammerats ansigt og penis med en blanding af kønrøg, olie og vand¹⁹.

1642 måtte to soldater, der havde stjålet ombord på et skib, som gik til Brasilien, falde i vandet fra råen 3 gange, hvorpå de med en tyk tamp fik 100 slag i bagen²⁰.

1643 sænkedes en tyv på en ostindiefarer 3 gange fra storraæn 20 favne dybt ned i vandet, hvorefter han fik 200 slag tamp²¹.

Den norske student Frederik Bolling, der gik med et hollandsk skib som „adelsburs“ (kadet) til Ostindien 1669, meddeler²², at efter den hollandske søret gælder følgende straf for knivstikkere :

„Hvo der drager skarp ud til at giøre een anden Saaer, skal springe fra den stoere Raae ved Mærsit 3 ganger luckt under Skibet, dernest slaais med it Stycke Tou 300 Slag for sin Rumpe . . . Dernest skal hand miste 6 Maaneders Gage af sin fortiente Løn, och een Knief skal stickis mit udi hands Haand i den store Mast, och sielf skal hand drage sin Haand der igiennem . . .“

Bolling siger, at han virkelig en gang så denne kølhaling og knivudtrækning foretaget overfor en norsk matros ombord. 1699 fandt samme afstraffelse sted på en anden langfarer, som Roggeveen fortæller os²³.

Da den danske kirurg ombord på „Oldenborg“, J. P. Cortemünde, 1672 var kommet til at såre en mand i Kapstaden uden skyld, blev han dømt til at betale omkostningerne ved retsforfølgelsen og helbredelsen af den sårede, ialt 176 rdl., samt 3 gange at kølhales under et skib. Det sidste var dog blot en proformastraf, der blev udført meget lemfældigt under et mindre skib på 8 fods dybde. Kanonerne blev løsnat, vicekommandanten og andre høje herrer var til stede; det hele sluttede med et overdådigt afskedsmåltid²⁴.

En fyldig beskrivelse af et råspring, også fra en ostindieryjse, giver J. W. Vogel 1688²⁵ :

„Den 3. (juli) om morgenen lod vor admiral det blå flag vaje, og de 3 bådsmand, som var blevet fanget på vort skib og lagt i lænker, blev ført over på admiralsskibet, hvor de blev dømt til at løbe fra storraæn eller kastes i havet . . . og senere at anbringes i tugthuset i Holland . . . Delinkventerne får bundet et stærkt bælte af tovværk om livets midte; til bæltet er der på ryggen bundet et langt reb, som er skåret igennem en blok, der hænger på storraæn. Derpå bliver delinkventerne stødt overbord fra skibet, og de matroser, der er kommanderet til at stå ved det lange reb, må hurtigt

løbe tilbage og trække ham i vejret uden for skibet op til den yderste rånok. Derpå må de på et givet tegn lade rebet, som i den ene ende er fastgjort i skibet, løbe ud, hvorved delinkventen i løbet af et øjeblik styrter ned i søen. Straks bliver han igen hejst op ved hjælp af rebet, som er fastgjort i bæltet, og sådan fortsættes med at slippe og lade rebet løbe ud, indtil han er faldet ned 3 gange og har udstået den idømte straf. Derefter trækker man ham op igen i skibet og binder rebet og bæltet af, hvorpå han atter bringes ind i arresten“.

Hvorfor admiralen her sætter et blå flag, vides ikke; 1697 siges, at det er et rødt flag, og det er vist også det almindeligste²⁶.

1709 får vi detaljer om fremgangsmåden på et hollandsk kompagniskib²⁷:

„Skal en forbryder straffes med fald fra storraen, så bindes der noget tovværk eller strikke om midten af livet, og dertil fastgøres bag på ryggen et langt reb, som i forvejen er skåret igennem en svær træblok, der er befæstet til storraen. Herpå skubbes forbryderen overbord, og nogle matroser må hurtigt hale ind på det lange reb og trække det i vejret helt op til storraens yderste nok. Efter et givet signal giver de slip på rebet, så forbryderen straks farer ned i søen; han bliver imidlertid straks trukket i vejret, indtil han er faldet 3 gange ned og har lidt den idømte straf. – Er forbrydelsen stor, kølhales den dømte. Man binder et reb om livet på ham og binder en svamp, dyppet i olie, over hans ansigt og ører. Derpå hænges vægte i et stærkt bælte eller reb, som er anbragt midt om hans krop. Et andet stærkt reb drages under skibet, han fastbindes dertil ved bæltet og kastes i søen på den ene side, trækkes under skibet og atter op på den anden side. Man hænger vægte på ham for at han kan synke, så han ikke støder mod kølen eller skibets skarpe kanter“.

1721 dømmes en „oploper“, som har drukket sig fuld og stjålet bådsmandens smørration på et hollandsk skib, til at falde fra storraen 3 gange og modtage 200 slag²⁸.

Fra samme tid fortælles, at da en matros skulde springe 3 gange fra raen, måtte alle skibe i konvojen lægge sig i en kreds omkring admiralskibet og se på fuldbyrdelsen af straffen²⁹.

Englænderen Will. Spavens fortæller om kølhaling omkring 1760³⁰:

„Hollænderne har en metode at straffe særlige forbrydelser ved kølhaling, dvs. de tager et tilstrækkeligt langt reb og anbringer dets ene ende rundt om stævnen og lader det falde under bunden; derpå skærer de enderne gennem blokke på begge rånokker, og efter at have trukket bugten igennem fæstner de manden i midten og anbringer et dybvandsblylod på hans hæle for at han skal synke under skibskølen. Så haler de ham op og lader ham gå; de venter en passende tid, til blyet trækker ham tilstrækkeligt langt ned, og han hales så op på den anden side og får lov til at ånde lidt. Derefter sendes han anden gang under kølen, og når han har dykket 3 gange, trækkes han ind. Han får lidt at styrke sig på og puttes derefter til køjs. Denne barbariske straf bruges sjældent, undtagen ved alvorlige forseelser, begået af særligt ondsindede elementer“.

En meget udførlig skildring gives fra 1780 af Cornelius de Jong³¹; det er en desertør fra et kompagniskib, der skulde idømmes dødsstraf, men benådes med „van de ra vallen“ samt spidsrodsløben. De Jong siger forøvrigt, at matroserne gerne vilde lade sig falde fra råen, blot mod at få en enkelt „borrel“ (snaps).

Straffene, der har været i brug til op mod 1830, skal først være blevet afskaffet i Holland 1853³².

Der siges, at kølhalingen blev brugt af fiskerne langs den flamske kyst som straf, når skibsdrengene eller de underordnede havde forset sig. Det har vel da været under en fiskerbåd. Ganske ejendommeligt er, at der også fortælles, at kølhalingen ligefrem er blevet lovet som en slags „votivgave“ af fiskere; når de har været i havsnød, har de lovet at ville lade sig kølhale frivilligt til Vorherres, den hellige jomfrus eller helgenernes ære, om de blev reddet³³.

Frankrig.

I en forordning af 1634³⁴ opregnes flere forbrydelser, hvorfor der idømmes straffen at springe fra råen 3 gange og kølhales, nemlig: at spilde vinen unødvendigt og kaste levnedsmidler overbord, at tage andre kvinder end hustruer ombord om natten, sove på sin vagt og ryge tobak efter mørkets frembrud.

Der er ingen tvivl om, at disse forordninger er lånt fra de

hollandske søartikler. Forseelserne svarer til de hollandske, f. eks. med hensyn til at sove på vagten, spilde drikke, kaste mad overbord.

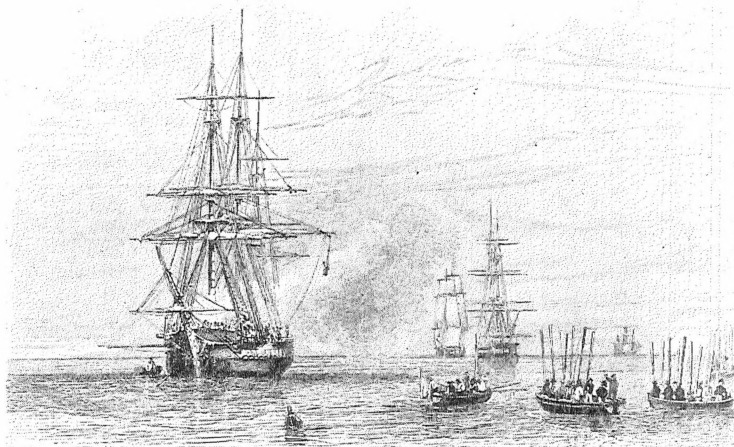
Guillet, som omkr. 1680 udgav en ordbog „for gentlemen“, forklarer straffen således³⁵:

„Cale“ eller „estrapade marine“ (sømandsvippetur) er en straf, som idømmes mandskabet, når nogen er skyldig i tyveri, sværger eller mytteri. Den deles i almindelig „cale“ og tør „cale“. Når man skal give „cale“, fører man forbryderen hen til rælingen under storraæn, og man lader ham sætte sig på en stok som stikkes ind mellem hans ben. Denne stok fastgøres til et reb, som fører op til en blok under rånokken. Forbryderen griber fat i rebet for at få så megen støtte som muligt, mens 3–4 matroser hiver i rebet af al kraft, indtil forbryderen er halet op i højde med råen. Så slipper de pludselig rebet og lader den skyldige styrte i havet. For at gøre faldet hurtigere, fastbinder man ofte en kanonkugle til hans fødder. Matroserne hiver ham op igen og lader ham falde så mange gange som dommen lyder på; det overskrider sjældent 5 gange. – Den tørre „cale“ kaldes således, fordi delinkventen ikke styrter i havet, da han hænger i et forkortet reb, som kun går ned til 5–6 fod over havets overflade. Straffen er grov og kan let rive armene af led“.

I *Ludvig XIV's søartikler* 1686, gentaget 1689, 1732 og 1762, nævnes råspring („la cale“) flere gange, f. eks. som straf for dem, der drikker sig fulde, mister deres våben, stjæler til under 10 livres værdi, går med brændbare stoffer, bliver natten over i land osv.³⁶

Desroches giver i sin ordbog 1687³⁷ en kort forklaring på at springe fra råen („donner la Calle“) og siger, at det er en mindre forsmædelig straf end at løbe spidsrod. Offentligheden får ved et kanonskud at vide, at straffen skal fuldbyrdes.

1773 skildrer Bourdé straffen på omtrent samme måde som Guillet³⁸. Han tilføjer, at man omkr. 5 fod over rebets ende, hvortil forbryderen er bundet, fastgør en kofilnagle, der bremser rebet ved ophalingen til blokken; forbryderen får en håndspage, fastgjort til rebet, at sidde på, han bindes til rebet med hyssing og armene bindes oven over hovedet. Man sætter det røde flag og affyrer en kanon under første neddykning, så mandskabet på de andre orlogsskibe i havnen gøres opmærksom derpå. Straffen



Råspring som straf i den franske orlogsmarine i 1830'erne. En kanon affyres, inden forbryderen styrtes i søen, og de andre skibe samles udenom. – Stik af Rouargue 1838 efter Gilbert i *La France Maritime*.

er mere afskrækkende end hård; den foretages kun ombord på kommandørens skib, eller hvis han befaler det, på det skib hvor forbrydelsen er begået. Det tørre råspring („cale sèche“) bruges slet ikke i Frankrig, siger Bourdé, lige så lidt som selve kølhalingen („grande cale“).

Jal mener 1848³⁹, at det tørre råspring blev afskaffet, da man forbød straffen i vippegalgen („estrapade“); om denne se senere.

Romme nævner alle tre straffe (våd og tør råspringning og kølhaling) 1792⁴⁰, og det gør Lescallier også 1798⁴¹, men siger, at kølhaling ikke bruges i Frankrig.

Det har sine vanskeligheder at benytte disse og andre marineordbøger som kilde, idet de dels ofte skriver af efter ældre hjemlige, dels efter fremmede kilder, uden i reglen at vide særlig besked med de samtidige forhold. Ordbøgerne nævner i reglen straffene, men det skal nok være rigtigt, at kølhalingen ikke har været brugt ret meget i den franske marine.

Den danske søofficer van Dockum, som tjente i den franske marine i 1820'erne, fortæller⁴², at råspringet stadig blev eksekve-

ret dør, men at det intet afskrækkende havde ved sig; tværtimod morede mandskabet sig derover.

Til manges undren blev råspringet som straf ved med at bestå i en mindre rå tid og blev hyppigt anvendt⁴³. Lecomte siger 1835⁴⁴ herom: „De barbariske århundreder har ladet os arve disse straffe, som klogskab og humanitet hver dag gør sig anstrengelse for at udslette af vore straffelove“.

Først ved dekret af 12/3 1848 blev „la cale“ (såvel som spidsrod og tamp) afskaffet i den franske marine og erstattet med fængselsstraf⁴⁵.

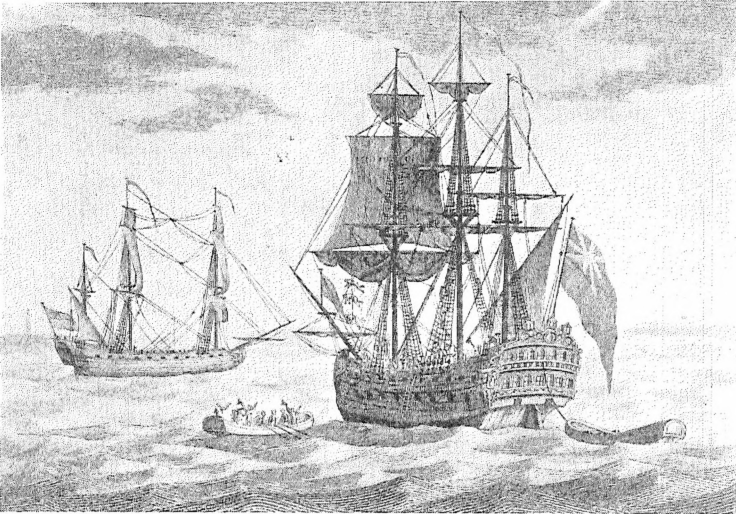
England.

I „*Black Book of the Admiralty*“ fra 1400'erne findes en bestemmelse, at hvis sømanden klæder sig af, når skibet er på fart og ikke ligger i havn, skal han dyppes i søen med et reb fra rånokken 3 gange. Ligeledes siges, at hvis en mand sover på sin vagt i fjendtlige farvande, skal han miste sin mad og slås af mandskabet, eller dyppes 3 gange fra rånokken⁴⁶.

Henry VIII's „*Book of Orders for the War Both by Land and Sea*“ fra o. 1530 har dels bestemmelsen om, at en morder skal bindes til liget af den døde og kastes i havet, og at hånden skal afhugges på den der drager våben ombord, dels at den der stjæler penge eller tøj ombord, „he shall be three times dipped at the Bowsprit and let down two fathoms within the water“, hvorefter han skal landsættes på nærmeste kyst med et brød og en kande øl og for altid være bandlyst fra kongens skibe. – Hvis én sover på vagten, skal han straffes på forskellige måder; fjerde gang skal han hænges i en kurv på bowsprydets nok med en kande øl, et brød og en skarp kniv, og dør skal han blive hængende, til han dør af sult eller skærer kurven løs, så han falder i vandet⁴⁷. Samme straffe var også i brug på dronning Elizabeths flåde⁴⁸.

I handelsflåden kendte man ikke disse hårde straffe, som det fremgår af den første trykte engelske søret, Will. Welwoods „*An Abridgement of All Sea-Lawes*“ 1590⁴⁹.

I Raleighs „orders“ (søartikler) 1617 nævnes⁵⁰, at den der



Råspring på engelsk skib under vendekredsen, 1700'ernes begyndelse. Tegneren må have misforstået beskrivelsen, hvori der står, at de dyppes 3 gange, og ment, at de dyppes 3 ad gangen! – Stik af J. Record i Edw. Drakes *New Universal Collection of Voyages and Travels* (1769).

tænder lys i kahytten eller bærer åbent lys op og ned ombord, skal „bee duckt thrise at the Maine yards arme“. Denne bestemmelse stemmer så tydeligt overens med hollandske forskrifter, at vi uden videre aner forlægget. Desværre er artiklerne så kortfattede, at man ikke nærmere kan bestemme deres herkomst.

Omkr. 1620 beskriver Boteler „The Ducking at the Main Yard Arm“⁵¹:

„Det er når en misgerningsmand får et reb fastgjort under sine arme og omkring livet og under sine bukser og således hejses op til nokken af råen, hvorfra man med magt igen lader ham falde i søen, sommetider to, sommetider 3 gange, og hvis forbrydelsen er meget slem, hales han også under skibets køl, hvad man kalder kølhaling („keelraking“), og når han således er under vand, løsnes en stor kanon, både for at gøre ham mere forskrækket ved dens torden, hvad der viser sig at være meget virksomt over for ham, og for at advare alle om at se sig for og tage sig iagt“.

1626 træffer man også ordet „keel-hawl“, sikkert oversat direkte fra hollandsk⁵².

Fra samme tid har vi en omtale af straffen fra et engelsk skib, som 1638 gik til New Foundland⁵³:

„Den ottende dag blev en vis Boremans, en passagers tjener, dukket fra storrånokken 3 gange, fordi han havde været drukken af sin herres spiritus, som han havde stjålet, og der blev givet ild af to hele falkonetter („sacree“) i det øjeblik“.

Teonge, der i sin dagbog fortæller så mange levende træk fra engelsk sømandsliv, giver 1675 følgende beretning⁵⁴:

„Denne morgen fik en af vore folk, Skinner, der var gået i land uden tilladelse, bundet sine ben sammen og hænderne bundet til et stort reb og stod i skibets side for at blive hejst op til rånokken og derfra at blive dyppet i vandet 3 gange. Men han så så sølle ud, og herrerne ombord bad for ham hos kaptajnen, der indrømmede, at manden allerede havde haft ubehageligheder nok, idet han hjemme havde en kone, som var en hore og en rappenskralde, der gjorde ham livet surt, så man skulde have så megen mere medlidenhed med ham udenlands, og derfor blev han sparet“.

Det er et spørgsmål, hvor hyppigt og hvor længe straffen at lade én springe fra råen har været brugt i England. I sin marineordbog fra 1700'ernes midte siger Falconer, at det er en fransk skik⁵⁵, og han skildrer den efter Aubins franske marineordbog 1702. Dette kunde tyde på at straffen på dette tidspunkt ikke var i brug i England, – ellers havde Falconer, som dog måtte vide god besked, ikke nøjedes med at skrive af efter en udenlandsk ordbog. Ved „*Regulations of 1745*“ var det bestemt, at ingen kaptajn måtte idømme en strengere straf end 12 slag tamp⁵⁶, så ved den lejlighed er råspringet vel blevet afskaffet.

Spavens siger direkte o. 1760, at denne straf aldrig bruges i den engelske flåde, skønt man der ellers ofte går meget strengt frem⁵⁷.

Tyskland.

I Hansestædernes søret, redigeret 1614⁵⁸, findes vore straffe ikke omtalt. Det skyldes, at det er en lovsamling for koffardi-flåden, hvor straffe som bøder, tab af hyre, prygl og fængsel er de almindelige, og ikke orlogsflådens umenneskelige straffe. Lübecks stadsret fra 1600'erne⁵⁹ nævner i sin sjette bog om søfarten også kun bøde- og fængselsstraffe.

Derimod træffer man de hårde bestemmelser i „*Revidirter Articuls-Brief*“, givet af borgmester og råd i Hamborg for de hamborgske orlogsskibe. Datoen kendes ikke, men artiklerne menes at gå tilbage til det hollandske „Der Herren General Staten Articuls Brief“ af 27/4 1629⁶⁰.

Med kølhaling („Kielholen“) straffes den der bliver i land om natten; kvartermesteren der ikke holder vagt; den der forlader sin vagt, sover på vagten eller sover fra vagten; den der sårer nogen; den der går ned i krudtmagasinet; den der selv tager mad i botteleriet, og den der for anden gang stjæler. – Springe fra råen („von der Rahe fallen“) skal den konstabel og entringsmand, der ikke gør sin pligt; den kvartermester der ikke sørger for maden; den der ikke vil hjælpe til, når skibet går under sejl, eller når noget skal indlades; den der bliver i land eller går med våben i land; den der slås. – Forøvrigt tales her også om hånden naglet til masten med kniv (§ 38).

1720 fortæller Lünig om kølhalingen⁶¹:

„Når en skibsmand har forbrudt noget, hvorved han ikke fortjener døds-, men en anden straf, plejer man at kølhale („kiel-haelen“) ham. Forbryderen bliver nemlig draget 3 gange under et skib, som mindst ligger 20 til 24 fod dybt. Hvis nu kroppen, hvortil der er befæstet nogle kanonkugler, rører ved det ringeste af skibet under vandet, bliver den øjeblikkelig sønderrevet“.

I kong Friedrich Wilhelms prøjsiske søret 1727 findes kun regler for handelsflåden med milde straffe⁶².

Jacobsson beskriver omkr. 1780 kølhalingen på omtrent samme måde som Lünig⁶³ og siger, at den nu begynder at gå af brug. At springe fra råen kalder han „Kiel halen“, „Kiel

lopen“ eller „von der Raae fallen lassen“. Han kender både den almindelige råsringning og „das trockene Kiel halen“, som består i at forbryderen hurtigt styrtes ned fra storraen til 5–6 fod over vandet og så igen hales op. Han har formentlig afskrevet dette, måske efter Guillet.

Rusland.

Det skal tilføjes, at Peter den Store af Rusland også lånte fra de hollandske artikler, dog ikke kølhalingen, men kun det sædvanlige råsring, og det kun i to tilfælde: når nogen gjorde støj om natten, og når en officer ikke straks vilde videreberette det han havde hørt fra skildvagten⁶⁴.

Sverige.

I Gustav Vasas søartikler 1535 nævnes kølhaling som straf:

„Den der forfængeligt forsmæder Guds hellige navn og sværger ved hans død og pine, kastes i søen under kølen, så ofte han det gør“. Samme straf rammer den, der dobler og spiller ombord.

Også i Peder Månssons lovoversættelse fra 1522, „Sjökon-sulatet“ § 63 nævnes kølhalingen, – eller måske at springe fra råen:

„Ingen bådsmænd skal „fare aff klädømmen“ (= klæde sig af) uden i havnen, men hvilken det gør, da skal han for hver gang kastes i vandet med et reb og atter drages op i skibet“.

Peder Månssons arbejde⁶⁵ er i hovedsagen en bearbejdelse af den italienske søret „Il consolato del mare“ til svensk, men i den italienske kilde nævnes denne straf ikke, i hvert fald ikke i de første redaktioner. Om den går tilbage til hjemlig eller nord-europæisk tradition, som det er antaget⁶⁶, vides ikke, men det er dog vel næppe sandsynligt, at den er svensk. Som vi så, var der i middelalderen flere eksempler på dypning i havet, og bestemmelsen, at bådsmændene ikke må klæde sig af (dvs. han skal



Straffe ombord på en orlogsmand omkr. 1550. En forbryder styrtes i søen, en anden kølhales, en tredje får hånden naglet til masten med sin kniv. Forskibs en sømand der søger et fristed ved at flygte hen i forstævnen. – Træsnit i Olaus Magnus's Historie om de nordiske folk (1555).

altid være parat til at møde på dækket) så vi i engelsk lov fra 1400'erne.

I Olaus Magnus's berømte værk om de nordiske, spec. det svenske, folks historie (skrevet omkr. 1530, udgivet 1555), nævner han kølhalingen (X, 16) :

Har nogen gjort sig skyldig i uvæsen eller voldshandling, binder man et reb om hans liv og nedsænker ham i vandet på den ene side af skibet, for derpå, når man har trukket ham under kølen, at hale ham op på den anden side. Derpå lægger man ham på ryggen eller maven, om det behøves, for at befri ham for det vand, han har slugt i dybet, så han ikke omkommer ved kvælning.

Kølhaling men ikke råsring nævnes talrige gange i Johan III's søartikler af 20/6 1570⁸⁷ :

Den allerhyppigste straf, som nævnes i disse 42 paragraffer, er livsstraf; en enkelt gang nævnes tamp for masten, fængsel og degradation. Vor gamle bekendte: en kniv gennem hånden på den, der trækker værget mod nogen ombord (§ 24), træffes også.

Næsten lige så anvendt som livsstraffen er kølhalingen („straffes under kølen“, „drages under skibskølen“); denne straf benyttes over for ugudelige og ulydige folk; dem, der fører nogen i land, mens man ligger og venter på ordre; dem der råber eller gør ulyd på skibet, overfalder skaffer, kok eller andre embedsmænd, doubler, er urenlig, spilder mad og drikke, ikke vogter sine våben eller går med tændt lys ombord.

Kilden til disse artikler er tydeligt nok de hollandske sø-artikler.

Marinedomstolens domme fra 1631–34 bevidner, at kølhaling er blevet brugt⁶⁸:

Chefen for skibet „Månen“ havde strøget flaget for en dansk orlogsmænd 1633 og dømtes til at drages under kølen og afskediges.

En skipper havde stjålet noget tovværk fra skibet „Bönan“ og ovenikøbet været ulydig over for sin løjtnant. Han fik samme straf.

En anden skipper, som havde forårsaget ildsvåde ombord på skibet „Wismar“, blev ovenikøbet dømt til at *drages under isen*.

Denne sidste vinterstraf nævnes forøvrigt af Rudbeck i 1680'erne⁶⁹. Han fortæller, at en fisker, som vil blive „Nootkung“ (vådkonge) over de andre fiskere, bliver bundet til et reb, som går fra en vâge i isen til en anden vâge 40 alen derfra, hvorpå han sænkes ned i vâgen og trækkes op gennem den anden, – en skik som skal kendes adskillige steder fra i Sverige. – De 40 alen forekommer helt urimeligt, og man spørger sig selv, hvordan rebet i praksis trækkes under isen.

Den bekendte og fortrinlige svenske sølov af 1667⁷⁰ har ikke noget om kølhaling eller råspringning, men nøjes som de fleste søretter for handelsflåden med pengebøder og fortab af hyre.

En meget streng tone går derimod igennem Carl XI's „Siö-Articler“ af 1685. Mandstugten i den svenske flåde må have været særdeles hård, hvis man da har fulgt bestemmelserne ordret.

Livsstraf er meget hyppig; prygl („slagh för Masten“, „spöo för Wäggen“, miste sin ryghud) ligeledes. Et par gange nævnes „gatu-

lopp“ (spidsrod) og at sidde på træhesten; desuden selvfølgelig fængsel, bøde, tab af hyre, degradation og tab af stilling. Overordentlig hyppigt nævnes kølhaling og at springe fra råen. „Dragande vnder Kiölen“, „straffes vnder Kiöhlen“ – undertiden flere gange – nævnes som straf, f. eks. for den, der sætter sig mod admiralen; den der ikke giver agt på kanoner, krudt og kugler; den der nægter at udføre befalet arbejde; den der overfalder vagten med smædeord osv. – „Springe Råhn“, undertiden flere gange, er straf for den der forstyrrer gudstjenesten for tredje gang; den der uden tilladelse bliver borte fra skibet natten over; den der ikke straks kommer ombord, når der affyres et signalskud.

Til bedømmelse af de to straffes indbyrdes forhold kan nævnes, at den der sover eller er drukken på sin post, skal „springa två resor (dvs. gange) Råhn“, hvis det er i fredstid; er det i krigstid skal han „drages tre resor vnder Kiöhlen“. Kølhaling er absolut den værste straf. Et andet eksempel: den der forsover sin vagt straffes anden gang med at springe fra råen og tredje gang med „rejsen under kølen“.

Straffene kølhaling og råspringning har næppe holdt sig længe i Sverige. Således blev råspringning afskaffet ved kgl. brev af 16/12 1688, tre år efter søartiklernes udsendelse, og erstattet af „gatlopp“ (spidsrodsløben). Man kan måske tvistes om hvorvidt denne straf var mere human. Men i hvert fald blev de hårde bestemmelser betydeligt „uppmjukade“ i 1700'ernes løb, indtil artiklerne blev afskaffede og erstattet med nye i mere human ånd 1755⁷¹.

Danmark.

Det kan ikke siges, om disse straffe har holdt sig op igennem tiden siden middelalderen (jfr. Saksens tidligere citerede beskrivelse).

I *Danmarkis Watter Rætt*, som af Kolderup Rosenvinge holdtes for at være kong Hans's søret 1508, mens den blot synes at være en gengivelse af det søretlige afsnit i den svenske Stadsrag⁷², træffes kun bødestrafte og en enkelt gang livsstraf. Retten er specielt bestemt for koffardifarten.

Ombord på orlogsskibene gjaldt tildels slotsloven, den kongelige gårdsret. I den „Ordenantz“ for flåden, som Christian III

udstedte 1536⁷³, siges direkte, at den kgl. slotslov gælder på flåden. Her nævnes derfor heller intet om kølhaling eller råspring.

Det gør der derimod i Christian III's artikler for orlogsflåden 1555⁷⁴. I de 27 paragraffer, der formentlig er efter hollandsk forbillede, nævnes i mange tilfælde livsstraf, samt også fængsel, at kastes overbord, æresfortabelse, men ikke pryglestraffe med rene ord. Derimod træffer vi den bekendte bestemmelse om at den der drager væрге eller kniv mod nogen skal have hånden naglet til masten med kniven. Kølhaling anvendes over for den der uden befaling kommer på kobryggen eller skansen og for den der overfalder kokken, kvartermestrene eller kældersvendene med ord eller gerning, og den der uden at have noget at bestille dør går i kabyssen (vel for at stjæle proviant).

En udvidet form findes i specielt udstedte artikler til Mogens Gyldenstjernes togt samme år⁷⁵. Her møder vi måske råspringet i bestemmelsen, at den der er med til at rotte sig sammen mod admiralen osv., „then skall mand kaste offuer borde vden all naade“, – hvis det da simpelthen ikke betyder, at han uden videre kastes over bord for at drukne. Af andre straffe kan nævnes, at den der stjæler for 4 skillings værdi skal ophænges i bovspydet, og den der sårer nogen med kniv skal miste hånden.

Disse artikler optræder i omtrent samme form i den følgende tid: 1561, 1565 (på plattysk), 1568, 1582 og endnu 8 redaktioner til og med 1611⁷⁶. Kølhaling („straffis under kiølen“) er her også nævnt som straf, når man slår „pust“ (ørefigen) eller nævehug, bestjæler nogen, forsømmer eller forsover søfløjten anden gang, laver svineri ombord og går på „hemmeligheden“, når man har pokker (syfilis) – selvfølgelig for smittens skyld. Råspring nævnes ikke.

I *Frederik II's søret* 1561 nævnes i § 5, at hvis en styrmand lader sig forhyre, men er uduelig, skal han tre gange gå under kølen. Ellers er de nævnte straffe bøder, tab af hyre, en enkelt gang fængsel på vand og brød eller endda livsstraf. Det undrer én faktisk at se kølhaling og livsstraf anvendt i en lov for kofardifarten; så strenge bestemmelser er vist yderst sjældne i den slags „civile“ sølovgivning.

Kilderne til Frederik II's søret, der er et enestående stykke lovarbejde for sin tid, er dels original dansk retspraksis, dels en lybsk søretsordinans af 1542 og en nederlandsk af 1551; hertil kommer enkelte bestemmelser fra den visbyske vaterret. En udgave af denne var trykt af Gotfred af Ghemen i København 1505 og udsendt i dansk oversættelse 1545 af Hans Vingaard⁷⁷.

De omtalte sørtikler for flåden var alle *håndskrevne* og udstedte til særlige togter. Den lange række af *trykte* kgl. forordninger for flåden indledes med *Christian IV's skibsartikler* af 8/5 1625. De synes også at have været brugt på visse koffardiskibe, måske defensionsskibene og i hvert fald på kompagniskibene. Her er afstraffelserne sat i system, hvad man har ment at være nødvendigt. Strafferepertoiret står ikke tilbage for udlandets, og selv om man vel ikke netop altid, ja formentlig endda ret sjældent gik frem efter lovens alleryderste strengthed, er der dog en del eksempler på umenneskelige afstraffelser for tilsyneladende ofte ret ringe forseelser.

Straffene spænder over en vid skala, lige fra at miste et måltid mad til at fortabe liv og ære; dødsstraffen er i det hele taget den hyppigst nævnte straf. Andre straffe er: bøder, fortabelse af hyren, at straffes til masten (dvs. fastbindes til masten og tampes med et bestemt antal slag), sidde i jern på vand og brød, miste sin bestilling, få sin hånd gennemstukket til masten (for at bruge kniv), miste sin hånd, kastes over bord bundet til liget af den, man havde dræbt.

Kølhaling idømmes i følgende tilfælde: om man „slaer Pust, eller Neffuehug“ (3 gange under kølen); om man stjæler fra nogen ombord; om man går ned i krudtkammeret uden befaling (en à to gange under kølen); om man går med tændt lys ind i krudtkammeret (3 gange); om man kaster mad eller øl overbord; om man overfalder kok eller kældersvend med ukvemsord; om man forurener redskaber eller skyts.

Råspring rammer den, der tredje gang forsover eller forsømmer søfløjten; den der pantsætter sit gevær eller modtager et gevær som pant; den der plyndrer et erobret skib. Der siges, at man skal straffes „fra Raen vnder Kiølen“ – et tegn på at de to straffe her er forenet.

De fleste af disse straffe har vi truffet før flere gange, både i dansk og fremmed søkrigsret. Endnu er arbejdet med at udrede

kilderne til de enkelte artikler vist ikke gjort for Danmarks vedkommende, men det turde være ret nemt at fastslå hvorfra de kommer⁷⁸.

Når man har påstået, at kølhaling og råspring første gang træffes i Christian IV's artikler⁷⁹, passer det ikke helt. Kølhalingen finder vi som sagt i Christian III's artikler 1555, og selv om råspringet faktisk første gang nævnes her på tryk, har det dog været i brug tidligere, at dømme efter følgende beretninger:

Tolder Morten Jensen og Hans Mechelborg i Helsingør skrev 1611 til kansleren Chr. Friis for at viderebringe nogle klager fra skippere, som var blevet forulempet af kgl. udliggere (kaperere). En hollandsk skipper Cornelis Sivertsen Buck var blevet plyndret for 20 daler og noget tømmer af kaperen på „Marekatten“, som ovenikøbet gjorde anstalter til at lade ham springe fra råen, – en trusel der dog ikke blev udført⁸⁰.

Den helsingørske borger Tue Jensen fortæller i sin „tegnebog“, at man 1617 ved Helsingør havn sænkede Christian IV's berømte store skib „Gideon“. Det var fyldt med sten og skulde bruges som holværk til den nye havn. Fra masterne, som ragede op over vandet, måtte en af kongens båds mænd springe fra råen 4 gange den 4/8 1617⁸¹.

Vore straffe nævnes også i de stadig genoptrykte skibsartikelbreve, som kongerne udsendte. I begyndelsen var de forøvrigt ens; Frederik III's artikler af 1/6 1657 og Christian V's af 6/8 1675, som begge på titelbladet ganske vist siger, at de er forfattede af de respektive konger, er således med så godt som ingen forandringer lig med Christian IV's fra 1625. Senere blev de betydeligt udvidet og suppleret med en lang række strenge straffe.

I Christian V's „*Søe-Articler Og Krigs-Rets Instruction*“ af 27/3 1683 er straffene således sat i system i overvældende grad. De hyppigste er livsstraf, tamp og fængsel, tab af hyre, tab af bestilling og hyre, men også en enkelt gang tab af hånd eller af 3 fingre. Endvidere optræder straffene at få en kniv stukket gennem hånden til masten, hvis man selv drager kniv, og at bindes til den, man har myrdet, og kastes i havet.

At springe (eller løbe) fra råen, i reglen 3 gange, er straffen for at nægte at hjælpe til med at losse og lade, at undlade at komme ombord før skibet sejler, at blive i land om natten, med vred hu at slå nogen med næve, stok eller tov, og for kvartermesterens vedkommende, om han går ned før folkene har afspist. Ofte er råspringet forbundet med tamp for masten.

Kølhaling er straf for den der stjæler anden gang, sårer sin kammerat, for kvartermesteren om han ikke holder vagt, for den der forlader sin post, når han går vagt, for den der sover på sin vagt eller „forsover sit Qvarteer“ tredje gang (dvs. sover over sig, når han skal på vagt), for den der kommer drukken på vagt anden gang, for den der fyrer en kanon af eller går ind i krudtkammeret uden befaling og for den der med magt vil tilvende sig mad eller drikke. Kølhalingen sker ofte 3 gange og regnes for så farlig, at ingen kaptajn må lade denne straf (så lidt som livsstraf eller afhugning af et lem) fuldbyrde, før generaladmiralen har taget stilling dertil.

Frederik IV's „*Søe-Articler og Krigs-Rets Instruction*“ af 15/3 1700 ligesom Christian VI's søartikler⁸² er i alt væsentligt identiske med Christian V's søartikler.

Frederik V's meget fyldige *søkrigsartikelsbrev* af 1752 nævner at springe fra råen for følgende forseelser: hvis man forsømmer sin post, ryger tobak andetsteds end på øverste dæk foran stormasten (som ekstra straf skal man bankes for kanonen tre dage – altså lægges over kanonen og tampes –, hver dag med 27 slag, dog kun af de små tampe, og tilsidst sluttes i bøjen i op til 8 dage på vand og brød, – en noget streng straf for at tage sig en smøg, men forståelig i de yderst brandfarlige træskibe); fremdeles hvis man gør vrøvl over maden, øver løsgatighed med en kvinde ombord, samt tilføjer en borger eller bonde overlast.

De omtalte særdeles strenge regler gjaldt som sagt orlogsflåden, hvor man ikke mente at kunne være blødsøden, og hvor selv ringe forsømmelser kunde blive skæbnesvangre.

Dette søartikelsbrev var i kraft langt op i tiden. I 1830'erne siges dog, at selv om chefernes myndighed efter artiklerne stadig var meget stor, var de strenge straffe dog ikke blevet anvendt de sidste decenni. I modsætning til før 1800, hvor underoffice-rernes stadige ledsager var en 2½ tommers tamp, som ubarmhertigt brugtes over for alle menige, under en regn af skældsord

og eder, var man takket være „de lavere Classers Forædling“ og „den høiere sædelige Dannelse hos Matrosen“, som skyldtes den tvungne skoleundervisning, nu kommet langt væk fra dette⁸³.

En hel civil ånd hersker i *Christian V's Danske Lov* (1683), hvis 4. bog handler „Om Søretten“ og erstatter Frederik II's søret af 1561. Den er skrevet for koffardiflåden og behandler dens problemer og kår. Kun ét sted nævnes en af vore strenge straffe, nemlig i 4-1-4, hvor det siges, at en sømand, der viser sig uduelig, skal betale bøde, og kan han ikke det, skal han „tre gange gaa under kølen“ – altså en meget hård straf, der slet ikke synes at stemme overens med den fremherskende humane tone i loven. Den er da også tydeligt overtaget fra den nævnte § 5 i Frederik II's søret. I sin fortolkning af dette sted i Danske Lov siger Chr. Brorsen 1797⁸⁴, at denne straf på en måde kan henregnes blandt livsstraffene, idet den lettelig kan forårsage den skyldiges død. Han mener noget spidsfindigt, at straffen må være ophævet ved Christian VI's forordning af 6/12 1743 om pengebøders inddrivelse. Her siges, at skyldnere, der ikke kan betale, skal arbejde deres gæld af i fæstningsarrest eller for kvindernes vedkommende i spindehuset, men uden at de skal forspilde „deres velfærd og lempe“ (§ 14-15). Når den udelige sømand ikke kan betale sin bøde, kan han altså højst komme til at arbejde den af.

Men kølhalingen i sig selv var i hvert fald ikke afskaffet; mens råspringet ikke nævnes i nogen søret for koffardiflåden, holdt kølhalingsstraffen sig faktisk meget længe.

I Frederik V's „*Skibs-Articler . . . for alle og enhver . . . , der fare paa de Coffardie-Skibe, som seyle til Vest-Indien, Guinea, samt Middel-Havet, eller paa lange Reyser om de West*“ af 22/9 1758, træffer vi nok en mildere tone end i søartikelsbrevet af 1752. At miste sin hyre er den hyppigste straf, at kastes i fængsel eller straffes til masten kommer også ofte for; men bortset fra de tidligere omtalte gengangerstraffe med hånden naglet til masten med en kniv og bindes til liget af den man har myrdet og kastes i havet forekommer livsstraf kun 4 gange. Desuden nævnes kølhaling som straf for den der forsømmer sin vagt og den der sårer nogen ombord. Dette sidste regnes for en så stor

forbrydelse, at kaptajnen straks må lade kølhalingen eksekvere „omendskiøndt dette holdes for Livs-Straf“, – ifølge § III, 2 var det forbudt at eksekvere dødsstraf ombord; man skulde sætte den skyldige i fængsel og vente til man kom hjem.

Disse skibsartikler blev flere gange optrykt ordret, nemlig 1777, 1797 og 1818. Sålænge har kølhalingen altså på papiret været en mulig straf på danske langfarere. I Handels- og Søfartsmuseets eksemplar af artiklerne har vaterskouten i København endnu så sent som 1827 med sit navn og segl attesteret, at kaptajn Richard Aschlund, fører af fregatten „Lille Catrine“ til Vestindien, har lovet at efterleve dem „i allemaader“. I humanitetens navn må man håbe, at han ikke har holdt sit løfte. Tiden var løbet fra de brutale straffemetoder.

Hvor vilkårligt lovgivningen tit gik frem ser vi af, at der i de 35 år tidligere af Frederik IV offentliggjorte „*Skibs-Articler for dem, som sig udi det Kongelige Octroyerede Bergenske Grønlandske Compagnies Tieniste opholder*“, af 5/2 1723, overhovedet ikke nævnes nogen straf som kølhaling og råspring. Livsstraf og pryglestraf forekommer nogle gange, fængsel sjældnere. Den hyppigst anvendte straf er at miste sin gage eller betale en bøde. Det synes som om der går en langt humanere ånd, på linje med Frederik II's søret, gennem disse artikler. Men man undrer sig over de store forskelle i lovene for fartøjer i længere og i kortere fart.

Christian VII's artikler for det Asiatiske kompagnis skibe af 9/4 1794 kender heller ikke noget til kølhaling eller råspring. Livsstraf nævnes et par gange, prygl flere; ellers straffes der med fængsel, bøder, forbrudt gage. Som et kuriosum kan nævnes, at den gamle talionsparagraf stadig findes: den der dræber én ombord, skal bindes til den døde og kastes overbord; dog er den anden paragraf om den der drager kniv mod en anden, mildnet til at han skal straffes med kat (pisk). Det er vist sidste gang i dansk lovgivning, at disse ældgamle straffe forekommer.

Som et bidrag til belysning af mandskabets behandling ombord på en Kinafarer i 1700'erne kan fortælles, hvad Arne Magnussen meddeler fra „Dronning Juliane Marie“s togt til Kanton 1760–61⁸⁵:

De der kom ombord senere end den ved trommeslag bekendte tid, fik 27 slag tamp, næste dag 3×27 slag, og hvem der kom endnu senere 80 slag tamp og fængsel på vand og brød. „Jeg saa eller hørte ikke andet end Eder og Forbandelser, Hug og Slag, hvor man end kom og var, Raab og Skrig; og heraf havde de Øverstbefalende stor Morskab og Tidsfordriv“. Da man kom ned i „varmen“ befalede kaptajnen, at de tykke tampe skulde erstattes af smalle tampe af råbånd for ikke helt at ødelægge mandskabet. Undervejs var der en af matroserne, en nordmand, der myrdede en af kammeraterne, som var hans medbejler til samme pige i København. „Derefter blev baade den Døde og den Levende bundne sammen med Ryggen mod hinanden og Blylodder om Fødderne og begge sænkede ned til Havets Dyb“.

På hjemvejen sparede de overordnede på tampen og blev skikkelige mod søfolkene, vist for at de ikke skulde sladre om dem. „Nu fik vi Brændevin to Gange om Dagen, hvad enten vi gjorde noget eller intet, aldrig blev der skændt paa nogen, endnu mindre fik nogen Tamp, saa at vi ønskede, at Rejsen maatte vare længer“.

Øjensynlig har det da ikke blot været søfolkene, der var hårde halse og svære at holde disciplin iblandt, men lige så meget de overordnede, der har været mer eller mindre sadistiske og har nydt at udøve den magt de havde.

En række eksempler viser, at de i artiklerne nævnte straffe faktisk har været i brug i 1600'erne og langt op i 1700'erne.

Fra tiden omkring 1638-44 har Axel Liljefalk meddelt en række prøver herpå⁸⁶:

En styrmand, der knurrer, fordi han ikke får lov til at gå i land, dømmes til at springe 3 gange fra råen. En bøsseskytte der ikke vil gøre det arbejde, han sættes til, skal springe 4 gange. En kok, der stikker efter bådsmanden med en kniv, skal springe 9 gange (hans hånd bliver altså ikke naglet til masten), og da han senere ypper klammeri, ligeledes 9 gange. En bøsseskytte, der overbevises som tyv, skal springe 9 gange og have 9 måneders sold for masten (ialt 36 slag med en armtyk tamp, idet „én måneds sold“ regnes for 4 slag)⁸⁷.

At kølhaling har været anset for den strengeste straf ses af at Ole Trompeter, der anklages for mishandling, dømmes til at kølhales (1640), men *benådes* til at springe 3 gange fra råen.

Straffene viser, at man ofte har undladt at kølhale, som egentlig efter artiklerne var den rette straf, og i stedet ladet forbry-

derne springe fra råen. Benådninger for de umenneskelige straffe var heldigvis, tør man sige, hyppige, selv om de måske ikke altid viste sig at være særlig meget mildere. Som et eksempel kan følgende nævnes fra et togt til Ostindien i 1620'erne⁸⁸:

En 22-årig mand trak sin kniv i vrede mod en anden og skulde efter artiklerne egentlig have højre hånd gennemstungen til stormasten med kniven. Han benådedes dog til at få et slag tamp af hver menig ombord, ialt 80 slag. De kammerater, der for at skåne ham slog ham lempeligt med den én favn lange, flettede tamp, fik til straf hver 4 slag, fordi de havde hånet lovens bud.

I skibslægen Cortemündes dagbog ombord på „Oldenborg“ på rejse til Java 1672–75⁸⁹ får vi et levende indtryk af, hvor skrap det gik til ombord blandt de hårdhuede søfolk på de lange rejser under de mest primitive og uhygiejniske forhold. Ligesom på et orlogsskib var der en profos (bøddel) ombord; han havde nok at gøre med at uddele tamp, slå i jern osv. Råspringet eksekveredes ialt 4 gange: som straf for at prygle overskipperen (den formastelige blev idømt dødsstraf, men blev benådet med at springe 9 gange fra råen og modtage 2000(!) slag, hvad der selvfølgelig alligevel blev hans død), for at ramme én ved vådeskud og for at stikke med kniv⁹⁰. Det sidste belyses ved følgende citat:

„1. maj blev den første søret holdt over en soldat, som under en ordstrid havde stukket en gammel matros med en kniv i hånden. Dommen lød på at gerningsmandens højre hånd skulde nages fast til stormasten med en kniv, og at han selv skulde trække den ud. Der gjordes kort proces med min ven! Men på grund af megen forbøn og fordi han var den første, blev han benådet med at han 4 gange skulde springe fra storråen til favne dybt i vandet, og da han kom op af havet, fik han af profossen tre måneders sold (dvs. 12 slag med en armtyk tamp) udbetalt på sin bagdel, så våd han var. Ovenikøbet måtte han give mig lægebetaling og var dog glad ved at han slap med dette for denne gang“.

Mærkeligt nok nævnes straffen at springe fra råen ikke i de specielle skibsartikler, der blev udfærdiget for „Oldenborg“'s togt i lighed med alle de andre langfareres⁹¹. Her er mange hårde

straffe nævnt – ligheden med søkrigsartiklerne er stor –, f. eks. at miste sin øl- eller vinration, betale bøder, have hyren forbrudt, få tamp for masten, brikkes af alt skibsfolket, fængsles på vand og brød, få kniv stukket gennem hånden, idømmes livsstraf samt drages under kølen (§ 26, 49). Men at springe fra råen nævnes altså ikke, skønt det øjensynlig har været en ofte brugt straf.

Også højerestående officerer kunde dømmes til at springe fra råen, som den løjtnant Henrik Jacobsen, der 1678 dømtes til at springe 3 gange, samt modtage 50 slag for masten, sidde ét år i jern og fortabe sin gage; ganske vist var hans brøde stor, idet han i den skånske krig under slaget ved Karlshamn havde lagt ud i stedet for at bjerge folkene fra land ombord på sit skib⁹², en forseelse som vel egentlig efter lovens strenghed skulde have kostet ham hans liv.

Urimelig hård synes den straf at være, som en matros på „Den flyvende Ulv“ fik 1688 på dens tur til Ostindien. Han havde givet en mand, der sad lænket i bøjlen, mad og blev derfor dømt til at piskes, brændemærkes, springe 3 gange fra råen og få 100 slag⁹³. Det var en altfor umenneskelig streng straf; iflg. Christian V's Søe-Articler af 27/3 1683 § 169 var straffen for denne forseelse „kun“ at miste en måneds gage og selv sidde i bøjlen 8 dage på vand og brød. – Der skulde ikke meget til: på samme tur truede nogle matroser med at slå igen, hvis de blev slået af nogen officer; det kostede dem 3 spring fra råen og 50 slag for masten⁹⁴.

Et par andre eksempler på råsring i den danske flåde fra 1600'ernes sidste del⁹⁵:

En mand på fregatten „Charitas“ havde faldende syge, men kaptajnen, der ikke forstod, at det var en sygdom, lod den arme mand springe fra råen som straf.

1683 måtte kokken på „Dragoneren“ springe 3 gange fra råen, mens der blev skudt en 3 punds kugle „for hans salighed“, da han sprang. Bagefter fik han 15 slag tamp.

1688 blev en skriver på „Dragen“ for opsætsighed dømt til 3 gange råsring plus 200 slag for masten.

Fra 1700'erne foreligger der også en række eksempler:

På ostindiefareren „Cron-Printzen af Danmark“, der 1708 gik ud, blev i løbet af 4 dage en matros dømt til at blive „hidset 3 Gange fra Raaen ned i Stranden“ (dvs. søen), fordi han gjorde klammeri, og en anden til at „løbe 3 Gange fra Raaen“, fordi han havde forgrebet sig på vinen⁹⁶.

Et rødt flag blev sat og en kanon blev affyret 1718, da en artillerikonstabel måtte springe fra råen⁹⁷.

Nogle matroser på ostindiefareren „Dronning Anna Sophia“ gjorde 1722 vrøvl over hyren og blev til straf dømt til at springe fra råen og få 60 slag tamp⁹⁸.

På vestindiefareren „Haabet Galley“ blev en matros, der lavede „alarm“ mod bådsmændene, 1724 dømt til at springe 3 gange fra råen og få 50 slag for masten⁹⁹.

1726 blev en matros fra ostindiefareren „Grev Laurvig“, som havde „attaqueret“ en skildvagt foran guvernørens palads i Trankebar, dømt til at springe fra råen og blive „aftørret med små tampe“¹⁰⁰.

Da en kvartermester havde været ophavsmand til at en korporal og en matros nægtede at drikke brændevinsrationen, som for sundhedens skyld blev uddelt til mandskabet på „Cronprintzen af Danmark“'s kinafart 1731, dømtes han til „3de Gange at springe fra Raaen under et Canonskud“ og mistede samtidig 2 måneders hyre¹⁰¹.

I 1700'erne må straffen vel efterhånden være gået af brug. At den dog stadig har levet i folkets erindring er følgende stykke et bevis på. Mandskabet på skonnerten „Carl Wilhelm“ af København, der 1802 gik til Guinea, pinte og plagede den unge skibsdreng på rå og brutal måde¹⁰²:

„Han måtte flere gange om dagen tåle tampen på den bare krop . . . Ja de udøvede endog den voldsomhed imod ham, at binde ham en strikke om livet og således hejse ham op under rånokken, pludselig slippe strikken og lade ham plumpe ned i havet. Den raske dreng, som fra sin barndom af havde lært at svømme, ænsede tilsidst ikke denne eksercits, men glædede sig endog over, at kaptajnen ved at gentage samme morede sig såmeget over hans raskhed . . .“

Indvielseskikke.

Det er mærkeligt at se, at vore skikke nok anses for at være straffe, for selve kølhalingens vedkommende endda særdeles al-

vorlige straffe, men alligevel har de også været brugt i forbindelse med *indvielsesskikke* når en ung mand skulde optages i de ældres kreds. Når f. eks. en ung købsvend skulde optages i det tyske kontor i Bergen, blev han underkastet forskellige hårde prøvelser. Holberg nævner¹⁰³ blandt disse også „vaterspillet“, hvor de unge blev ført ud på vandet foran slottet; her blev de afklædte og dyppet 3 gange ned i vandet, samtidig med at de blev pisket på den bare ryg. Dette ligner de her behandlede skikke.

Når en kok tidligere kom ombord for første gang på et skib, siges fra Holsten, blev han kølhalet. Han fik bundet et par reb om sig, som var trukket under skibet, og så blev han smidt i vandet på den ene side og trukket op på den anden¹⁰⁴. – Estniske søfolk kølhalede efter beretningerne de unge søfolk, når de i ældre tid passerede Domesnæs (Kurlands nordligste punkt) og Kullen, altså også en sømandsindvielse. Der siges, at en sømand omkom derved omkring 1900¹⁰⁵.

Råspringet har været anvendt meget hyppigt på ældre tiders skibe under sødåben. Når skibet passerede visse iøjnefaldende eller på anden måde bemærkelsesværdige punkter, som f. eks. forbjerge, klipper, øer, vendekreds, ækvator, blev de søfolk, som ikke havde været der endnu, af deres kammerater dyppet tre gange fra rånokken, hvis de da ikke hønsede (dvs. betalte sig fri derfor). Man synes, at det må have været en farlig leg, både om vinteren i iskolde farvande, og i tropiske have, hvor hajerne luskede bag skibene, men en kendsgerning er det, at man har gjort det. 1790 er vist sidste gang råspringet nævnes som sømandsdåb.

Oluf Rudbäck kommer i 1600'erne ind på råspringet, spec. i formen „*høns for Kullen*“¹⁰⁶. Han påstår, at skikken indførtes af de svenske konger i fordums dage med det formål at prøve deres søfolks mod. Hvis én vilde tjene under dem, blev de ved ankomsten til Kullen kastet i vandet eller kølhalet, så deres tapperhed derved kunde bevises. – Det er selvfølgelig det rene fantasi.

I forbindelse med råspringet må nævnes den folkeskik fra Frankrig, at de forskellige landsherrer havde ret til at forlange

af deres undergivne i ældre tid, at de skulde springe i vandet („sauter à l'eau“); især måtte fiskehandlerne eller fiskerne gøre det for at få lov til at sælge fisk, således i Bretagne og ved Loire-floden, ofte til fastelavn eller påske. Undertiden måtte også de nygifte ægtemænd springe. Hvordan det gik for sig i enkeltheder, vides ikke, men de måtte i reglen springe 3 gange, og det er ikke umuligt, at det kan være en afart af råsringningen. Skikken har tydeligt et forlystelsesmæssigt præg, idet det sker for at more landsherren og vel også tilskuerne. Det kendes allerede fra middelalderen og hørte mange steder først op ved revolutionen¹⁰⁷.

En pudsig form for råsring kendes fra franske skibe¹⁰⁸; til fastelavn gik matroserne rundt på dækket i procession med en figur, forestillende „Mardi-Gras“ (fede-tirsdag). Den blev hængt op i rånokken, hvor den blev hængende til askeonsdag (Mercredi des Cendres). På den dag dypede matroserne den i vandet; de var udklædt i groteske dragter med turbaner og signalflag og malet i ansigtet med tjære, sod og mel. Skikken er måske en maritim afart af en over store dele af Europa kendt skik at „begrave fastelavnen“¹⁰⁹.

Sammenfatning.

Som man vil se findes der både fra oldtiden og middelalderen en del eksempler på at forbrydere til søs eller ved kysten er blevet kastet i havet; det siges ikke direkte, hvordan det er foregået. Forseelserne har været at slå med næven, spille terninger, sove på sin vagt, gøre mytteri, dræbe skibbrudne.

Fra tiden efter 1500 møder vore straffe op på bred front. På grund af materialets ufuldstændighed kan det ikke siges, om de i middelalderen har været mere almindeligt udbredt end vi har set, eller om de har spredt sig fra et bestemt centrum. Straffene nævnes dog fra så forskellige steder som Middelhavslandene, Frankrig, England og Danmark, og da de allerede i oldtiden har været kendt i Grækenland, i Rom og blandt germanerne, kan de i og for sig udmærket have været spredt over vide stræk-

ninger, selvfølgelig i de søfarende lande. Der er ikke noget i vejen for at de kan have levet videre de enkelte steder. Som vi så fandtes råspringet omtalt i nogle redaktioner af „Il consolato del mare“, som er anvendt i England og Sverige. Man har antaget, at straffene skulde være specielt hollandske, men det kan ikke passe; de første af de kendte hollandske søartikler, der nævner dem, er fra 1560'erne, og da de f. eks. findes benyttet før den tid både i Sverige og Danmark, kan vi altså ikke tale om hollandsk påvirkning. Noget andet er, at de hollandske søartikler i al almindelighed senere øvede en meget stærk indflydelse på hele den nord- og mellemeuropæiske sølovgivning.

Det er flere gange blevet pointeret, at der er stor forskel på *søretterne*, som er skrevet for handelsflåden, og som beskæftiger sig med dens talrige søfarts- og handelsproblemer, og *søartiklerne*, der er opsat til orlogsflådens tarv og mest har til formål at styrke disciplinen ombord og forhindre episoder, som især i krigstid kunde blive skæbnesvangre. Her er vore straffe på deres plads. Det samme gælder ost- og vestindiefarerne, hvor en hård disciplin også måtte opretholdes. Med andre ord er der tale om „civil-“ og „krisret“. En enkelt gang ser vi en straf fra søartiklerne liste sig ind i søretterne, som f. eks. kølhalingen, der træffes i Frederik II's søret og derfra går over i Christian V's Danske Lov.

Det er ikke altid let at holde straffene kølhaling og råspring ud fra hinanden, og man ser også, at datidens folk kunde have svært ved det. Det skyldes den simple kendsgerning, at kølhalingen er et slags råspring, men udvidet med den farlige køldragning, hvor forbryderen måtte ind under skibets køl og trækkes op på den anden side.

Om nu råspringet er den ældste form for straffen og kølhalingen en yngre, mere udspekuleret form, eller om råspringningen er en løsrevet episode fra kølhalingen, kan ikke bestemte afgøres, da middelalderens vidnesbyrd desværre ikke klart siger hvordan straffene udførtes. Man er dog nok tilbøjelig til at tro, at råspringet er ældst, selv om det ikke kan bevises. Det franske ord „cale“ for råspringningen betyder ganske vist køl, hvad der kunde tyde på at kølhalingen er den oprindelige skik; „la

grande cale“ skulde i så fald være en senere nødvendiggjort betegnelse for selve kølhalingen.

Kølhalingen er så uhyre meget mere farlig end råspringet, dels fordi turen under kølen tog så lang tid, at forbryderen kunde miste vejret, især da hvis den skete på langs under skibet og ikke på tværs, dels fordi begroningen på skibets bund kunde være så skarp, at den sønderflængede forbryderens nøgne legeme. Derfor måtte han have en vægt bundet til sig, så han kom langt nok ned. At kølhalingen virkelig regnedes for at være alvorligere end råspringet har vi flere eksempler på. I danske kilder nævnes ligefrem, at den talte blandt livsstraffene (Fred. V's Skibsart. 1758), i hollandske, at det er den nærmeste straf før dødsstraffen (1624), og vi har set, at en kølhaling kunde blive formildet til råspring (dansk skib 1640). Lovens strenge bestemmelser har langtfra altid været overholdt. Efter svensk lov (1685) skal den der sover på sin post springe rå; er det i krigstid skal han kølhales, hvad der altså er en skærpelse af straffen.

Gennemser vi de virkelige vidnesbyrd om straffefuldbyrdelser og ser bort fra lovene, vil vi finde, at der i virkeligheden er uhyre få eksempler på kølhaling; der er næsten altid tale om råspringet. Lovene er forøvrigt forskellige fra sted til sted; i samme tilfælde kan der det ene sted idømmes kølhaling, i det andet råspring.

Til det farlige bidrog tillægsstraffen, dels at kølhaling eller råspring kunde blive gentaget, i reglen 3 gange eller 3×3 gange (3-tallet spiller en vis rolle i den forbindelse fra gammel tid), dels at pryglestraf, spidsrod, fængsel, landsætning på en øde ø osv. fulgte ovenpå. Hvis straffen „kun“ var råspring, var tillægsstraffen sikkert den værste; i virkeligheden var det faktisk tam-pene, der var den rigtige straf, synes man.

Straffenes eksekveren foregik på en højtidelig og markeret måde til advarsel for andre; vi hører at der blev afskudt en kanon for at enhver kunde komme tilstede og overvære at retfærdigheden skete fyldest; skibene lagde sig i en kreds udenom, og det røde flag blev vist.

Der er altså ingen tvivl om kølhalingens alvorlighed. Men var råspringet i sig selv en stor straf? Det har selvfølgelig ikke været

behageligt at blive dyppet, det har kildret i mellemgulvet at styrte ned mod vandoverfladen, og en dukkert i koldt vand har vel heller ikke været synderlig morsom. Men i virkeligheden har det ikke været en straf at være bange for. Vi ser jo også, at skikken bruges utallige gange ved indvielsesceremonierne, når søfolk eller passagerer skulde døbes, ved Kullen, i andre europæiske farvande, ved vendekredsen, ved linjen. Det har absolut ikke været et livsfarligt foretagende, – for unge mennesker kan det ligefrem have været en sport.

Et slående eksempel herpå har vi i Jens Jacob Eschels beretning om sin dåb ved vendekredsen 1781¹¹⁰:

Da ingen vilde lade sig døbe af mandskabet, men hellere vilde hønse, beklagede passagererne sig over at de ikke fik en dåb at se. For at gøre dem en fornøjelse tilbød Eschel at lade sig dyppe. Han satte sig på en stok, der var befæstet til et reb fra storranokken, blev bundet fast og lod sig 3 gange falde i vandet, hvorved altså dåben blev fuldbyrdet. Men Eschel var blevet kåd, han bad om at måtte springe en gang til for sin egen fornøjelses skyld, og, da det var sket, endnu 5 gange: for passagererne, for kaptajnen, for sin kærester, for pigerne derhjemme og for hele besætningen. Ialt sprang han altså 9 gange.

Dette tyder på, at råsprinting ikke har været så slemt for en rask ung mand, – og det påstås jo forøvrigt, at eventuelle hajer skræmmes væk ved plasket. Som straf har råsprintinget da snarere været en *æresstraf* end en straf, der gjorde ondt og var risikabel. Det har været nedværdigende, skamfuldt og vanærende at blive bagbundet for alles øjne, at blive halet op under rånokken og derpå blive sluppet uden at kunne værgе sig. Heri ligger sikkert det psykologiske moment i straffen. Tampene bagefter var langt værre. At man i svensk ret 1688 erstattede råsprintinget med spidsrod synes på en måde en slags skærpelse.

Det tørre råsprinting.

Det „tørre“ spring fra råen har været en ganske farlig sag, selvom Røding som citeret i sin uskyldighed mener, at det var hensynsfuldt at skåne delinkventerne for at blive våde. Netop

ved at faldet bremses før vandoverfladen må det give et voldsomt ryk i kroppen, så armene var ved at blive revet af led¹¹¹.

En stor trøst er det da, at denne straf meget sjældent synes at være blevet eksekveret ombord i virkeligheden. Den har levet sit teoretiske liv på marineordbøgernes sider. I lovgivningen træffes den aldrig, så den har i hvert fald på søen vist været et fantasifoster. Man tror heller ikke på Lecomtes forklaring¹¹², at „la cale sèche“ består i at den ulykkelige forbryder falder ned på dækket, hvis man da ikke nøjes med at lade ham falde ned til nogle tommer over dækket; nogle få fald af den slags var nok til at berøve ham livet. Lecomte kan ikke have ret: en sådan straf omtales ingen steder. Det må være skrivebordsfantasi. Noget virkeligt eksempel på straffens fuldbyrdelse tilsøs har vi ikke.

Fra landjorden kender vi imidlertid en parallel hertil, nemlig straffen i *vippegalgen*, at „vippes“. Vi har et gammelt eksempel herpå fra Trankebars første tid, i 1620'erne¹¹³:

Der rejstes en stige op til enden af en tværbjælke, som rager ud fra en høj husgavl. Forbryderen står på stigen under bjælken, hvorpå der er en trisseblok med et reb igennem. Rebet fastgøres om forbryderens arme, som er fast sammenbundne på ryggen. På et givet fløjtesignal tager profossen stigen bort, og forbryderen fires næsten ned til jorden, og i et nu trækkes hans arme op over hans hoved, og enten rives de af eller går af led. Præsten og bartskeereren er ved hånden, hvis der er liv i dem, når de fires ned. – Straffen fuldbyrdes i dette tilfælde dog ikke, da forbryderne benådes.

Om brugen af *vippegalgerne* har vi flere eksempler fra middelalderen. I Augsburg blev bagerne, der havde solgt undervægtigt brød, sat i en kurv, anbragt for enden af en stang, og i denne dyppet ned i en sø med mudret vand¹¹⁴. I det hele taget blev bagerne og også slagterne – folk der åbenbart har benyttet lejligheden til at snyde forbrugerne med undervægtige eller for dyre levnedsmidler – ikke sjældent straffet med dypning på denne måde i en „Schelle“ eller „Wippe“. Endnu op mod 1700 afkølede man ågerkarle ved at sætte dem i en „Duckstuhl“ i nokken af en vippearms, befæstet til en pæl, som stod på en lille vogn; man vippede dem op, kørte vognen ned til floden og lod dem så vippe ned og op nogle gange¹¹⁵.

Paralleller hertil nævnes fra middelalderen fra Bordeaux, hvor gemene og skændige ruffere, ruffersker, horer og tøjter sædvanligvis straffedes ved at blive dukket. De afklædtes til skindet og sattes i et stort jernbur, surret fast højt oppe under rånokken på et stort fartøj; derpå blev de dukket flere gange i floden. I Toulouse blev gudsbespottere straffet på samme måde efter en gammel forordning, udstedt af Philip II (død 1223)¹¹⁶. Det samme skal have været tilfældet i Marseille og Toulon for gudsbespottere og folk, der førte et dårligt liv¹¹⁷.

En anden slags vippegalge har formentlig været en *pæl med en vippestang*, til hvis ende forbryderen blev klynget, hvorpå stangen blev vippet i vejret.

En sådan nævnes fra Helsingør i 16–1700'erne; den stod på stranden nord for Kronborg. 1616 blev en engelsk sørøver hængt her, og 1787 benyttedes den endnu af militæret¹¹⁸. Uden for Østerport i København (nuværende Kgs. Nytorv) stod der en kombineret galge og vippe; omkr. 1620 blev der hængt to sørøvere i vippen, og nedenunder en skipper i galgen¹¹⁹. Samme sted blev en skipper fra Dunkerque „opvippet“ 1639 efter at han var brudt ud af fængslet i det navnkundige Blåtårn på Københavns slot og var blevet fanget samme aften igen¹²⁰. Her er der øjensynlig tale om et „tørt“ råspring på landjorden.

1647 blev en soldat, der havde lavet falske mønter, ved bød-delen „vippet ud af Raadhuset“ i København¹²¹. Det er ikke rigtig klart, hvorledes dette er at forstå, – om han har været hængt i en stang, stukket ud af rådhusvinduet, eller om han har måttet foretage et „tørt råspring“. Måske snarest det sidste.

En vippe til det tørre spring blev efter kongens befaling opstillet 1660 på Kgs. Nytorv. Den var efter hollandsk mønster og beskrives som „en gren og galge til tyve og misdædere at op-hænge udi, og på samme galge var en vippe til at ophæve (= opløfte) dem, som sig havde forsét, og når de var højest oppe, da lod de dem i en hast falde ned igen, og der var derhos en hidse og vinde, hvormed de hidsede og vandt dem op, som skulde stå deres ret“. Apparatet var rødmalet. Det stod ikke længere end til 1668¹²². Også på Nytorv blev der efter kgl. ordre oprettet en vippe 1660¹²³.



En ambulans vippegalge med en forbryderske (en hore?), som skal dyppes i floden. – Tysk træsnit fra omkr. 1700.

Vippen eller vippegalgen kan da beskrives som en pæl med en vippestang foroven, i hvis nok der kan være anbragt en kurv eller lignende, eller en blok, hvorigennem der er skåret et reb. Undertiden har den været anbragt i forbindelse med en fast galge, undertiden har den været sat på hjul. Forbryderen kan enten vippes op og ned ved vippestangens bevægelser, eller hales op og falde ned ved hjælp af rebet, – eller begge bevægelser kan kombineres. Det er dette der gør at der kan være flere anvendelser af den. Det må indrømmes, at det ikke altid er helt klart, hvilken straf der i hvert enkelt tilfælde er anvendt, men vi mener at kunne opstille i hvert fald 3 forskellige slags anvendelser af den:

1. kurven eller stolen med forbryderen er dyppet i vandet én eller flere gange; ikke dødsstraf;
2. forbryderen har fået rebet om halsen, den nedhalede stang er vippet op, hvorved han er blevet hængt; måske var det mere nedværdigende end at blive hængt i den faste galge. Vippen har formentlig været konstrueret som det „vippefy“¹²⁴, der 1616–27 opsattes på Skagen; typen brugtes senere langt op i tiden af det danske fyrvæsen¹²⁴.
3. forbryderen er blevet „opvippet“, – det vil formentlig sige, at han er blevet løftet op af den nedhalede og atter ophejsede

vippe, hvorefter man har firet på rebet, så han er styrtet ned til en vis højde, hvorved armene blev rykket af led; det kunde gentages flere gange.

Det sidste har ikke været dødsstraf, men slemt nok endda. Det er det, som Moth omkr. 1700 i sin ordbog forklarer således¹²⁵:

„redskab som en kran, hvorved en synder ophidses ved bagbundne hender, og, idet hand med touet nedfalder, rykker armene af led“.

Oversigt.

Gennemlæser man listen over de forbrydelser på orlogsflåden og kompagniskibene, som vore straffe blev anvendt overfor, vil man se, at det ofte er meget alvorlige ting, om ikke så slemme, at de kræver livsstraf. Mange af bestemmelserne træffes i de forskellige landes søartikler, – stort set, fordi de er lånt indbyrdes fra hinanden.

Det drejer sig om visse grupper af forbrydelser:

Skibets og mandskabets sikkerhed: sove fra vagten; sove på vagten; være drukken på vagten; forlade vagten; pantsætte sit gevær.

Disciplin: lydighedsnægtelse; nægte at hjælpe ved losning og manøvrerering; gå i land uden lov; gøre ulyd ombord; gøre mytteri.

Forhold mellem mandskabet: stjæle fra hinanden; skælde hinanden ud; slå nogen; trække kniv; såre nogen.

Brandfare: gå med åben ild eller lys; gå ind i krudtkammeret med ild; ryge tobak (bortset fra bestemte steder).

Forplejning: stjæle mad og drikke; spille det, kaste det ombord; gøre vrøvl over maden; selv hente den; overfalde kokken.

Hygiejne: lave svineri ombord; fortie køns- og andre sygdomme.

Moral: sværge og bande; doble; tage kvinder ombord.

Fra dansk handelssøret kender vi endvidere kølhalingsstraffen for den styrmand, der var uduelig, – en ting, som jo også kunde være katastrofal for skib og mandskab.

På papiret holdt straffene sig temmelig længe i flere lande. Der er dog ingen tvivl om, at de fleste steder, undtagen måske Frankrig, var gået af brug længe før de forsvandt ud af lovene. I Sverige blev råsringningen forbudt 1688 og begge straffe ophævet 1755. I Danmark har kølhalingen været en mulighed helt op til efter 1827, — ja det er vist aldrig udtrykkelig nævnt, at denne straf var ophævet. Frankrig holdt fast ved straffene til 1848 på papiret, og Holland helt til 1853.

Selv om 100 år er en lang tid for det enkelte menneske, er det dog underligt at tænke på, at de her behandlede „barbariske“ skikke har haft en så sejt livskraft, og at det ikke er længere siden, at de forsvandt. De forekommer os som levn fra en ubegribelig fjern fortid. Vor moderne mentalitet opfatter dem som anakronismer fra en tid som troede på den største strengthed for at opretholde disciplinen og som havde bibelens ord i tanken: øje for øje og tand for tand.

HENVISNINGER

- 1) *J. H. Röding*: Allgemeines Wörterbuch der Marine I (1794), 837; jfr. *H. Brugmans*: Zeemansleven (u. å.), 127 f.
- 2) *Röding* II (1796), 329.
- 3) *E. Cleirac*: *Vs, et Covstvmes de la Mer* (2. udg. 1661), 112; *A. Jal*: *Glossaire nautique* (1848), 386; *Claes Lindström*: *Sjöfartens historia* (1951), 564.
- 4) *Saxonis Gesta Danorum* (ed. *Olrik & Ræder*) I (1931), 463; *Saksnes Danesaga* (overs. *Jørgen Olrik*) II (1925), 275; *Saxo Grammaticus*: *Danmarks Krønike* (*N. F. S. Grundtvig* overs.) III (1822), 290.
- 5) Til det flg. brugt *Jal*: *Gloss. naut.*, 386; *J. C. de Jonge*: *Geschiednis van het Nederlandsche Zeewezen* I (1863), 80; *W. McFee*: *The Law of the Sea* (1950), 65.
- 6) Aftrykt i *Th. Rymer & R. Sanderson*: *Foedera, conventiones, literae et cujuscunque generis acta publica inter reges Angliæ* I (1745), 21; jfr. *E. Keble Chatterton*: *The Story of the British Navy* (1911), 24 f.; *Alwin Schultz*: *Das höfische Leben* II (1880), 225.
- 7) Om den gennemstungne hånd, jfr. *Joh. Granlund* i *Sjöhistorisk årsbok* (Stockh. 1947), 35 f.
- 8) *Viggo Bentzon*: *Den danske Søret* (1899), 15; *Will. Senior* i *Mariner's Mirror* XXXVIII, 261; *McFee*: *The Law of the Sea*, 47 ff.
- 9) *Cleirac*: *Vs, et Covst.* 115.

- 10) Mar. Mirror IV, 195 ff.; jfr. *Gösta Hasselberg*: Studier rörande Visby Stadslag (1953), 75; *Th. Kiesselbach*: Der Ursprung der rôles d'Oleoron, i *Hansische Geschichtsblätter* XII (1906), 2 ff., 44 ff.
- 11) Dyt ys dat högeste vnde öldeste water recht / dat de gemene Kopman vnd Schippers geordinert vnde gemaket hebben tho Wisby (Lübeck 1537); allerede 1505 trykte *Gotfred af Ghemen* en udgave heraf i København, også på plattysk; en anden tryktes 1545 af *Hans Vinggaard* i Kbh.; tekster i *Danske Magazin* V (1751), 225 ff. og *Nye Danske Mag.* I (1794), 257 ff.
- 12) Aftrykt i *de Jonge*: *Gesch. van het Nederl. Zeew.* I, 733 f.
- 13) *Sst.* I, 734 ff.
- 14) *Joh. Tjassens*: *Zee-Politie der Vereenichde Nederlanden* (1652), 119 ff.
- 15) *Nederlandsche Placcaet-Boeck* I-II (1644); *Hollandts Placcaet-Boeck* I-II (1645); *Groot Placcaet-Boeck* I-II (1658); *Nederlandsch-Indisch Plakaatboek* 1602-1811 I-XVII (1885-1900), samt *Tjassens* nævnte bog.
- 16) *Joh. Verken*: *Molukken-Reise* 1607-1612 (1930), 10.
- 17) *Schellenberg* i *Levinus Hulsius*: *Eylffter Schiffart ander Theil* (o. 1620), 33 f.
- 18) *J. G. Aldenburgk*: *West-Indianische Reisse* (1627), 644; sa.: *Reise nach Brasilien* 1623-1626 (1930), 20 f.
- 19) *J. de Hullu* i *Vragen van den Dag* 1913, 409.
- 20) Ms. på Kgl. Bibl., Thott 1295, 4°.
- 21) *J. von der Behr*: *Reise nach Java* 1641-50 (1930), 22 f.; jfr. fra 1646: *J. S. Wurffbain*: *Reise nach den Molukken ...* 1632-1646 (1931), 149.
- 22) *Fr. Bollingii* *Oost-Indiske Reise-bog* (1678), 13.
- 23) *Berenger*: *Collection abrégée des voyages faits autour du monde* V (1790), 9.
- 24) *J. P. Cortemünde*: *Dagbog fra en Ostindiefart* 1672-75 (1953), 81.
- 25) *J. W. Vogel*: *Ost-Indianische Reise-Beschreibung* (1704), 605 ff.
- 26) Efter HMS. Windsor's logbog, 22/9 1697, Nat. Marit. Museum, Greenwich, medd. af kommandør *W. E. May*.
- 27) *Joh. Gottl. Worm*: *Ost-Indian- und Persianische Reise* (1737), 25 f.
- 28) *Dagverhaal der ontdekkings-reis van Mr. Jacob Roggeveen* (1838), 15.
- 29) *E. Chr. Barchewitz*: *Allerneueste ... Ost-Indianische Reisc-Beschreibung* (1730), 639.
- 30) *The Narrative of William Spavens* (1796), 28 f.
- 31) *C. de Jong*: *Reize naar de Caribische eilanden ...* 1780 en 1781 (1807), 15 ff.
- 32) *Ons Volksleven* V (1893), 107 f.; *Fr. Kluge*: *Seemannssprache* (1911), 443.

- 33) *Ons Volksleven XII* (1900), 209; *Revue des traditions populaires XVI* (1901), 423 f.
- 34) *Jal*: Gloss. naut. 386 f.: „cale“, „caler“.
- 35) Cit. i *Jal*, 386; brugt i *Aubin*: Dict. de Marine (1702), 144 f.; *F. A. Aubert de la Chenaye des Bois*: Dict. militaire I (1751), 366 f.; *Dom Permetty*: Histoire d'un voyage aux Isles Malouines I (1770), 117; *W. Falconer*: An Univ. Dict. of the Marine (1771), s. v. Ducking.
- 36) Ordonnance de *Louis XIV.* pour les Armées navales ... (1686), 83 ff.
- 37) Dict. des Termes propres de Marine (1687), 91 f.
- 38) Manuel des Marins (1773), 88; brugt i Dict. encyclopédique de Marine I (1789), 214.
- 39) Gloss. naut. 386.
- 40) *Chas. Romme*: Dict. de la Marine Française (1792), 122.
- 41) *D. Lescaulier*: Vocabulaire des Termes de Marine II (år 6), 299.
- 42) Gamle Minder fra Tjeneste-Aarene ombord i franske Skibe 1823-29 (1888), 163.
- 43) En malerisk skildring fra 1830 i *Gréhan*: La France Maritime I (1852), 206 ff.
- 44) Dict. pittoresque de marine (1835), 91.
- 45) *Jal*: Gloss. naut. 386, 539.
- 46) *R. G. Lowry*: The Origin of Some Naval Terms and Customs (u. å.), 92, 94.
- 47) Sa. 91 ff.
- 48) Ref. i *Boteler's Dialogues* (ed. *Perrin* 1929), 18 f.
- 49) *McMillan* i Mar. Mirror VIII, 276 ff.
- 50) Mar. Mirror XX, 330.
- 51) *N. Boteler*: Colloquia Maritima (1688), 26; jfr. *Chr. Lloyd*: The Englishman and the Sea (1946), 60; denne beskriv. er brugt i den eng. bearb. af *Guillets* The Gentleman's Dictionary III (1705) s. v. Ducking.
- 52) *Kluge*: Secmannsspr. 443.
- 53) *John Jossely*: An Account of two Voyages to New England (1674), 4.
- 54) The Diary of *Henry Teonge* ... 1675-76 (ed. *Manwaring* 1927), s. d. 28/6 1675.
- 55) *Falconer*: An Univ. Dict. of the Mar. (1771): s. v. Ducking.
- 56) *Lowry*: The Origin ... 101.
- 57) The Narrative of *William Spavens* (1796), 29.
- 58) Der Erbarne Hanse-Städte Schifs-Ordnung Und See-Recht (Glückstadt 1705).
- 59) Redaktionen 1680 udg. i Der Käyserlichen freyen Reichs-Stadt Lübeck Statuta ... (1705).

- 60) Trykt i *Herm. Langenbeck*: Anmerkungen über das Hamburgische Schiff- und See-Recht (1727), 107 ff.; jfr. 528.
- 61) *J. Chr. Lünig*: Theatrum Ceremoniale Historico-Policum II (1720), 1293, pkt. 8.
- 62) Königlich-Preussisches See-Recht ... Berlin den 1. Decemb. 1727 (1728).
- 63) *J. K. G. Jacobsson*: Technologisches Wörterbuch II (1782), 397.
- 64) *Jal*: Gloss. naut. 387.
- 65) Udg. af *Rob. Geete* i Samlinger utg. av Svenska Fornskriftsällskapet, 143 (se s. 49).
- 66) *John Granlunds* noter til oversætt. af *Olaus Magnus*: Historia om de nordiska folken V, 238; sa. i Sjöhist. årsbok 1947, 34 ff.
- 67) Svenska flottans historia I (1942), 143; aftr. sst. 508 ff.
- 68) Sst. I, 366 ff.
- 69) *Olaf Rudbäcks* Atlands ... Tridie Del (udg. *Axel Nelson* 1947), 269; jfr. *Ake Holmbäck*: Dopen vid Kullen (Uppsala univ. årsskr. 1955: 7), 24, note 9.
- 70) *J. A. Flintberg*: Anmärkningar Till Sweriges Rikes Sjö-Lag (1815).
- 71) Sv. Flottans hist. II (1943), 99, 109, 271.
- 72) *J. L. A. Kolderup-Rosenvinge*: En dansk Søret fra det sextende Aarhundrede (1830); *Poul Johs. Jørgensen*: Dansk Retshistoric (1940), 122.
- 73) Aftr. i Da. Mag. V (1751), 12 ff.; udtog i *H. G. Garde*: Efterr. om den da. og no. Søemagt I (1832), 41 ff.
- 74) Udtog i Garde I, 45 ff.
- 75) *Niels Krag & St. Stephanius*: Kong Christian den Tredies Historie II (1778), 254 ff.
- 76) *V. A. Secher* (ed.): Corpus Constitutionem Daniæ I, 1558-75 (1887-88), 94 ff., 281 f., 361 ff.; II, 1576-95 (1889-90), 243; *W. Graah*: Udkast til Danmarks Søekrigshistorie (1818), 95 ff.
- 77) *Viggo Bentzon*: Den da. Søret, 16; jfr. *E. Arup*: Danmarks Historie II (1932), 564 f.; *Laur. Nielsen*: Dansk Bibliografi 1482-1550 (1919), 138.
- 78) Fra svensk side foreligger en udredning af kilderne til Carl XI's sølov 1667, *Ake Holmbäck*: Studier i äldre sjörätt (1926), hvori det påvises, at bestemm. for største delen stammer fra holl. kilder, men også fra Visby søret, sølove fra Lübeck og Hamborg og romerske retsregler; se sa.: Dopen vid Kullen (1955).
- 79) *Garde*: Den dansk-norske Sømagts Historie 1535-1700 (1861), 142.
- 80) *Laur. Pedersen*: Helsingør i Sundtoldtiden I (1926), 66; kildestof hertil i Helsingør Byarkiv.
- 81) Sst. I, 166; tegnebogen i Kgl. Bibl., Ny kgl. saml. 240, 8°.
- 82) Register over ... Christiani Sexti Søe-Articler ... (1739)

- 83) Archiv f. Søværnen VIII (1836), 208 f.
- 84) Forsøg til den fjerde Bogs Fortolkning ... (1797), 20.
- 85) En islandsk Eventyrer *Arni Magnússons* Optegnelser (1918), 64 ff., 90 ff.
- 86) Retsplejen til Orlogs i Chr. d. Fjerdes Dage, i Vor Fremtid IV (1910-11), 127 f., 190 ff.
- 87) Jfr. *Jon Olafssons* Oplevelser som Ostindiefarer ... (1907), 35; *Cortemünde*: Dagbog 42.
- 88) *Jon Olafsson* 25 f.
- 89) *Cortemünde*: Dagbog fra en Ostindiefart 1672-75 (1953).
- 90) S. 42, 48, 114, 150.
- 91) Aftrykt sst. 209 ff.; vist den første trykte saml. skibsart. for komp-skibe i Dmk. er Ost-Indiske Compagnies Skibs-Artickle, 13/10 1680.
- 92) *Topsøe-Fjensen & Marquard*: Officerer i den da.-no. Sæetat I (1935), 653.
- 93) *Louis Bobé*: Moritz Hartmann (1933), 117.
- 94) Sst. 113.
- 95) *Olav Bergesen*: Fra Henrik Bielke til Iver Huitfeldt II (u. å.), 416.
- 96) *Hans Meslers* journal på Kgl. Bibl., Ny kgl. Saml. 769, 4°, s. d. 17/12 og 21/12 1708.
- 97) Personalh. Ts. 3. rk. IV, 37.
- 98) *Kay Larsens* register på Handels- og Søfartsmuseet.
- 99) *G. Nørregaard* i Handels- og Søfartsmus.'s årbog 1953, 45.
- 100) *A. Zimmer*: Av viceadmiral Frederik Zimmers Optegnelser 1717-1756 (1927), 48.
- 101) Sst. 54; *Tobias Wiegands* journ., i Tidsskr. f. Søværnen 1900, 195.
- 102) *C. H. Bonne*: Søreiser paa Europas Kyster og Kysten af Guinca (1833), 48.
- 103) Bergens Beskrivelse (udg. *Nordahl-Olsen* 1920), 183.
- 104) *G. Fr. Meyer* i Die Heimat XL (1930), 203.
- 105) *Oscar Loorits*: About the Baptism of Novices as Practised by the Baltic Sailors, i Tautosakos Darbu I (1935), 131, 139.
- 106) *Olf Rudbäcks* Atlands ... Tridie Del, 269.
- 107) *Henning Henningsen*: Dystløb i danske søkøbstæder (1949), 115 ff.
- 108) *A. Jal*: Scènes de la vie maritime I, 341.
- 109) *Martin P. Nilsson*: Årets folkliga fester (1936), 86 ff.; *J. S. Møller*: Fester og Højtider II (1933), 125 ff.
- 110) Lebenscinnerungen eines alten Seemannes (1835), 109 ff.
- 111) *Guillet* 1680, cit. i *Jal*: Gloss. naut. 386.
- 112) *Jules Lecomte*: Dict. pittoresque de marine (1835), 91.
- 113) *Jon Olafssons* Oplev. som Ostindiefarer, 94.
- 114) *Paul Sébillot*: Légendes et Curiosités des Métiers (u. å.), Les Boulangers 10.

- 115) *Otto Henne am Rhyn*: Kulturgeschichte des deutschen Volkes I (1886), 274; *Johs. Rohr*: Tausend Jahre deutsches Leben (1931), 262; flere ckss. i *Jacob Grimm*: Deutsche Rechtsalterthümer¹ II (1899), 187 f., 324 f.
- 116) *Cleirac*: Vs . . ., 112.
- 117) *A. Chéruel*: Dict. hist. des institutions, mœurs et coutumes de la France II (1858), 1187.
- 118) *L. Pedersen*: Helsingør i Sundtoldstiden II, 95.
- 119) *Capitain Jens Munks* Livs og Levnets Beskrivelse (1723), 21.
- 120) *O. Nielsen* (ed.): Kjøbenhavns Diplomatarium V (1882), 787; jfr. *Vilh. Bang* i Aar bog for dansk Kulturhistorie 1893, 63 f.
- 121) Kjøb. Dipl. V, 791.
- 122) *O. Nielsen*: Kjøbenhavns Historie og Beskrivelse V (1889), 232 f., 43.
- 123) Kjøb. Dipl. VI (1884), 345.
- 124) *E. Blytman & R. Fjeldborg*: Det kgl. danske Fyrvæsen 1560–1927 (1927); 22 ff.; en model af et sådant vippefyrr på Handels- og Søfartsmuseet.
- 125) *Moths* ordbog, Kgl. Bibl., Gl. kgl. saml. 774, 2°, bd. XVI (bogstav V, 212).

OM SKIBSBYGNINGEN I DANMARK I 1700-TALLET

Af

KNUD KJEM

Som bekendt frembyder det 18. årh.s sidste halvdel, den såkaldte florisante periode, store muligheder for udvikling af den danske handelsflåde. I århundredets første del hæmmedes erhvervet stærkt af den store nordiske krig, ikke mindst af kaperierne fra svensk side. I 1719 klagede Rentekammeret da også over, at den danske handel med undtagelse af øerne og Islands-handelen, der dog stod på svage fødder, ikke var „af nogen konsideration, men næsten ej anderledes kan anses end fremmed høkeri, og det som behøves til livets ophold“.

Pesten i 1711 og Københavns store brand i 1728 var naturligvis kun egnet til at hæmme udviklingen, men en række hovedbegivenheder inden for handelens og søfartens historie angiver dog en målbevidst linie fremad: Det kgl. oktr. Søassurancekompagni stiftedes 1726, Kommercekollegiet grundlægges 1735, Kurantbanken oprettes i 1737, en række privilegerede handelskompagnier grundlægges, blandt hvilke først og fremmest Asiatick Kompagni. Vestindiehandelen og Middelhavshandelen udvikles. Kort efter århundredets midte indleder den preussiske syvårskrig 1756–63 en lang række europæiske krige; såvel disse krige som den samtidige kolonikrig mellem England og Frankrig forøger behovet for varer og tonnage, og da Danmark–Norge er omtrent ene om at bevare neutraliteten, er der de bedste muligheder for dansk-norsk skibsfart.

Denne udvikling afspejler sig naturligvis også i tallene for den danske tonnage. En opgørelse fra 1707 oplyser, at der da fandtes

750 skibe i Danmark (altså excl. hertugdømmerne og Norge) med en samlet tonnage på 11.998½ kmlstr. (à ca. 2 tons). Oplysningen herom findes i et dokument fra 1730, og tallet for den københavnske tonnage stammer fra 1728, idet der øjensynlig ikke findes ældre tal for hovedstadens vedkommende.

I 1746 er der endnu ikke sket nogen fremgang, tværtimod. Da var der kun 585 skibe med 10.563½ læster, altså en tilbagegang. I 1766 er der derimod 619 skibe med 16.341½ læster, i 1777 805 skibe med 17.149 læster og i 1786 1037 skibe med 38.789 læster. Tal fra de mellemliggende år viser lidt svingninger op og ned, men hovedlinien viser stor fremgang. Omsætter vi læstetallene til vore dages enheder, ser vi, at der i 1707 var en handelskibsflåde i Danmark på ca. 24.000 tons, i 1786 lidt under 80.000 tons. Det er ikke meget i sammenligning med vore dages tal, da den hele skibstonnage i 1707 kan rummes i et enkelt af vore større skibe og i 1786 – midt i den strålende udvikling – i et par stykker eller tre. I 1797 var agent Duntzfeldt Nordens største reder, men desuagtet kunde hans hele flåde på 12 ostindiefarere og et par vestindiefarere tonnagemæssigt rummes i et eneste af Ø.K.s moderne skibe. Den slags talsammenligninger mellem fortid og nutid kan jo i øvrigt gøres på så mange områder.

Det er klart, at den nævnte stærke udvikling af den danske tonnage i 1700-tallet også må afspejle sig i en udvikling inden for dansk skibsbygning. På Handels- og Søfartsmuseet har vi i de senere år fra Rigsarkivet, landsarkiverne, Københavns Stadsarkiv og en række slesvigske og holstenske stadsarkiver: Flensborg, Eckernførde, Kiel m. fl. indsamlet materiale til belysning heraf, en opgave som forfatteren interesserer sig meget for. Her skal kun gives visse hovedtræk. Altfor mange enkeltheder kan jeg naturligvis ikke komme ind på, interesserede må afvente den publikation museet agter til sin tid at udsende om dette for dansk nyere historie så betydningsfulde emne.

Det ligger nær at antage, at den danske statsmagt i merkantilismens periode måtte interessere sig for det danske skibsbygningserhverv. Vi kender jo dens interesse for oparbejdning af industrien, der resulterede i en kunstig fremelskning af en række

manufakturer, af hvilke adskillige ikke havde naturlig basis og da også hurtigt sygnede hen. Inden for skibsbygningen måtte der være langt større muligheder, både fordi der var et virkeligt behov, og fordi det drejer sig om et erhverv med gamle traditioner.

Det er bemærkelsesværdigt, at interessen kommer så sent eller i hvert fald så sent bliver underbygget af økonomisk-politiske grundsætninger. Det første initiativ der tages på dette område skyldtes hovedsagelig militære hensyn: interessen for at skabe en flåde af defensionsskibe til supplerung af orlogsmarinen. Dette forhold havde allerede tidligere gjort sig gældende. Chr. IV gav forskellige forordninger til støtte for folk, som vilde bygge større skibe. Det startede allerede under Kalmarkrigen og udvikledes senere bl. a. under Torstensonskrigen. Cand. mag. Jørgen H. Barfod har i Søfartsmuseets årbog 1948 behandlet dette emne, hvortil jeg henviser.

De bedste muligheder for fremskaffelse af større armerede skibe lå inden for handelen på Frankrig og Spanien med salt og vin samt tømmerhandelen, den søgående handel, som i vor handels ungtid spillede den største rolle. Der gik jo lang tid, inden handelen på Ostindien og Vestindien oparbejdedes. Chr. IV's forordninger yder støtten gennem nedsættelse af tolden på disse produkter, og på samme linie fortsættes der senere. Efter Chr. V's forordning af 24. maj 1671 om defensionsskibe ydedes støtte til skibe med en bestykning på 34 à 36 kanoner gennem en lav told på spansk eller portugisisk salt (5 rdl. pr. læst) og en noget højere, men også nedsat told på skibe med 24 kanoner, dog under forudsætning af, at varerne blev indført på første hånd; både denne sidstnævnte bestemmelse og kravet om, at indførselen skulde ske til et bestemt antal navngivne byer i Danmark, Norge og hertugdømmerne tjente handelspolitiske formål, hvad der naturligvis er værd at bemærke. Også islandshandelen var medtaget under beskyttelsen ved toldnedsættelser på skibe på 125 kmlstr. og med 12 kanoner samt for indtil 8 mindre skibe på 80 kmlstr. med 6 kanoner, idet sådanne mindre skibe var nødvendige ved visse islandske havne.

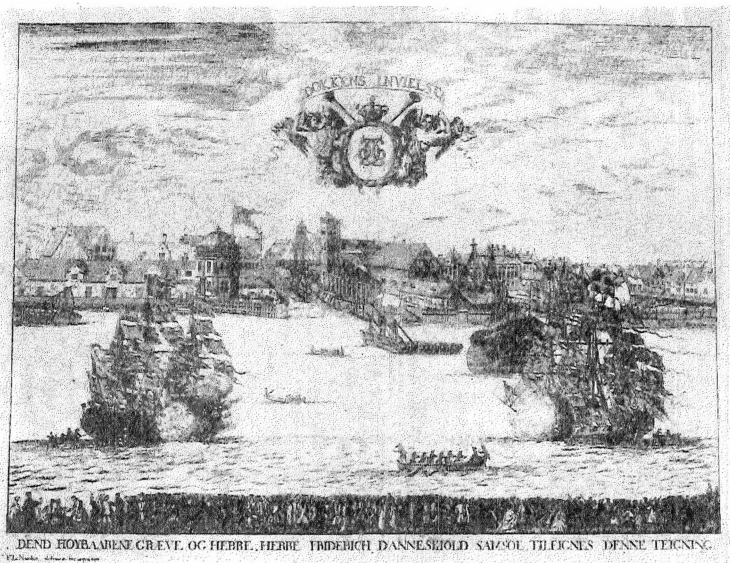
I en ny forordning af 28. jan. 1696 gives yderligere regler for

defensionsskibe, idet kravene til skibenes materialedimensioner nu fastsættes. En yderligere sikring og støtte lå i tilsagnet til rederne om, at de hos Admiralitetet kunde få tegninger udleveret til skibene. Mandskabets størrelse fastlægges, og rederne får tilsagn om 3 måneders varsel for skibenes eventuelle afgivelse til statens brug, ligesom taksterne for brugen fastlægges. Staten forpligter sig til at erstatte krigsskader under brugen, medens almindelige søskader påhvilede rederne selv. Ved totalforlis eller fjendtlig erobring erstattes de større skibe med et beløb af 14.550 rdlr., når bestykningen var foretaget af rederne, 12.000 rdlr. hvis armeringen var sket på Holmen.

Fra Barfods afhandling ved vi, at Chr. IV's forordninger fremkaldte bygningen af en del norske defensionsskibe, men kongen var i øvrigt ikke tilfreds med den støtte han opnåede fra rederne derved. Chr. V's forordninger tilsigtede især at fremskaffe armerede skibe, der ikke mindst i fredstid kunde beskytte Frankrigs- og Middelhavshandelen i en periode, da der ingen overenskomster var sluttet med Barbareksstaterne. Marinens skibschefer klagede imidlertid ofte over defensionsskibenes slette tjeneste i krigstid, og dette er formentlig årsagen til, at de bevilgede friheder blev ophævet ved Kammerkollegieordre af 16. dec. 1704.

Men snart begyndte rederne selv at røre på sig. 10. febr. 1741 indsendte en del københavnske grosserere et andragende til Kommercekollegiet. De fremdrog den store fordel, det vilde være for byer med mange håndværkere og arbejdere, om skibsbyggeriet blev opmuntret, ligesom skibsfarten og handelen vilde øges derved. Rederne var selv villige til „ved flid og anvendende formue at bidrage til denne vigtige vindskibeligheids befordring“, når de kunde opnå statens støtte dertil.

Nu var der ikke længere alene tale om toldbegunstigelser, men om direkte tilskud til bygning af skibe, og rederne foreslog også en række tilskudssatser. Til skibe fra 20 til 40 læster vilde de have 8 rdlrs. tilskud pr. læst, 40 til 70 læster skibe med 10–16 kanoner skulde have 15 rdlr. pr. læst, 70–100 læster med 16 à 20 kanoner 25 rdlr. pr. læst og store skibe på 100 til 150 læster med 24–50 kanoner 30 rdlr. pr. læst. Samtidig ønskedes nogen



Indvielsen af dokken på Christianshavn, bygget 1734–39 under store tekniske vanskeligheder. Stik af F. L. Norden. – Handels- og Søfartsmuseet.

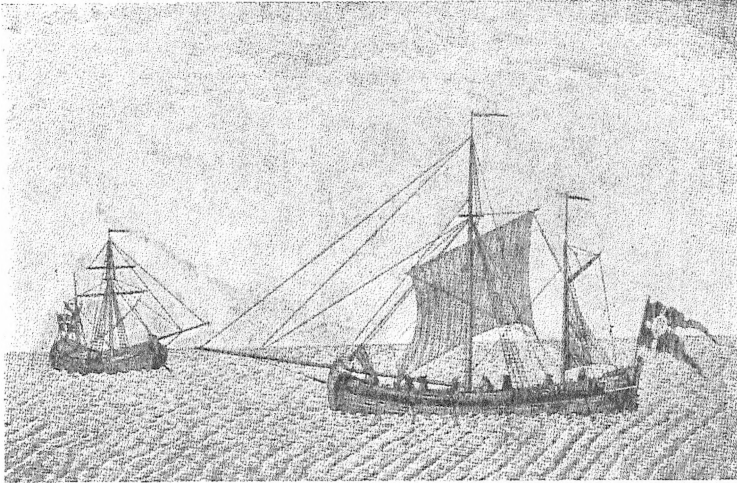
toldfrihed på varer indført på de skibe, som byggedes på denne måde, såvel som forbud mod oplag af varer, som indførtes med udenrigsskibe.

Hvad det sidste forslag angår, opnåede rederne kun tilsagn om, at man senere skulde se nærmere på spørgsmålet, når landets borgere kunde forsynes gennem den indenlandske fart. Man vilde øjensynlig først sikre sig, at der virkelig blev bygget skibe. Derimod fik rederne ved kgl. resolution af 20. marts 1741 tilsagn om tilskud i de kommende 4–5 år, dog efter lavere satser, idet tilskudene blev henholdsvis 4, 10, 15 og 20 rdlr. i stedet for de 8, 15, 25 og 30 rdlr. man havde bedt om. Hele foranstaltningen blev dog uden betydning, idet der ikke blev bygget et eneste skib efter disse regler og følgelig heller ingen præmie udbetalt. Ved forordninger i 1744 og 1757 gaves nærmere bestemmelser for skibsbyggeriernes forhold i Kbhvn. Skibsbygningsvirksomheden koncentreredes om værfterne, således at man ikke kunde bygge hvor som helst, og der stilledes til gengæld krav til værft-

terne om disses udstyr og sattes takster både for arbejdets udførelse og for arbejdslønninger etc.

Man havde dog også opmærksomheden henvendt på en nyttig konkurrence inden for skibsbygningsvirksomheden ved at tillade, at flere nedsatte sig som skibsbygmestre. Ved kgl. resolution af 12. maj 1759 fik således englænderen Peter Applebye lov til at nedsætte sig i København, og såvel han som eventuelle efterfølgende ejere af hans værft fik tilsagn for 10 år om et tilskud på 10 rdlr. pr. bygget læst under forudsætning af, at skibene mindst var på 60 kmlstr., ligesom der indførtes 8 størrelsesgrupper af skibe fra 60 til 130 kmlstr., der skulde føre et antal kanoner stigende fra 6 kanoner på de mindste til 30 kanoner på de største skibe. Applebye fik desuden tilladelse til at ansætte en skibsbygger på sit værft til at forestå arbejdet og at benytte de nødvendige håndværkere, danske såvel som fremmede, uden at være afhængig af lavene, dog således at de ene arbejdede for ham og ikke for andre af stadens borgere.

Allerede nu dukker spørgsmålet om den udenlandske konkurrence i skibsbygningen op, et spørgsmål som senere kom til at spille en stor rolle. Applebye androg om, at der til den kgl. kasse skulde betales et beløb af 10 rdlr. pr. læst af alle skibe som indførtes fra fremmede steder og købtes til brug i handelen, men det kunde Kommercekollegiet ikke gå med til. Det vilde være altfor skadeligt for handelen, især i krigstider, da man kunde regne med ofte at kunne købe priseskibe for ringe køb. Et fornyet andragende herom fra Applebye i 1764 blev påny forkastet. I sin fornyede ansøgning henledte Applebye opmærksomheden på, at han havde anvendt 75.000 rdlr. til at anlægge sit værft, at han i en periode af 5 år uagtet handelens betydelige opsving i København ikke havde kunnet afhænde 3 af ham byggede skibe, hvorimod der i de samme 5 år var bygget 14 og købt 3 skibe i Sverige for dansk regning, 16 skibe, der ialt androg 1857½ kmlstr., hvortil yderligere kom et skib på 300 læster, som var bestilt for dansk regning i Sverige. Han hævder at et af disse svenske skibe, som havde kostet 12.400 rdlr., havde han kunnet bygge for 12.600 rdlr., og et andet, der havde kostet 13.400 rdlr., kunde han have lavet for 10.200 rdlr.



Fiskehukkert på kabliaufangst under Island. Stik af J. G. Friedrich 1785.
Handels- og Søfartsmuseet.

På baggrund af dette foreslog han en toldafgift på indkøbte fremmede skibe på 20 rdlr. pr. læst, hvilken afgift kunde gøre nytte ved at blive brugt til fremme af det indenrigske skibsbyggeri. Afgiften vilde for de ovennævnte 16 skibe have indbragt 37.150 rdlr. i kongens kasse; når man regnede med den indenrigske pris for skibets bygning, nemlig 100 rdlr. pr. læst, vilde dette betyde 185.700 rdlr., som vilde være blevet i landet. Applebye fandt endvidere, at skibsbyggeriet burde anses for lige så vigtig som en fabrik, hvorfor det måtte have toldfrihed for de til skibsbygningen brugte materialer. Toldafgifterne for materialer til et skib på 100 læster regner han for 578 rdlr. 1 mk. 6 sk. eller $5\frac{1}{2}$ rdlr. pr. læst.

Da Applebye i 1769 fik sit privilegium forlænget for 5 år, havde han ialt bygget 6 skibe på tilsammen 828 kmlstr. og oppebåret 8280 rdlr. i præmie udbetalt uden for kommercens fond af den kgl. kasse. Han fik dog endnu ikke held til at gennemføre en indførselstold på skibe. Tværtimod var man gået den modsatte vej på et bestemt område. Da de preussiske skibes fart under den preussiske syvårskrig var blevet så usikker, at de ikke

havde kunnet indføre det sædvanlige kvantum brænde til København, hvorfor der var opstået brændemangel her, og da der ikke fandtes tilstrækkeligt med indenlandske platgående skibe til brændetransport, indførte staten en præmie på 4 rdlr. pr. læst af sådanne platgående skibe, skibe der i løbet af de kommende 3 år indkøbtes af danske undersåtter fra udlandet samtidig med, at man ydede 6 rdlr. pr. læst af sådanne skibe som byggedes inden for dansk statsområde (kongens riger og lande). Hvis disse skibe afhændedes inden 10 år, skulde præmien dog tilbagebetales. Der blev ialt bygget 8 sådanne skibe på tilsammen 342½ kml., for hvilke præmien omfattede 1370 rdlr.

Også andetsteds ydedes præmier. Det i Altona oprettede Silde-Kompagni opnåede i 1769 tilsagn om 5 rdlr. pr. læst af nogle sildebøjsjer, som skulde bygges, dog ikke i udlandet, men i Altona. Der blev ialt bygget 16 sådanne bøjsjer på ialt 515½ læster, hvorfor der i præmie blev ydet 2577 rdlr. 48 sk.

Applebyes initiativ i spørgsmålet om den udenlandske konkurrence fængede også hos hans kolleger i hovedstaden. I august 1772 fremsendte samtlige værftsejere i København en ansøgning desangående. Man gjorde her forestillinger om den skade og fornærmelse de måtte lide og det tab der tillige måtte forvoldes hos adskillige håndværkere såsom tømmermænd, rebslagere, smede, sejlmagere, blokkedrejere, snedkere med flere, når de københavnske handlende lod deres skibe bygge i udlandet, skønt det var bevist, at skibene kunde bygges forsvarligt og godt her i landet. Årsagen til disse skibskøb, der især foretoges i Sverige, mente man var at finde i, at udenlandsk byggede skibe var ganske fri for told, hvorimod der af materialerne til et på dansk grund bygget skib mindst svaredes 5 rdlr. i told pr. kommercelæst. Værftsejerne androg derfor om, at de fra udlandet indkøbte skibe til handelens brug måtte blive pålagt en forholdsmæssig told til det indenrigske byggeris fremme. Denne told mente de måtte være større af nye indtil 5 år gamle skibe, og mindre af brugte over 5 år gamle skibe.

Andragendet blev fulgt op af en ny henvendelse d. 14. sept. 1772 fra en del af de håndværksmestre, som var berørt af sagen, både skibsbyggere, tømmermestre, rebslagere og andre. De var

foruroligede ved, at 3 skibe til Vestindiehandelen var bestilt i Sverige for københavnsk regning. Håndværkermestrene gik endnu videre, idet de androg om, at man simpelthen aldeles forbød fremmede skibe i handelen, og at sådanne fremmede skibe måtte betragtes som kontrabande.

Værftsejernes andragende var indsendt til Admiralitetet og blev derfra videresendt til Kommercedeputationen med bemærkning om, at Admiralitetet fandt det særdeles hensigtsmæssigt ved tjenlige midler at opmuntre skibsbygningsfaget både af hensyn til de håndværkere og arbejdsfolk, som var knyttet og yderligere kunde knyttes til dette fag, og fordi flåden tid efter anden kunde få gavn af de skibe, som blev byggede og af de folk, der byggede dem.

Imidlertid vilde det jo være nødvendigt at gøre beregning og overslag over de begunstigelser, der burde ydes de københavnske skibsbyggerier, og da det var klart, at det især var konkurrencen med Sverige, der gjorde sig gældende, anmodede kommercedeputationen Københavns magistrat om fra grossererne og for at kontrollere disse også fra skibsbygmestrene at fremskaffe nøjagtig beregning over, hvad et i Sverige og et i København bygget skib af samme drægtighed vilde koste med fuld takkelage, ankre og tov samt sejl og trejl („sejl og trejl“ fast udtryk for et skibs sejl, tovværk og takkelage) alt i fuld sejlklar stand, alt belagt med autentiske og fuldstændige beregninger, hvorefter kommercedeputationen vilde overveje sagen og gøre indstilling. Disse oplysninger indkom imidlertid ikke med tilstrækkelig nøjagtighed, da deputationen efter gentagne gange at være blevet rykket, måtte indgive sin forestilling til kongen d. 14 nov. 1772. Man kunde derfor ikke komme videre end til i almindelighed at foreslå, at der til skibsbyggeriets undersøttelse årlig måtte udsættes en sum af 6.000 rdlr. og uden indstilling om summens anvendelse.

Skibsbygmestrene med flere andre håndværksgrene havde over for magistraten erklæret, at de vel ikke var i stand til at få fat i specielle beregninger over skibe byggede i Sverige, da sådanne beregninger blev hemmeligholdt af ejerne, men de havde dog fra konferensråd Iselin fået oplyst, at et skib på 105 kmlstr. i

fuld sejlklar stand havde kostet 13.000 rdlr. i Wästervik, og for den pris vilde de også bygge det, såfremt tolden på materialerne til skibet blev eftergivet, mens de måtte have 13.500 rdlr., hvis tolden blev opretholdt. Et defensionssskib af samme størrelse kunde de levere for 15.000 rdlr. excl. armatur og ammunition. Merudgiften til et defensionssskib satte de til 15 rdlr. pr. kommercelæst.

Grosserersocietetet svarede, at prisforskellen mellem et danskbygget og et svenskbygget skib efter den erfaring, de med størst sikkerhed kunde komme til, måtte sættes til 20 rdlr. pr. kommercelæst eller noget derover. Grossererne mente derfor, at der måtte ydes skibsbyggeriet en præmie på 20 rdlr. pr. kml., og at der samtidig måtte kræves en bedre indretning og orden ved værfterne for at få tømmermændene til at udfolde større flid. Dette kunde efter deres opfattelse bedst ske ved en nedsættelse af mesterlønnen fra den bestående takst 8 sk. pr. mand pr. dag til 6 sk. daglig, for arbejder, der strakte sig over 100 til 300 dage, for længere tid derimod 4 sk. daglig pr. mand.

Flådens nyudnævnte fabrikmester, den bekendte skibskonstruktør, orlogskaptajn Henrik Gerner var også blevet spurgt i sagen. Han fremkom med et udførligt responsum. Først af alt mente han, at den danske skibsfart vilde opnå den største fordel, hvis man indførte en navigationsakt, der lå så nær op ad den engelske som muligt. Skibsbyggeriet vilde derved opnå en sikker fordel, når alle de danske handelsskibe skulde bygges indenlands. Han anførte desuden en række betragtninger til forklaring på de billigere priser på skibsbygning i Sverige. Først og fremmest benyttedes en stor del indenrigsk tømmer i det svenske skibsbyggeri. Kun de største planker og knæer samt hamp til tovværket måtte forskrives udefra. Dernæst forarbejdede de svenske jernværker jern af de forskellige tykkelser, mens man i Danmark må smede på værfterne af stænger og omarbejde materialet, hvilket aldrig kunde gøres så godt og billigt, som når det var fremstillet under vandhamre. I Sverige var arbejdslønnen desuden bestemt efter svendenes duelighed. Arbejderne deltes i Sverige i underarbejdere og overkammerater med lønninger for de førstnævnte på 21 sk. daglig, for de sidstnævnte 30 $\frac{2}{3}$ sk. om



Kommandørkaptajn Henrik Gerner (1742-87), fra 1772 fabrikmester på Holmen, hvor han konstruerede en lang række fortrinlige skibe.
Buste af F. C. Willerup. – Handels- og Søfartsmuseet.

dagen. I Danmark fik alle derimod 2 mk. 8 sk. daglig eller 60 % mere. Da tømrer- og snedkerlønnen udgjorde $\frac{1}{4}$ af skibets pris, blev danskbyggede skibe ca. 10 % dyrere. Hertil kom yderligere en kursfordel for dem, som købte skibe i Sverige. Til gengæld var de svenske skibe slettere byggede, hvorved deres levetid blev kort og assurancepræmier højere. Ved køb i Sverige måtte man yderligere regne med, at købesummen gik ud af landet, ved den mindre afsætning i Danmark forringedes værdien desuden af de indenlandske produkter, som benyttedes i skibsbygningen, skibsværfterne kom ved ringere brug i forfald; der vilde opstå mangel på øvede skibstømrersvende som ellers lejlighedsvis kunde bruges på Holmen.

Efter Gerners beregning var der i de sidste 12 år bygget skibe i København på ialt 2187 $\frac{1}{2}$ kmlstr. og indført udenlandske skibe på 2214 læster. Regnedes der 90 rdlr. pr. læst af de sidstnævnte var 199.260 rdlr. derved gået ud af landet.

Efter de til skibene medgåede materialer, indenlandske såvel som udenlandske, fandt Gerner, at Danmarks gevinst ved at bygge i landet selv vilde blive 55 % af store skibe og 70 % af små. Han gjorde opmærksom på værdien af i krigstider at have defensionsskibe som kunde være tjenlige til kapere eller forsvare sig mod sådanne, således at købmændene ikke vilde blive tvunget til at anvende neutrale skibe, hvad der i Sverige under sidste krig havde kostet store beløb. Han mente, at alle skibe på 100 kmlstr. og derover kunde komme til at føre fra 4 til 16 6-pundige og 8-pundige kanoner, og at skibene i Vestindie-, Middelhavs- og Bordeaux-farten kunde indrettes således. Derved vilde København udover Asiatisk Kompagnis skibe få ca. 30 armerede skibe på 16 kanoner. For Norges vedkommende udfordrede træhandelen større skibe. Defensionsskibene burde her være på 150 kmlstr. eller 210 trælæster, og der kunde blive 21 af dem. Bekostningen ved indretning af defensionsskibene beregnede han til 12 à 15 % af den almindelige byggepris eller 18 à 20 rdlr. pr. læst.

På grundlag af alle disse betragtninger stillede Gerner derefter følgende forslag til det indenrigske og især det københavnske skibsbyggeris ophjælpning:

1) Der skulde nedlægges forbud mod brug af udenlandsk byggede skibe i den danske handel, ligesom danske skibe ikke uden i særlige trangtilfælde måtte repareres i udlandet.

2) For at opmuntre de norske jernværker til at bygge vandhamre skulde indførsel af svensk rundt og firkantet jern forbydes.

3) Indførsel af udenlandske jernankre skulde ligeledes forbydes på grund af de svenske ankres slette beskaffenhed, idet man i Sverige alene sigtede mod lave priser.

4) Der skulde nedlægges forbud mod indførsel af svenske og finske brædder.

5) Der skulde i det indenlandske skibsbyggeri forfærdiges formularer, hvorefter alle byggekontrakter skulde sluttes med anførelse af de vigtigste deles styrke og forbindelser. Derimod skulde man for ikke at skade skibsbygningskunstens fremgang og skibsbyggeriets forbedring ikke binde bygmesteren til nogen bestemt tegning. Han fremsendte en sådan formular og tilbød at give udkast til byggekontrakter for de forskellige skibstyper.

6) Der burde ydes en præmie på 18 à 20 rdlr. pr. læst for armerede skibe, hvorved merudgiften ved de armerede skibes indretning og armering i krigstider måtte anses for at være erstattet. Han tilbød selv at gennemgå tegningerne til sådanne skibe.

7) Han tilbød at holde offentlige forelæsninger for dem, som bestemmer sig for skibsbyggerier og mente, at omkostningerne ved skolens indretning kunde pålægges samtlige værfter i kongens riger og lande, der til gengæld hver kunde have en elev på skolen, som Gerner mente kunde undervises fuldstændigt på 4 år.

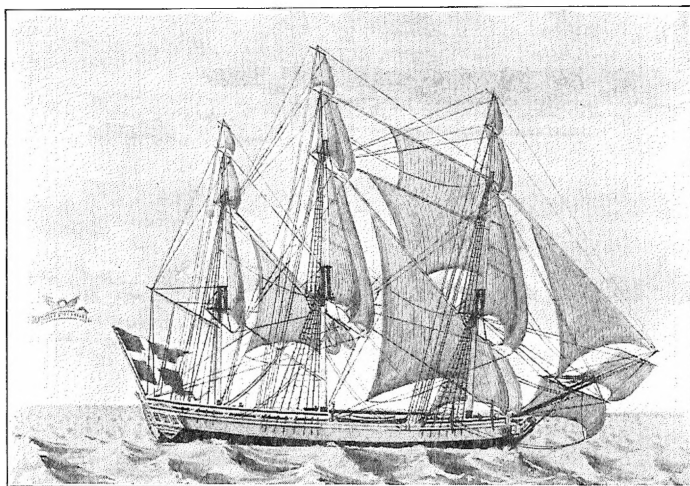
Når jeg så udførligt har omtalt Henrik Gerners indstilling skyldes dette hans enestående stilling inden for dansk skibsbygning. Han var en fremragende skibskonstruktør og havde netop gennemgået en omfattende uddannelse i udlandet. Efter hjemkomsten var han blevet udnævnt til fabrikmester i flåden, hvis skibsbygning han ledede til sin død i 1787. I sin embedstid konstruerede han et stort antal velsejlende orlogsskibe, ligesom

han også var engageret i koffardiskibsbygning og til en række værfter udførte skibstegninger. Man må erindre, at den teoretiske viden inden for skibsbygningsfaget endnu var lidet udviklet. Et rundspørge til alle landets egne, der var foretaget i 1771 havde gjort det klart, at det i denne henseende stod slet til rundt omkring, og det var naturligvis til modvirkning heraf, at han foreslog oprettelse af skibsbygningsskolen.

Jeg skal ikke komme ind på enkeltheder i kommercekollegiets påfølgende overvejelser i sagen, men anfører blot, at resultatet blev en kgl. forordning af 18. marts 1776 angående det indenlandske skibsbyggeris opmuntring og forfremmelse i Danmark og Norge.

Noget forbud mod indførsel af udenlandsk byggede skibe blev det ikke til, men der pålagdes alle sådanne skibe, som fremtidig erhvervedes af danske redere en told af 20 rdlr. pr. kmlstr. På denne måde fik de danske skibsbyggere en præference, idet disse selv havde fremført, at prisforskellen mellem danske og udenlandske skibe ikke var 20 rdlr. pr. læst, som grossererne havde hævdet, men noget mindre, og samtidig opnåede rederne den fordel stadig at kunne købe udenlandsk byggede skibe, hvis prisen var særlig fordelagtig, f. eks. tage priser eller skibe som var strandede i danske farvande og var at få til godt køb.

For at skabe en flåde af armerede koffardiskibe, som i krigstid kunde betrygge skibsfarten, tilsagde staten fremtidig en præmie til bygning af defensionsskibe på 16 rdlr. pr. læst af de skibe, som byggedes i hovedstaden og 8 rdlr. pr. læst for skibe, som byggedes andetsteds inden for den dansk-norske stat. Når disse satser var lavere end de af Gerner foreslåede, beroede det netop på, at tolden på udenlandske skibe blev højere, og desuden også på, at staten selv tilbød at levere armatur til defensionsskibene. De var desuden højere end de 15 rdlr. pr. læst som skibsbygmestrene i 1772 havde anført som merudgift for et defensionsskib. Da der ikke som ved tidligere forordninger blev stillet krav om tilbagebetaling af præmien, hvis skibene senere solgtes til udlandet, vilde præmien tillige virke som udførselspræmie, hvilket jo helt var i merkantilismens ånd. For at sikre bygningen af defensionsskibe og vel også til beskyttelse for den



Vestindiefareren, fregatten „Roepstorff“ af København, bygget af Erik Eskildsen på det Grønlandske værft i København, vist i 1770'erne. 154 kommercelæster, 22 mands besætning. – Gouache af Fr. W. Munck(?).
Handels- og Søfartsmuseet.

danske skibsbygningsindustri krævedes det, at den danske og norske fart på Vestindien, Middelhavet og andre fjerne farvande fremtidig kun blev drevet med defensionsskibe, der for Danmarks vedkommende skulde være mindst 100 kmlstr. drægtige og for Norges mindst 150 læster og med visse krav til skibenes armatur. Dog gjordes der en undtagelse for de skibe, som hidtil havde faret på Vestindien, der fik lov til at fortsætte, hvorimod man ikke fremtidig kunde indsætte danskbyggede skibe i denne fart, som ikke var defensionsskibe, og heller ikke udenlandske selvom tolden var betalt. For at få et godt skib godkendt som defensionsskib, var det desuden nødvendigt at indsende et fuldstændigt sæt konstruktionstegninger til kommercekollegiet, som derefter lod dem bedømme og godkende, henholdsvis forkaste, af flådens konstruktionskommission, ligesom skibsbygmesteren skulde godkendes. Da det var hensigtsmæssigt også at fremskaffe et mindre antal defensionsskibe af mindre drægtighed end de før nævnte, blev de samme præmier udlovet til sådanne, dog kun indtil det fornødne antal skibe af

denne kategori var bygget, hvorefter denne hjælp igen vilde blive inddraget.

Støtten omfattede også andre end defensions-skibe. Skibe på mindst 30 læster, der byggedes i København uden for defensions-skibsklassen fik tilsagn om en præmie på 5 rdlr. pr. læst. Når denne præmie kun ydedes til skibe byggede i København, var begrundelsen den, at skibsbygningen af forskellige årsager måtte blive dyrere i København, og fordi man måtte formode, at de dygtigste bygmestre befandt sig her, hvor de lettere fik lejlighed til at udvikle deres talenter og til at opnå større øvelse. Præmien svarede, som det vil ses, til indførselstolden af skibsmaterialer.

Efter disse bestemmelser havde alle parter – i hvert fald i hovedstaden – fået, hvad de med rimelighed kunde forlange. Noget større antal defensions-skibe blev dog, så vidt jeg kan se, ikke bygget, men både skibsbygningsfaget og rederne havde fået en beskyttelse efter de bedste merkantilistiske principper, uden at redernes muligheder for i udlandet at skaffe sig billige skibe blev gået for nær. Behovet for tonnage blev i perioder desuden så stort, at det stadig blev nødvendigt at indføre skibe udefra. Forordningen af 18/3 1776 stillede også oprettelsen af en konstruktionsskole i udsigt, men den fik det lange udsigter med. I øvrigt gik staten selv direkte ind i skibsbygningsvirksomheden, idet den i perioden fra 1776–81 med overskattedirektionen som formidlende faktor lod iværksætte bygning af et antal skibe, både fregatter, skonnerter og brigger samt en række specialskibe til fiskefangst og hvalfangst, der byggedes under tilsyn på forskellige værfter og derefter afhændedes på auktion. Blandt disse fartøjer var ostindiefareren „Den gode Hensigt“, der byggedes i 1780, men fik den sørgelige skæbne, at den en vinternat umiddelbart ved sin færdiggørelse brændte i Københavns havn. I Rigsarkivet er bevaret et fuldstændigt inventarium over dette skib, således at man til de mindste enkeltheder kan se, hvad der hørte til en sådan langfarer, et dokument af stor værdi.

Selvom København er blevet fremhævet som det sted, hvor de fleste og bedste skibe byggedes, er det naturligvis ikke således

at forstå, at der ikke rundt omkring i landet byggedes skibe. Det gjordes der i højeste grad. I Norge var der en vis virksomhed, tilsyneladende ikke så stor, som man på forhånd skulde tro, men Norge betragter jeg som faldende uden for mit studieområde, der nødvendigvis må have en vis begrænsning og en sag som jeg vil overlade til de norske forskere at tage sig af. På mangfoldige steder i kongeriget Danmark blev der drevet skibsbyggeri, og ganske særligt var dette tilfældet i hertugdømmerne Slesvig og Holsten, hvor virksomheden især koncentrerede sig i Åbenrå, Flensborg, Eckernförde, Kiel og Altona. Jeg vil formode, at det materiale, som Søfartsmuseet hidtil har samlet sammen, omfatter oplysninger om 18–20.000 skibe byggede i Danmark og hertugdømmerne. Det betyder naturligvis ikke, at vi har oplysninger om samtlige nybygninger, men det er dog så stort et antal skibe, at man sikkert tør regne med, at det vil give en betryggende oversigt over 1700-tallets skibsbygning herhjemme, især da det for visse områders vedkommende utvivlsomt er ret fuldstændigt. Materialeindsamlingen er imidlertid endnu ikke afsluttet, og dernæst vil følge en bearbejdning af materialet, som tager sin tid. Det vil derfor være umuligt for mig at komme nærmere ind på dette. Jeg skal derfor indskrænke mig til at anføre nogle bemærkninger om skibsbygningen i hovedstaden.

Flådens skibsbygning er ret nøje kendt gennem forskellige forskeres behandling heraf. Den falder desuden uden for dette emne, selvom det kunde være fristende at komme ind på vekselvirkningen mellem de københavnske private værfter og Holmen, hvis fabrikmestre leverede tegninger til adskillige private nybygninger.

Næsten alle de københavnske skibsværfter var beliggende på Christianshavn. Blandt disse var Asiatisk Kompagnis værft naturligvis et af de vigtigste. Allerede umiddelbart efter kompagniets grundlæggelse i 1732 anlagde man på kompagniets plads i Strandgade en skibsbedding, en såkaldt „bankestok“, med fornødne smedier, afslagningsloft, oplagspladser med mere. Her sattes straks en fregat i arbejde, og i 1735 var fregatten „Kongen af Danmark“ færdig som værftets byggenummer 1, hvorefter

straks en ny blev påbegyndt, der fik navnet „Dronningen af Danmark“. Siden fulgte en lang række nybygninger efter, dog ingenlunde i det tempo, som der var behov for. Kompagniet måtte i stor udstrækning købe skibe såvel i Danmark som navnlig i udlandet, ligesom det tid efter anden lod skibe bygge på andre private værfter. Kong Frederik V, der jo var kompagniets vel-ynder, interesserede sig stærkt for dets skibsbygningsvirksomhed. Han overværede undertiden stabelafløbningerne og var bagefter så nådig at lade sig forlyste med et traktement, der afholdtes i kompagniets pakhus, der opførtes af Eigtved 1748–51, og som bekendt endnu er bevaret som et af de værdifuldeste minder fra kompagniets stortid sammen med Philip de Langes smukke kompagnihus i Strandgade.

Det ældste skibsværft, anlagt af en privat mand, skyldes handelsmanden Andreas Bjørn, der på nuværende Wilders, Krøyers og Grønlandske Handels plads o. 1735 opfyldte et vandareal på ca. 6 tønder land. Han var startet som storleverandør til sætaten og hæren og blev stor skibsreder især med skibe i Vestindiefarten. Indtil sin død i 1750 byggede han på sit værft et halvt hundrede skibe, bl. a. orlogsskibet „Kjøbenhavns Slot“, hvis søsætning i nov. 1741 forevigeedes på et bekendt stik. Han blev en formuende mand, der bl. a. blev vært for Det kgl. Skydeselskabs sammenkomster i 1747, da Frederik V kom ud og skød til papegøjen. De 136 skydebrødre spiste i lokalet ved siden af det, hvor kongen blev beværtet. Selskabet fik lov til at indlades for Hs. Maj. kongens taffel og drikke kongens og hans høje huses skål, som kongen igen besvarede med at tømme sit glas på selskabets velgående. Det har sikkert været til glæde for Andreas Bjørn, selvom han kom af med over 1300 rdlr. af sine egne penge ved den lejlighed, så han har altså i sandhed måttet „give sølv“.

Andreas Bjørn døde i 1750, men allerede i 1747 var en del af Bjørnsholm blevet overladt til „Det alm. Handelskompagni“, og i 1762 blev resten med skibsværftet solgt til mægler Carl Wilder, hvis søn Lauritz Wilder overtog det hele i 1767. Det var stadig et stort foretagende. Pladsen hedder jo endnu den dag i dag Wilders Plads, og gaden i nærheden blev opkaldt efter Wilder. Det areal Bjørn havde solgt til „Det alm. Handelskompagni“



Fregatten „Den Drag“, kommanderet af kapt. Peter Brodersen fra Amrum, 1800. – Glasmaleri af ubek. – Handels- og Søfartsmuseet.

blev senere delt i Grønlandske Handels Plads og kaptajn Hans Krøyers Plads.

En anden yderst driftig mand var agent Andreas Bodenhoff, der startede som skipper, blev tømmerhandler og storleverandør af tømmer og hamp til flåden. I 1766 ansøgte han om – og fik gratis overladt – et vandareal bag „Alm. Handelskompagni“s plads som han opfyldte, og hvor han anlagde et skibsværft. Hans motivering for andragendet var, at han som en slags affald fra sine tømmerleverancer til flåden fik adskilligt lettere tømmer tilovers, som ikke kunde bruges af flåden, men som han passende kunde anvende til koffardiskibsbygning. 1771 søsatte han sit første skib „Margaretha Maria“ opkaldt efter hans ældste datter. Siden fulgte adskillige efter: til flåden bl. a. fregatten „Storebælt“ 1782, fregatten „Frederiksværn“ 1783 og fregatten

„Hvide Ørn“ 1784. Han blev særdeles formuende, kaldtes „den stenrige agent Bodenhoff“ og skal ved sin død i 1794 have efterladt sig 250.000 rdlr. Da var han en mere holden mand, end da han ved sin ældste datters dåb i 1749 boede i „Smedens Gang“, der heller ikke dengang var byens fineste gade. I 1798 blev hans skibsværft overtaget af Søetaten.

I den sydlige ende af Strandgade lå ligeledes forskellige værfter. Nærmest Knippelsbro lå Vestindiske Handels Plads, hvor der i hvert fald byggedes til kompagniets eget brug. Ved siden af denne finder vi Fabritius & Wewers værft. De største skibe dette værft byggede var ostindiefarere og fregatter på 18 à 20 kanoner, som ikke var mere end 28½ fod brede. Ellers kunde de nemlig ikke komme igennem Knippelsbro, der på denne måde altså var en hemsko på værftets foretagsomhed. Så måtte man også slå sig på galeaser, snauer, hukkerter, jagter, sandbåde, pramme og andre mindre både. Man erklærede i 1771, at man også havde bygget en velindrettet muddermaskine og for nærværende tid (altså i 1771) „står for hans kgl. majestæts egen høje regning en bombarder-galioth på stabelen“.

På pladsen bag ved Frederiks tyske kirke lå et skibsværft kaldet Unrust efter det hollandske skibsværft Onrust. I 1761 tilskødedes det Johannes v. d. Osten, der også er et kendt værftsejer-navn. I 1781 solgte han det for 28.000 rdlr. til William Brown, en søn af John Brown i hans ægteskab med Anne Applebye. William Brown satte meget ind på værftets udvidelse. I 1785 udstedte han en panteobligation på 90.000 rdlr. til sin far. I 1787 opgør han sin årlige fortjeneste til 18 à 20.000 rdlr. Desværre ramtes huset Brown af store økonomiske ulykker, og William Brown døde allerede i 1788 ikke 30 år gammel af apoplexi. Efterfølgeren overtager for små penge et stærkt udvidet værft, der har 2 beddinger, 3 slæbesteder, ankersmedie, spindehus, takkelhus, kølhalingsplads, tømmer- og mastegrav m. m. Efter en senere ejer er værftet kendt som Krøyers plads.

Af værfterne på Christianshavn skal jeg tilsidst nævne Applebyes værft, som jeg tidligere omtalte. Det startede med Peter Applebye senior, der var rebslager, og i 1737 som rebslagermester på Holmen fik i opdrag at omlægge Holmens reberbane

efter engelsk mønster. Dels ved køb i 1742, dels ved forskellige senere kongelige gavebreve fik han overladt store arealer på Christianshavn, hvor han anlagde reberbane og i 1759 et skibsværft, som ved hans død i 1774 overgik til hans søn Peter Appleby jun. De fleste af læserne kender sikkert betegnelsen „Engelskmandens Plads“ for hans virksomhed.

Af de øvrige værfter som fandtes i København skal jeg nævne Kgl. islandske, færøske og finmarkske Handels plads samt Grønlandske Handels plads, der på visse tidspunkter er to hinanden adskilte værfter. Det er indlysende, at disse værfter især byggede skibe til handelen på Nordatlanten. Af de øvrige kompagnier skal anføres Det Østersøisk-Guineiske Handelsselskab, der startede stort i 1781 under statens høje protektion, med en aktiekapital på 3 mill. rdlr., hvoraf kongen overtog den ene million, men kørte fast i 1785. Det havde sin plads og værft ved nuværende Toldbodgade. I 1787 overtoges kompagniet af firmaet de Coninck & Reiersen eller rettere af et af dette dannet konsortium Pingel, Meyer, Prætorius & Co., af hvilket de Coninck havde $\frac{7}{10}$ part. I 1802 overdrog dette firma skibsværftet til skibsbygmester Lars Larsen, der fortsatte skibsbygningsvirksomheden på det samme sted, der endnu i dag er kendt som Larsens Plads.

Et par ord om selve skibsbygningsvirksomheden i København, således som denne afspejler sig i forordningen af 11. nov. 1757 om skibstømrersvendes og skibstømrerdrenges forhold og pligter vil sikkert være af interesse.

Skibsbygningsvirksomheden skulde alene foregå på de dertil berettigede skibsværfter og ikke som tidligere også på tilfældige pladser i havnen. Der var forskrifter for, hvad der skulde findes på værfterne af materiel og for den pris værfterne måtte tage for disses brug. Der var også faste mesterpriser efter antallet af arbejdere, som var knyttet til arbejdet, 3 mk. daglig om sommeren for en svend, og fra 1 mark til 2 mk. 8 sk. for læredrenge på de forskellige uddannelsestrin. Hertil kom et salær til skibsbygmesteren for hans tilsyn med arbejdet; overdrog han dette til kvartermænd, måtte mesteren selv betale disse. Arbejdstiden var

om sommeren fra kl. 5 til 11 og 12 til 18, på meget varme dage var middagspausen 2 timer, men arbejdstiden skulde være 12 timer. Ved presserende arbejde ved kølhaling, når et skib var læk etc. skulde svendene om fornødent arbejde i middagspausen. Daglønnen var om sommeren for en svend 2 mk. 8 sk., for drenge fra 1 mk. 4 sk. til 2 mk. 2 sk. Om vinteren betaltes ikke dagløn til svendene, men timeløn efter de timer, som arbejdedes, hvorimod drengene også da fik dagløn. Man mødte om morgenen, såsnart man kunde se, og fortsatte så længe dagslyset varede. Timelønnen var lavest for nybygninger, lidt højere for reparationsarbejde. Der var pligt til overarbejde, der betaltes som for den normale arbejdstid, dog efter reparationstaksten, uanset om det drejede sig om nyt eller gammelt arbejde.

Mesteren skulde holde duelige svende. Skipperen og rederen kunde forlange uduelige folk fjernet fra arbejdet, en ret der nok var så som så, da det ofte var svært at få folk, og der måtte ikke forekomme unødige forsinkelser i arbejdet.

Et vidnesbyrd om vanskeligheden i at få folk nok finder vi i søetatens ret til på et hvilket som helst værft at udtage de svende, den havde brug for på Holmen.

Arbejderne havde ret til at medtage afhuggede spåner, dog kun så meget, som de kunde bære under en arm, hver gang de gik fra arbejdet. De måtte dog ikke knippe sådant ros i arbejdstiden, og kløvet, savet eller afkilet ros måtte de ikke tage. Svendene måtte ikke løbe fra en mester til en anden uden afsked.

Svendene skulde naturligvis være mestrene og deres andre overordnede hørige og lydige; hvis de var dovne og „liderlige formedelst drukkenskab, banden eller liderlig snak, og ikke efter formaning vil bedre sig, men forfører, forhindrer eller opholder de andre, når de skal arbejde, eller i andre måder kommer ondt af sted, da skal mesteren have magt til at lade ham gå af sit arbejde uden afsked, da ingen anden mester må optage sådan en svend i arbejde, som fra den mester, han sidst arbejdede hos, ingen rigtig afsked har“. Det var også skibsbygmestre eller kvartermænd forbudt på værfterne eller i nærheden af disse selv eller ved andre at holde værtshus eller sælge øl eller brændevin.

Hvis det gik bogstaveligt til efter alle disse regler, vilde alt

være såre godt. Men det går jo ikke altid, som præsten præker. Vanskeligheden ved at skaffe duelige folk i tilstrækkeligt antal var stor, så det har næppe været let at gennemføre bestemmelserne, og der er vel ingen grund til at tro, at menneskene var bedre dengang end nu om dage.

Jeg har kun kunnet komme ind på en række hovedtræk inden for skibsbygningsindustrien herhjemme i 1700-tallets sidste halvdel. Mange problemer har jeg ladet ligge, dels fordi der ikke har været tid til at komme nærmere ind på dem, dels fordi materialet endnu ikke er tilstrækkelig behandlet. Det væsentligste punkt er naturligvis, om alle disse foranstaltninger bragte den ønskede fremgang, og hvordan den danske skibsbygning kunde tilfredsstille søfartens krav om tonnage. Jeg skal her blot nævne et par tal.

I året 1783 foretog staten en undersøgelse af udviklingen fra 1777 til 1783 for at se virkningen af forordningen af 18. marts 1776 eller i hvert fald udviklingen siden da.

Tallene er som følger:

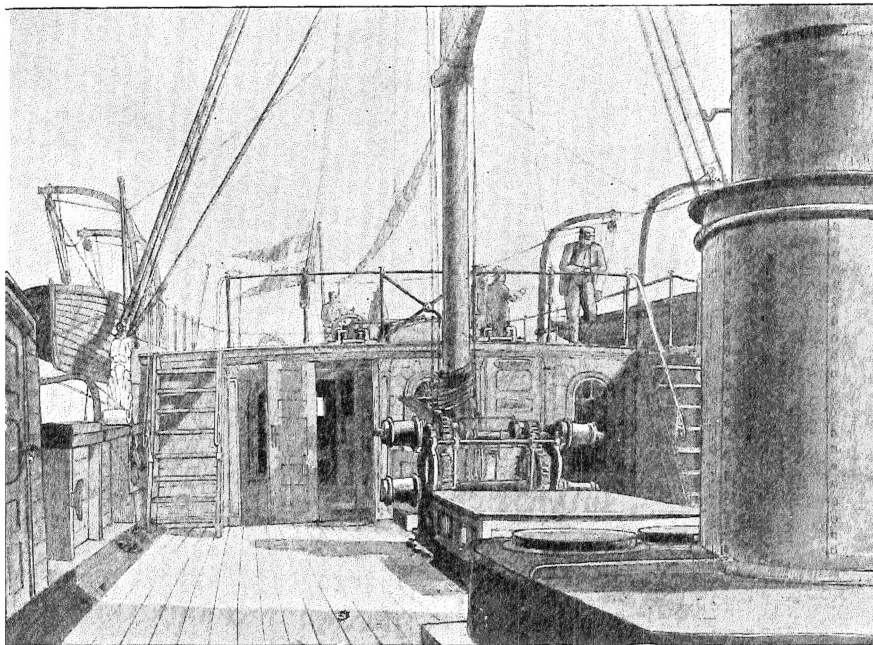
	Drægtighed		Stigning
	1777	1783	
Danmark	17.149	36.366	19.217
Norge	24.703	40.380	15.677
Hertugdømmerne	15.059	30.195	15.136
Tilsammen	56.911	106.941	50.030

D. v. s. at tonnagen steg i det dansk-norske statsområde med næsten 100 %. Stigningen var størst i Danmark (112 %), i hertugdømmerne ca. 100 %, i Norge derimod kun 63 %.

	Antal skibe				Heraf indenlandsk byggede			
	1777	1783	Stigning	i % ca.	1777	1783	Stigning	i % ca.
Danmark	805	1032	227	28	653	783	130	20
Norge	541	806	265	49	474	644	170	36
Hertugdømmerne	634	795	161	25	471	583	112	24
Tilsammen	1980	2633	653	32	1598	2010	412	26

Desværre indeholder statistikken ikke tallene for, hvorledes stigningen i drægtighed fordeler sig på indenlandsk og uden-

landsk byggede skibe. Vi har kun tallene på skibene. Her er stigningen størst for Norges vedkommende og mindst for Danmarks, og det kan vel antages, at tallene for drægtigheden fordeles sig på samme måde. Det har altså ikke været muligt for den danske skibsbygningsindustri procentvis at følge med i den stærke udvikling, og rederne har derfor måttet dække deres stigende behov ved køb i udlandet, uanset den betydelige indførselstold, de derved måtte betale.



Dæksinteriør fra h/s „Skirner“. – Laveret tuschtegnig af Chr. Blache på Handels- og Søfartsmuseet.

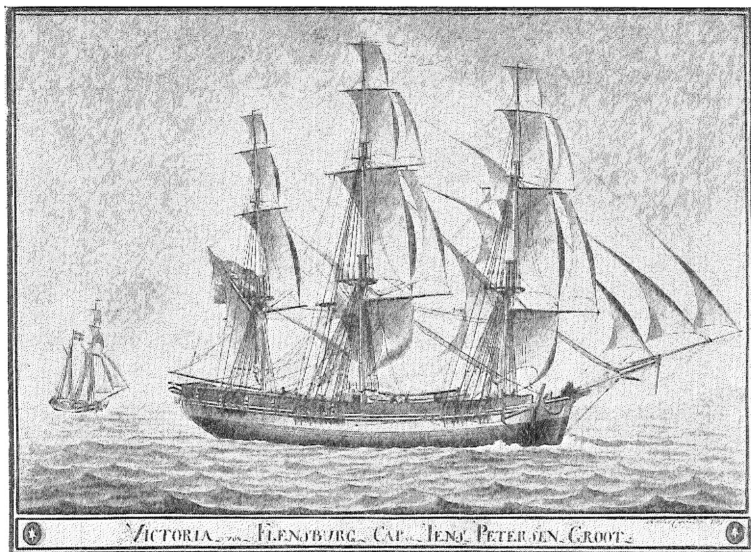
De fleste skibsportrætter er ret stereotype, idet de viser skibenes exterierør set mod styrbords eller bagbords side. Derimod er der meget få billeder, der gengiver dæksinteriører, og endnu færre, praktisk talt ingen, der giver et indtryk af aperaturen. Så meget desmere grund er der til at glæde sig over professor Blaches hyggelige tegning fra forrige århundredes midte fra hjulskibet „Skirner“. Kunstneren står midtskibs og ser mod agter; til venstre ses lidt af vingehuset agten for hjulkassen, til højre skorstenen, lugen, et lossespil og stormasten med lossegaffel. I baggrunden hytten med indgang til salon og restauration for passagererne. Et par lejdere fører op til agterdækket, hvor passagererne nyder udsigten, mens rørgængereren står ved rattet under splitflaget. Ved siderne hænger både i davider. Interiøret er smagfuldt og pynteligt, med ornamenten, pilastre og vinduesrammer.

„Skirner“ er bygget på Orlogsværftet 1847; maskinen var dog leveret fra Maudsley i London. Længden var omtr. 139' og tonnagen 397 nrt.; maskinkraften 120 hk. Skibet tilhørte marinen og kunde føre 2 kanoner og 4 haubitser; skroget, der var af træ, var ikke pansret, og skibet blev da også i reglen udlejet til postvæsenet som ruteskib mellem København og forskellige danske, svenske og tyske havne. Det ophuggedes 1872.



Kinesisk pengeseddel fra 1300'erne, lydende på én cwan eller 1000 cash. – Handels- og Søfartsmuseet.

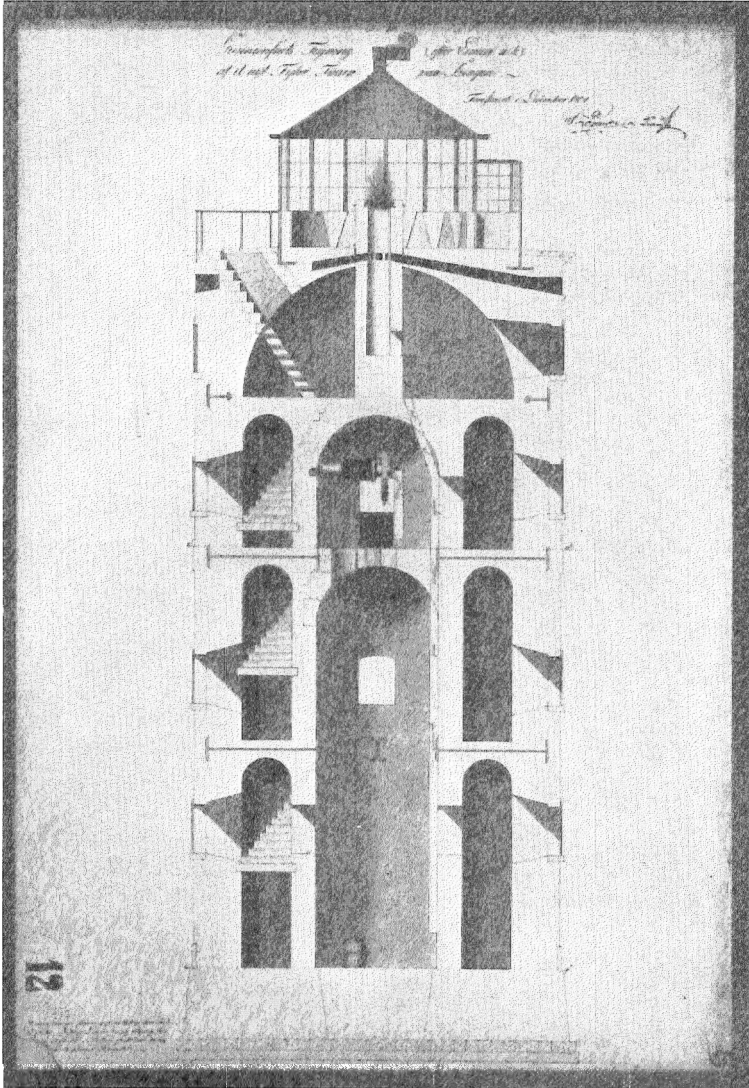
Et vidnesbyrd om Kinas gamle civilisation, også på pengevæsnets område, er den ovenfor afbildede pengeseddel, der er udstedt af kejser Hung-Wu, som regerede 1368–99, altså på Valdemar Atterdags og dronning Margrethes tid. Sedlen er meget stor (34 × 22 cm); papiret, der er mørkegråt, er blødt og tykt, og teksten synes at være påtrykt med en udskåret trækloids som et slags bloktryk. Værdien, 1000 cash, anskueliggøres i midten ved 10 pengetutter (à 100 cash) med snore gennem hullerne i mønterne. Teksten lyder i moderne oversættelse: „Pengeseddel fra det store Mingdynasti. Een cwan. Indenrigsministeriet har fået ret af kejseren til at udstede Dar Ming (pengesedler) og fremstille mønter til brug i Kina. Den som laver falske pengesedler, vil blive straffet ved skydning. Enhver som angiver en falskmøntner til regeringen, vil få en belønning på 250 unser sølv, men den skyldige skal fortabe sin ejendom“. Det sidste minder om indskrifter på danske rigsdalersedler fra omkr. 1800: „Hvo, som gjør falske Banco-Sedler, straffes paa Ære, Liv og Gods, og den, der beviisligen angiver saadan en Falskner, nyder til Belønning Eet Tusende Rigsdaler, og Navnet forties“.



Fregatten „Victoria“ af Flensborg, kapt. Jens Petersen Groth, 1807. — Farvelagt tegning af Nicolas Cammillieri på Handels- og Søfartsmuseet.

Handels- og Søfartsmuseet ejer flere friske skibsportrætter, tegnede af den dygtige skibsmaler Cammillieri i Marseille i forrige århundredes begyndelse. Blandt disse er et billede af et af de store flensborgske skibe, fregatten „Victoria“. Den var bygget i Flensborg 1784, målte 107½ commercelæst (o. 215 tons) og havde 12 mands besætning. Rederne var Boy Petersen Holst og Pcter Feddersens enke (senere overtoges hendes part af Peter Jansen). 1807 blev skibet opbragt af englænderne og prisedømt.

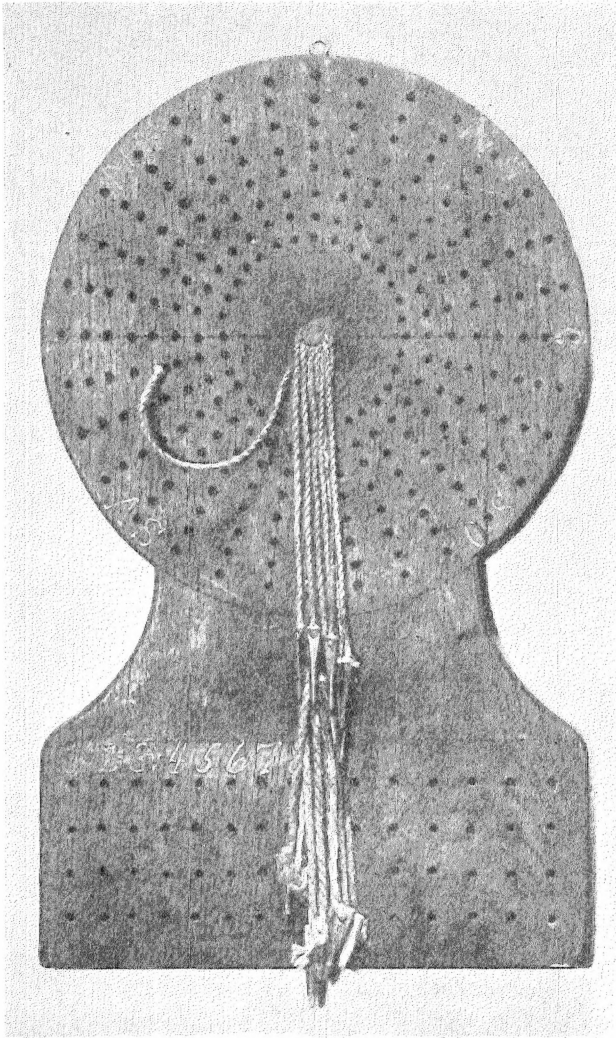
Omkr. 1735 havde Flensborg henvend 50 skibe; de to største var på 80–90 clstr. hver. Den samlede tonnage var på kun 2–3000 clstr. Skibene sejlede især på Østersøen og Norge. Igennem århundredet steg tonnagen og handelen med den, hjulpet af de gunstige betingelser for neutral skibsfart under udlandets krige. 1800 var der ialt 312 fartøjer med en samlet drægtighed på omtr. 15 000 læster, og der var 22 skibe på over 100 læsters størrelse. Flensborg var langt den førende søfartsby i provinsen. Skibene gik nu også på Frankrig og Middelhavet, og farten på Dansk Vestindien, der senere skulde spille så stor en rolle for Flensborg, var indledet allerede kort efter 1754, da handelen på øerne blev givet fri. Krigen 1807–14 gjorde en brat ende på byens velstand, idet over halvdelen af tonnagen gik tabt.



Fyrdirektør Poul Løvenørns forslag til opførelse af et nyt fyrtårn på Skagen 1804. – Farvklagt tegning på Handels- og Søfartsmuseet.

1561 lod Frederik II til gavn for søfarten oprette et vippefyrr på Skagen. Senere erstattedes det af et trættårn med lampe og 1747 af et stateligt murct tårn, det første rigtige danske fyrtårn. På toppen brændte et „blus“, en åben stenkulsild, i en jernkurv. Omkr. 1800 gik man efter Løvenørns opfindelse over til at overdække fyrene herhjemme med en lukket glaslanterne for at skærme ilden mod regn og vind, gøre flammen mere synlig og spare kul. Løvenørn foreslog 1804 opførelsen af et nyt overdækket fyrtårn på Skagen, som det fremgår af tegningen. Man ser tydeligt trækkanalen under øverste platform og aftrækshætten over lanternen. Behageligt har det næppe været at skulle opholde sig deroppe i varmen. I tårnets hule cylinder ses en spand, som ved et hejseværk kan befordre kullene op, og ved siden t. h. findes en nedstyrningsskakt til asken.

Løvenørns forslag blev ikke til noget; man valgte at overdække det gamle tårn med en lanterne, dog først 1816, — som det sidste i landet. På det tidspunkt var man — også på Løvenørns initiativ — forlængst begyndt at indføre spejlapparater (det første installeredes 1805 på Christiansø), og Skagen fyr blev da også 1835 omdannet til et fast lampefyrr. 1858 afløstes det af det nuværende Skagen fyr, men det gamle bibeholdtes som signaltårn og sømærke. „Den gamle mand“ kaldte sømændene det, og når de sejlede forbi, måtte de hilse på det; den, der første gang passerede, måtte „hønsse“, give en omgang til de gamle ombord.



Pindekompass fra dansk skib, 1800'erne. – Handels- og Søfartsmuseet.

Handels- og Søfartsmuseet ejer en halv snes af de såkaldte „pindekompasser“, et af fortidens primitive, men dog ganske effektive og praktiske nautiske hjælpemidler.

Pindekompasset (engelsk „traverse board“) har til opgave at fastholde den sejlede kurs (specielt under bidevindsejlds) og den loggede og gissede fart til brug ved udregningen af bestikket for én vagt (à 8 halvtimer). Foroven er udkåret en rose med angivelse af kompassets 32 streger, hver forsynet med 8 huller, et til hver halvtime. Når der slås glas hver halvtime, stikkes en af de 8 træ-, jern- eller benpinde eller -pløkke, der hænger i snore i centrum, ind i det pågældende hul i den streg, som svarer til skibets kurs eller en skønnet middelværdi for kursen, dersom denne er ændret i halvtimen, først i det inderste hul nærmest centrum og derpå udefter. Når vagten er udløbet, kan den fortløbende kurs let aflæses.

Forneden angives farten på samme måde ved pinde, dog kun for hver time (2 halvtimer). Med loggen måles farten, og pinden indsættes i hullet udfor den loggede fart (fra 1-10 knob, tilhøjre brøkkele af knob, her fra 1-7 favne). På grundlag af pindekompassets angivelser udregnes bestikket og kan indføres i journalen.

Pindekompasser brugtes indtil 1927 på Grønlandske handels bark „Nordlyset“.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1955

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER afholdt sin ordinære generalforsamling i Kongens Kammer på Kronborg torsdag d. 30. juni 1955. Direktør H. Westergaard, Charlottenlund, valgtes til dirigent.

Formanden, professor, dr. techn. C. W. Prohaska, indledte sin beretning med en omtale af medlemstallet, der nu var 1135. Der var således en ubetydelig nedgang, ialt 35, siden sidste år. I betragtning af at minimumskontingentet var forhøjet fra 5 kr. til 10 kr. årligt måtte denne nedgang betragtes som uvæsentlig. Da man dog naturligvis måtte stræbe mod fornyet medlems-tilgang, havde bestyrelsen besluttet at udsende en brochure om selskabets og museets virksomhed til brug for en kampagne for medlemstilgang. Bestyrelsen var af den anskuelse, at man måtte tilstræbe at støtte museet først og fremmest ved at skænke gaver af konkret art, en eller anden smuk og værdifuld ting, som museet ville sætte pris på at erhverve. Man havde bl. a. opmærksomheden henvendt på skibsmodeller, men det var kun sjældent, at virkelig værdifulde og veludførte modeller fremkom. For tiden var et par modeller i arbejde, som bestyrelsen var sindet at skænke museet, men endnu var disse ikke færdige. Man havde ligeledes det ønske at skænke museet et hollandsk flisebillede med en skibsfremstilling, men endnu var denne sag ikke aktuel. Derimod havde man fra en københavnsk antikvar modtaget tilbud om et meget smukt og sjældent søkortværk over de skandinaviske farvande og Østersøen, udført af den franske sø-

officer og kartograf C. Fleuriu og udsendt under kejser Napoleon i 1809. Dette søkortværk, „Neptune du Cattégat et de la Mer Baltique“, omfatter ca. 60 meget smukke og velbevarede kobberstukne søkort. Det var i sin tid kun udsendt i 30 eksemplarer, af hvilke der sandsynligvis ikke fandtes stort flere end dette ene bevaret. Dette søkortværk, der var fremlagt i lokalet og efter generalforsamlingen studeredes nærmere af de tilstedeværende, var nu skænket til museet, der med glæde havde taget imod det. Man havde ligeledes tilbudt at skænke museet en montre til dets fremlæggelse.

Formanden sluttede med at rette en tak til medlemmerne samt til pressen for dens altid velvillige omtale af museets og selskabets virksomhed, en velvilje, som man nærede håb om at bevare også i fremtiden. Formandens beretning toges uden bemærkninger enstemmigt til efterretning.

Kassereren, museumsdirektør Klem, fremlagde dernæst det reviderede regnskab, der balancerede med kr. 17.004,66. Status udviste en beholdning på kr. 68.425,92. Kassereren rettede en tak til de annoncører og andre bidragsydere, som støttede udgivelsen af årbogen. Revisionsbemærkningen oplæstes. Regnskabet godkendtes uden bemærkninger.

Til bestyrelsen genvalgtes overretssagfører V. Falbe-Hansen, direktør Niels Munck og kommandør Sinding. Ligeledes genvalgtes revisorerne, fhv. stadsingeniør A. T. Jørgensen, Helsingør, og fuldmægtig Frank Estrup, Handelsministeriet.

Efter generalforsamlingen foretog de tilstedeværende derefter en rundgang i museet under ledelse af museumsinspektør Henningsen og direktør Klem.

Den i formandens beretning omtalte brochure er siden blevet fremstillet. Man har bestræbt sig på at skabe en smuk tryksag i smagfuldt udstyr, forsynet med billeder af genstande, som venneselskabet har skænket museet, og med forside i flerfarvet tryk med gengivelse af Sikker Hansens smukke museumsplakat. Selskabet opnåede netop kunstnerens godkendelse af forside-trykket umiddelbart før kunstnerens død. Brochuren er trykt i 10.000 eksemplarer, udført af A. Rasmussens bogtrykkeri i Ringkøbing, der er velkendt for sit smukke kvalitetsarbejde. Et

mindre oplag af brochuren er i forårets løb udsendt som propaganda for selskabet og museet.

Selskabet har i løbet af 1955 og de første måneder af 1956 haft en tilgang på 12 livsvarige medlemmer, mens et livsvarigt medlem er afgået ved døden. Der er desuden indmeldt 155 nye årsmedlemmer, mens 78 er afgået ved dødsfald eller udmeldelse. Selskabet har nu 1219 medlemmer, hvoraf 113 er livsvarige medlemmer. Dette er det højeste medlemstal, selskabet indtil nu har været oppe på.

Som det ses af det offentliggjorte årsregnskab har selskabet nu en formue på kr. 75.769,19. Nogle modeller, som selskabet agter at skænke museet, er i arbejde. Selskabets styrelse følger med interesse de planer om nyopstillinger af væsentlige dele af museet, som for tiden er under udarbejdelse, og er sindet at træde hjælpende til, når dets støtte måtte blive påkaldt på et og andet område inden for disse opstillingsarbejder, især med hensyn til udførelse af modeller for at udfylde huller i udstillingerne.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1955

Udgifter:

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:		
Udgivelse af årbog 1955.....	13.694,61	
÷ salg af årbøger	337,72	
Annoncer og tilskud til denne	10.850,00	
	11.187,72	
	2.506,89	
Gave til museet	3.200,00	
	5.706,89	
Kontorhold:		
Porto	1.870,72	
Div. udgifter	1.406,49	
	3.277,21	
Overskud	7.343,27	
heraf henlægges til reser- vefonden iflg. § 9 i lo- vene for 1 livsvarigt medlem	100,00	
medens resten overføres til kapitalen	7.243,27	
	7.343,27	
	Kr. 16.327,37	

Indtægter:

Konting. fra 990 årsbetalende medl.	13.915,00	
Kontingent fra 1 livsvarigt medlem	100,00	
	14.015,00	
Renter af bank-, sparekasse- og postgiro	2.312,37	
	Kr. 16.327,37	

STATUS PR. 1. JANUAR 1956

Aktiver:

Kasse-, bank- og sparekasse- og postgiro beholdn.	75.769,19
	<hr/>

Passiver – Reservefond:

Saldo pr. 1. januar 1955	18.103,75	
Henlagt iflg. driftsregnskab	100,00	
	<hr/>	18.203,75

Passiver – Kapital:

Saldo pr. 1. januar 1955	50.322,17	
Overskud for 1955 iflg. driftsregnsk.	7.243,27	
	<hr/>	57.565,44
		<hr/>
		Kr. 75.769,19
		<hr/>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med selskabets bøger, som jeg har ført og afsluttet på grundlag af bilagsmateriale og kontingentbog. Ligeledes har jeg afstemt ovenstående kasse- og bankbeholdning m. v.

Helsingør, den 22. marts 1956.

HARALD PEDERSEN

Handels- og Søfartsmuseets Venner, den 22. marts 1956.

KNUD KJEM

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

Helsingør, den 21. april 1956.

A. T. JØRGENSEN

København, den 24. maj 1956.

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 minimumskontingenten.

Medlemmerne kan for betydeligt nedsat pris købe de af selskabet og museet udgivne søhistoriske skrifter (se omslagets tredje 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 SØFARTS- MUSEETS VENNER“

BESTYRELSE

Professor, dr. techn. C. W. PROHASKA, R. af Dbg., formand.
Overretssagfører V. FALBE-HANSEN, R. af Dbg., D.M., 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

Alsing, Svend, LRS., Kbh.
Andersen, Chr., skibsreder, Kbh.
Andersen, N., dir., Odense.
Barfoed, H. L., skibsf., Trørød.
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.
skibsmgrl., 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., forf., 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., godssejer, dr. med.,
Snekkersten.
Hatt, Gudm., prof., dr. phil., Kbh.
Heering, Peter, fabrikant, Kbh.
Henningsen, Henning, mus.insp., Hgør.
Henriques, C. B., HRS., Kbh.
Henriques, H., vekselere, Kbh.
Hoffmann, J. H., civiling., Charl.
Holst, Preben, repræs., Kbh.
Horn-Lassen, Kaj, gross., Kbh.
Houmøller, A., dir., civiling., Hell.
Hvidt, L. N., dispacher, Kbh.
Højgaard, Kn., civiling., Kbh.
Illum, Svend, dir., Vedbæk.
Ingelsson, Kai, konsul, dir., Valby.
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, Århus.
Jensen, P. C., skibsreder, Gent.
Jensen, P. J., godsseksp., Kbh.
Jeppesen, H. Hjernøe, revisor, Kbh.
Johansen, Frits, dir., Kbh.
Juel-Christensen, Ove, gross., Hell.
Kahn, K., dir., Kbh.
Kampmann, Chr., ing., Charl.
Kampmann, Per, civiling., Charl.
Kauffmann, Ernst v., bankdir., Kbh.
Kemp, Frithjof, ORS, Kbh.
Knudtzen, Th., HRS, Gent.
Kraft, F. W., dir., Valby.
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., Gentofte.
Lundbeck, H., fabrikejer, Kbh.
Lyman, John, La Jolla, Californien.

Mansa, H. H., dir., civiling., Lyngby.
Matzen, F., skibstf., Kbh.
Millech, Bruno, gross., Kbh.
Munck, Niels, civiling., dir., Charl.
Møller, C. A., dir., civiling., Vedbæk.
Møller, E. S., ing., Vedbæk.
Møller, Mærsk McKinney, skibsreder, Kbh.

Nedergaard, Hans R., ing., Holbæk.
Nielsen, Carl, dir., Kbh.
Nielsen, Georg, dir., Kbh.
Nielsen, Kai, dir., Kbh.
Nielsen, N. C. A., lrs., 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.

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

Shaw, G., HRS, Kbh.
Schmidt, Axel, kommandør, 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.

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

Vestberg, Jens, børssekr., Kbh.
Willumsen, Fanny, frk., Kbh.
Winsløw, Wiggo, fabrikant, Kbh.
Worm, Kai Torm, skibskonstr., Karrebæks-
minde.
Wright, H. K., ing., Kbh.

ARSMEDLEMMER

Abrahamsen, Mogens, el-montør, Roskilde.
Agger, Knud, kunstn., Hjør.
Ahrensberg, H. M., husejer, Kvistgård.
Alberg, Magnus, grosserer, Kbh.
Albertsen, R. L., adm. dir., orlogskapt.,
Kbh.
Albertsen, Vald., montør, Søborg.
Albrechtsen, A., snedker, Hjør.
Albrechtsen, Erling, mus.insp., cand. mag.,
Odense.
Allerup, Otto, vinhandler, Kbh.
Alsøe, Erik, sekretær, cand. jur., Charl.
Andersen, Adolph, Eitf., skibsmægler,
Randers.
Andersen, Allan E., købmd., Hjør.
Andersen, Arvid S., konsul, Hjør.
Andersen, Aug., portør, Snekkersten.
Andersen, Børge Bay, styrmandselev,
Marstal.
Andersen, Børge Bjørn, skibsing., Hjør.
Andersen, C., sparekassedir., Hillerød.
Andersen, C. Mazanti, skibsreder, Charl.
Andersen, E., grosserer, konsul, Kbh.
Andersen, E. V., smed, Hjør.
Andersen, Harry, bogtrykker, Hjør.
Andersen, Henning, skibsing., Ålborg.
Andersen, Holger, red., Odde.
Andersen, J. Chr. A., fhv. værk., Frberg.
Andersen, John, kontorass., Kbh.
Andersen, Jørgen, lærer, Charl.
Andersen, Knud, maskininsp., Kbh.
Andersen, N. S., apoteker, Ebeltoft.
Andersen, O. J. E., driftsbest., Hjør.
Andersen, P. E. T., rest., Hjør.
Andersen, Ulf Rørdam, repr., Kbh.
Andersen, V., tømrermester, Espergærde.
Andersen, Vagn, civiling., Vejle.
Andersson, Bror A., købmand, Stockholm.
Andersson, Børge J., lods, Køge.
Andreasen, A. C., grosserer, Kbh.
Andreasen, E., sek.ljt., Rungsted Kyst.
Andersen, Chr., skibsreder, Kbh.
Andrup, Birthe, Kbh.
Ankjærgaard, H. J., togfører, Hjør.
Antvorskov-Petersen, skræderm., Hjør.

Arbejdernes Fællesorganisation, Hjør.
Arning, H. I., remisearb., Hjør.
Aschengreen, J. Chr., direktør, Søllerød.
Asmund, Berit, lektor, Snekkersten.
Asmussen, Alfred, gross., Kbh.
Aspmann, A. V., skibstømrer, Hjør.
Aspmann, H. L. V., skibstømrer, Hjør.
Assens, biografdir., Valby.
Axen, Frode, gross., Lyngby.

Bager, H. J., søfartschef, Kbh.
Bager, L. J., hovedbogholder, Hjør.
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.
Bang-Ravn, Jens, Dragør.
Bardenfleth, Henrik, fuldmægtig, Charl.
Barfod, Jørgen H., cand. mag., Gent.
Barfod, Jens, dir., Gentofte.
Barfoed, Knud V., arkt., Kbh.
Bay, Bjørn B., prokurist, Sundby.
Bay, Oluf, ORS, Kbh.
Bay, Søren, købmand, Skelskør.
Bech, Erik, statsadvokat, Dragør.
Bech Pedersen, Gunnar, fabrikant,
Snekkersten.
Beldring, Frederik A., dekoratør, New
Jersey, U.S.A.
Bengtsson, Erik, fuldmægtig, Kbh.
Bentzen, K. M., musikl., Skodsborg.
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., politbetj., Lyngby.
Bergström, Bo, fil. mag., Lund, Sverige.
Bering, Aage, skibsmægler, Skive.
Berning, A. G., LRS., Hjør.

- Bertelsen, Erik Bruun, civiling., Hgør.
 Bertelsen, P. J., læge, Thisted.
 Berthelsen, Wald., forr.fører, rådmænd, Hgør.
 Berthelsen, W. J. P., bogholder, Hgør.
 Beyer, C. K., civiling., Kbh.
 Bie, Kirsten, frue, Snekkersten.
 Bilstein, Alfred, gross., Kbh.
 Birkholm, C., købmd., Kbh.
 Bischoff, J., prokurist, Kbh.
 Bjerre-Petersen, Jørgen, dir., Kbh.
 Bjerregaard, N., auktionsm., Frhavn.
 Blichert, Ejnar, kommunelæge, Holte.
 Blixt, Knud Erik, overfenrik, Nærum.
 Blok, L. M., distriktsing., Ringkøbing.
 Boa, A. W., fabrikant, Gent.
 Boas, Jørgen, læge, Dianalund.
 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.
 Botfeldt, Niels E., arkitekt, Rungsted Kyst.
 Brammer, Kai, boghdl., Hgør.
 Brandt, godsejer, fru, Egense.
 Bremerstent, E., overbibl., Hgør.
 Briand de Crèvecoeur, E., kontreadmiral, Humlebæk.
 Broch, Axel, stadsskoleinsp., Hgør.
 Broch, K. O., toldkontrolør, Kbh.
 Broegaard, Jørgen A., forstander, Ollerup.
 Broen, Paul, Klampb.
 Broholm, F., stud. mag., Kbh.
 Brun, Erik, landsdommer, Hell.
 Brunoe, Søren, billedhugger, Kbh.
 Bruun, Jørgen G., Skedstrup.
 Buch, Helge, ing., Charl.
 Buch-Jensen, Sv., sek., cand. jur., Charl.
 Buchthal, Fritz, dr. med., Kbh.
 Buddig, Hans, toldbetj., Hgør.
 Budtz, Otto v. Egede, landinsp., Kbh.
 Burmeister & Wain, A/S, Kbh.
 Busch, Julius A., søljt., Charl.
 Bünner, Ellen, lærerinde, Hgør.
 Bystrup, N., arkitekt, M.A.A., Hørsholm.
 Bytinsky, M., fuldmægtig, Virum.
 Bærentsen, H., LRS, Kbh.
 Bøgh-Hansen, E., forvalter, Kbh.
 Bønnelycke, Chr., gross., Kbh.
 Børge, Holger, læge, Hgør.
 Børgesen, B. E., murerm., Hgør.
 Børsen, H., civiling., Kbh.
 Baastrup, Vilh., kommunelæge, Kbh.
- Carlsberg Bryggerierne, Kbh.
 Carlsen, E. A. P., skibstørrer, Kbh.
 Carlsen, Ove, skibsbygm., Hgør.
 Carlsson, J., barberm., Hgør.
 Carlsson, Sv. Ove, medhjælper, Vestervig.
 Carstensen, Karen, lektor, Kolding.
 Carstensen, Harald, civiling., Lyngby.
 Christensen, Aksel E., prof., dr. phil., Kbh.
 Christensen, B., bankass., Hgør.
 Christensen, Carl G., befragter, Sæby.
 Christensen, Chr., bogtrykker, Kbh.
 Christensen, Chr., adm. dir., Kbh.
 Christensen, Ejvind, købmd., Kbh.
 Christensen, Folmer, malerm., Snekkersten.
 Christensen, H. K., kapt., havariexpert, Kokedal.
- Christensen, Jens Ivar Barfod, toldass., Snekkersten.
 Christensen, J. P., Spangsbø, Kalundborg.
 Christensen, K. E., maskinmester, Usserød.
 Christensen, Knud I., tømrer, Ribe.
 Christensen, Marius, murerm., Lyngby.
 Christensen, N. O., landsfoged, Godhavn.
 Christensen, Regnar Bang, skibst., Søborg.
 Christensen, Røger, farvehdl., Hgør.
 Christensen, Viggo, fhv. overborgmester, Kbh.
 Christiansen, Alfred, maskinm., Hgør.
 Christiansen, Chr., kranfører, Hgør.
 Christiansen, Chr., skibsbygm., Rønne.
 Christiansen, Haldur, snedkerm., Hgør.
 Christiansen, Hans V. Bohn, lærer, Gent.
 Christiansen, H. J., forretningsfører, Kbh.
 Christiansen, Irving, ing., Dragør.
 Christiansen, Michael Bohn, ing., Göteborg.
 Christiansen, O. C. V., kontorchef, Kbh.
 Christiansen, Vermund, repræsentant, Kokedal.
 Christie, Andreas, afd.chef, Rungsted Kyst.
 Christoffersen, Chr., tømmehdl., Bagsværd.
 Christophersen, H. A., Fåborg.
 Clausen, A., snedkerm., Hgør.
 Clausen, E. Th., gross., Kbh.
 Clausen, H., bestyrer, Hgør.
 Cleemann, P. F., skibsreder, Abenrå.
 Cordsen, Henning, fabrikant, Kbh.
 Cruse, Erik Bang, ing., Kbh.
- Dahl, Paula, sygeplejerske, Hgør.
 Dahlstrøm-Nielsen, Henry, klejnsmed, Hgør.
 Dalgaard, A., boghdlr., Hgør.
 Dam, Anton, diakon, Tåstrup.
 Dammann, Herbert, Hamborg.
 Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Dannebrog“, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Heimdal“ A/S, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Progress“, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Torm“ A/S, Kbh.
 Dankwardt, C., underdir., civiling. i Søværnet, Kbh.
 Danielsen, Otto, befragter, Kbh.
 Dansk Cement Central, Kbh.
 Dansk Esso, Kbh.
 Dansk Skibstørrerforbund, Kbh.
 Davidsen, Frantz, ing., Hillerød.
 Deleuran, W., vinhdlr., Fredericia.
 Den danske Landmandsbank, Kbh.
 Den polytekniske Læreanstalt, Kbh.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kbh.
 Det danske Kulkompagni 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, Hgør.
 Drosted, Volmer, arkt., Hgør.
 Døssing, Viggo, mekaniker, Herlev.
- Ebbenhøj, Chr., dir., ing., Kbh.
 Eckhausen, H., kustode, Hgør.
 Eilschou-Holm, Fr. Vilh., sømandspræst, Kbh.
 Egtved, Knud, navigatør, Hajstrup pr. Øsby.
 Ejbel, Viggo, dir., Kbh.
 Elkjær, G. V., viceskoleinsp., Hgør.
 Ellekilde, fru overing., Gent.

- Elsec, Herl., dir., Kbh.
 Enevoldsen, C., sparekassedir., Løkken.
 Enevoldsen, Else, bankass., Hgør.
 Erichsen, Vagn, tandtekn., Kbh.
 Eriksen, Egon Ellegaard, maskinmester, Skjern.
 Eriksen, Hans, vognmand, Hgør.
 Ernst, Max, lektor, cand. mag., Hgør.
 Erting, Aksel, tømmerm., Hgør.
 Esbjerg Tovværksfabrik A/S, Esbjerg.
- Faber, Rich., boxchef, Hell.
 Fabricius, Th., pens. fyrass., Kbh.
 Falck, Mogens, gross., Lyngby.
 Fencker, Erik, maskintst., Kbh.
 Fischer, O., kapt.løjtn., Hellerup.
 Fisker-Andersen, Jacob, ing., Hgør.
 Fjeldborg, Berge C., dir., civiling., Birkerød.
 Flensmark, Harald, præst, Kbh.
 Foldager, Reinald, toldass., Hgør.
 Foreningen af Skibs- og Baadebyggere i Danmark, Nykøbing M.
 Forsmark, A., stemmer, Hgør.
 Frandsen, Geo, maskinm., Kbh.
 Frederiksborg Amtsråd, Hillerød.
 Frederiksen, I. M., vagtm., ljt., Hgør.
 Frederikshavns Værft og Flydedok, Frhavn.
 Fredfeldt, Knud V., kommunelærer, Vanløse.
 Fredholm, Poul, malerm., Bregninge pr. Svendborg.
 Fredsted, T. L., dir., Kbh.
 Frender, H., tandlæge, Kbh.
 Fribert, Trojel, chauffør, Hals.
 Friis, fru Gudrun, Hgør.
 Friis, fru Ingeborg, Hgør.
 Friis, Jørgen, banedir., Hgør.
 Friis, Jørgen, jun., Hgør.
 Friis-Hansen, Jan, civiling., Springforbi.
 Friis-Hansen, Sv., tandlæge, Kbh.
 Frost, Jens, museumsleder, Abenrå.
 Frydensberg, Finn, skibsing., Frhavn.
 Frølich, E. Stampe, eksp.sekr., 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.
 Geisler, R., skibsinsektor, Brønsh.
 Gents, E. Th. V., sekretær, Espergærde.
 Germundsson, A., speditør, Kbh.
 Gjedde-Olsen, A., søløjtnant, Charl.
 Gjermansen, Richard, civiling., Hgør.
 Gleerup, Alfred, læge, 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.
 Grønnemose, E. E. N., murerm., Hgør.
 Guldhammer, H. A., navig.dir., Kbh.
 Gundel, Mogens, prokurist, Skodsborg.
 Gustafsson, Nils, realskolelærer, Hillerød.
 Güllich, S. A., vognmd., Hgør.
 Gytel, Poul, H.D., Charl.
 Gaarde, Chr., forstander, overlærer, Hgør.
- Haderslev Havneudvalg, Haderslev.
 Hage, Torben, kammerherre, Klampenborg.
- Hagelund, F., assurandør, Hgør.
 Haglund, F., kapt., Kbh.
 Hahn-Petersen, Eigil, skibsreder, Kbh.
 Hansen, Alex K., tjener, Hgør.
 Hansen, Anders, købmand, Slagelse.
 Hansen, Bendt, civiling., drittsbest., Fredericia.
 Hansen, Bennet C. K., skibsreder, Kbh.
 Hansen, fru skibsreder Bennet C. K., Kbh.
 Hansen, Bent Ortving, arkitekt, M.A.A., Kbh.
 Hansen, C. F., skibsbygm., Hgør.
 Hansen, Chr., skoleinsp., Hgør.
 Hansen, Conrad, urmager & guldsmed, Allinge.
 Hansen, C. O. Vaaben, disponent, Kbh.
 Hansen, Einar, afd.arkt., Kbh.
 Hansen, E. M., fyrmester, Hgør.
 Hansen, Elise, kontorass., Kbh.
 Hansen, Erik, kemigraf, Kbh.
 Hansen, Ernst, kleinsmedem., Hgør.
 Hansen, H., stadsyrlæge, Hgør.
 Hansen, H. C., malerm., Hgør.
 Hansen, H. E., orlogskapt., Virum.
 Hansen, Helga Kn., frue, læge, Kbh.
 Hansen, Hj., maskinm., Hell.
 Hansen, J. A., pens. lods, Kbh.
 Hansen, J. M., forr.fører, Haderslev.
 Hansen, Johs., kontorchef, Kbh.
 Hansen, Julius, borgm., Kbh.
 Hansen, Karl Johan, montør, Brønshøj.
 Hansen, Knud, journ., Kbh.
 Hansen, Knud E., civiling., Kbh.
 Hansen, L. E., maskinmester, Gilleleje.
 Hansen, Magnus, lods, Karrebæksminde.
 Hansen, Marius, lektor, cand. mag., Nakskov.
 Hansen, Niels, bestyrer, Brønshøj.
 Hansen, Niels Fr., LRS, Hgør.
 Hansen, Norman Hall, forfatter, Kbh.
 Hansen, Paul, ing., Nakskov.
 Hansen, Peter Johan, New York.
 Hansen, S. G., kontorchef, Springforbi.
 Hansen, S. Gram, tandlæge, Charl.
 Hansen, Søren Henri, stud. tech., Klampenborg.
 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.
 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.
 Helweg-Mikkelsen, O., ing., Kbh.
 Hendriksen, Johanna, kontorass., fru, Hgør.
 Henningsen, Bent, Hgør.
 Henningsen, Grethe, sygeplejerske, Gentofte.
 Henningsen, Gunner, Hgør.
 Henningsen, Hans, farvertejer, 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, bogholderse, Aarhus.
 Henriques, Frederik, gross., Klampb.
 Herløw, A. O., overass., Valby.
 Hermansen, B., forlyringsass., Vanløse.
 Hermansen, Kristian, fyrmester, Bovbjerg
 fyr.
 Hesselldahl, skolebestyrerinde, frk., Tølløse.
 Hill-Madsen, Ernst, ing., Kbh.
 Hilsted, Finn, underdir., LRS, cand. jur.,
 Kbh.
 Hjorth, Stenild, civiling., Kbh.
 Hoff, Alfred, ing., Vanløse.
 Hoff, Gustav R., maskinfabrikant, Kbh.
 Hoffmeyer, Erik, skisreder, Kbh.
 Hofman, Georg, sneckermester, Aarhus.
 Hofmansen, P. K., arkivar, Kbh.
 Holbak byråd.
 Holm, Jacob, & Sønner's Fabrikker A/S,
 Kbh.
 Holm, Sven, fabrikant, Snekkersten.
 Holm, Valdemar, murerm., Dragør.
 Holmark, Einar, gross., Kbh.
 Holm-Petersen, F., forfatter, Troense.
 Holsee, Sven, statsaut. skibsmægler, Kbh.
 Holt, Arne, befragter, Charl.
 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.
 Hvalkof, A. L., distriktsing., Hgør.
 Hvass, Tyge, arkt., Hell.
 Hviid, Jørgen A., kommandørkapt.,
 Birkerød.
 Hüsüg, Karla, lærerinde, Hgør.
 Hüsüg, T. F. V., smedem., Hgør.
 Højklint, Edm., snecker, Hgør.
 Høst, K. R., cand. pharm., Alborg.
 Høyer, fyrm., Korsør.
 Høyer, Jørgen, skoleelev, Kbh.
 Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn.
- Illum, Svend, fru dir., Vedbæk.
 Ingeniør-Sammenslutningen, Kbh.
 Ingwersen, Henry, antikvitetshdl., Hgør.
 Ingwersen, Poul, møbelhdl., Hgør.
 Israelsen, H. C., civiling., Hgør.
- Jackson, C. G., civilekonom, Stockholm.
 Jacobsen, A., dir., New York.
 Jacobsen, C. T., Læse.
 Jacobsen, G., ing., Kbh.
 Jacobsen, P. H., købmd., Hgør.
 Jacobsen, Poul, gross., cand. jur., Rungsted
 Kyst.
 Jagd, K. B., kapt., Kbh.
 Jakobsen, S. C., pens. kaptajn, Hgør.
 Jakobsen, Svend Aage, elektr., Haderslev.
 Jakupsstovu, Jákup i. sekretær, Torshavn.
 Jans, Ove L., gross., Kbh.
 Jantzen, M., disponent, Lyngby.
 Jantzen, P., civiling., Lyngby.
 Jarvig, Thorkild, isenkrammer, Kbh.
 Jelstrup, O., skisreder, Kbh.
 Jensen, A., havnefoged, Hgør.
 Jensen, A. A., bagerm., Hgør.
 Jensen, A. C. D., forstanderinde, Hgør.
 Jensen, A. Egede, arkitekt, Samse.
 Jensen, A. Kierby, lods, Svendborg.
 Jensen, A. Rothe, reservelæge, Middelfart.
- Jensen, Arne Morten, førstestyrmd., Søborg.
 Jensen, Axel, statsaut. skibsmægler, Aarhus.
 Jensen, Bent Holtsbech, maskinarb., Allerød.
 Jensen, B. Hjorth, orlogskapt., Gent.
 Jensen, C. E. Koch, skibsbygm., Nyborg.
 Jensen, D. A., dir., Hovedgård St.
 Jensen, Ejnar, viceinsp., Hgør.
 Jensen, Ejner E., maskinarb., Randers.
 Jensen, Eric, gross., Klampb.
 Jensen, H., viceskoleinsp., Kbh.
 Jensen, Helmuth, toldass., Rødby havn.
 Jensen, Ingeborg, viceskoleinsp., Hgør.
 Jensen, J., gartner, Hgør.
 Jensen, fru gartner J., Hgør.
 Jensen, Jens, politibetj., Kbh.
 Jensen, Johs., passagerchef, Søborg.
 Jensen, Jørn, maskinarbejder, Kbh.
 Jensen, Jørn, bybud, Hgør.
 Jensen, K. W. F., kok, Hgør.
 Jensen, Leif Færregaard, stud. polyt., Kbh.
 Jensen, Marthin, murersv., Allerød.
 Jensen, M. F., lods, Hgør.
 Jensen, Mogens, stud. polyt., Kbh.
 Jensen, N. P., murerearbejdsmd., Brønshøj.
 Jensen, P., købmd., Ordrup.
 Jensen, P. S., lods, Hgør.
 Jensen, S. A., civiling., Gent.
 Jensen, V. F., lokomotivf., Hgør.
 Jensen, Viggo A., prof., dr. med., Risskov.
 Jerk, Oluf, LRS, Charl.
 Jespersen, Knud, repras., Charl.
 Jespersen, K. Wraae, prokurist, Søborg.
 Jessen, C. U., overlæge, Hgør.
 Jessen, Erik, maskinlærning, Kbh.
 Johannesen, Aksel, tømrerm., Snekkersten.
 Johannesen, Emil, fiskehdl., Hillerød.
 Johannesen, Ilsa, boligkonsulent, Virum.
 Johannesen, J. N. M., snecker, Hgør.
 Johannesen, Johs. P., sognefgd.,
 Snekkersten.
- Johansen, Arnold P., havemand, Hgør.
 Johansen, Henning, centralmekaniker, Kbh.
 Johansen, Ib, befragter, Kbh.
 Johansen, Johs. Chr., styrmand, Kbh.
 Johansen, Mikael, kontorchef, Kbh.
 Johansen, N. A., skibsfører, Kbh.
 Johansen, Olga, frk., Kbh.
 Johansen, Otto, arbejdsmd., Stenvad St.
 Johansen, Sigvald, inkassator, Hgør.
 Johansen, Sv., sneckerm., Charl.
 Johansson, P., kaptajn, Hgør.
 Johansson, Stig, antikvitetshdl., Halmstad,
 Sverige.
- Johnsen, Henning, bogtrykker, Kbh.
 Johnsson, kgl. dansk vicekonsul, Höganäs.
 Jonassen, Else, lærerinde, Hgør.
 Jorck, G., konsul, Hell.
 Juel-Andersen, G., fiskehdl., Hgør.
 Juel-Brockdorff, Niels, baron, kommandør,
 Kbh.
 Juel-Christensen, Hans, vinhdl., Kbh.
 Juul, Svend, vinhdl., Kbh.
 Juul, W., smedem., Kbh.
 Jørgensen, A., lods, Hgør.
 Jørgensen, Albert, dir., Hell.
 Jørgensen, Alb. V., HRS, Kbh.
 Jørgensen, Anker, dir., Gent.
 Jørgensen, A. Th., fhv. stadsing., Hgør.
 Jørgensen, A. W., overbetjent,
 Vordingborg.
- Jørgensen, C., mejeriejer, Roskilde.
 Jørgensen, Ejnar, antikvarboghdl., Kbh.
 Jørgensen, Hakon, red., Løgstør.
 Jørgensen, Helge Johs., orlogskapt., Kbh.

- Jørgensen, Holger, kontorchef, Kbh.
 Jørgensen, Jul. E., gross., Hell.
 Jørgensen, Kaj R. O., læge, Bagsværd.
 Jørgensen, Max, depotbestyrer, Hjør.
 Jørgensen, Mogens, Kbh.
 Jørgensen, O. V., købmand, Hundested.
 Jørgensen, Paula, Holte.
 Jørgensen, Th., urmager, Hjør.
 Jørgensen, Vald., fhv. underdir., Hjør.
 Jørgensen, Aage E., borgm., ORS, Kbh.
 Jørgensen, Aage Thorstensen, konstruktør, Kbh.
- Kallenberg, E. O., skibsing., Hjør.
 Kampen, Axel, skibsreder, Kbh.
 Karsten, Bertel W., bankass., Kbh.
 Karsten, Preben, H. A. & H. D., sekretær, Abyhøj.
 Karstensen, M., skibsygm., Skagen.
 Katstrup, A., malerm., Hjør.
 Kinch, O., skibsfører, Kbh.
 Kirkby, E., stud. mag., Kbh.
 Kirkman-Møller, S., fuldmægtig, Hell.
 Kisby, A. E., skibsing., Hjør.
 Kisby, L. A., ing., Kbh.
 Kiær, Erling, bogbinderm., Hjør.
 Kiørboe, Jørgen, sekretær, Kbh.
 Kjær & Sommerfeldt, vinhandler, Kbh.
 Kjelner, Th., kunstmaler, Hillerød.
 Klangel, K., lærer, Hjør.
 Klausen, Sven, ekspedient, Kbh.
 Kleiminger, H. L., politifuldm., Hjør.
 Klem, Helen Lise, frk., Hjør.
 Klem, Karen, skolepsykolog, cand. psyk., Hjør.
 Klem, Knud, mus.dir., Hjør.
 Klem, Lone, stud. mag., frk., Kbh.
 Klem, Ollis, fru, Hjør.
 Klem, Aage E., civiling., Kbh.
 Klerk, Niels, lektor, LRS, Kbh.
 Klindt-Jensen, J., civiling., Rønne.
 Klint, Ion, overlærer, Kbh.
 Klintonberg, O., cigarhdl., Hjør.
 Klitgaard-Jørgensen, Johs., tandlæge, Kbh.
 Knigge, U., propagandachef, Hell.
 Knudsen, Axel, kordegn, Kbh.
 Knudsen, Axel, købmd., Hjortespring.
 Knudsen, Einar, ing., Hell.
 Knudsen, Helge Ursin, stadsing., civiling., Hjør.
 Knudsen, H. Harreby, regnskabsfører, Kolbykaas.
 Knudsen, Ib, radiotelegrafist, Thorshavn.
 Knudsen, O., tømrer, Kastrup.
 Knudsen, Peder, fængselsbetj., Hjør.
 Knudsen, Per, skoleelev, Kastrup.
 Knuth, Rud., greve, Hell.
 Knutsson, O. F. S., tapetsererm., Hjør.
 Kofoed, Børge H., civiling., Virum.
 Kofoed, Erik, dischæf, Kbh.
 Havneudvalget i Kolding, Kolding.
 Kolpen, C. Wagner, sognepræst, Rindme.
 Konge-Hansen, P., sognepræst, Eddelvig.
 Kongsted, T., dir., Hjør.
 Kopp, J., gross., Hjør.
 Kopp, N. E., disponent, Hjør.
 Korsør Byraads Havneudvalg, Korsør.
 Kraglund, A. A. J., bestyrer, Hjør.
 Kramer, fru dir. W., Hjør.
 Krarup, Mogens, orlogskapt., Hellerup.
 Krebs, Niels Dendler, skibsygger, Hell.
 Kringhøj, Carl, maskinpasser, Esbjerg.
 Kristensen, A. L. H., skibsfører, Julianchaab.
- Kristensen, Hans P., læge, Søborg.
 Kristensen, Knud, fhv. statsminister, Humlebæk.
 Kristensen, L., gross., Kbh.
 Kristensen, Scier, styrmænd, Aagerup.
 Kristoffersen, Aksel, antikvarboghdl., Hjør.
 Krogsgaard, Mogens R., civiling., Lyngby.
 Krohn, J. H., afdelingsing., Kbh.
 Kroman, Erik, arkivar, dr. phil., Hellerup.
 Kronholt, Arne, fuldmægtig, Søborg.
 Kurzenberger, Max, dir., Hell.
 Københavns amtsråd, Kbh.
 Københavns Handelsbank A/S, Kbh.
 Københavns Kommune, Kbh.
 Københavns Skipperforening, Kbh.
 Kørbing, J. A., dir., Hell.
 Kaac, Jørgen, læge, Gjedved.
 Kaac, Aage, depotbestyrer, Hjør.
 Kaarbø, E. D., Harstad, Norge.
 Kaarsen, Elisabeth, fhv. viceskoleinspektrice, Hjør.
- Lambertsen, S. R., radiotelegrafist, Svendborg.
 Landbrugsraadet, Kbh.
 Lang, Per, ing., Hjør.
 Langebæk, Steen, Kbh.
 Lannung, Gunnar L., veksclerer, cand. polit., Kbh.
 Lannung, Hermod, LRS, Kbh.
 Lannung, Sven, afdelingschef, Kbh.
 Larsen, A. Bodse, lodsførm., Bandholm.
 Larsen, Astrid, frue, Kbh.
 Larsen, B. O. G. E., ass., Charl.
 Larsen, Bent Valeur, stud. mag., Charl.
 Larsen, G., fotograf, Hjør.
 Larsen, Erh., revisor, Kbh.
 Larsen, Erik Lau, arkt., Hjør.
 Larsen, Finn, snedker, Kbh.
 Larsen, F. Rønnow, kordegn, Kbh.
 Larsen, Henri, indkøbschef, Snekkersten.
 Larsen, H., snedkerm., Hjør.
 Larsen, J. Foldager, Gent.
 Larsen, Jens, LRS, Hjør.
 Larsen, Johannes, kunstmaler, Kerteminde.
 Larsen, L., fuldmægtig, Hillerød.
 Larsen, Lauritz, fabriksarb., Odense.
 Larsen, N. V., tømrerm., Hjør.
 Larsen, Ole, LRS, Gent.
 Larsen, Ove, stiftamtnd., Kbh.
 Larsen, Svend, overdyrlæge, Skive.
 Larsen, Willy, skibsfrafragter, Charl.
 Lassen, W. K., fyrpasser, Hjør.
 Lassen, Joh., købmand, Kbh.
 Lau-Jensen, Sv. E., kommunelærer, Sorø.
 Lauritsen, fyrass., 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.
 Lildholdt, Karl, skibsyggerlærling, Alenå.
 Liljeborg, Frank, Kbh.
 Lillegaard, A. E., søløjtnant, Vanløse.
 Lind, Chr., skibsygm., Rønne.
 Lindahl, Erik, købmd., Snekkersten.
 Linde, Chr., kommunelærer, Erborg.
 Lindegaard, Niels, assistent, Godthåb.
 Lindquist, Carl-Axel, kaptajn, Stockholm.
 Lindström, Allan, civiling., Vänersborg.
 Lindström, Otto, ing., Valby.
 Linnebalde, Ernst, dir., Kbh.

- Lock, P., læderhdl., Hjør.
 Loft, Herman, styrmænd, Svendborg.
 Lohmann, S., fyrmester, Nordborg Iyr, Als.
 Loik-Larsen, H., kontorchef, Holte.
 Lorentzen, Børge, bogtrykker, Charl.
 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.
 Lundberg, Georg, dir., Kbh.
 Lundbak, Erik, LRS, Æraskbg.
 Lund-Hansen, ritmester, Aarhus.
 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.
 Lyngsie, B., lærer, Brede.
 Lynnerup, Søren, Kbh.
 Lütken, H. F., ing., Hell.
 Lønberg-Holm, A., civiling., Kbh.
 Løvald, C., snedkerm., Kbh.
- Madsen, Carlo Råhauge, lods, Frhavn.
 Madsen, Edvard, Målev.
 Madsen, fru Ellen, trikotagehandleriske,
 Hjør.
 Madsen, E. N., dir., Springforbi.
 Madsen, J., sekretær, Kbh.
 Madsen, Jørgen, civiling., Aarhus.
 Madsen, Kjeld, adjunkt, Silkeborg.
 Madsen, V., kapt., Marstal.
 Madsen, Aage R., fyrbøder, Valby.
 Maegaard, E., dir., cand. jur., Kbh.
 Malling, Jens, fuldmægtig, cand. jur., Kbh.
 Marineforeningen, Kbh.
 Marinehistorisk Selskab, Klampenborg.
 Marstrand, Jørgen, civiling., dr. tech.,
 Gentofte.
 Mathiesen, E., forstander, civ.ing., Kbh.
 Meilvang, Henry, forvalter, Kbh.
 Meilvang, Viggo, ass., Herlev.
 Meiner, P. K., Kbh.
 Mejer, Kaj Clausen, Fanø.
 Mellentin, Aage, gross., Gent.
 Mønch, Erik, dir., Kbh.
 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, murerm., 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, Hjør.
 Mortensen, K. A., kustode, Hjør.
 Mortensen, K. Liebmann, fru, Hjør.
 Mortensen, K. Liebmann, ing., Hjør.
 Mortensen, Søren, dykker, Brørup.
- Mouritzen, P. C., færgefører, Nykøbing M.
 Mouritzen, Vagn, tobaks- og vinhdlr., Kbh.
 Munch, Jens, prokurist, Bagsværd.
 Munch-Nielsen, Th., lods, Hjør.
 Munthe af Morgenstjerne, B. v., kontorchef,
 Vedbæk.
 Munthesen, Frode, sekretær, Bromley
 (Kent), England.
 Muus, Hans, gross., Odense.
 Mücke, Billy, fabrikant, Kbh.
 Müller, Poul, læge, Valby.
 Møller, Birthe Kraunsøe, frk., Hell.
 Møller, Karen, frue, Hell.
 Møller, Poul, arkitekt, Kbh.
 Møller, Povl, dr., Kbh.
 Møller, Ralph Just, arkivbetjent, Rungsted.
 Møller, Stig, dir., Kbh.
 Møller, Aase Kraunsøe, frk., Hell.
 Møller-Andersen, A., LRS, Kbh.
 Møller-Jensen, J., førstelærer, Give.
 Mørch, N. K., MF, Hjør.
 Mørch, Aage, driftsbest., Thisted.
 Månsson, Gunnar, direktør, Boden,
 Sverige.
- Nakskov Skibsværft A/S, Nakskov.
 Nathansen, Ino, fuldm., Kbh.
 Neergaard, C. H., fhv. sefartschef, Kbh.
 Neisig, Niels Holger, bankelev, Nakskov.
 Nexøe-Larsen, F., gross., Rungsted.
 Nichum, E., plantageejer, Randers.
 Nielsen, isenkræmmer, Hjør.
 Nielsen, Alfred, lods, Udbyhøj.
 Nielsen, Alfred V., gross., Kbh.
 Nielsen, A. M. C., prokurist, frk., Hjør.
 Nielsen, Bob Gunnar, styrmandslev,
 Virum.
 Nielsen, Carl, prokurist, Kbh.
 Nielsen, Carl, bådebygger, Fejø.
 Nielsen, Chr., konservator, Hjør.
 Nielsen, C. J., maskinmester, Valby.
 Nielsen, Edgar, malerm., Snekkersten.
 Nielsen, Ejnar J., tømrerem., Hjør.
 Nielsen, Ejnar M., maskinmester, Kbh.
 Nielsen, Ejvind Peter, maskinmester, Kbh.
 Nielsen, Erik, chauffør, Snekkersten.
 Nielsen, Erik Selmer, specialarb., Hjør.
 Nielsen, Flemming, kommunelærer, Valby.
 Nielsen, Henning, maskinarbejder, Holbæk.
 Nielsen, H. M., fabrikant, Kbh.
 Nielsen, Holger, gross., Kbh.
 Nielsen, H. R., bogtrykker, Hjør.
 Nielsen, I. Froberg, mekaniker, Valby.
 Nielsen, J., murerm., Hjør.
 Nielsen, Jacob, repræs., Kbh.
 Nielsen, Jakob, tandlæge, Odense.
 Nielsen, J. C. M., stat.-forst., Hjør.
 Nielsen, Jens, hotelejer, Hjør.
 Nielsen, John, overass., Esbjerg.
 Nielsen, Johs., boghdl., Haderslev.
 Nielsen, J. V., lagerekspedient, Hjør.
 Nielsen, K., toldpakkhusfmd., Ribe.
 Nielsen, Knud, cand. polyt., Kalundborg.
 Nielsen, Knud H., Roskilde.
 Nielsen, N., fyrbøder, Hjør.
 Nielsen, N. J., dr. techn., Kbh.
 Nielsen, O. Moesgaard, bogholder, Ørsted.
 Nielsen, Ove, kontorchef, Gent.
 Nielsen, R. H., overmontør, Kbh.
 Nielsen, S. A. V., arkt., Hjør.
 Nielsen, Sv. Aa., fabrikant, Hjør.
 Nielsen, V., kleinsmed, Hjør.
 Nielsen, W. Schack, dir., cand. jur., Kbh.
 Nissen, Olaf, maskinm., Kbh.

- Nobel, C., revisor, cand. jur., Kbh.
 Nordbøll, K. W., rektor, Hgør.
 Nordberg-Nielsen, Holger, fuldmægtig, Hell.
 Nordmann, V., statsgeolog, dr. phil., Kbh.
 Nordquist, Evert, resementör, Askim.
 Nordvig, R., ing., Arhus.
 Normann, L. O., dir., Kbh.
 Normann, Peder, red., Hgør.
 Norsk, Frans, overlæge, Hell.
 Norsk, P., pens. insp., Dragør.
 Norsmann, Poul, dir., cand. polit., Charl.
 Nyboe, Karen, frue, Bagsværd.
 Nygaard, Ejnar, kaptajn, skibsfører, 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., Valby.
 Olsen, Henry, skibskonstr., Kbh.
 Olsen, Herman, smedem., Brønshøj.
 Olsen, I. H., grosserer, Gent.
 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. Rex, kartograf, Holte.
 Olsen, Aage, marineing., Dragør.
 Osgaard, Lauritz, fabrikant, Charl.
 Ostenfeld, Th., civiling., Kbh.
 Overgaard, F., blomsterhdl., Hgør.
 Overgaard, Frode, dekoratør, Søborg.
 Overgaard, R., komm.lærer, Nordborg.
 Ovnbøl, A., læge, Hvidbjerg st.
- Parris, Povel, 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, Ole Cromlin, Hell.
 Pedersen, Ole Humann, ing., Hgør.
 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, A. O. A., statslods, Risskov.
 Petersen, Carl, maskinfabr., Gilleleje.
- Petersen, Chr. Steen, civ.ing., Hgør.
 Petersen, Chr., brolæggerm., Hgør.
 Petersen, Chr. F. V., slagterm., Hgør.
 Petersen, C. L. W., tømrerm., Kbh.
 Petersen, Eiler, gross., Roskilde.
 Petersen, E. Sejer, forstander, Hgør.
 Petersen, F. Højsted, repræs., Kbh.
 Petersen, Hartvig, Kbh.
 Petersen, H. C. F., telegrafkontrolør, Brønshøj.
 Petersen, Henrik Marius, orlogskpt., Lyngby.
 Petersen, Henrik Sejer, stud. jur., Hgør.
 Petersen, Holm, ejendomshdl., Kbh.
 Petersen, I. C., bogtrykker, Nexø.
 Petersen, Johs., murerm., Hgør.
 Petersen, Kaj Toft, fabrikant, Hgør.
 Petersen, L., boghdl., Skælskør.
 Petersen, Laurids, gross., Kbh.
 Petersen, Mogens Anker, ing., Kbh.
 Petersen, Mogens Holck, skoleelev, Kbh.
 Petersen, N. E., fabrikant, Hgør.
 Petersen, Oluf V., skibskonstr., Holstensb., Grønland.
 Petersen, P. V., proprietær, Græsted.
 Petersen, Raymond, Charl.
 Petersen, Robert, kleinsmed, Hgør.
 Petersen, S. A., førstestyrmd., Korsør.
 Petersen, S. Chr., maskinm., Hgør.
 Petersen, Svend, Kbh.
 Petersen, Sv. Rosten, isenkrammer, Roskilde.
 Petersen, Vald. H., konsul, Santos.
 Petersen, Aage, kontorass., Hgør.
 Philip, N., gross., Kbh.
 Plum, Peter, ing., Assens.
 Pontoppidan, Axel, kapt., hærarkivar, Klampb.
 Pontoppidan, Dines, skolediscipler, Sorø.
 Portman, Arne, overlæge, Kbh.
 Poulsen, Arnold, civiling., Nærum.
 Poulsen, Carl, murerm., Hornbæk.
 Poulsen, Edwin, Gent.
 Poulsen, Fin, grosserer, Klampb.
 Poulsen, Finn V., optiker, Kbh.
 Poulsen, H., tømrerm., Hgør.
 Poulsen, J. P., smedem., Hgør.
 Preisler, Børge, optiker, Kbh.
 Privatbanken A/S, Kbh.
 Prohaska, C. W., professor, dr. techn., Hell.
 Pedenphant, H., gross., Kbh.
- Quist, Ejnar, dir., Odense.
 Quist, H., overing., Kbh.
 Qvistgaard, Lise, frk., Gent.
 Quistorff, M., sekretær, Gent.
- Rager, E., civiling., Kbh.
 Rahbek, Knud, civiling., Kbh.
 Rasmussen, A. H., civiling., Kbh.
 Rasmussen, Antoni, kapt., Hell.
 Rasmussen, C. J., snedkerm., Hgør.
 Rasmussen, C. O., ing., Kbh.
 Rasmussen, C., konsul, Hgør.
 Rasmussen, Hans, dir., Kbh.
 Rasmussen, Harry, giarmester, Aarhus.
 Rasmussen, Johs., skibsfører, Sundby pr. Nyk. F.
 Rasmussen, K. A., maskinm., 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., Hgør.
 Rasmussen, Poul H., snedker, Bjørnehoved.
 Rasmussen, R. F., komm.lærer, Hgør.
 Rasmussen, Aage, dir., Kbh.
 Rathje, Eigil, ing., Kbh.
 Rathje, J., ing., Århus.
 Ravn, K., værkfører, Hgør.
 Rederiet „Anholt“ A/S, Kbh.
 Reedtz-Funder, J., skibsinsp., Kbh.
 Reich, Alexander Albert, skibsbygger, Kbh.
 Reich, Poul Albert, kleinsmed, Hgør.
 Rendal, H., LRS, Hgør.
 Reumert, Michael, LRS, Kbh.
 Riemer, Jørgen, LRS, Kbh.
 Riise, A. H., læge, Hillerød.
 Riise-Knudsen, B., civiling., Valby.
 Riise-Knudsen, Mogens, forvalter, Ejby.
 Riis-Hansen, Hans, elev, Roskilde.
 Rimstad, H. T., dir., Hell.
 Ring, Henning, lektor, Hgør.
 Ring-Madsen, Preben, matros, Kbh.
 Risom, Sven, arkt., Kbh.
 Robbert, R. A., skibsreder, Kbh.
 Roewade, S. A. K., kontorelev, Snekkersten.
 Rolvsen, Stig, forf., Valby.
 Roos, Carl, professor, dr. phil., Kbh.
 Roosen, C. N., civiling., Holte.
 Rosendahl, A., korchef, Kolding.
 Rosenkilde, V., boghdl., Kbh.
 Rosenthal, Leif K., red., Klampb.
 Rygaard, Erik, dommerfuldm., cand. jur.,
 Herning.
 Rysz, P., lodsformand, Korsør.
 Røder, Hans Chr., skibsfører, Brh.
 Rønne Havneudvalg, Rønne.
 Rønsted, Karmark, LRS, Kbh.
 Rørdam, Kjeld, HRS, Kbh.
 Rørmark, Aage, arkivar, Vanløse.
- Sahl, Olaf, arkt., Risskov.
 Sandager, Iyrass, Hgør.
 Sander, Henning, Kbh.
 Saxe, skibsprov.hdl., Hgør.
 Saxild, Jørgen, ing., Hell.
 Saxtorph, Th., driftsleder, Svebølle.
 Schack, Gudmund, gross., Kbh.
 Schaumann, H., fhv. sporvejsdir.,
 Bagsværd.
 Schaumann, P., ing., Lyngby.
 Scherffenberg, G., ing., Hell.
 Schibbye, Harris, arkt., Kbh.
 Schmidt, A. V. B., overmontør, Hgør.
 Schmidt, Mogens, lodsinsp., orlogskpt.,
 Gent.
 Schmiegelow, A., skibsreder, Arnsborg pr.
 Svejbæk.
 Schmiegelow, C. H., smedem., Hgør.
 Schnedler, G. S., civiling., Klampb.
 Schnell, Magnus, varmemester, Kbh.
 Schou, Axel, grosserer, Hellerup.
 Schou, Carl C., afd.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.,
 Alborg.
 Schultz, Aage, installatør, Kbh.
 Schultze, Mogens, malerm., Kbh.
 Schwiegershausen, Gunter, retouchør,
 Kastrup.
 Schytz, Sigurd, borgmester, Hgør.
- Sebbelov, Henning, fabrikant, Charl.
 Segerskog, John, dir., Hgør.
 Seibæk, Aage, gross., Kbh.
 Seidelin-Dam, Johs., læge, Søborg.
 Semler-Jørgensen, A., dir., civiling., Hgør.
 Sinding, P. E. B., fyrdir., kommandør, Kbh.
 Sivertsen, Poul S., skibsinsp., Torshavn.
 Sjøberg, Otto Chr., Gent.
 Skibsted-Jacobsen, Orla, maskinbygger,
 Hgør.
 Havneudvalget i Skive, Skive.
 Skotte, E., havnemester, Hgør.
 Skov, Sigvard, mus.insp., mag. art.,
 Kolding.
 Skovgaard-Petersen, Kjeld, dispachør, Kbh.
 Skrivergaard, Knud, redaktør, Kbh.
 Smidth & Co. A/S, F. L., Kbh.
 Smitt, Jarl Wagner, læge, Hgør.
 Snorrason, Eigil, læge, Kbh.
 Sonne, H. O., civiling., Holte.
 Sonne-Hansen, K., dir., Charl.
 Spangenberg, guldsmed, Rødby.
 Sparekassen i Nykøbing Falster.
 Spodsberg, K. E., læge, Kbh.
 Sprenger, K., fabrikant, Hgør.
 Starch-Petersen, B., billedskærerm., Hgør.
 Steffensen, H. C., underdir., Hgør.
 Steffensen, H. E., Espergærde.
 Steffensen, Hother, boghdl., Espergærde.
 Steffensen, James, afd.ing., Hell.
 Stohmann, Holger, sjøkapten, Abo,
 Finland.
 Storm, P. W., pens. maskinmester, Kbh.
 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 etflg. A/S, Hgør.
 Styrup, Knud, entreprenør, Ribe.
 Staurup, Hans, havneing., cand. polyt.,
 Århus.
 Svarer, Jørgen, mæglerlev, Ærøskøbing.
 Sveistrup, Margrethe, bibliotekar, Hgør.
 Svendborg Bank A/S, Svendborg.
 Svendborg Havneudvalg, Svendborg.
 Svendsen, C. J., Iyrass., Højstrup.
 Svendsen, Hans, ing., Dragør.
 Svendsen, Nordahl, lektor, Sorø.
 Svendsen, Paul W. E., red., Ringsted.
 Svendsen, Per, skibsreder, Gentofte.
 Svendsen, Rita E., kontorass., Hgør.
 Svendsen & Christensen, A/S dampskibssel-
 skabet „Vendila“, Kbh.
 Sæbye, Poul, kunstmaler, Klampb.
 Søgaard, C., cand. pharm., Hgør.
 Søgaard, Helge, mus.dir., dr. phil., Århus.
 Sølvér, Carl V., kaptajn, Kbh.
 Sølvhøj, Hans, cand. mag., foredragschef,
 Hgør.
 Sørensen, Axel, ing., Hell.
 Sørensen, E. V., grosserer, Birkerød.
 Sørensen, Frank, ing., Hgør.
 Sørensen, Frederik Richardt, toldass., Hou.
 Sørensen, K. E., skibsmægler, Kbh.
 Sørensen, Keld, trafikass., Hgør.
 Sørensen, Niels, lærer, Århus.
 Sørensen, Poul, civiling., Kbh.
 Sørensen, Preben, kobbersmed, Hgør.
 Sørensen, Preben, maskinist, Hellebæk.

- Sørensen, R. I., kompasretter, kpt., Brh.
 Sørensen, S. C. F., Haslev.
 Sørensen, Vagn, kontorass., Hgør.
 Sørensen, Valdemar, skoleinsp., Hgør.
 Sørensen, Aage, slotsbetj., Hgør.
- Tang, Gia, prokurist, frk., Kbh.
 Tegner, V. F. B., civiling., Kbh.
 Thalbitzer, Carl, red., Kbh.
 Thalbitzer, V., amtsforvalter, Kbh.
 Thalbitzer, W., prof., Kbh.
 Tholstrup, Olaf, ing., tekn. adjunkt,
 Horsens.
- Thomsen, A. M., hotelejer, Hgør.
 Thomsen, C. A. H. Trolle, fhv. fiskeridir.,
 Kbh.
- Thomsen, E., bankfuldmægtig, Kbh.
 Thorbroe, Inga M., frue, Fr.sund.
 Thorning-Petersen, R., sekretær, Kbh.
 Thrige, Eigil, stud. polyt., Klampb.
 Thunbo, Anton, gross., Kbh.
 Tikøb sogneråd, Tikøb.
 Tilly, Albert, postmester, Eorum.
 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, frk., Hgør.
 Tvede-Jensen, M., ing., Kokkedal.
 Tvermoes, Sven, gross., Kbh.
- Valentin-Hjorth, K., gross., Kbh.
 Vang, A. H., skibsmægler, Helsingfors.
 Vangaard, Thork., dr. med., Kbh.
 Veistrup, C., civiling., Hgør.
 Vejby-Nielsen, N. H., assurandør, Hgør.
 Vestbo, S. M. N., fyrass., Kbh.
 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, G., mejerist, 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.
 Weibust, Knut I., fil. lic., Sundbyberg.
 Weibach, J. S. V., sejl- og kompsmager,
 Kbh.
 Weilskov, E., dir., Charl.
 Weiss, Karl, skibsbygger, Gråsten.
 West, Ole, købmænd, Hgør.
 West, Werner G., tekstilarbejder, Svendborg.
 Westergaard, H., dir., Charl.
 Wiberg, J., gross., fru, Kbh.
 Wieth, Oscar, speditør, Kbh.
 Wiibroes Bryggerier A/S, C., Hgør.
 Wilhelmssen, G., civiling., Uddevalla.
 Willumsen, A., fru, Brønshøj.
 Wind, Jørgen, Lystrup st., Jylland.
 Windeleff, A., maskinm., Kbh.
 Wistoft, C. A., Kbh.
 Witte, Richardt, dir., Bagsværd.
 Wolff, Per, stud. polyt., Kbh.
 Worm, C. A., dir., Kbh.
 Worsøe, K. H., Dronningborg v. Randers.
 Wright, Karen, fru konsulinde, Hgør.
 Würtz, Peter, malermester, Snekkersten.
 Waagepetersen, H. L., dir., cand. polyt.,
 frue, Hgør.
 Waagepetersen, H. T., gross., Kbh.
- Yde-Andersen, D., mus.insp., Kbh.
- Ørnfelt, Axel, skoleelev, Kbh.
 Østman, K., ing., Hgør.
- Aagaard, Werner F., tekn. kalkulat.,
 Valby.
 Aalborg Portland-Cement-Fabrik A/S, Kbh.
 Aalborg Værft A/S, Aalborg.
 Aamand, Erik, Snekkersten.
 Aarhus Havneudvalg, Arhus.

*Meddelelser om forandringer i adresse og stilling bedes venligst tilsendt
 Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør.*

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 Sømandskirke i fremmede Havne.
Dansk Tidsskrift Index.
Drammens Museum.
Erhvervsarkivet, Århus.
Finska fornminnesföreningen, Helsingfors.
Folklivsarkivet, Lund.
Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg Slot.
Foreningen for skandinaviske sømandshjem i fremmede havne.
Købstadsmuseet „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 Sjöfartsmuseum.
Göteborgs och Bohusläns fornminnesförening.
Haderslev Amts Museum, Haderslev.
Staats- und Universitäts-Bibliothek, Hamborg.
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.
Lolland-Falsters historiske samfund.

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

- Ny Carlsberg Glyptotek.
 Odense bys museer.
 Polskie Towarzystwo Historyczne,
 Szczecin.
 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.
 Shiplovers' Society of Victoria,
 Melbourne.
 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 1955-56	7
Museets driftsregnskab 1955-56	19
Knud Andersen: Sømandssind i sejlskibe	24
Lone Klem: En litterær kinarejse	33
Georg Nørregård: Den forrykte stymand på fregatten „Jægersborg“ 1748	75
Henning Henningsen: Kølhaling og råspring	89
Knud Klem: Om skibsbygningen i Danmark i 1700-tallet	133
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende tekster	157
Beretning for selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1955 ...	164
Selskabets driftsregnskab for 1955	167
Selskabets bestyrelse og medlemsliste	170
Museets bytteforbindelser	180

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
A/S Alpha Diesel
Assurance-Compagniet Baltica A/S
Sophus Berendsen A/S
BP Olie-Kompagni A/S
Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri A/S
Carlsberg Bryggerierne
Danmarks Nationalbank
A/S Dansk Cement Central
Forsikrings-Aktieselskabet Danske Lloyd
Dansk Esso A/S
Dansk Shell A/S
Den danske Landmandsbank A/S
Det Danske Staalvalseværk A/S
Fjerde Søforsikringsselskab, Lmt.
Frederikshavns Værft og Flydedok A/S
Peter F. Heering
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri
I. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik A/S

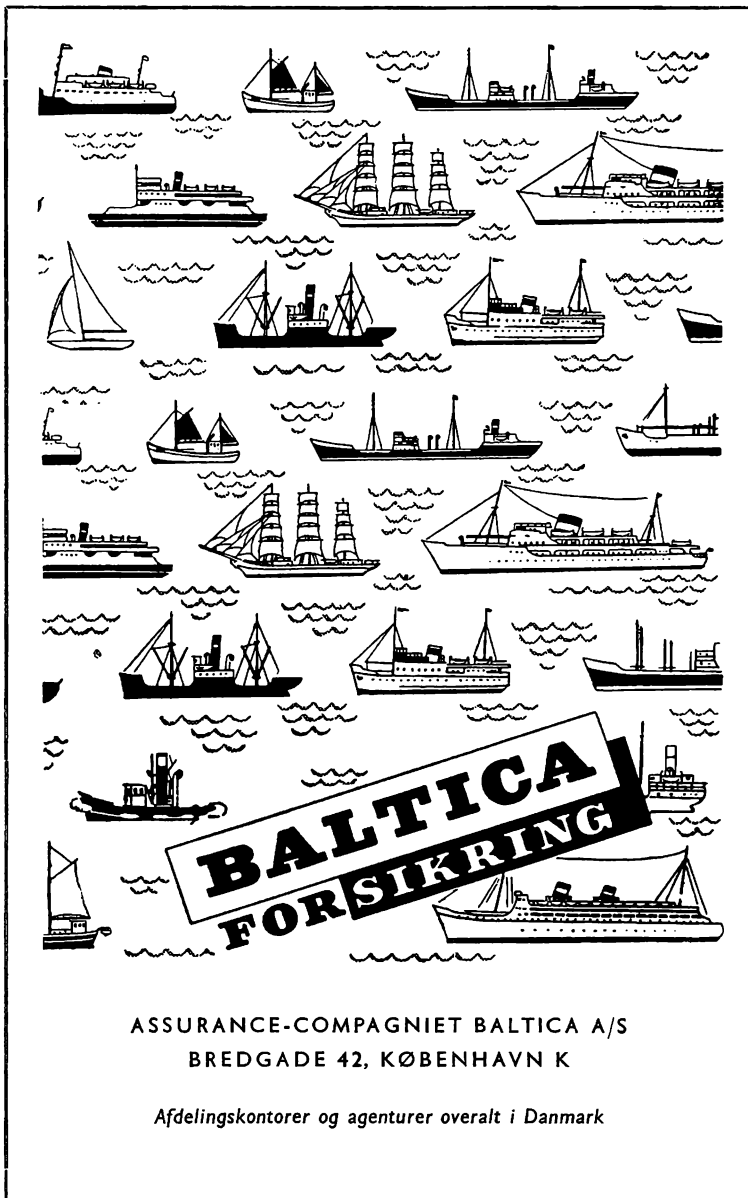
A/S Holeby Dieselmotor Fabrik
Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab
Kjøbenhavns Handelsbank A/S
København Havnevæsen
Lemvig-Müller & Munck A/S
K. F. Marstrands Eftf.
A/S Nakskov Skibsværft
Nordhavns-Værftet A/S
Nordiske Kabel- og Traadfabriker A/S
Odense Staalskibsværft A/S
Privatbanken i Kjøbenhavn A/S
A/S Thomas Th. Sabroe & Co.
Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia
Thomas B. Thrige A/S
A/S Titan
Tuborgs Bryggerier
A/S Varde Stålværk
Iver C. Weilbach & Co.
Århus Havn

AALBORG VÆRFT A/S





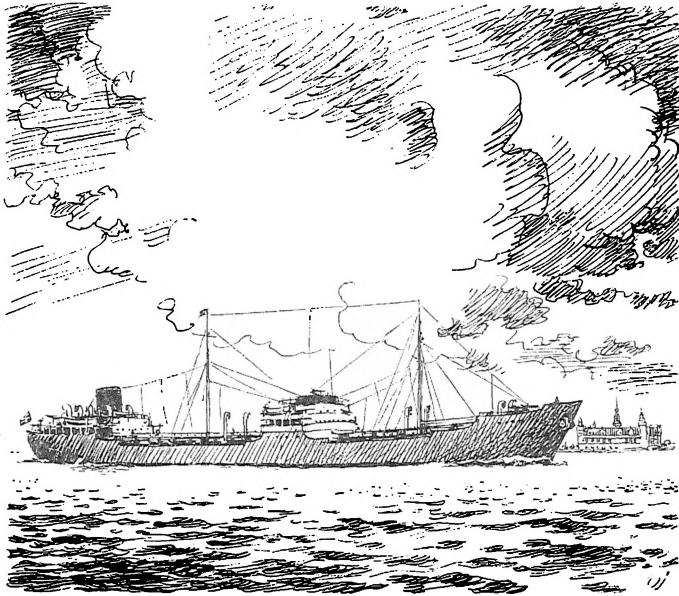
Frederikshavn



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

Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark





INTERNATIONAL OIL BUNKERING



BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
KØBENHAVN

Telegramadr: BEPEBUNKER

Fjernskriver: 2217

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

vandbygningscement, 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



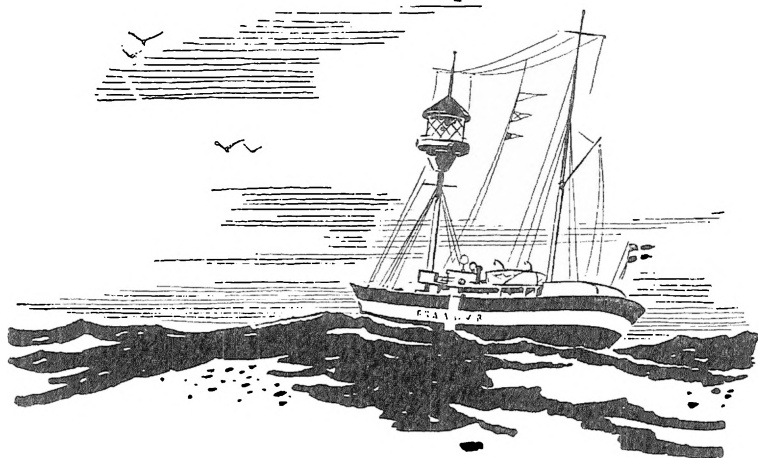
A/s **DANSK CEMENT CENTRAL**

CHRISTIANS BRYGGE 28 · KØBENHAVN V

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

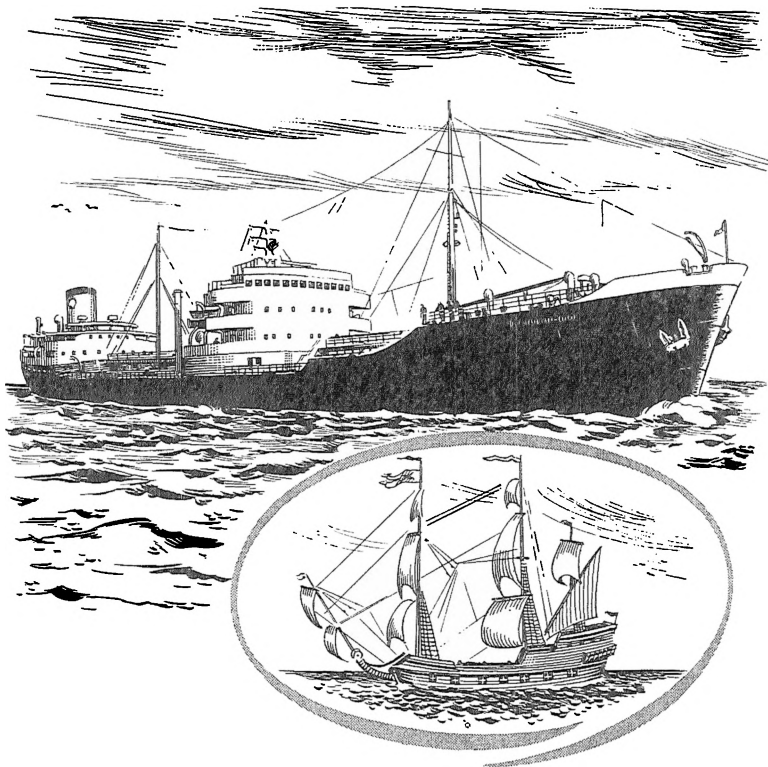
DANSKE LLOYD

HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN K



**Kvalitetsprodukter
til søfarten**

DANSK ESSO A/s



Før var det vinden —

nu er det Shell olier

der er drivkraften på havene

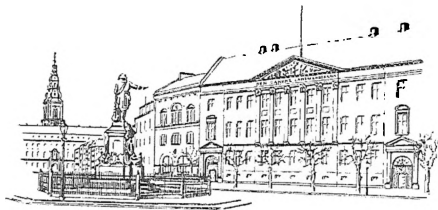


Shell World-Wide Bunkering Service

SHELL MARINE LUBRICANTS

DEN DANSKE LANDMANDSBANK

HYPOTHEK- OG VEKSELBANK
AKTIESELSKAB



Hovedsæde: Holmens Kanal 12
København K

46 filialer i København og omegn
56 filialer i provinsen



Telegram adresse: **LANDMANDSBANK**



FREDERIKSHAVNS VÆRFT

&

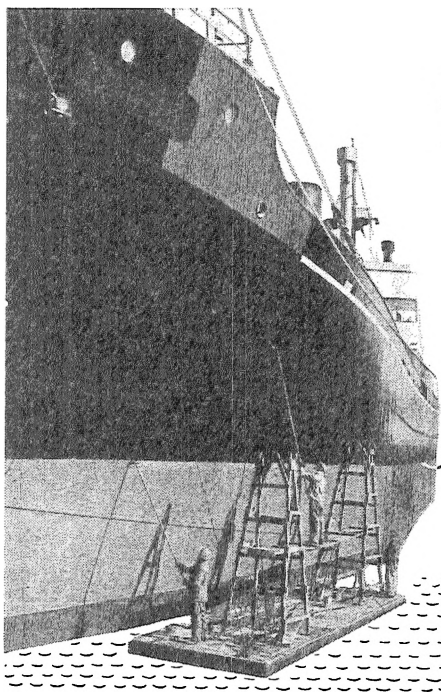
FLYDEDOK ^A/_S

FREDERIKSHAVN - DANMARK

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.



*Hempel's inden- og uden-
bordsfarver modstår vind og
vejr under alle himmelstrøg.*

OVER...
UNDER



— også når det drejer sig om
bundfarver er navnet *Hempel*
en garanti for kvaliteten.

J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S

AMALIEGADE 8 KØBENHAVN K MINERVA 3842

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

HOLEBY · DANMARK

KØBENHAVNS FRIHAVN



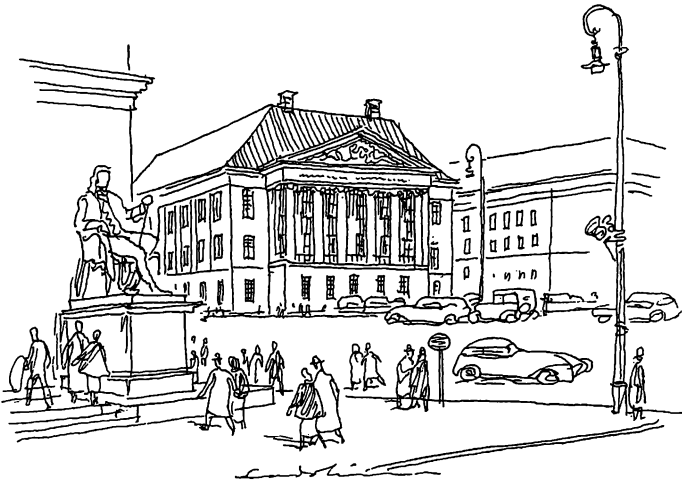
Frihavnen i fugleperspektiv

Største, hurtigste og billigste frihavn i Nordeuropa

Driftsledelse:

Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab

Central *8302 . Telegramadresse: Frihavnen, København

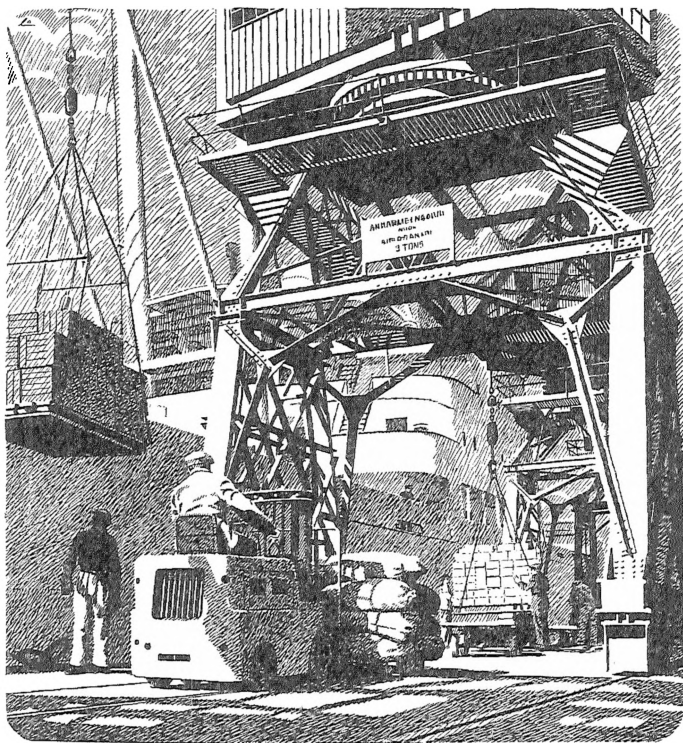


KJØBENHAVNS HANDELSBANK

HOVEDKONTOR: HOLMENS KANAL 2
91 AFDELINGER OG FILIALER

AKTIEKAPITAL KR. 65.000.000
RESERVER KR. 104.000.000



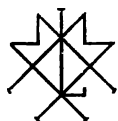


KØBENHAVNS HAVN

Transit center for Nord- og Mellemeuropa



FRIHAVN



LEMVIGH - MÜLLER & MUNCK A/S

KØBENHAVN — ÅRHUS

JERN . STÅL . CEMENT . LECA



TELEGRAM ADR.:
MARSTRANDS

TELEFON NR.
* 21 00 01

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

NORDHAVNS-VÆRFTET

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET
NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER
KØBENHAVN F



PRIVATBANKEN

I KJØBENHAVN AKTS.

TELEFON: CENTRAL 1

BØRSGADE 4 - KBHVN.

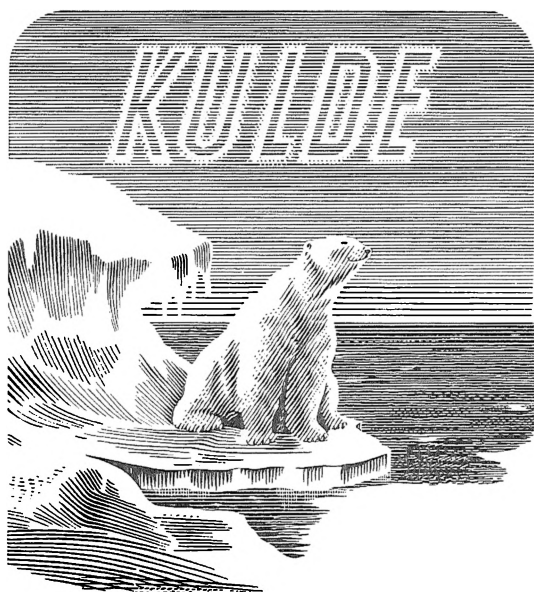
Kjøbenhavns ældste Bank

38 filialer

AKTIEKAPITAL OG RESERVER

134 MILLIONER KRONER



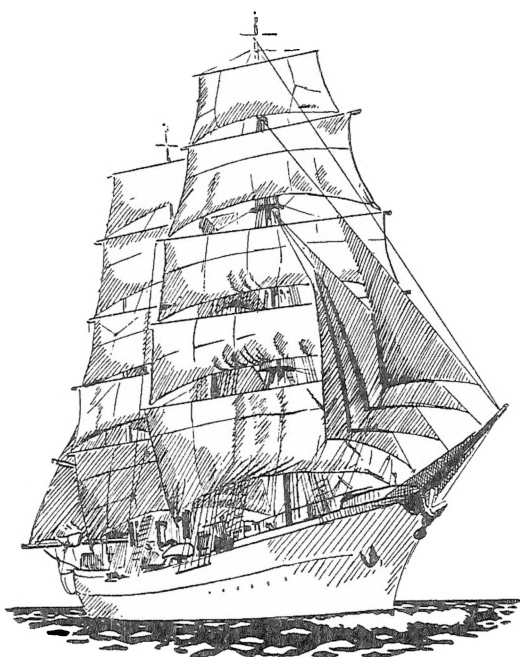


SABROE

AARHUS

KØBENHAVN

KØLE- OG FRYSEANLÆG TIL ETHVERT FORMÅL



Forsikring

– spørg

SKANDINAVIA

THRIGE

ODENSE

KØBENHAVN - AALBORG





Elektriske maskiner

Elektromotorer - Transformere - Generatorer
Dynamoer

Centrifuger

til behandling af mælk, brændselolie, smørelie
og transformerolie

Selvrensende slamcentrifuger

til behandling af animalske og vegetabiliske olier
og til andre industrielle formål

Elevatorer

Personelevatorer - Godselevatorer
Paternosterelevatorer - Escalatorer

Kraner

Elektriske kraner - Gribeskovle - Elektriske taljer

Textilmaskiner

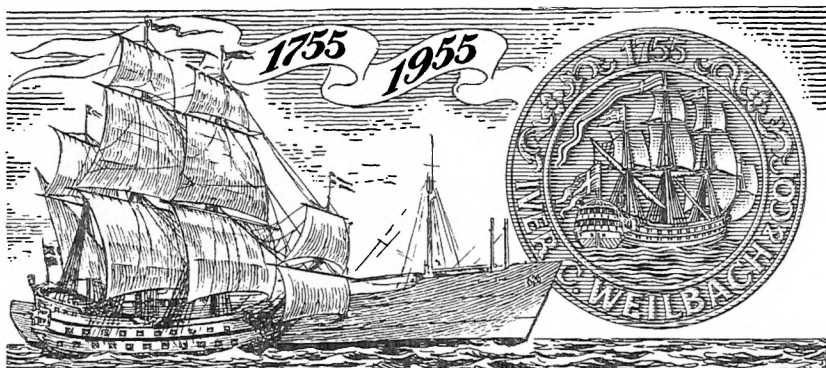
Kædeknyttmaskiner - Selektorer

Anlæg

til kontinuerlig udsmeltning af svinefedt og talg
(Expulsionsanlæg)

TITAN

TAGENSVEJ 86 . KØBENHAVN N . CENTRAL 6131



Gennem 200 år har vi tjent skibsfarten.

VIKING

KOMPASSER OG NAUTISKE INSTRUMENTER

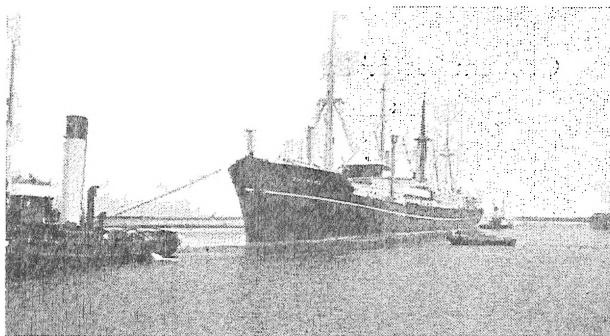
På Søfartsmuseet findes talrige af firmaets instrumenter,
fremstillet gennem tiderne.

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

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

TELEGRAM: COMPASWEILBACH

ÅRHUS HAVN



Danmarks mest centrale

VANDDYBDE OP TIL 10 METER

MODERNE
KRANER



HURTIG
LOSNING