



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 1958

ÅRBOG

1958

ÅRBOG

1958

Udgivet af

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER“



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

er sat med Intertype Baskerville og trykt i Vald. Pedersens Bogtrykkeri, København. Klicheerne er udført hos Ebbe Christoffersen & Co., København. Papiret er Finsk Illustrationstryk fra Gutenberghus Papirlager. Det fotografiske arbejde for Handels- og Søfartsmuseet er udført af Larsen Foto (ved H. Hauch), Helsingør. Omslagsbilledet er efter et maleri af kommandør P. Sinding

Redigeret af KNUD KLEM og HENNING HENNINGSEN

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
Skibsreder O. AMSINCK, R. af Dbg.

Grosserer, konsul ERIK ANDERSEN*, R. af Dbg., DM
Rigsantikvar, dr. phil. JOHS. BRØNDSTED*, K. af Dbg., DM

Professor, dr. phil. AKSEL E. CHRISTENSEN

Direktør, dr. techn. H. P. CHRISTENSEN, K. 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.

Skibsreder MÆRSK MCKINNEY MØLLER

Direktør K. H. OLDENDOW, K. af Dbg., DM

Kaptajn J. KASTRUP OLSEN, R. 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

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

Kontorassistent: Fru JOHNNA HENDRIKSEN

Kustoder: H. ECKHAUSEN og K. A. MORTENSEN

Konservator: CHR. NIELSEN



Museumsdirektør E. F. S. Lund i tårnværelset i Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. – Foto fra o. 1925.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS STIFTER HUNDREDE ÅR

Den 8. jan. 1958 var et hundrede år forløbet siden museumsdirektør E. F. S. Lunds fødsel.

Efter sin juridiske embedseksamen i 1883 og nogle års rejse- liv med studier i ind- og udland blev E. F. S. Lund museums- mand, idet han fra midten af 1890-erne til 1913 var knyttet til Frederiksborgmuseet. Samtidig gav han sig af med kunst- historiske studier og udgav „Danske malede Portrætter“, en publikation der bragte meget nyt stof frem af værdi og inde- holdt fortræffelige illustrationer, men som af forskellige årsager afbrødes uden afslutning.

Da E. F. S. Lund i 55 års alderen fratrådte sin stilling på Frederiksborgmuseet fandt han snart et andet virkefelt. I denne periode arbejdedes der rundt omkring i Nordeuropa med skabelsen af søfartsmuseer. I 1912 åbnedes "The Museum of Fisheries and Shipping" i Hull, og i det følgende år påbegyndtes søfartsmuseer i Gøteborg og Stockholm. Også Danmark har gode traditioner på søfartens område under en udvikling af handel, skibsfart og skibsbygning gennem et årtusinde, men endnu fandtes intet dansk søfartsmuseum. Lund tog da initiativet i dette spørgsmål. Det lykkedes ham at interessere politikere og erhvervsrepræsentanter for tanken. Statsmyndighederne overlod det kommende museum en række lokaler i Kronborgs nordfløj, der i en årrække havde rummet en malerisamling, især bestående af malerier tilhørende Statens Museum for Kunst, men hovedsagelig omfattende materiale, som man ikke længere ønskede at udstille, og i disse 7-8 rum med et samlet flademål af ca. 475 m² åbnedes Handels- og Søfartsmuseet i august 1915.

Museet var skabt gennem et samvirke mellem statens myndigheder og de interesserede erhverv. På handelsminister Hasing Jørgensens initiativ nedsattes en større komite til opgavens gennemførelse. I denne sad foruden handelsministeren og indenrigsministeren repræsentanter for rigsdagens ting og de to finansudvalg, for grosserersocietetet samt en række redere og repræsentanter for skibsbygningsindustrien. Netop de samme kredse har museet tilslutning til endnu i dag.

Det er klart, at med en indsamlingsperiode på knapt et år, som var gået forud for museets åbning, måtte det nye museum kun blive lidet omfattende og indeholde materiale af meget forskellig kvalitet, men sagen var rejst, og trods modstand fra forskellig side arbejdede Lund som direktør for det nye museum med ildhu og megen energi på indsamling af genstande til museet. Som de fleste pionerer inden for museumsvirksomhed var det især denne indsamling som måtte blive Lunds hovedopgave. Registreringsarbejde og andet teknisk museumsarbejde var ikke hans sag, og i genstandenes opstilling var museumsfaget herhjemme endnu ikke i hans tid så udviklet, at man kunne vente noget banebrydende fra hans side. Hertil kom et

arbejde for udvidelse af museets lokaler. Såvel af hensyn til sidstnævnte forhold som af ideelle grunde arbejdede direktør Lund energisk for slottets frigørelse for militæret. Han udgav skriftet „Kronborg. Kaserne eller fredet Mindesmærke“ og virkede tidlig og silde for denne sag, og da disse tanker forenedes med ønsker også fra anden side, lykkedes det at få gennemført en beslutning om, at slottet skulle ophæves som kaserne og alle embedsboliger fjernes. Under den efterfølgende restaurering af slottet genopstod riddersalen og de øvrige gamle rum, ligesom Søfartsmuseet fik en betydelig lokaleudvidelse, således at slottet og dets institutioner er blevet særdeles fremtrædende seværdigheder.

Direktør Lund kom til at virke 14 år i Søfartsmuseets tjeneste. Han døde d. 25. dec. 1928 kort tid forinden han skulle fratræde tjenesten på grund af alder. Hans store fortjeneste er, at han ved sine forbindelser, sine overtalelsesevner og den specielle iver, hvormed en mand, der har sat sig et mål, ikke er til at vise af og derfor får en hel del af det, han ønsker. Mål og fremgangsmåder forblev ikke uden kritiske antegnelser fra forskellig side, men resultatet af hans virke var et museum af et sådant stofindhold, at det havde placeret sig i den offentlige bevidsthed som en fremtrædende seværdighed, der under ny udvikling kunne blive en kulturhistorisk institution, der står mål med Europas øvrige søfartsmuseer, og han må i ikke mindre grad prises for, at det blev på Kronborg denne institution fik sit virke. I taknemlig erindring om dette nedlagde museets formand, professor, dr. techn. C. W. Prohaska, og museets embedsmænd på hundredårsdagen en laurbærkrans på direktør Lunds grav på Annisse kirkegård.

KNUD KLEM

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1957-58

Handels- og Søfartsmuseet har haft den sorg i årets løb at miste et af sine komitémedlemmer. Den 16. marts 1958 afgik kaptajn H. P. Hagelberg ved døden. Kaptajn Hagelberg indtrådte i museets komité ved den store ændring af museets organisation i juni 1928 som repræsentant for navigatørerne og har således siddet i museets styrelse i 30 år. Han var fra første færd levende interesseret i museets udvikling, som han nøje fulgte, og var da også en fast deltager i komiteens møder. Museets komité og funktionærer mindes hans medarbejde og hans personlighed med taknemlighed.

I komiteen er i årets løb indtrådt skibsrederne Mærsk McKinney Møller og Ove Amsinck. Det er museet en stor glæde på denne måde at øge tilslutningen til rederierhvervet, der er af så stor betydning for museets arbejde og muligheder.

Til sejlskibsafdelingen er i årets løb ved køb erhvervet en smuk farvelagt tegning af H. Horn 1828, med fremstilling af vestindiefareren, fregatten „Prinz Carl“ af Kiel, kapt. Carl Harder, 127½ commercelæster, bygget i 1826 i Kiel og tilhørende den kendte kielerreder Fr. Diederichsen. Et par andre erhvervelser har forøget samlingen af billeder af skibe fra hertugdømmet Slesvig. Kontorchef Holger Jørgensen, København, har skænket en farvelagt tegning af everten „Maria“ af Sild 1850, ejet og ført af H. J. Hansen, Keitum, 13 clstr.; tegningen er udført af Bleick Claassen. Ved køb er erhvervet et maleri af L. Petersen 1851, forestillende skonnertbriggen „Cicilie Marie“ af Åbenrå, kapt. C. F. Thomsen, 53½ clstr., bygget 1847 af den bekendte åbenråskibsbygger Mads Michelsen.

Afdelingen for den grønlandske handel har modtaget et par interessante forøgelser. Ved køb er erhvervet en smuk farvelagt tegning af Jacob Petersen 1839, forestillende Den kgl. Færøske Handels skonnert „Havfruen“, 38 clstr., bygget i København 1832. Som gave er fra direktør Knud Oldendow modtaget en del arkivalier vedrørende Den kgl. Grønlandske, Islandske, Finmarkske og Færøske Handels fregat „Prøven“, 103½ clstr., på dens rejse i 1782-83 fra København til Frankrig, Portugal, Madeira og Dansk Vestindien under kaptajnløjtnant Poul de Løvenørn med det formål at prøve de armandske søure. Arkivalierne omfatter en kontrakt af 28/10 1782 mellem direktionen for den nævnte handel og Det kgl. Skatkammer angående befragtning af skibet, certifikat for „Prøven“ af 18/10 1782 og kgl. søpas af 25/10 1782 for Løvenørn, samt andre dokumenter fra samme rejse. Som et kuriosum er til denne afdeling som gave fra fhv. inspektør i Sydgrønland O. Bendixen, Charlottenlund, modtaget er par sneski, som har tilhørt den arktiske forsker dr. Fr. Cook, og som han hjembragte fra sin „nordpolsfærd“ i 1908.

Som gave fra rederiet Holm & Wonsild er modtaget en model af s/s „Farmatyr“, bygget 1906 og tilhørende D/S Gefion; den krigsforliste i Nordsøen 2/9 1916. Danmarks Skibsførerforening har skænket en halvmodel af s/s „Lars Kruse“, bygget 1898, tilhørende D/S Cimbria, krigsforlist 4/2 1917. Fra kustode H. P. Holm, Rønne, er som gave modtaget en gouache af Anno: s/s „Nordland“ af København (D/S Nordsøen), bygget 1897. Sergent P. M. Rasmussen, Helsingør, har skænket to malerier af s/s „Drogden“, bygget 1875, og s/s „Hertha“, bygget 1877, begge tilhørende Em. Z. Sviters Bjergnings Entreprise. Ved køb er erhvervet en tegning af Carl Neumann af linieskibet „Skjold“ og hjulskibet „Hekla“ under blokade 1850.

Til afdelingen for nautiske instrumenter er af rektor Jac. Johannessøn, Sandefjord navigationsskole, skænket to Günther skalaer af engelsk fabrikat fra ca. 1850, en slags regnelinealer til at løse nautiske og trigonometriske opgaver. Fra fru A. M. Westrup, Virum, er som gave modtaget et kronekompass af særegen type, fabrikeret af Rasmus Koch, København 1765. HRS V. Holten-Bechtolsheim har skænket et kompas, som under tre-

årskrigen 1848-50 har været benyttet af oberst H. E. Holten-Bechtolsheim under troppesejlds. Forstander Buhl, Stakroge, har foræret museet en søjle til et nathus, støbt af messing og stammende fra et skib, strandet på Jyllands vestkyst.

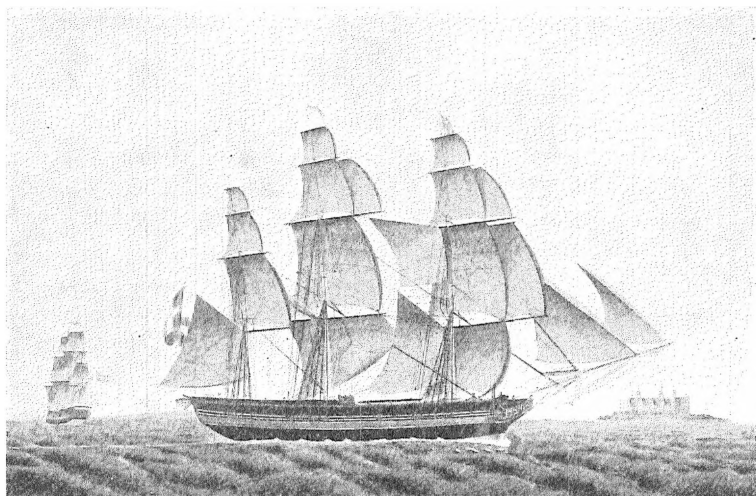
Museets samling af gallionsfigurer er suppleret med et mandsportræt af en reder ell. lign. i dragt fra begyndelsen af 1800-tallet. Den er skænket af fru grosserer Anne Boyer, Humlebæk. Denne gallionsfigur har i en årrække været benyttet som udenørs dekoration og var derfor i temmelig dårlig stand, men er nu under konservators kyndige og nænsomme hånd genopstået som en overordentlig smuk og særpræget gallionsfigur, af en type, som museet hidtil har savnet.

Et vragfund, bl. a. bestående af en sko, optaget af et ukendt vrag ved Tyborøn, er skænket af vragentreprenør S. Damgaard, Hirtshals. 4 stykker blokke er foræret af Fredericia museum; et par ornamenterede glastruder fra salonen i kongeskibet h/s „Slesvig“ er skænket af familien Cramer, Espergærde, og nogle skibmandsredskaber m. m., bestående af to stykker spledshorn, et merlespir samt en rundstok med prøver på diverse knob, er tilgået som gave fra fhv. kaptajn S. H. Sørensen, København.

En af museets trofaste venner, skibsingeniør Lauritz Rasmussen, Odense, har overladt museet en champagneflaske, omviklet med røde og hvide silkebånd, nøjagtig som den bruges ved skibsdåb under søsætning. Den vil gøre god nytte i den afdeling for sømands- og andre skikke, som museet har under forberedelse. En karakteristisk nyerhvervelse til belysning af emnet sømandsreligiøsitet er indkøbt, nemlig et eksemplar af Joh. Heitmans „Besværede Sø-Mænds søde Siæle-Roe, eller aandelig Lyst-Hauge“, en andagtsbog, som gang på gang blev optrykt i 1700'erne til trøst for sømandsstanden. Vor udgave er fra 1781.

Som testamentarisk gave fra kammerjunkerinde Asta Weiss Ernst er skænket to meget værdifulde portrætter af kong Christian VII og dronning Caroline Mathilde, det sidste tilskrevet Peder Als.

Af de øvrige erhvervelser skal desuden nævnes et portræt af Em. Z. Svitzer, litograferet af Julius Rosenbaum (gave fra fru kaptajn C. E. Olsen, København), en samling nydeligt udførte



Vestindiefareren, fregatten „Prinz Carl“ af Kiel, kapt. Carl Harder. Bygget i Kiel 1826, 127½ commercclæster. Redere: Diederichsen & Wille. – Farvelagt tegning af H. Horn 1828. – Handels- og Søfartsmuseet.

husflidsmodeller i kasser med glas for, de såkaldte „skilderimodeller“ (bygget og givet af K. E. Boldt, Brøndbyøster), en radering af J. Barchert: skoleskibet „Georg Stage“ (I) (tegner Jens Alber, København), rekonstrueret bykort over Stege 1659 (fhv. vandværksbestyrer C. J. Sandbech, Helsingør). Ved køb er erhvervet en farvelagt tegning af A. P. Madsen 1885: „Stokken“ i Hornbæk, en tegning af W. T. Walther: Kronborg slotsgård, en miniature af J. J. Turretin: portræt af toldkammerer i Helsingør, etatsråd Nicolaj Jacob Jessen (1737–1800), samt et dannebrogslag med Christian IX's navnetræk, stammende fra et åbenråskib; det må have været i brug mellem Christian IX's tronbestigelse 1863 og krigen 1864.

Urmager Viggo Nielsen, Fejø, har skænket en lædermappe til fragtbreve, brugt på et af DFDS's ældre ruteskibe i 1890'erne, måske på h/s „Zampa“. Ved køb er erhvervet en sjælden anordning og takst for dampskibs- og smakkefarten mellem Kalundborg og Århus 1836.

Direktør Dick Luiting, Alkmaar, har foræret museet et par interessante prøver på de vragefund, der i de senere år er gjort i

Zuidersøen, som nu tørlægges, nemlig en kinesisk Khang-Hsi skål fra 1700'ernes begyndelse, og en mønster- eller prøve-kiste af mahogni, formentlig tilhørende en repræsentant for en flise-fabrik; i kisten, der var fuld af flisefragmenter, er der netop plads til 3 rækker prøver på fliser. Begge genstande er fundet i et vrug fra omkr. 1720, et „porcellæns-skib“ lastet med fliser og porcellæn og formodentlig i eksportfart – måske til Danmark. De giver et morsomt supplement til den samling af maritime fliser, museet erhvervede sidste år med bistand fra dir. Luiting (se museets årbog 1957).

Museets flisesamling er forøget med en blåmalet flise, fremstillet i Hoorn o. 1750 og forestillende et hollandsk fyr, et hus med kurv til åben ild på en lang stang. Flisen er en gave fra frk. Audri Pastoor, Alkmaar.

Ved køb er erhvervet et hollandsk stik af J. Mulder 1689, visende det ostindiske kompagnis værft i Amsterdam, et værdifuldt billede af et træskibsværft i ældre tid, med mange detaljer. Endvidere er købt et farvelagt stik af ubk. kunstner, et såkaldt „kukassebillede“, med fremstilling af hollandske grønlandsfarere (hvalfangere). Som gave fra dir. Luiting er modtaget flere stik fra 16–1700'erne med episoder fra den hollandske historie. Slotsforvalter oberst Jens Stagaard, Kronborg, har foræret museet et sæt nytryk efter de gamle kobberplader af Videnskabernes Selskabs serie kort over Danmark fra ca. 1750 til 1840.

Endelig skal nævnes, at arkivet har modtaget gaver fra Verner A. G. Andersen, København; boghandler Knud Brinch-Fischer, Esbjerg; skibsfører C. A. Christensen, Svendborg; Helsingør Skibsværft; ing. Werner Jaeger, Duisburg; kontorchef Holger Jørgensen, København; civildommer H. Karsten, Frederikshavn; fru Kirstine Ditlev Nielsen, Ejsing, og som nævnt direktør Knud Oldendow. Til fotosamlingen er indgået gaver fra lærer Torsten Balle, Torsted; fru F. Bugge, København; Fredericia museum; tegner Ole Gottliebsen, Tårbæk; fotograf H. Hauch, Helsingør; konservator Chr. Nielsen, Kronborg; kaptajn C. M. Nielsen, Kgs. Lyngby, samt Foreningen til Søfartens Fremme, der ligesom i tidligere år har fremsendt adskillige fotografier. Biblioteket har modtaget gaver fra kommandør



Gallionsfigur fra ukendt skib, af typen „rederen“, en glatbarberet herre med kindskæg og iklædt dragt fra begyndelsen af 1800-tallet, med kalvekrøs, halsbind, „fademordere“, dobbeltradede frakke og kappe over skulderen. — Handels- og Søfartsmuseet.

K. E. Ackermann, København; Helsingør Skibsværft; kontorchef Holger Jørgensen, København; Nordiska Museet, Stockholm; orlogskaptajn Rolf Scheen, Oslo; N. Schiøtt & Hochbrandt, København; Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise, København, samt C. O. Thorsager, København.

Til de nævnte bidragydere, såvel som til de personer, firmaer og fonds, som har bidraget med bevillinger til museets drift, og som er nævnt i museets regnskab, udtaler museet herved sin erkendtlige tak. Det er af stor værdi for museet årligt at modtage et større eller mindre antal genstande til sine samlinger, og det er selvsagt af ikke mindre værdi, at det til driften kan modtage kontante midler, der er af den største betydning for museets hele arbejde.

Museet har stået i kollegial forbindelse med en række tilsvarende institutioner i ind- og udland, ligesom det står i bytteforbindelse med adskillige institutioner i Danmark og udlandet. Der henvises til listen over museets bytteforbindelser, der yderligere er forøget i årets løb. Museet har gennem statens bibliotekstilsyn udlånt bøger af sit håndbibliotek, hvorfra der også kan ske udlån direkte til lånere, som er museet bekendt.

Museet har i årets løb haft besøg af en række kolleger fra udlandet: intendent grev Kalling, Malmø Museum; intendent Ingemar Atterman, Blekinge Museum; direktøren for National Maritime Museum, Greenwich, Commander May; chefen for Museum für Hamburgische Geschichte, professor Hävernick; Mr. Carmichael, Smithsonian Institute; konservator A. Vesters, Museum Boymans, Rotterdam; den franske folkemindeforsker, kapt. Jehan Mousnier; engelsk Rear-Admiral Fisher m. fl. Som repræsentant for de amerikanske myndigheder i det tidligere Dansk Vestindien har Mr. Herbert Olsen opholdt sig i Danmark i nogle måneder for at studere øernes gamle danske bygningers historie, da disse skal fredes; han har bl. a. gennemgået museets stof fra Dansk Vestindien.

Museets forretningsudvalg har afholdt møde d. 7/3 1957, komiteen d. 5/10.

Museumsdirektør Klem har deltaget i Kronborgudvalgets møde d. 8/4 og 16/9 1957, hvor museets ønsker om udvidelse af sine kontorlokaler blev drøftet, i danske museers fællesråd 2/4 1957 og 25/2 1958, ved åbningen af Willumsen-museet i Frederikssund, i Dansk kulturhistorisk Museumsforenings studiemøde i Ålborg; 17/5 i Nationalmuseets fest i anledning af dets 150 års jubilæum samt i Dansk kulturhistorisk Museumsfor-

enings og Dansk historisk Fællesforenings årsmøde i Slesvig 29/8-1/9 1957 sammen med museumsinspektør Henningsen. Museumsinspektøren har tillige foretaget en studierejse til Slesvig og Holsten i juni 1957, ligesom han deltog i den 13. nordiske folkelivs- og folkemindeforskerkongres i Lund 19/8-22/8. Inspektør Henningsen er blevet dansk repræsentant for Comité International d'Ethnographie Maritime, som har sæde i Paris, og hvis formål er at studere sømandsliv og sømandsskikke, -ceremonier og -fester.

Museet har udlånt materiale til søfartsudstillingen i Frihavnen i maj 1957, til verdensudstillingen i Bryssel 1958 og til Jagt- og Skovbrugsmuseets særudstilling for Skovbrug og Skibsbygning april 1958, ligesom det har deponeret et større antal genstande på orlogsmuseets udstilling i St. Nicolaj kirkebygning, der åbnedes 12/3 1958. Museet har støttet propagandaen for bevarelsen af fregatten „Jylland“, bl. a. ved at stille materiale til rådighed for optagelsen af propagandafilmen om fregatten, ligesom museumsdirektør Klem er medlem af præsidiet for indsamlingen til „Jylland“s bevarelse.

Museet har i årets løb stillet tegninger af sine opmålinger af småskibstyper fra Vestkysten til rådighed for Esbjerg Museum. Der er allerede bygget flere modeller efter disse tegninger og andre modeller er i arbejde. Det har været museet en glæde at hjælpe Esbjerg Museum på denne måde og understøtte dets målbevidste arbejde for opbygning af en afdeling for Vestkystens fiskeri. Bortset fra en enkelt assistance til brug for et videnskabeligt arbejde har museets hjælp på dette område hidtil stået til rådighed for enkeltpersoner, der har været interesseret i at bygge modeller af sådanne fartøjstyper. Museet har endvidere som i tidligere år med tegninger og vejledning assisteret modelbyggere under bygning af kirkeskibsmodeller. Museets materiale vedrørende kirkeskibsmodeller i danske kirker er suppleret i årets løb.

Af andre tiltag skal nævnes, at museet, efter at dets opmærksomhed var blevet henledt på den tilstand, i hvilken etatsråd Frederik de Conincks grav på Assistens Kirkegård befandt sig, har formået Københavns Begravelsesvæsen til at foretage en

restaurering, således at de forbipasserendes opmærksomhed nu henledes på, at her er en af den florisante periodes store skikkelser gravsat.

Museumsbesøget omfattede i 1957-58 64.127 besøgende, heraf 1489 studiebesøg. Der er i årets løb katalogiseret ca. 430 museumsgenstande; fotosamlingens tilvækst har været ca. 500 fotografier, bibliotekstilvæksten 302 numre; også avisudklips-samlingen er vokset støt.

Udskrivning af maritimt kildestof fra arkiverne har især omfattet danske skibslister fra 1828-35, der har været udlånt ved velvilje fra Rigsarkivet. Chefen for søfartsafdelingen på Altonaer Museum, Schiffbauingenieur G. Timmermann, har stillet sit kartotek over Altonaskibe fra 1700-tallet til rådighed for museet. Ligesom i de foregående år har museumsdirektør Klem i Rigsarkivet foretaget omfattende studier af skibsbygningen i Danmark samt hertugdømmerne Slesvig og Holsten i 1700-tallet og begyndelsen af 1800-tallet.

Udover den egentlige registrering af nytilkomne og ældre museumsgenstande er der foretaget en gennemgang af det magasinerede materiale i museets nye magasin og studiesamling med udskrivning af kartotekskort til samtlige genstande i magasinets skabe.

En meget væsentlig del af arbejdet har dog omfattet udførelse af nye montrer til store dele af museet. I årets løb er foretaget nyopstillinger af sejlskibsafdelingen samt afdelingerne for færgevæsen og istjeneste, fyr- og vagervæsen, rednings- og bjergningsvæsen samt perioden 1850-1900. Store dele af museet er derved nyopstillet og selvom disse arbejder endnu ikke er afsluttede, bl. a. fordi en hel del materiale, som står på museets ønskeseddel, endnu ikke har kunnet erhverves, repræsenterer disse opstillinger dog betydelige forbedringer. Museet takker grosserer Dan Bjørner, som velvilligst har skænket det til de nye montrer fornødne teaktræ, samt kustode H. Eckhausen og konservator Chr. Nielsen for deres store og værdifulde arbejde i forbindelse med disse opstillinger.

Under disse opstillingsarbejder er også museets samling af galionsfigurer påny blevet ophængt efter at de har gennemgået

en tiltrængt behandling af museets konservator. Under dennes kyndige hånd er adskillige nyere farvelag blevet fjernet, der hidtil tildels har skjult det smukke billedskærerarbejde, som nu igen er kommet til sin ret måske endnu bedre end før, da vore dages farver er tyndere og mere velegnede end de oprindelige. Under dette restaureringsarbejde er også de oprindelige farver kommet frem. Grønlandsfareren „Nordlyset“s galionsfigur, som i mangfoldige år har været hvid, har derved påny fået sin oprindelige gule farve, der i øvrigt også iagttages på billeder og modeller af skibe fra „Nordlyset“s byggetid. Det gælder f. eks. museets model af korvetten „Galathea“.

Under genophængningen af galionsfigurerne er tilstræbt en passende fordeling af figurerne, således at de, som i størrelse og karakter er egnede dertil, er ophængt på passende steder rundt omkring i museet, mens hovedparten af samlingen, især de større figurer, påny er ophængt i den store sal i vestfløjen, der rummer museets afdeling for skibsbygning; denne er i øvrigt undergået en ændring gennem omplaceringer, som vel er midlertidige men dog giver bedre oversigt og bedre æstetisk virkning end hidtil.

Af konservators arbejde skal endvidere nævnes, at de af denne tidligere udførte opmålingstegninger, der var optrukket i blyant, nu er overført til tusch på kalklærred, således at der kan udføres bedre kopier i lystryk til brug ved modelbygning og studier.

Det vil af det foregående ses, at 1957-58 i høj grad har været et arbejdsår, og at museets opstillinger er undergået forskellige betydelige forbedringer til fordel for lettere oversigt og bedre æstetisk virkning. Et længe næret ønske om forbedringer af museets arbejdsforhold ved ændringer og udvidelse af museets kontorlokaler er endnu ikke opfyldt, men museets ønsker er med stor imødekommenhed behandlet af boligministeriet, handelsministeriet, finansministeriet, Kronborgudvalget og slotsforvaltningen, og det kan med sikkerhed siges, at museet i det kommende år vil få overladt kontorlokaler i Søndre Kronværksbygning samtidig med, at konservators arbejdsrum kan forøges i de hidtidige kontorlokaler i bygningen på Helsingborgs ravelin, og dette vil betyde en meget væsentlig forbedring af museets arbejdsvilkår.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS DRIFTSREGNSKAB 1957-58

UDGIFT

Administration og drift:

Lønninger m. m.	126.269,83	
Rengøring	3.971,06	
Opvarmning	1.500,00	
Kontorhold og diverse udgifter ...	6.057,34	
Assurance	1.685,85	
Kørsel og transport	3.171,41	142.655,49

Museets samlinger:

Indkøb: Museumsgenstande	4.371,07	
„ Biblioteket	824,55	
„ Fotografisamlinger	755,35	
Opstillings- og konserveringsarbej- der	8.791,00	14.741,97
	Kr.	157.397,46

INDTÆGT

Indtægt ved forevisning.....	41.392,34
Statens tilskud	80.000,00
Tilskud fra tipstjenesten	10.000,00
Private bidrag	22.650,00
Renter	353,62
Salg af Søhist. Skrifter	545,40
Underskud overført til kapitalkonto	2.456,10
	Kr. 157.397,46

De omstående private bidrag fordeler sig således:

Basse & Co.	100,00
Danstrup	100,00
Otto Mønstedts Fond	7.500,00
Dansk Dampskibsrederiforening	2.000,00
Helsingør kommune	4.500,00
Dampskibsselskabet „Hafnia“	200,00
Dampskibsselskabet „Norden“	200,00
Det forenede Dampskibsselskab	3.000,00
Dampskibsselskabet „Vendila“	500,00
Danmark–Amerika Linien	100,00
Det Østasiatiske Kompagni	1.000,00
Det Danske Kulkompagni	300,00
Dansk Esso	1.000,00
Dampskibsselskabet „Heimdal“	250,00
Dampskibsselskabet „Dannebrog“	500,00
Motortramp, Stensved	100,00
A/S Danishp	100,00
Kryolitselskabet „Øresund“ A/S	500,00
Dampskibsselskabet „Orient“	500,00
De Danske Sukkerfabriker	200,00
	Kr. 22.650,00

I regnskabsåret har museet modtaget museumsgenstande, hvis skønsmæssige værdi må ansættes til kr. 1.700,00.

Efter 1. april 1958 er endvidere indgået følgende bidrag, som vil blive optaget i næste års regnskab:

Store Nordiske Telegrafelskab	200,00
A. P. Møllers rederier	2.000,00
Holm & Wonsild	500,00
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	2.500,00

STATUS PR. 1. APRIL 1958

*Aktiver:**Samlingen:*

Saldo 1. april 1957	1.820.485,16	
Indkøbte genst. m. v. i 1957/58	14.741,97	
Modtagne genstande i 1957/58	1.700,00	1.836.927,13
	<u> </u>	

Likvide midler:

Kassebeholdning	737,02	
Landmandsbanken, checkkonto 3493	1.302,44	
Sparekassen C 9031	1.749,93	3.789,39
	<u> </u>	

Diverse tilgodehavender:

Statstilskud for 1957/58 (rest)	45.000,00	
Diverse	83,15	45.083,15
	<u> </u>	
		Kr. 1.885.799,67

*Passiver:**Konto for særopgaver:*

Saldo 1. april 1957	66.853,96	
Indbetalt i 1957/58, Tuborgfondet	12.000,00	
	<u> </u>	
	78.853,96	
÷ anvendt i 1957/58	16.000,00	62.853,96
Diverse kreditorer		1.300,00

Kapitalkonto:

Saldo 1. april 1957	1.807.659,84	
Indkøbte genstande i 1957/58	14.741,97	
Modtagne genstande i 1957/58	1.700,00	
	<u> </u>	
	1.824.101,81	
÷ underskud iflg. driftsregnsk.	2.456,10	1.821.645,71
	<u> </u>	
		Kr. 1.885.799,67

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med selskabets bøger, som jeg har ført på grundlag af bilagsmateriale og månedlige kassekladder.

Bank- og sparekassebeholdning er afstemt.

København, den 4. juni 1958.

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

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.

„BREDERODE“

*Det hollandske admiralskib, som sank under
slaget i Øresund 1658*

Af

DICK LUITING

„Nyheder fra København, kommet til os ad forskellige veje, forsikrer os om, at man er ved godt mod, og at tilstanden der er nogenlunde, men konklusionen er, at vi skal ankomme der tidligt nok, hvad den almægtige Gud give os“.

(Brev fra admiral Wassenaer van Obdam 22/9 1658).

Den 3-mastede orlogsfregat „Brederode“ blev bygget 1643–46 i Rotterdam under ledelse af den berømte skibsbygger *Jan Salomonsz. van den Tempel*. Dimensionerne var: længde 132, bredde 32 og dybde 13,5 rotterdamske fod (1 rotterd. fod = 0,314 m). Drægtigheden var 300 læster (ca. 600 tons). Den repræsenterede standardtypen på de orlogsfregatter, der byggedes til den første hollandsk-engelske krig, og var ment som et modstykke til de store spanske skibe; Holland sluttede jo først fred med Spanien 1648. Der eksisterer ingen historisk beskrivelse af „Brederode“, men skibet havde et ældre søsterskib „Aemilia“ (fig. 3), også bygget af samme bygmester i Rotterdam. Dette skib solgtes til Frankrig 1647 og var betydeligt ældre, idet det allerede var bygget 1632 som den første fregat i Holland af virkelig størrelse. Det havde været admiral Maarten Tromps admiralskib og havde 46 kanoner (senere 57, fordelt på følgende måde: 4 36-pundige, 11 24-pundige, 12 18-pundige, 21 9-pundige og 9 6-pundige). „Brederode“s armering har formentlig været tilsvarende. Vi kender fra bygmesteren formelen for „Brederode“s bygning: kølen var forskibs lige så mange tommer tyk som $\frac{1}{8}$ af skibslængdens mål i fod, midtskibs var kølen $\frac{1}{4}$ tykkere; stormastens højde var 3 gange skibets bredde, dog brugtes en anden formel, når bredden var over 25 fod som på „Brederode“. Fokkemasten var $\frac{1}{10}$ kortere og tyndere end stormasten, o. s. v.

Byggeudgifterne beløb sig til fl. 42.000, som blev betalt af generalstaterne (*Staten van Holland*). „Brederode“ var det største skib i den hollandske flåde på den tid, det blev bygget.

„Brederode“s besætning var på omtr. 270 mand. Det er det eneste skib i den hollandske marine, hvorpå der døde to admiraler. Skibet tilhørte „admiraliteit van de Maze“ og hørte hjemme i *Rotterdam*, men lå vel oftest til eftersyn i *Hellevoetsluis*. Om dets togter vides, at det fra 1648 til 1650 var viceadmiral *Witte de Withs* admiralskib på hans tragiske rejse til Brasilien¹. 29. maj 1652 var det *Maarten Harpertz Tromps* flagskib under slaget mod englænderne under admiral Blake ved Dover, og det var ligeledes Tromps flagskib under slaget ved Duins (the Downs) 10. dec. 1652. En matros på skibet fik et beløb af 500 gylden for at have strøget det engelske flag på et engelsk orlogsskib og sat det hollandske i stedet.

10. aug. 1653 døde Tromp ombord på „Brederode“ i slaget ved *Terheyde*. For at vildlede den engelske fjende og holde modet oppe på den hollandske besætning blev admiralsflaget ikke strøget. „Brederode“ mistede stormasten og blev alvorligt beskadiget. Willem van de Velde har tegnet skibet i havnen ved *Hellevoetsluis* efter dette slag, og har til højre i billedet også tegnet „*Aemilia*“, skønt det som sagt var solgt 6 år før (fig. 3).

20. marts 1656 blev „Brederode“ igen admiralskib for *Witte de With*, dog først efter betydelig uro blandt mandskabet, der ikke ville lade den nye admiral komme ombord, men hellere så ham skudt. Han var frygtet af mange på grund af sin tapperhed og hårdhed, og hans yndlingsudtryk skal have været: Der er træer nok i Holland til at lave galger til alle, som ikke tør følge mig! Man kender to admiralers bedømmelse af „Brederode“. Tromp syntes det var det letteste skib at sejle med af hele flåden, medens de With allerede misbilligede skibet, da det blev bygget, idet han mente det var for bredt, så det ikke ville være

¹ De With blev sendt til Brasilien, for at holde landet mod portugiserne, hvilket dog ikke lykkedes, da han havde for få skibe, for lidt mandskab og for få penge. Han måtte vende tilbage til *Rotterdam* med uforrettet sag; her blev han stillet for domstolen, men frikendt og ovenikøbet forfremmet.

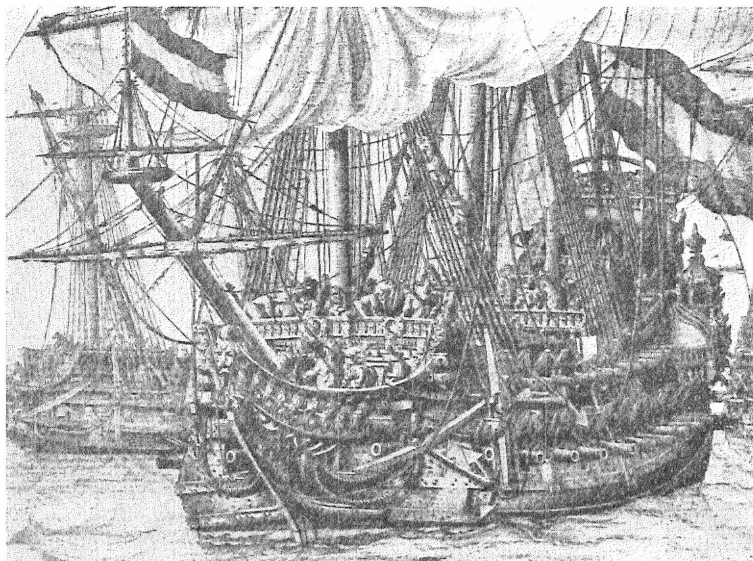


Fig. 1. „Brederode“ set foran for tværs mod bagbord. På kampagnen står admiral Maarten Tromp. – Udsnit af grisaille af Willem van de Velde de Oude 1653 (Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, Amsterdam).

hurtigt nok, specielt ikke til at vende. Endvidere klagede han på sine togter over, at de underste kanonporte altid skulle være lukkede, såsnart der var en smule sø. Han anmodede gang på gang om at få et nyt skib, hvad han dog ikke fik. Efter vor mening skyldtes skibets undergang også dets manglende evne til at vende, dets langsomme reaktion på styringen, dets stærkt forældede type og dets mange reparationer.

At kanonportene skulle være lukkede kunne imidlertid også tyde på, at skibet senere blev for tungt armeret (fig. 1). Hertil kommer den kendsgerning, at Witte de With i modsætning til Tromp altid foretrak at beskyde fjendens dæk og master og ikke hans underskrog. Også hans taktik var anderledes end Tromps, idet han altid ønskede at entre fjendens skibe. Han udtrykte sig således: Jeg skal nok føre mine skibe ind på fjenden, djævelen må bringe dem klar af hinanden igen! – også da entretaktikken var forældet.

I slaget i Øresund 8. nov. 1658 – i år er det netop 300 år siden – var „Brederode“ de Withs flagskib i den hollandske undsætningsflåde til det af svenskerne belejrede København (fig. 5). Skibet løb på grund ud for Snekkersten, kæntrede over bagbord og gik efter at have kæmpet i flere timer mod en overmagt af svenske orlogsskibe brændende til bunds. Witte de With faldt sammen med størstedelen af besætningen.

Det gyldne århundrede, „*de gouden eeuw*“, som var Hollands glansperiode, begyndte allerede før slutningen af den 80-årige krig med Spanien (1648), nemlig omkring 1630 og sluttede henvend 1672. Den gyldne tid, i hvilken Holland udbyggede sin stat til en stormagt, var udelukkende betinget af søfart og handel. Den hollandske handelsflåde var den største i verden, og op til 1660 var den hollandske orlogslåde det formentlig også. Interessant er det at sammenligne de ti efterkrigsår 1648–58 og de ti efterkrigsår 1945–55 i maritim henseende. Vi iagttager i vor egen efterkrigstid den samme voldsomme opbygning af handelsflåden, skibsværfterne og havnene som dengang. Ligesom den hollandske handelsflåde dengang voksede til den største i verden, bygges nu gennemsnitligt 3 coasters pr. uge i Nederland: dengang anlagdes havnene i Hellevoetsluis, Enkhuizen, Hoorn og Amsterdam, nu opføres helt nye havne ved Rotterdam og Amsterdam. Dengang byggedes skibe overalt hvor der var plads, nu oprettes der næsten hver måned skibsværfter i landet. Dengang kom titusinder af folk fra Tyskland, Danmark osv. for at udfylde pladser på skibe og skibsværfter, da de 7 provinsers republik ikke havde folk nok, nu „importerer“ man 21.000 italienere for at arbejde på hollandske værfter, og der er vel nu lige så lidt som for 300 år siden noget skib, stort eller lille, der sejler med rent hollandsk besætning. Nu efter krigen har Holland erobret en stor del af coaster-transporten på Østersøen, dengang var søfarten på Østersøen den vigtigste af alle handelsforbindelser, den var „*alle forretningers moder*“, og mer end 90 % af den hollandske netto totalindtægt kom derfra; fortjenesten var 3.600.000 gylden netto pr. år. Og ligesom England og Frankrig fornylig gjorde et militært vellykket men politisk mislykket forsøg på at holde en af deres vigtigste livsårer åben: Suezkanalen,

således var det dengang for Holland en økonomisk – udelukkende økonomisk – betingelse at holde Øresund åbent. Sverige og Danmark levede ikke som gode naboer på denne tid, og Holland indrettede sig derfor på en balancepolitik over for de to lande, efter princippet: hjælpe den svageste af parterne, – men ikke for meget! Derfor kæmpede den hollandske viceadmiral, ekvipagemesteren for provinsen Zeeland, *Maarten Thijssen*, sammen med den svenske flåde under svensk flag mod Christian IV i slaget ved Femern okt. 1644.

Da den svenske konge, Karl X Gustav, i august 1658 brød den i marts samme år sluttede Roskilde-fred, landede ved Korsør og i ilmarch drog mod København, vendte bladet sig. Også den danske side af Øresund kom under svensk kontrol, Helsingør blev erobret, Kronborg belejret og senere taget. Frederik III af Danmark bad Generalstaterne om hjælp. Men i Haag var man langsom til at tage en beslutning. Den hollandske flåde var ikke udrustet til at kæmpe i vintertiden og befandt sig i en kritisk periode. Mange skibe var forældede. Pengemagtens by Amsterdam ønskede og gennemtvang, at rytteriobersten, baron *Jacob Wassenaer van Obdam* skulle være hovedadmiral, selvom han ikke havde nogensomhelst maritim erfaring¹.

Wassenaer van Obdam skrev gang efter gang fra sit flagskib „Eendragt“ til Haag, at man nu ikke kunne vente længere (jfr. det i indledningen citerede brev), og til sidst faldt beslutningen: en undsætningsflåde skulle sejle til København, åbne Sundet og

¹ Nogle år forinden havde man også skullet bøje sig for Amsterdam, denne gang med hensyn til *flaget*. I krigen mod Spanien førte frihedskæmperne og senere hele flåden et flag med tre gange tre striber: orange, hvidt og blå; senere blev det af praktiske grunde forandret til én gang orange, hvidt og blå, fordi et flag med 9 striber er svært at identificere, især til søs, og specielt i nordlige farvande. Amsterdam, der flere gange havde stridigheder med prinsen af Oranien, ønskede imidlertid, at Oraniens orange farve skulle udskiftes med den røde farve i det amsterdamske byvåben. Det rød-hvid-blå flag blev brugt i slaget i Øresund, men det tog næsten 300 år, før dette flag blev legaliseret af den hollandske regering, nemlig 1945; før dette år kunne man bruge både orange og rødt efter behag, hvorfor mange rederier og selskaber, stiftet før 1945, har den orange stribe og ikke den røde.

skaffe det hollandske flag respekteret. Der skulle lånes penge her og der, der opkom uenighed om hvem der skulle betale og hvor meget, men 17. okt. 1658 forlod flåden Het Vlie med mere end 10.000 soldater og matroser. I sidste øjeblik tilbød den svenske konge Holland evig toldfrihed i Sundet, men det troede man ikke på, og man svarede, at flåden allerede var udløbet. Dog sendte man tre dygtige parlamentærer til den svenske konge, der opholdt sig på Kronborg, således at man straks kunne forhandle om fred, hvis det skulle komme til krig.

Wassenaer van Obdams ordre lød på at sikre den hollandske handel på Østersøen for al overlast; han skulle landsætte tropper ved Kronborg og København. Om nødvendigt skulle han angribe den svenske flåde eller en del deraf og erobre eller destruere den. Den hollandske flåde talte ialt 35 orlogsskibe, 6 bevæbnede transportfløjter med tropper og forsyninger, 4 brandere og 60 transportskibe. Det totale antal kanoner var 1284. *Witte Cornelisz. de With* på „Brederode“ ledede avantgarden, *Wassenaer van Obdam* på „Eendragt“ hovedstyrken og vice-admiral *Pieter Florisz* på „Josua“ arrieregarden.

For denne flådes besætning har det ikke været en morsom rejse. Der var ikke penge til beklædning, der var ikke køjer eller blot nogenlunde ordentlige sovepladser ombord, og maden var dårlig. Admiralen skulle af sin egen gage betale forplejningen for mandskabet, men da han ofte fik sin løn bagud og endda ikke fuldstændig, skal man ikke gøre sig nogen illusioner om mandskabets kår. I virkeligheden har der slet ikke eksisteret noget „gyldent århundrede“ for disse søfolk, som Holland den dag i dag står i stor gæld til. På en del af flåden var der ikke udbetalt gage de sidste 43 måneder. Vintertøj eller frakker fandtes ikke. Et skib som „Brederode“ var overbemandet på grund af de mange soldater, der var nødvendige til betjening af de 57 kanoner, og det samme var sikkert alle skibe i denne invasionsflåde (fig. 2). Men det var en stærk flåde, den største Holland nogensinde havde udrustet.

3. nov. ankom Wassenaer van Obdam med flåden til Lappegrunden nord for Kronborg, hvor han skulle vente på gunstig nordenvind. Den svenske flåde havde allerede 12 dage forinden

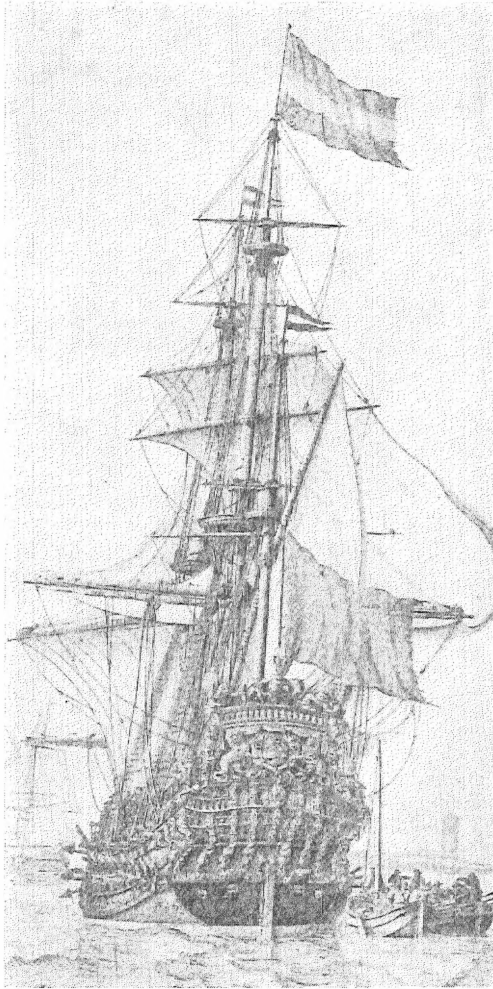


Fig. 2. „Brederode“ set mod agter. På spejlet lige over kanonportene ses navnet „Brederode“. Spejlet er formentlig tegnet med overdreven pragt; kunstneren har på sine forskellige tegninger af skibet tegnet agterspejlet noget afvekslende hver gang, så antallet af løver, vinduer og lanterner skifter. Han er på ingen måde så pålidelig som tidligere antaget. — Udsnit af grisaille af Willem van de Velde de Oude (Bymuseet i Lakenhal, Leiden).

begyndt at gøre sig parat. Den var også stærk, idet den omfattede 45 skibe, fordelt på 4 eskadrer. Kommandanten var helten fra Frederiksdodde og Kronborg, rigsadmiral *Karl Gustav Wrangel*, som desuden personligt ledede den anden eskadre fra sit admiralskib „Victoria“. Admiral *Siöhielm*, en naturaliseret hollænder, kommanderede den første eskadre fra „Cæsar“, admiral *Bielkenstierna* den tredje fra „Draken“ og admiralløjtnant *Gustav Wrangel* den fjerde fra „Herkules“. Hver eskadre var delt i 3 divisioner.

Rigsadmiral Wrangel bad Karl X Gustav om at måtte angribe den hollandske flåde ved Lappegrunden, og havde han fået lov dertil, havde svenskerne haft en stor chance for at ødelægge fjenden, som jo ikke havde en hjemlig havn i nærheden at ty til. Men den svenske konge turde ikke, fordi han ønskede at undgå krig mellem Sverige og Holland.

Tidligt om morgenen den 8. nov. gik vinden om i nordvest. Wassenaer van Obdam tøvede ikke med at udnytte den gunstige vind, flåden lettede og sejlede forbi Kronborg mod København. På Kronborgs volde var Karl X Gustav personligt vidne til gennemsejlingen. Man siger, at han selv satte lunten til det første skarpe skud efter at der var affyret advarselsskud. Straks fulgte flere salver fra Kronborg og Helsingborg, uden at den hollandske flåde dog led nogen skade. Det mest bekendte af alle slag i Øresund var begyndt (fig. 4).

Witte de With som leder af avantgarden stødte kl. 8.30 form. lidt syd for Kronborg på „Victoria“ med rigsadmiral Wrangel. Han havde formanet besætningen på „Brederode“ til trofasthed og opfordret dem til standhaftighed. Witte de With affyrede nogle salver mod „Victoria“, hvorefter Wassenaer van Obdam skød mod det fra bagbords side, fordi han ikke ønskede at rigsadmiralen „skulle stå på ét ben“, som det hollandske udtryk lød. Witte de Withs forsøg på at entre „Victoria“ mislykkedes. Han gav så befaling til at entre Bielkenstiernas skib „Draken“, som han nu fik øje på. „Den skal ikke undgå os, jeg skal nok komme ombord!“ Han fik imidlertid heller ikke større held her. „Brederode“ og „Draken“ kom til at ligge klos op ad hinanden. Det svenske skib „Wismar“ lagde sig straks foran „Brederode“, og

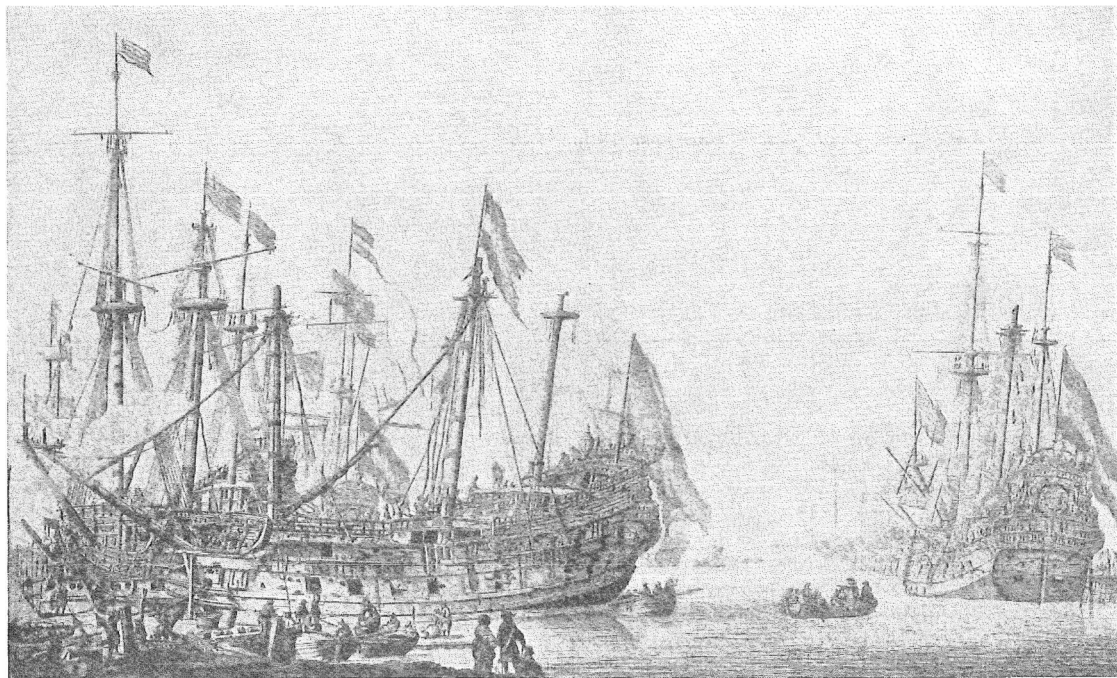


Fig. 3. „Brederode“, stærkt raseret efter slaget ved Terheyde 1653, liggende i havnen ved Hellevoetsluis. Til venstre et erobret engelsk skib, til højre „Acilia“, „Brederode“s søsterskib, som allerede 6 år tidligere var blevet solgt til Frankrig. Atter et eksempel på kunstnerens unøjagtighed. – Grisaille af Van de Velde (Rijksmuseum, Amsterdam).

også „Stora Falken“ og „Carolus“ kom til. „Brederode“ var løbet på grund lidt nord for Snekkersten havn, lige ud for hvor nu hotel Kystens Perle ligger, og nu kom dets sidste timer. Havde Witte de Withs liv været fuldt af bekymringer og ensomhed – han var allerede tidligt blevet enkemand – og forbitret af andres misundelse, og havde besætningens tilværelse været grå, fattig og hård, så skulle de sidste timer nu yderligere blive som en sublimering af alt det onde i forstærket grad. Ingen kom skibet til hjælp, men dette var sikkert også umuligt, da det var kommet for langt ind mod kysten og vinden var nordvestlig. Admiral van Obdam havde heller ikke tid, evner og erfaring til at overskue hele slagets gang, og størstedelen af flåden havde det hverv at beskytte transportskibene. „Brederode“ blev skudt sønder og sammen, især ved ilden fra „Wismar“s kanoner. Witte de With blev såret første gang i venstre lår og straks derefter anden gang af en musketkugle i maven. Dog ønskede han ikke at gå ned under dækket. Da skibet havde lidt store tab (der var nu 89 døde og 70 sårede), råbte den dødeligt sårede Witte de With ordene fra Nehemias (4. kap. 14. vers): „Frygt ikke for deres åsyn, kom den store Gud i hu, kæmp for eders børn, eders hustru og hjem“.

De svenske matroser på „Draken“ kæmpede sig frem på „Brederode“s dæk og kom hen til admiralen, som på grund af blodtab og smerter var sunket i knæ. To matroser krævede hans kårde, hvortil han svarede med langsom stemme: „En officer må jeg dog vel være værd at give min kårde til, den hvormed jeg har tjent mit fædreland i mere end 30 år“. Straks sendte Bielkenstierna to officerer hen for at opfylde sin hollandske modstanders begæring. Da de With ikke ville bæres bort, men som en sømand gående ville forlade sit brændende skib, blev han støttet og gik på en planke over på „Draken“s dæk. Bielkenstierna gav ordre til at give ham et glas spansk vin. Hans sidste ord var: „Læg mit hoved lidt højere!“ og efter et kvarters forløb døde han på „Draken“s dæk. Kampen på „Brederode“ var forbi, svenskerne sikrede sig skibets flag og papirer, og så snart „Draken“ kom løs fra det, kæntrede det over mod bagbord og sank.

Liget af de With blev senere ført til Holland sammen med den endnu levende lille flok af „Brederode“s besætning og admiralens sekretær. Karl X Gustav var tilstede, da liget bragtes i land i Snekkersten, og det siges at han græd over dette syn. Han stillede sin karosse til rådighed, så liget kunne transporteres til Helsingør, hvor det blev hensat i rådhuset på bære. Byens befolkning, som var hollandsksindet og antisvensk, kom i store mængder for at tage afsked med den døde. De tilbød Karl Gustav at ville balsamere liget, hvad han dog afslog med de ord: „Det arbejde jeg har begyndt, skal jeg nok selv fuldføre!“ Liget blev klædt i sort med mange silkesløjfer, der blev lavet en smuk ligkiste med fire sølvengle, og rådhuset pyntedes med sort fløjl.

Slaget i Sundet gik i mellemtiden videre og varede ialt 6 timer; hele den danske kystbefolkning strømmede til for at iagttage det. Der blev på begge sider kæmpet med stor bitterhed og stort mod. Obdam selv beretter:

„Vi var mere end to timer omgivet af fjendens største skibe. En del af vort skibsfolk sendte vi over på „Morgonstiernan“, halvdelen af vor besætning var død, flere steder på mit skib var der ild, mine sejl kom uklare, og i skibet stod vandet 5-6 fod højt, de underste kanonporte var kun 2 tommer over vandet“.

Hollænderne, som havde kæmpet med så mange nationer før, erklærede, at de aldrig havde haft det så hedt.

I den hollandske Mercurius blev episoden skildret som følger:

„Admiral Obdam lå mellem 7 svenske skibe, „Morgonstiernan“ lå tværs om spejlet, „Jonas“ ved siden, viceadmiral Hendrick Gerdlon foran, samt en til, som satte forskibet i brand, og endnu 6-7, som gav voldsom ild. Admiral Obdam kæmpede helt alene i over to timer, og skønt han led af rheumatisme, havde han sat sig i en stol foran stormasten, hvor Gud på vidunderlig måde bevarede ham for regnen af kugler, som fløj i hundred- og tusindvis, så endda flere mennesker på stranden ved Helsingør blev sårede. Adm. Wrangel, der også havde fået en musketkugle i ansigtet, lod sig sætte i land ved Kronborg, hvor den svenske majestæt iagttog dette slag, som var så hæftigt kl. 11, at det var som himmel og jord gik under og vendte tilbage til sin første skaber, idet det lynede af mere end 3000 af de allersmukkeste kanoner, som Europa nogensinde havde set i en kamp mellem to armadaer . . .“

Tabene havde aldrig været så høje i noget slag i Østersøen; på begge sider faldt over 500 mand.

Om aftenen den 8. november kom den hollandske transportflåde ubeskadiget til København. Den svenske flåde havde ikke været i stand til at stoppe hollænderne. København reddedes derved fra en sikker kapitulation, og hele Danmark var frelst.

To kunstnere af format var øjenvidne til slaget i Sundet, den svenske generalkvartermester *Erik Dahlberg* og den berømte hollandske skibsmaler *Willem van de Velde de Oude*, der fulgte med flåden i sin egenskab af „scheepsteykenaar“. Obdam forestillede sidstnævnte for kong Frederik III straks efter ankomsten til Skovshoved, og kunstneren viste kongen den skitse han havde lavet af slaget, medens dette stod på. Denne skitse findes nu i National Maritime Museum i Greenwich. Kongen var så begejstret for den, at han gav kunstneren bestilling på en stor tegning af slaget; den hænger nu på Frederiksborg slot i Hillerød (fig. 4). Senere har van de Velde malet slaget flere gange efter sin skitse. To fremstillinger findes i Rijksmuseum i Amsterdam (Kat.-nr. 2461 og 2462), en i National Maritime Museum i Greenwich, en i Palazzo Pitti i Firenze, en i bymuseet i Alkmaar (Kat.-nr. 101) og en i Maritiem Museum Prins Hendrik i Rotterdam. De fleste af dem er malet omkr. 1665, altså betydeligt senere.

Man har gisnet om, hvorfor v. d. Velde ikke har medtaget „Brederode“ på skitsen og på malerierne. Efter vor mening skyldes det den simple kendsgerning, at han bevidst har gjort krigspropaganda. På maleriet i Alkmaar har han således malet den hollandske flåde to gange, ligesom de synkende svenske skibe „Morgonstiernan“ og „Pelikan“ ses to gange. Derimod var der ingen af køberne, der ønskede at se et synkende „Brederode“. Flere gange tidligere har v. d. Velde malet „Brederode“ (fig. 1, 2 og 3).

Dagen efter slaget inspicerede rigsadmiral Wrangel vraget af „Brederode“. Skibet var løbet på grund på en dybde af 4 m, men gledet ned til en dybde af 9 m. Svenskerne reddede i forvejen 22 kanoner fra vraget til eget brug. Få år senere dykkede den bekendte hollandske dykker Trewleben ned til vraget ved

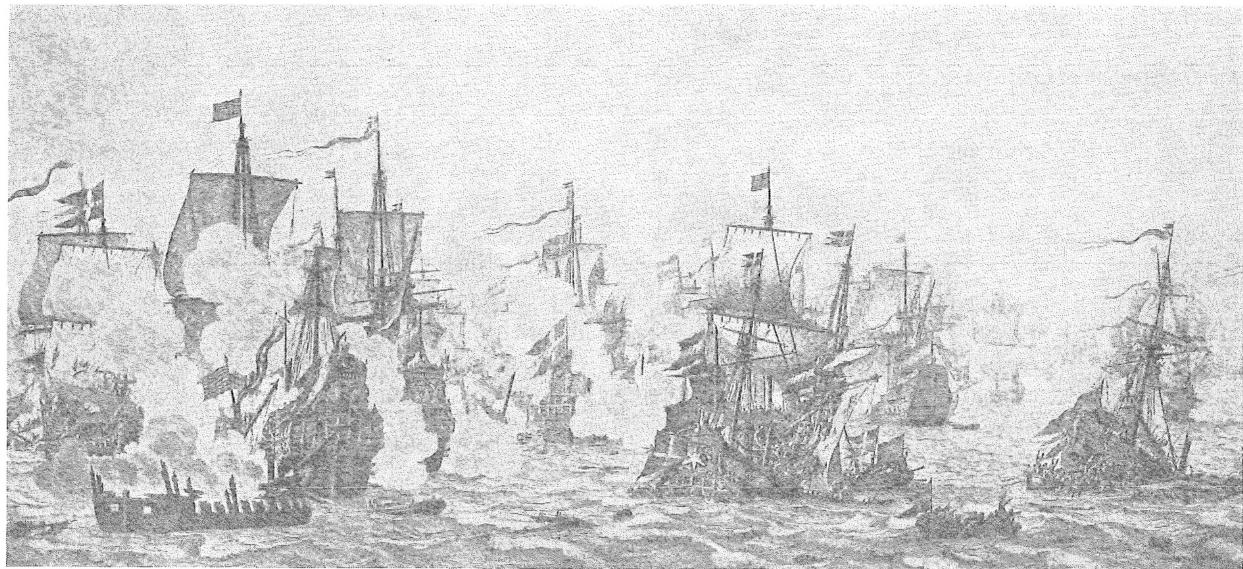


Fig. 4. Slaget i Øresund 29. okt. (8. nov. ny stil) 1658. En af Willem van de Velde de Oudes grisailler (Det nationalhistoriske museum på Frederiksborg).

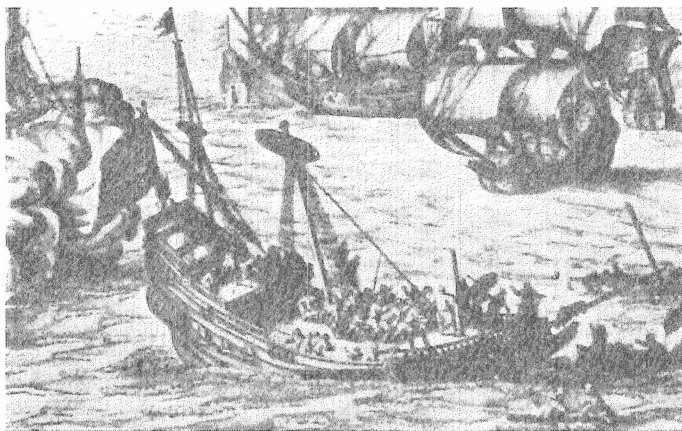


Fig. 5. Det synkende „Brederode“ i primitiv gengivelse. – Udsnit af stik af C. J. Visscher (Nederl. Hist. Scheepvaartmus., Amsterdam).

hjælp af et af ham opfundet dykkerapparat. Det siges, at det lykedes ham at tage forskelligt inventar op fra vraget. Fiskerbefolkningen i Snekkersten har i århundredernes løb sikkert også bjerget, hvad de kunne fra det.

Wassenaer van Obdam skrev fra København et brev til sin fjende, rigsadmiral Wrangel, angående udleveringen af Witte de Withs lig. I en hemmelig rapport til Generalstaterne i Haag skriver han fra København:

„Ad Opus Jus habentis, jeg har skrevet til rigsadmiral Wrangel . . . Det er fortalt mig, at én som kom fra Helsingør berettede, at liget endnu ligger på rådhuset, meget fint klædt . . .“

Efter Karl Gustavs ordre blev liget afleveret med båd på toldboden i København, hvorefter det transporteredes med det hollandske skib „De Liefde“ til Rotterdam 1659. Witte de With var kommet hjem fra sin sidste rejse.

Obdam var meget ulykkelig over at have mistet sin dygtigste admiral. Han skrev i en hemmelig rapport fra København til Haag den 28. nov. om aftenen:

„Han var den bedste på hele flåden og ville også have været det til at bringe flåden tilbage til fædrelandet. Uden ham har jeg intet håb om at holde flåden i orden . . .“

I Grote eller St. Laurenskerk i Rotterdam fandt de With sit sidste hvilested i en meget smuk sarkofag, bygget af sort og hvidt cararisk marmor. Da tyskerne 14. maj 1940 bombarderede hele den gamle kerne af byen Rotterdam, ødelagdes både kirken og sarkofagen, så nu minder kun et gadenavn i byen om de With.

Stenfisker og dykker E. Hansen fra Esbjergærde dykkede 1909 ned til „Brederode“s vrage, som ligger 3 kabellængder (omtr. 560 m) på 4½ favne vand (ca. 8,5 m), sydøst for den store Snekkersten. Dengang ragede 3 fod af vraget op over havbunden, og det var let at lokalisere og var kendt af mange af kystens beboere.

Hansen optog en hel del inventar og to spanter, som siden 1910 har været opbevaret i Historisch Scheepvaartmuseum i Amsterdam (fig. 7), samt en jernkanon, med 135 mm kaliber, 2.785 mm længde, 252 mm diameter lige efter munden og 495 mm over bundfrisen. Efter ordre fra forsvarsministeriet til artillerigeneralen blev kanonen undersøgt og derpå foræret til

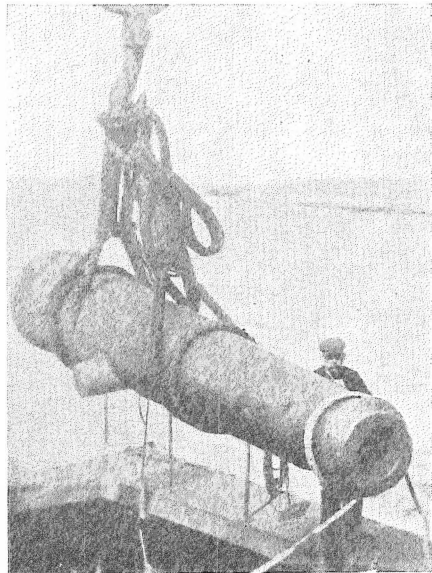


Fig. 6. Kanon fra „Brederode“, vægt 2 tons, tages ombord på Hr. Ms. „Evertsen“ i København 16. aug. 1910 (Fotoarkiv Nederl. Hist. Scheepvaartmus., Amsterdam).

Holland. 16. aug. 1910 blev den taget ombord i den hollandske orlogsfregat Hr. Ms. „Evertsen“, som var sendt til København for at hente den (fig. 6). Den blev anbragt på rådhuset i Brielle; i nærheden af denne by var de With født. En ladning, kardæsk og kugle, kom til Tøjhusmuseet i København, og en kridtpibe fra vraget kan ses i Nyboders mindestuer i København.

De sidste års forbedringer i dykkerteknikken og dens hjælpemidler har skabt helt nye muligheder for vragundersøgelser. Frømanden med udstyr til undervandsfotografering kan undersøge fund på havets bund langt bedre end man kunne det før.

I Holland er der forbavsende lidt opbevaret af skibsinventar og -rester fra den „gyldne“ tidsalder. Det omtalte vraginventar fra „Brederode“ i Historisch Scheepvaartmuseum er så godt som det eneste, der findes fra de tusind skibe, som den store hollandske flåde, den største i verden dengang, omfattede. Ellers findes der kun lidt i offentlige og private samlinger. Det må nævnes, at der ved tørlæggelsen af Zuidersøen i de sidste år er gjort over 150 skibsfund, hvoraf kun ét blev bevaret, ligesom der er fundet en del skibsinventar, som dog ikke altid nøjagtigt kan identificeres. Den ældste helt korrekte europæiske skibsmodel, der kan kontrolleres, idet komplette konstruktionstegninger er bevaret, er af det hollandske „William Rex“ fra 1694 i Musée de la Marine i Paris. Ældre modeller er ikke historisk nøjagtige, hvad enten det er kirkeskibe eller verdslige modeller.

Holland betyder „Holtland“, trælandet. Men allerede i første halvdel af 1400-tallet var det forbi med de store skove i Holland. Man skulle hente træ overalt, fra Norge, Sverige, Tyskland, Rusland og Polen. Det er derfor forståeligt, at træmaterialet fra de ophuggede skibe blev udnyttet, f. eks. som kirkelofter, som trapper, døre og vinduer i de gamle huse ved kanalerne i Amsterdam og i andre byer, dog selvfølgelig stærkt forhugget.

Om almuens liv vides meget lidt fra før 1650. Udgravninger er en af de måder, hvorpå man kan skaffe sig viden herom, men disse er ret komplicerede i det tætbyggede land, hvor generationerne i århundreder har bygget og boet på de samme pladser. En god mulighed for at nå en rigtig datering af genstande er vragundersøgelser. I et vrag findes naturligvis intet, som først

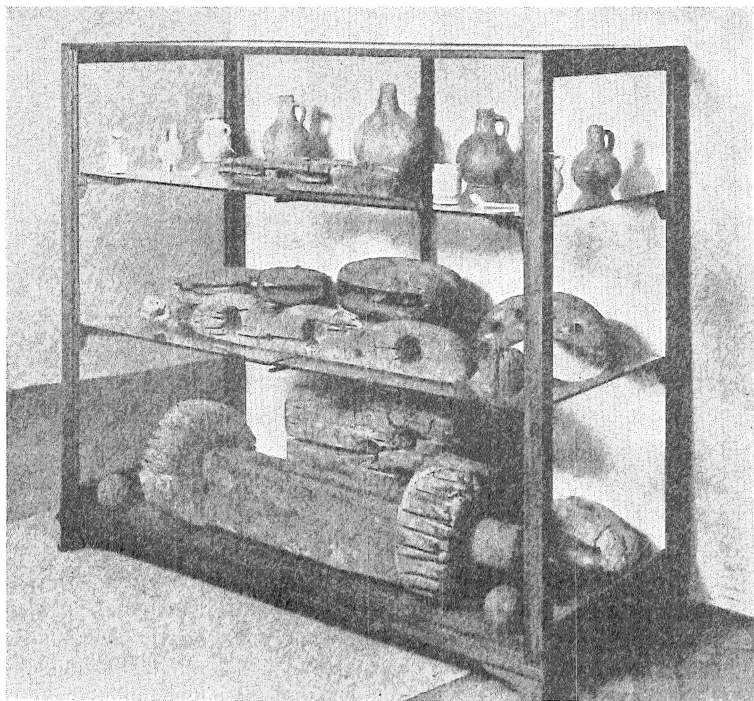


Fig. 7. Montre med skibsinventar fra „Brederode“, optaget tillige med en kanon af dykker E. Hansen, Espergærde, 1909, købt af dr. Scheurler og givet til Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, Amsterdam. Museet ejer ligeledes to spantestykker fra „Brederode“, opfisket 1909 af dykker Hansen.

senere blev taget i brug, ligesom der næsten aldrig findes forældede sager her, idet man ikke havde brug for antikviteter ombord på et skib. Desuden eksisterer der nu en kompliceret, men videnskabelig helt nøjagtig måde at datere vragsfund på, nemlig den moderne C_{14} -metode. Et vragsfund kan derfor, når bundforholdene tillader det, i vore dage med stor sikkerhed tidsfæstes.

Ved den hollandske kyst i Vesterhavet er vragsundersøgelser under vand dog såre vanskelige. Sandbanker og strøm ødelægger alt, og når en dykker bevæger sig hen over havbunden, er synet så uklart på grund af det ophvirvlede sand, at en nøjagtig undersøgelse næsten ikke er mulig. Der er dog på gr. af mate-

rialevandringen mulighed for at vrage kan afdækkes her. Ligeså i Ijsselmeer (tidligere Zuidersøen) og i kanalerne hvor dykkeren synker i slam til brystet. Betragter man landkortet, vil man se, at der i Europa kun bliver Middelhavet, Kattegat, skandinaviske fjorde og Østersøen tilbage, hvor man kan foretage historiske vrageundersøgelser. Men Middelhavet er de fleste steder for dybt, hvad der også gælder for en del af Østersøen. Ganske vist har kapt. Cousteau, dr. Hans Hass og andre foretaget flere vrageundersøgelser og biologiske undersøgelser i Middelhavet, men til en systematisk udforskning rækker den moderne teknik endnu ikke.

Et medlem af min danske familie, afdøde admiral *Rechnitzer*, der havde et grundigt kendskab til vore farvandes maritime historie, gjorde mig under en af vore talrige samtaler om de gamle skibe opmærksom på vraget af det hollandske admiralsskib „Brederode“, som helt var glemt i Holland. Det tog imidlertid 6 år, fra 1948 til 1954, før det blev muligt at gøre en alvorlig indsats med hensyn til dette historiske vrage. Jerker Lundell havde i sommeren 1953 som leder af amatørdykkerklubben i Göteborg i en lille fiskerby i Bohuslän, Ulebergshamn, genfundet adskillige af de skibe, som David Slaman, „den rige hollænder i Ulebergshamn“, sænkede i efteråret 1658 efter slaget i Øresund, for at de ikke skulle falde i svenske hænder og blive brugt mod Holland og Danmark. Det forekom mig, at resultatet af hans fortræffeligt udførte videnskabelige dykningsarbejde var så positivt, at der nu skulle ses nærmere på „Brederode“. Jerker Lundell og hans klub havde allerede fundet mere end 100 „historiske“ vrage langs Sveriges vestkyst, og under flere besøg hos ham i Ulebergshamn og Göteborg blev jeg klar over, hvor effektivt det blå ler har beskyttet alt, som ligger på havbunden mange steder i skandinaviske farvande.

Jeg fandt min gode ven, redaktør Anthony van Kampen, beredt til at støtte en undersøgelse af „Brederode“. Jeg omtalte vragefundet „Slaman“ i hans fagblad „De blauwe Wimpel“ (juni-juli 1954) og pegede på de fortræffelige muligheder, der fandtes for vrageundersøgelser i de skandinaviske farvande.

I København fandt jeg i juni 1954 oplysninger om „Brede-

rode's vrage i Tøjhusmuseet. Museumsinspektør, cand. mag. *Egon Eriksen*, som selv forbereder en historisk undersøgelse af slaget i Øresund, kunne give mig afskrifter af kapt. J. Støckels rapport om det omtalte kanonfund 1909 (se bilag). Men hvor lå nu vraget præcist? Der var kun angivet en bestemt afstand fra kysten, og Snekkersten er jo ret langstrakt. Fiskerne *Svend Johansen* og *Rudolf Sørensen* fra Snekkersten kunne imidlertid hjælpe. De og adskillige andre kunne huske vraget, som ofte havde beskadiget deres net, og desuden kendte de vrages position gennem pejlingen til den store „Snekkersten“, som ligger i strandkanten. I 1909 ragede vraget jo endnu 3 fod op over bunden. Men jeg forstod, at mit initiativ kom ret sent. De strenge vintre 1929, 1942 og 1947 havde forårsaget store isskruninger langs kysten, og disse havde ødelagt, hvad der var over havbunden af vraget.

Ingen i Holland anede, hvor den omtalte kanon var blevet af, intet museum kunne give oplysninger. Takket være et særnummer af „*De Blauwe Wimpel*“ om „*Brederode*“ (sept. 1954) blev kanonen genfundet i rådhuset i Brielle. Den er ikke konserveret, og på grund af forvitring vil den desværre næppe kunne eksistere mere end en snes år til.

Talrige avisomtaler viste, at der både i Holland og Danmark var en national interesse for det gamle admiralskib, som vi alle står i så stor gæld til og som offentligheden havde glemmt. Bankdirektør *Jacob Mees* tilbød mig financieriel hjælp, og det blev muligt at sætte en dykker i gang med at prøve at lokalisere vraget. Jeg henvendte mig til en dansk frømand *Jan Uhre*. Det virkelige dykningsarbejde blev dog foretaget af dykkeren *Leif Christensen*. Han genfandt „*Brederode*“ den 11. okt. 1954. Fundet blev nu atter omtalt i pressen, og jeg tilbød *Maritiem Museum Prins Hendrik* i Rotterdam at overtage arbejdet med vraget. Dettets direktør besøgte mig i København for at se på dykningsarbejdet. Museet indsendte ad diplomatisk vej en anmodning om, at vraget måtte blive givet til Holland sammen med vraginventaret, idet alle vrage i danske farvande henhører under det danske forsvarsministerium. Den danske stat overlod den 4. nov. 1954 vraget til Holland.

I maj 1955 blev vraget påny undersøgt, denne gang efter Maritiem Museum Prins Hendriks ønske. Det viste sig, at der ikke var meget tilbage af det, hvad man jo også kan forestille sig, kun kølen med omtrent 1 m høje spanter. Oprindeligt havde „Brederode“ omtr. 82 spanter, hver på 26 cm's tykkelse. Da floderne hvert år fører store mængder ler ud i Østersøen, hvor en del af det med overstrømmen føres op gennem Sundet og synker ned dér, bliver vrage i tidens løb overdækket med blåler, som lukker lufttæt for dem. Af den grund er vrage i Østersøen så godt bevarede. Desuden er der ikke pæleorm i Østersøen; grænsen går syd for Snekkersten, hvor vandet er saltholdigt nok. „Brederode“ ligger altså lige på grænsen og kan derfor have haft pæleorm. Over og i vraget ligger en masse sten, som isgangen har ført derhen. Vraget ligger omtrent 1 m nede i havbunden; måske har isen hjulpet til med at trykke det ned.

I vraget eller i nærheden deraf ligger muligvis omtr. 18 kanoer, adskillige lig og meget vraginventar. 1909 blev vraget historisk bestemt på grund af vragfund og inventar, som dykker Hansen tog op, men det blev først undersøgt 1955. Det kan dog slet ikke med sikkerhed afgøres, at det er „Brederode“, thi beligheden er usikkert bestemt, ildskaden forskibs er vel næppe gået helt ned til bunden, der angives at være det eneste der er fundet, og størrelsen og materialet (træprøverne) er ikke udslagsgivende. De andre skibe, som sank i slaget, har sikkert været omtrent lige så store, og vraget kan i og for sig være fra en helt anden tid. Placeringen af vraget sandsynliggør dog, at det virkelig er „Brederode“, men først inventarfund og omhyggelige detailagttagelser kan bringe fuld vished herom.

Det er meget beklageligt, at vraget både i oktober 1954 og maj 1955 ikke blev undersøgt nøjere end tilfældet var. Da „Brederode“ var for rankt (ikke bredt nok i vandlinjen), blev det i foråret 1653 i sin hjemhavn Hellevoetsluis forsynet med ekstraklædning (*buyck*) i underskibet fra kølen til over vandlinjen, som derved blev bredere; man anbragte ekstra spanter uden på den gamle bordlægning, hvorefter der på disse nye spanter lagdes en ny klædning. Noget sådant er ret ualmindeligt, og alene af denne årsag måtte det have været nemt at identificere

Fig. 8. Teaktræs relief, forestilende admiral Witte de With, Københavns befrier. Relieffet er ophængt i Københavns rådhus som en gave fra det hollandske folk til den danske nation. Det blev overrakt af forhenværende hollandske frihedskæmpere og modtaget af overborgmester H. P. Sørensen 5. maj 1955 ved tiårs jubilæet for den fælles befrielse.



vraget, også ved den noget overfladiske undersøgelse, Jan Uhre foretog.

Et vrag som ligger kærtret over til den ene side er særlig interessant, fordi der så altid er mere tilovers på den laveste side, hvad der giver bedre muligheder for en rekonstruktion. Med det der er tilbage af „Brederode“ vil det måske være muligt at rekonstruere hele vraget.

På grund af pengemangel førte Maritiem Museum ikke undersøgelsen videre. Det er forøvrigt efter min mening også nødvendigt at vente dermed til afslutningen af den konserveringsprøve, som efter mit ønske bliver foretaget i søfartsmuseet i Göteborg med det nye tyske middel *xylamon*.

Det er forresten en ret ubehagelig dybde at arbejde i, da understrømmen på dette sted er temmelig stærk. Dykkeren arbejder bedre i en større dybde på f. eks. 15–20 m end de 9 m, vraget ligger på.

Efter en forsigtig kalkulation kan man også regne med, at

vraget, der måler ca. 54 m i længden og ca. 1 m i højden, vil veje et sted mellem 50.000 og 100.000 kg. Mange tusind liter vand vil dryppe derfra i årene efter konserveringen. Vraget kan ikke hæves i ét stykke, men det er ikke teknisk uoverkommeligt at bjerge det i mindre stykker.

Undersøgelsen af „Brederode“ har resulteret i forskellige begivenheder. Maritiem Museum Prins Hendrik holdt i sommeren 1955 en særudstilling, „Admiraalschip Brederode“. Rotterdam by besluttede sig til helt at restaurere Witte de With's knuste marmorsarkofag i den genrestaurerede Laurenskirke. Henvend tusind små stykker blev af to billedhuggere samlet sammen til monumentet.

Holmens kirke, som i årene 1658–59 var hollandsk flådekirke, havde ingen minder om slaget i Øresund og denne hollandske periode i sin historie. Da min lille søn *Jan* som første hollænder efter næsten 300 år blev døbt her, dagen før „Brederode“ blev genfundet, nemlig 10. okt. 1954, forærede han kirken 3 gamle kobberstukne portrætter af Wassenaer van Obdam, viceadmiral Pieter Florisz og Witte de With. Samtidig forærede den hollandske nation som tak for den danske „Hollandshjælp“ efter sidste krig et teaktræsrelief af Københavns befrier i 1658 Witte de With; det er nu ophængt på rådhuset i København (fig. 8). Det må nævnes, at dr. W. van Hoboken 1955 udgav en studie: Witte de With in Brazilië 1648–1649.

Det ville være ønskeligt, at alle de tre vigtigste vragefund i Øresund fra 1658: det hollandske admiralskib „Brederode“, det svenske admiralskib „Morgonstiernan“ og den danske fregat „Snarensvend“, påny blev undersøgt, og helst alle tre i fællesskab, så man har mulighed for at sammenligne vrage og identificere dem. Det er nødvendigt, at en sådan undersøgelse foretages af videnskabeligt skolede arkæologer. Nationalmuseet har vist et fortræffeligt initiativ ved at uddanne frømand i forbindelse med undersøgelsen af Skuldelevvrage i Roskilde fjord 1957–58, foretaget af mag. Olaf Olsen og stud. polyt. Ole Crumlin Petersen, der begge er uddannede frømand.

Ved samme lejlighed burde man undersøge massegravene i Espergærde og Humlebæk. Det er muligt at de her begravede

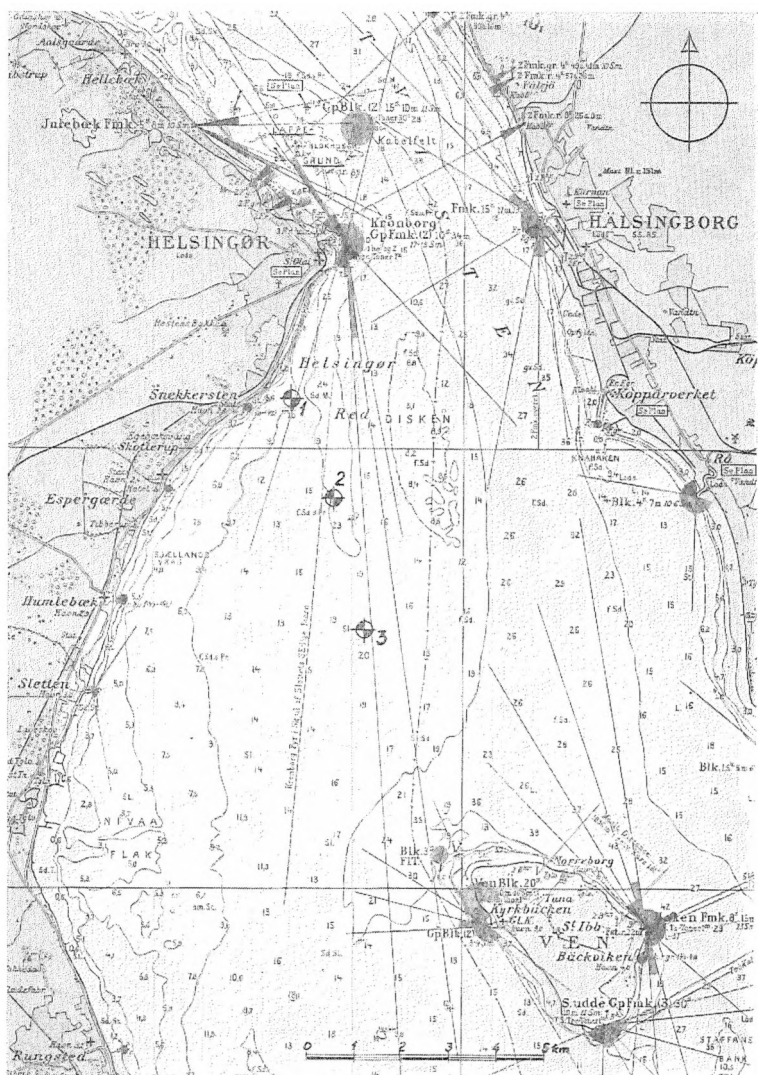


Fig. 9. Udsnit af moderne søkort over Øresunds nordlige del med indtegnede positioner for de tre vrage, som blev undersøgt 1909 (jfr. rustmester Støckels rapport). Vrag 1 er formentlig „Bredcrode“.

stammer fra slaget i Øresund. Gravene ligger lige ved stranden ; de unge piger plejede at lægge blomster på dem St. Hans aften.

Det ville være at ønske, at folketinget ville antage et lovforslag om en almindelig fredning af ældre skibsvrag. Takket være det moderne frømandsdykkerudstyr er der fare for at mange amatørdykkere finder på at gå på souvenirjagt i vragene.

England, U.S.A. og Danmark er de eneste nationer i verden, der ejer et orlogsskib fra ældre tid, som ikke er vrag („Victory“ i Portsmouth og „Constitution“ i Boston). Det ville være højst ønskeligt at redde og bevare fregatten „Jylland“ før det er for sent.

Det ville være værdifuldt at udgive en samlet oversigt over alle skibsfund i Danmark, fra oldtidsbådene til „Snarensvend“, helst med en oversigt på engelsk, så fundene bliver både nationalt og internationalt kendt. Heri skulle også omtales Nationalmuseets og Tøjhusmuseets konserveringsteknik, som i effektivitet overgår de fleste europæiske landes.

Et nyt forsøg på at efterspore ting fra „Brederode“, f. eks. skibsflag og skibspapirer, bør gøres i Sverige.

Ligeledes bør det undersøges, hvor i København de faldne hollændere som blev ført hertil efter slaget i Øresund, er blevet begravede. Det kan ikke være på Holmens kirkegård på Østerbro, da denne først blev anlagt senere i 1600'erne.

Efter bjergningen af „Brederode“ ville jeg anse det for rimeligt, at en del af vraginventaret blev foræret til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og stykker af armeringen til Tøjhusmuseet i København. — Handels- og Søfartsmuseet ejer nu kun et jernspiger bjerget oktober 1954, samt nogle kanonkugler, optaget 1909.

KILDER OG HENVISNINGER

Alle historiske dateringer i teksten er efter den hollandske kalender. I Holland gik man 1582/83 over til „den nye stil“ (den gregorianske kalender), medens Danmark først forlod „den gamle stil“ (den julianske kalender) år 1700. Herved opstår en forskel i dateringen på ca. 10 dage. Efter den nye tidsregning fandt slaget i Øresund sted den 8. nov., efter den gamle den 29. oktober.

Det vil være en nødvendig opgave at foretage en ny arkivalsk undersøgelse af slaget i Øresund og „Brederode“s undergang, ligesom den hollandske litteratur herom bør sammenlignes med den danske og svenske. Museumsinspektør Finn Askgaard, Tøjhusmuseet, er for tiden ved at gennemgå en del af de hollandske arkivalier, der er udlånt til brug på Rigsarkivet i København. I Algemeen Rijksarchieff i Haag findes en del arkivalier, som er beskadiget ved ild; de ligger i en endnu ikke registreret pakke. De Jonge har ikke haft disse aktstykker til rådighed, da han i sidste århundrede skrev sin store undersøgelse om den hollandske maritime historie. Han er ikke pålidelig i alle enkeltheder, og stilen er stærkt romantisk præget, som f. eks. følgende ord om Witte de With: „Sådan døde helten de With, aldrig overvundet, i forvisningen om ikke at have overgivet sit skib til fjenden, men til havet“. Det er ganske urigtigt, da de With havde kapituleret, og det er næppe troligt, at han med sit store blodtab og sine smerter har været klar over, at skibet ville synke. Den skandinaviske litteratur har ikke været tilgængelig for den historiske forskning i Holland, skønt den giver mange nye synspunkter og detaljer. Jeg må personligt her udtale min beundring for „Svenska Flottans Historia“, til hvilken der ikke findes noget sidestykke i den hollandske litteratur.

Breve og aktstykker: Journal Witte de With 18. sept. til og med 13. okt. 1658. – Breve fra Wassenaer van Obdam 14., 16. og 17. okt. 1658 (afsejlingsdagen). – Rapport fra Obdam 21. okt. (omkr. 20 foliosider, med liste over alle skibe, som afsejlede fra Het Vlie 17. okt.). – Rapport fra Obdam 24. okt. (meddelelse om ankomst 23. okt. om aftenen). – 2 breve fra Obdam af 28. okt. – Brev fra Obdam 22. sept. 1658 (delvis brugt som indledning til denne artikel). – Hemmelige rapporter fra Obdam til Generalstaterne, dat. København 7. dec. 1658 (en del heraf citeret i denne artikel). – Disse arkivalier, som alle befinder sig i Algemeen Rijksarchieff i Haag, er beskadigede af ild og delvis ukomplette på gr. af brand i Marinearkivet i Rotterdam i 19. årh., før papirerne overgik til rigsarkivet.

L I T T E R A T U R

- Aitzema, L. v.:* Historie of Verhaal van Staat en Oorlogh (u. å.).
 – Verhael van de Nederlandsche vredehandeling (1671).
Baard, H. P.: Willem Van de Velde de oude, Willem Van de Velde de jonge (1938).
Been, J. C.: Dagen en daden van admiraal Dubbel Wit (1899).
Blok, P. J.: Geschiedenis van het Nederlandse Volk (3. udg. 1924–26).
Boer, M.: Tromp en de Duinkerkers (Werk en Zeegeschiedenis XII, 1949).
Boxer, C. R.: The Recovery of Pernambuco 1645–1654 (Atlante II, 1954).
 – In the Time of the Flemings. The Dutch in Brazil 1624–1654 (History Today IV, 1954).

- Can, C., o. a.*: Groot Placaetboeck, vervattende de placaten, ordonantien ende edicten van de Staten-General der Vereenighde Nederlanden (1658-1794).
- Elias, J. E.*: De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17e eeuw 1596-1655 (Werken Zeegeschiedenis I, 1933).
- Garde, H. G.*: Den dansk-norske Sømagts Historie 1535-1700 (1861).
- Gonsalves de Meelo, J. A.*: Tempo dos Flamengos. Influência dia ocupacães Hollandesa na vida e na Cultura do Norte do Brasil (1947).
- Grove, G. L.*: Slaget i Øresund 8/11 1658 (i Tidsskrift for Kunst, dec. 1905/06).
- Hoboken, Willem van*: Witte de With in Brazilië 1648-1649 (1955).
- Honoré Naber, S. P.*: Leven en bedrieff van vice-admiraal De With zaliger (Bijdragen en Mededelingen Historisch Genootschap, 47e deel, 1926).
- Kernkamp, G. W.*: De sleutels van de Sont. Het aandeel van de Republiek in den Deensch-Zweedischen oorlog van 1644-1645 (1890).
- Krantz, Claes*: Den rike holländare av Ulebergshamn (1949).
- Skep i Gattet (1954).
- Lind, H. D.*: Kong Frederik den Tredies Sømagt (1896).
- Luiting, Dick*: Brederode (tidsskrift De Blauwe Wimpel sept., okt., nov., dec. 1954).
- Groot maritiem Verleden (tidsskrift De Speelwagen dec. 1955).
- Lundell, Jerker*: Fartygsfynd, i Unda Maris (Göteborg Sjöfartsmus.) 1954.
- Lybeck, Otto*: Øresund i Nordens historia (1943).
- Mollema, J. C.*: Geschiedenis van Nederland ter zee (1939-42).
- Natt och Dag, S.*: Slaget i Øresund 1658, Utdrag ur „Diariet“ hållet „uppå siööresan 1658“ å flaggskeppet Victoria (i Tidsskrift i sjöväsendet 1900).
- Overeem, J. B. van, og E. W. Petrejus*: Een onbekend schilderij van Willem van de Velde de oude (1947).
- Romein, J. en A.*: De lage landen bij de zee (1949).
- Wagenaar, J.*: Vederlandse Historie (1790-96).
- Warnsinck, J. C. M.*: Drie zeventiende-eeuwsche admiraals (1938).
- Wicquefort, A. de*: Historie des Provinces Unies des Païs Bas depuis le parfait établissement de cet état par la paix de Munster (1861-74).
- Ödman, Johann*: Chorographia Bohusiensis (1746).
- Akerlund, Harald*: Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar (Sjöhist. samfundet, Stockholm 1951).

Fra forskellige institutioner og privatpersoner har jeg modtaget stor hjælp til undersøgelsen af „Brederode“ og til nærværende artikel. Jeg takker herved enhver, som har hjulpet mig. Det drejer sig bl. a. om følgende institutioner: Algemeen Rijksarchief, Haag. - Gemeentelijk archief, Alkmaar. - Göteborgs amatördykarclubb. - Göteborgs sjöfartsmuseum. - Holmens kirke, København. - Landesmuseum für Vor- und Frühgeschichte, Slesvig.

– Marinehistorisk selskab, København. – Maritiem museum Prins Hendrik, Rotterdam. – Museum de Lakenhal, Leiden. – National Maritime Museum, Greenwich. – Nationalmuseet, København. – Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, Amsterdam. – Rijksmuseum, Amsterdam. – Rijksprentenkabinet, Amsterdam. – Tikøb kommunes historiske samling, Espergærde. – Tøjhusmuseet, København. – West Fries Museum, Hoorn. – Zuiderzee museum, Enkhuizen.

Ovenstående redegørelse fremkommer i tilknytning til 300 års jubilæet for slaget i Øresund. – Handels- og Søfartsmuseet afholder i efteråret 1958 en særudstilling til minde om jubilæet. Her udstilles adskillige genstande, billeder og arkivalier fra hollandske, engelske, svenske og danske museer og arkiver, bl. a. en del af hvad der blev optaget fra „Brederode“ ved undersøgelsen 1909.

Bilag.

Afskrift af rapport vedrørende vragundersøgelserne i Øresund 1909, afgivet af den tidligere chef for Tøjhusmuseet, rustmester Støckel:

kst. Rustmester J. F. V. V. Støckel.
p. t. Egbylejren pr. Glostrup den 14/9 1909.
Hermed 2 Bilag.

Til Kommissionen for den historiske Vaabensamling.

I Henhold til Krigsministeriets Skrivelse til Artillerigeneralen C. a. 942 af 14. d. f. M. har jeg den 17. d. f. M. om Bord paa Galeasen „Najaden“ af Helsingør, Skibsfører E. Hansen af Espergærde, undersøgt de i ovennævnte Skrivelse omhandlede Kanoner saa godt, som det paa daværende Tidspunkt lod sig gøre, da Kanonerne alle laa sammenstuede i Lasten og ikke var rensede for Mudder og Dynd m. m. Efter at ovennævnte Skibsfører paa min Foranledning har ladet Kanonerne oplægge paa Espergærde Havnemole og rense for det værste Dynd, har jeg den 11te da. nærmere undersøgt og opmaalt de omhandlede Kanoner.

Om de fundne Vrag – hvorfra Opfiskningen stadig fortsættes – og om de til Dato derfra opfiskede Sager kan jeg oplyse følgende:

Skibsfører Hansen har fundet 3 Vrag, alle stammende fra Kampen den 8/11 1658 mellem den hollandske Flaade under Admiral Jacob Wassenaer van Obdam og den svenske Flaade under Rigsadmiral K. G. Wrangel.

Af disse er det nordligste Vraget af det *hollandske* Admiralskib „Brederode“ paa 59 Kanoner, Vice-Admiral Witte Cornelisz de With, der hørte til Admiral Obdams Avantgarde, og som sank

under Kampen. Det er nu fundet at ligge paa Snekkerstens Landgrund, Syd-Ost for Snekkersten, ca. 3 Kabellængder fra Land paa ca. $4\frac{1}{2}$ Favne Vand og med ca. 3 Fod af Skroget over Havbunden.

Fra dette Vrag er til Dato opfisket:

1 *Jernkanon* (hollandsk Finbanker) af følgende Dimensioner:

Kaliber	135 mm	(hvilket svarer til det 18 Punds Kaliber)
Længde	2785	„
Diameter	252	„ lige bag Hovedet
„	348	„ foran Tapperne
„	495	„ over Bundfrisen

Den vil antagelig veje *ca. 4000 Pund*.

Det næste er Vraget af det *svenske* Skib „Morgonstiernan“ paa 48 Kanoner, Kaptajn Hans Kloppert, der tilhørte et privat Handelselskab, ikke Staten, men sammen med en Del andre private Skibe, der var udrustede til Krigsbrug, indgik i den svenske Flaade under Rigsadmiral K. G. Wrangel, i hvis 1ste Eskadre dette var indrangeret. Det erobredes af Hollænderne, men sank kort efter. Ifølge Admiral Obdams Rapport om Kampen skal der ogsaa have været Ild i Skibet, ligesom han mener, at det udelukkende var bestykket med Metalkanoner. Det er nu fundet at rage ca. $1\frac{1}{2}$ Favn op over Havbunden paa ca. $9\frac{1}{2}$ Favne Vand, $1\frac{1}{2}$ Kvartmil Syd-Ost til Syd for Snekkerstens Havn, Ost til Syd for Espergærde Havn, med Kronborg i Nord til Ost.

Fra dette Vrag er til Dato opfisket:

2 *Træhjul* til Rapperter

nogle Trædele, der uden Tvivl hører til Rapperter, samt nogle Tintallerkener og dreven Messingfade.

Det tredje er formentlig Vraget af det *svenske* Skib „*Leoparden*“ paa 36 Kanoner, Kaptajn Anders Krabat, der indgik i Rigsadmiral K. G. Wrangels 2d. Eskadre og som sank under Kampen. Dykkeren har konstateret, at der har været Ild i Skibet og mener, at det kun kan have været paa 22–24 Kanoner. Mine Undersøgelser har til Dato ikke kunnet konstatere, at noget Skib af den antagne Størrelse er sunket under Kampen hverken paa hollandsk eller svensk Side. Den Omstændighed at der fra dette Vrag er opfisket 2 Brudstykker af utvivlsomt gamle danske Kanoner, samt 2 hele Kanoner med et raat støbt, ikke færdig udarbejdet, Vaabenskjold, der aldrig kunde være blevet til det danske, men nok til det svenske Vaaben, synes afgjort at pege paa, at Skibets Nationalitet maa have været svensk.

Vinkelmaalinger, foretagne fra Vagerdamperen „Løvenørn“ har vist, at dets Plads er bestemt ved følgende tilnærmede Vinkler, nemlig mellem:

Nivaa højeste Skorsten	og Tibberup Mølle	46° 39'
Tibberup Mølle	og Borup Træer	40° 05'
Borup Træer	og Kronborg højeste Spir	23° 00'
Kronborg højeste Spir	og Kärnan	28° 14'
Kärnan	og Hveens nye Kirke	122° 15'
Hveens nye Kirke	og Nivaa højeste Skorsten	99° 45'
		Sum 359° 58'

Fra dette Vrag er til Dato opfisket :

5 *Metalkanoner*

2 *Brudstykker af Metalkanoner*

1 *Hoved*

12 *Fjernkanoner* (svenske Finbankere)

1 *Brudstykke af en Fjernkanon*

nogle Jern Fuldkugler, Stang- og Knippelkugler.

Rapporten er med Tøjhusmuseets venlige tilladelse aftrykt ordret. Det må bemærkes, at *vrag 1* formentlig er „Brederode“, mens *vrag 2* ikke kan være „Morgonstiernan“, men snarest det i 1952 af en vragsfisker så hårdhændet exploiterede vrag af det danske orlogsskib „Snarensvend“. Flere genstande herfra findes på Handels- og Søfartsmuseet, samt på det nyåbnede Orlogsmuseum. *Vrag 3* kan ikke være „Leoparden“, da dette skib blev brændt af svenskerne på Hven efter slaget.

OPMÅLING AF FARTØJER

Af

CHRISTIAN NIELSEN

Langs de danske kyster er der op igennem tiden skabt en rigdom af forskellige større og mindre fartøjstyper af lokal udformning og i reglen bygget af lokale bådebyggere, specielt til brug ved fiskeri, lodsvæsen, samfærdsel o. lign. Disse fartøjstyper, der hver for sig har haft fortrinlige egenskaber til at løse deres opgaver ud fra de givne lokale forhold, er nu i rivende tilbagegang, hvis de ikke allerede er forsvundne. Med opfindelsen af oliemotoren og med industrialiseringen af fiskerierhvervet fremkom nye, mere effektive fartøjstyper, som i deres udbredelse gik langt ud over de lokale, ret begrænsede kystområder, ja i nogle tilfælde endda ud over landets grænser. I 1930'erne var de lokale typer definitivt slået ud.

I klar erkendelse af dette måtte Handels- og Søfartsmuseet samtidig med denne udvikling se det som en af sine vigtigste arbejdsopgaver at bevare mindet om disse uddøende lokale typer. Museets direktør, *Knud Klem*, udkastede et arbejdsprogram i forståelse med museets skibstekniske konsulent, ing. *Knud E. Hansen*, og siden 1939 har jeg for at opfylde dette på foranledning af museet foretaget en systematisk undersøgelse langs de danske kyster for at finde frem til hvad der måtte være bevaret af de omtalte typer og for at opmåle fartøjerne nøjagtigt. Selv om de originale fartøjer af flere grunde ikke kan bevares, vil den fremtidige søhistoriske forskning i hvert fald i opmålingerne have et arbejdsmateriale at bygge på, som ellers ville være gået fuldstændig tabt, ligesom man – som det lige fra begyndelsen af var planlagt – vil kunne bygge nøjagtige modeller i skala af de omtalte fartøjer, så man kan gøre sig en håndgribe-

lig forestilling om hvorledes de har set ud. Samtidig med at jeg opmålte fartøjerne sikrede jeg mig ved samtale med deres ejere og andre af stedets lokale søfarende beboere, fiskere, bådebyggere osv., som overalt viste sig at være meget interesserede i arbejdet og meget hjælpsomme, så grundige oplysninger som muligt om fartøjets specielle konstruktion, alder, bygning, historie, brug, eventuelle ombygning osv.

Tuborgfondet har i en længere årrække vist sin forstående interesse for dette omfattende arbejde ved at bevilge museet de nødvendige pengemidler til undersøgelserne.

Igennem sommermånederne har jeg i en årrække berejst Sønderjyllands øst- og vestkyst, ligesom også Sydslesvigs østkyst, Jyllands vestkyst, Limfjordseggen, Vendsyssels kyster, Læsø, Fyn og omliggende øer, Nordøstsjælland og Issefjordseggen, samt Bornholm. Endnu mangler som sidste punkt af arbejdsprogrammet dele af Østjylland, samt Sjællands storebæltskyst og Sydsjællands kyster. Der er opmålt ialt omkr. 85 skibstyper; efter et overslag mangler der omkring 25-30 typer endnu, før arbejdet kan siges at være færdigt og en påtænkt publicering af materialet kan udsendes. Til Handels- og Søfartsmuseet, i hvis arkiv opmålingerne, rentegnede i tusch på lærred er indgået, har jeg foreløbig bygget 15 modeller efter opmålingerne, men det er meningen, at i hvert fald et større repræsentativt udvalg skal bygges i model.

Da det sikkert vil interessere årbogens læsere at erfare noget om hvorledes dette opmålingsarbejde er foretaget, og da det måske endda kan have praktisk interesse for mange, f. eks. selvbyggere inden for sejlsporten, unge bådebyggere og andre, at vide, hvorledes man bærer sig ad med at opmåle et fartøj, skal jeg i det følgende give nogle beskrivelser af dette arbejde, baseret på de erfaringer jeg har indvundet under min beskæftigelse dermed. Af praktiske grunde har jeg udvalgt 4 typer af stigende vanskelighed og komplikation, og samtidig repræsenterende forskellige landsdele, til at demonstrere fremgangsmåden på. Det drejer sig om følgende:

1. kåg fra Limfjorden (Løgstør),
2. to-smakke-jolle fra Flensborg fjord (Trappen),
3. lodsbåd fra Sundet (Helsingør), og
4. krydstoldjagt (bygget i Odense).

Det gælder principielt at opmålingerne skal være så nøjagtige som muligt; alt for ofte ser man sådanne, som desværre ikke er helt korrekte og som derfor giver et falsk billede af de opmålte skibstyper, hvorved deres værdi er ringe eller ligefrem lig nul.

Opmålingen af fartøjer er et arbejde, der er stik modsat skibsbyggerens. Denne tegner først sine konstruktionstegninger og går ud fra dem, når han bygger sit fartøj; opmåleren må omvendt gå ud fra det færdige resultat, fartøjet, og gå baglæns: hans arbejde er at finde frem til en plan som den, fartøjet er bygget efter, – hvis det da overhovedet er konstrueret efter en tegning og ikke er bygget "på klamp", efter praktisk erfaring og på øjemål, som det i ældre tid ikke sjældent var tilfældet.

Princippet ved enhver opmåling er i virkeligheden at indskrive fartøjet i en rektangulær „kasse“ eller „klods“. Man kan enten måle afstanden fra den tænkte klods's sider ind til tilstrækkeligt mange vigtige punkter af fartøjets sider, hvorved man får fartøjets ydre form, eller man kan måle fra et tænkt midtersnit (centerlinjen) på langs gennem klodsen ud til fartøjets indersider, hvorved man får den indre form; i begge tilfælde kan man slutte sig til henholdsvis den indre og den ydre form. I de følgende eksempler vises praktisk, hvordan dette foregår.

De hjælpemidler, der kræves, er følgende: en snor, der i hvert fald er noget længere end fartøjet, som skal opmåles; en med et lod forsynet snor, der er noget længere end fartøjets bredde; to tommestokke; en almindelig lang jernvinkel; et stykke kridt; en blyant – helst nr. 2, da den ikke må være så hård, at den ikke kan tegne på papiret, hvis dette bliver fugtigt, – man kan jo nemt komme ud for regnvejr (af samme grund må man ikke bruge blækstift, kuglepen eller lignende); endvidere nogle folioark 5 mm kvadreret papir.

Efter gammel kutyme, som stadig bruges inden for skibsbyg-

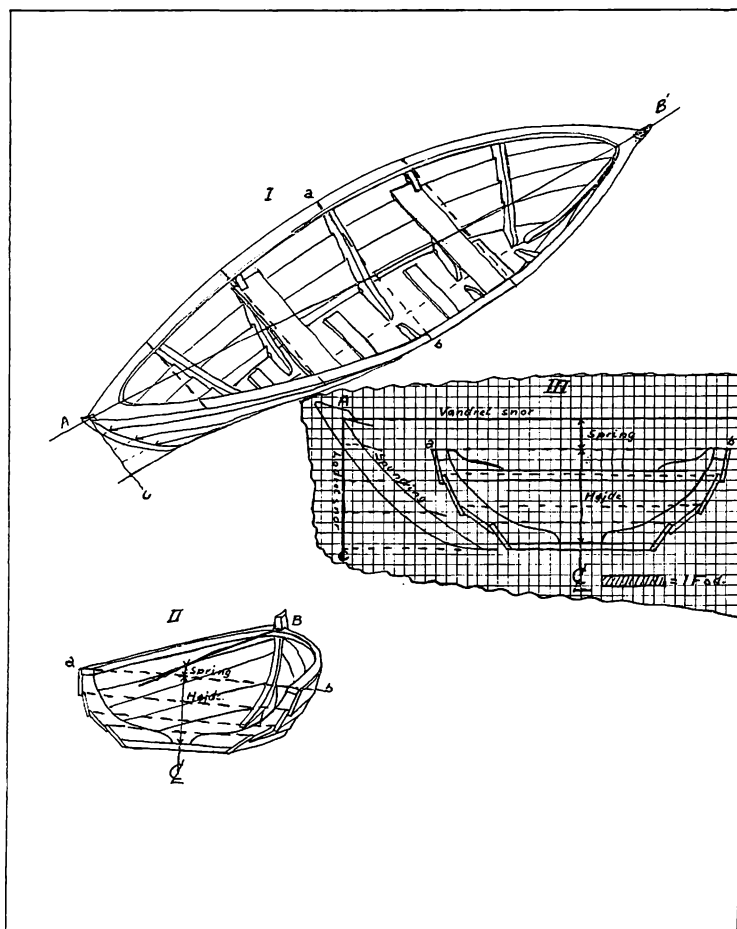


Fig. 1. Schematisk skitse til forklaring af systemet i opmålingen. I: snor AB og AC er trukket; fra AB måles skibets spring, og fra AC stævnsens facon. II: tværsnit a-b; illustrering af måling af spring og højde (CL = centerlinje. III viser hvorledes målede overføres og indtegnes på målepapiret.

griet, tages målene i fod og tommer ($1' \text{ (fod)} = 12'' \text{ (tommer)} = 31.39 \text{ cm}$), men der er selvfølgelig intet i vejen for at man lige så godt kan bruge det gængse metersystem. Man lader kvadraterne på papiret have en bestemt måleværdi efter behov for hver tegning. Efter de rå opmålingsskitser eller croquisteg-

ninger fra arbejdet i marken bør der så hurtigt som muligt laves renetegninger deraf, helst inden bortrejsen fra stedet, f. eks. om aftenen på hotelværelset, således at man kan revidere tegningen og dens detaljer efter fartøjet næste dag, inden rejsen går videre. Når turen er ovre, kan man så ved sit tegnebræt derhjemme lave de nødvendige, endelige opmålingstegninger i bly på tegnepapir, – helst senere trukket op i tusch på lærred.

De tegninger, der under alle omstændigheder skal laves, er *linietegning*, som består af *opstalt* (sidetegning), *vandret plan* (vandlinieplan) samt *spanterids* (f. eks. i skala 1 : 24 – altså således at 1' i virkeligheden svarer til 1/2" på papiret; drejer det sig om større fartøjer kan det for størrelsens skyld være nødvendigt at gå ned til skala 1 : 48); til en linietegning hører almindeligvis 9 hovedspanter; derefter er det påkrævet at tegne en *apteringstegning* (arrangementstegning), visende indretningen af fartøjet og bestående af en *sidetegning* (med skotter, spantetømmer, bjælker, dørk, stævne, køl og anden indretning), en *dæksplan* (hvis bagbords halvdel viser dæk, karme, ruf og skandæk, mens styrbords halvdel angiver bjælker, bjælkeknæ, kraveller og spanter) og et *middelspant* (visende klædning, spantehøjde og de forskellige deles dimensioner). Disse tegninger skal være i samme skala som linietegningen. For sejlskibenes vedkommende må der udarbejdes en *sejltegnning* (den kan laves i skala 1 : 48 og for større fartøjers vedkommende i 1 : 96). Særlig vigtige detaljer bør gives i *særtegnninger* (detailtegninger), event. i større skala, f. eks. i 1 : 12 for tydelighedens skyld.

Samtidig med opmålingen bør noteres alle oplysninger om farver, beslag og andre detaljer, event. navnebræt, fendere, løst gods (årer, bådshager o. lign.), træsorter, klædningens tykkelse, specielle enkeltheder i byggemåden, dækshuse, nedgangskapper, ankerspil osv., – hellere for mange enkeltheder end for få. Man sikrer sig oplysninger om fartøjets byggeår, bygmester og byggested, dets historie og ejerforhold, dets særlige konstruktion – også illustrerende den lokale byggemåde, dets brug, eventuelle forandringer og ombygninger osv., og noterer det hele ned. Det er næppe nødvendigt at påpege, at opmåleren selvfølgelig må kontrollere alle disse oplysninger, så vidt det lader sig gøre, idet

en vis indflydelse af menneskelige skrøbeligheder erfaringsmæssigt let kan farve den folkelige overlevering. Glemsomhed, utilstrækkelig viden, fejlagtig tidsbedømmelse, selvlavede kombinationer osv. kan gøre beretningen usikker. — Har man sit fotoapparat med, bør man tage nogle billeder af skibet, selv om det måske ikke er i præsentabel stand. Findes der ældre fotografier af fartøjet og haves der officielle papirer om skibet, bør disse affotograferes og afskrives som bilag til tegninger og beskrivelse.

Opmålingstegningerne og de vedføjede oplysninger bør af opmåleren forsynes med hans navn og dato for opmålingen.

1. *Limfjordskåg fra Løgstør* (fig. 2-4).

En opmåling af denne type må siges at være ret enkel.

Man trækker en snor stramt fra kågens agterstævn (fig. 2, A) til dens forstævn (B); principielt går man altid ud fra agterstævnen, idet et skib på konstruktionstegningen altid tegnes op med agterstævnen til venstre, ligesom spanterne tælles og nummereres fra agterstævnen. Langs snoren måles kågens længde. Ligeledes trækker man en snor tværs over fartøjet ved de forskellige spanter (nr. 1-8) efter hinanden. Højden fra snoren A-B ned til tværnsnoren måles så, hvorved kågens *spring* (krumning i langskibs retning) fastslås. Kågens bredde ved spanterne måles, hvorved bådens form fremkommer. Ved enderne, hvor der ingen spanter er, bør man tage et par ekstra mål for både at fastslå springet og tværmålet. Da der kan være *bugt* i kågens bund (dvs. at den ikke er helt flad), måles fra snoren A-B ned til bunden flere steder; højden fra bunden til den tværs-trukne snor giver kågens *højde*. Derefter indmåles alle *plankernes* (sidebordenes) overkant på målskiten, som vist på figuren; herved fastslås kågens plankehøjder og breddemålene mellem disse. Bundens bredde måles ligeledes. Efter dette trækkes en snor ved agterstævnens forkant (A-A₁) samt ved forstævnens agterkant (B-B₁) vinkelret på snoren A-B; fra disse lodrette snore måles afstanden ind til plankehøjderne ved spundingen, hvor klædning og stævntræ mødes, og ind til plankernes spundingskant. Når dette er gjort, har man alle målene til kågens linietegning (fig.

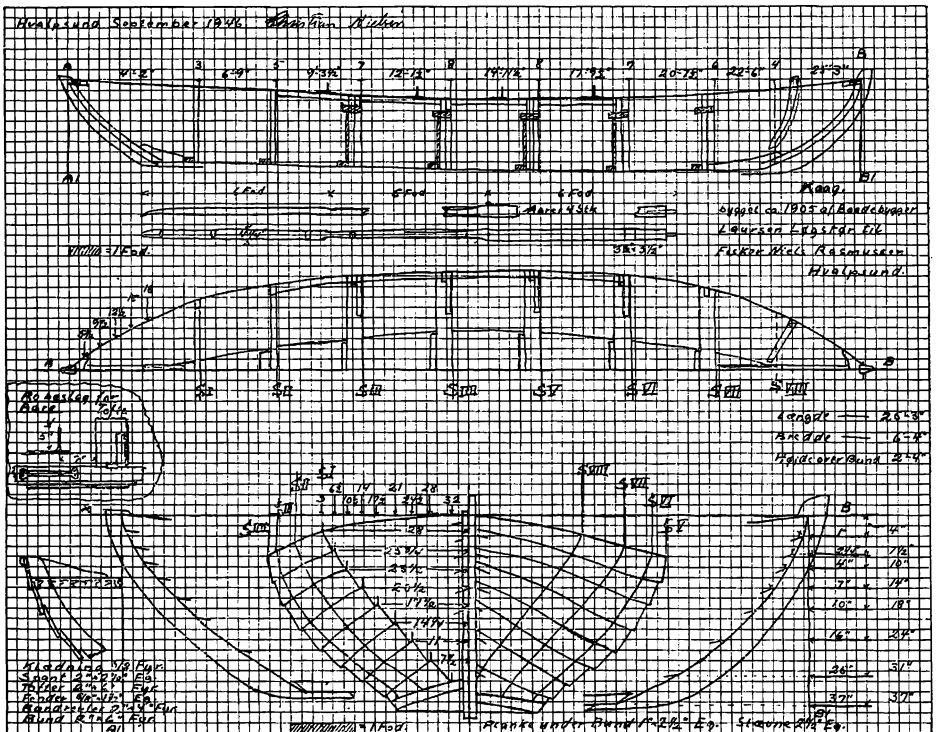


Fig. 2. Opmålingsskitse fra Limfjordskågen.

3). Samtidig har man opmålt spanternes fordeling og klædningsplankernes bredde. Nu måles spanternes højde (populært = bredde) over nakke (dvs. spanternes reelle højde uden hensyn til klædningstykkelse) og tykkelse, fordelingen af *bundrevlerne* (dvs. kågens bundstokke), bundens tykkelse og plankernes tykkelse (bemærk at målene ved stævnene tages til plankernes underkant, hvorimod de indre mål tages til plankernes overkant; på grund af at kågen er klinkbygget fremkommer her en forskel, som ved rentegningen skal bortelimineres). Man udmåler klinknaglernes indbyrdes afstand og noterer deres materiale (træ, kobber, jern), ligesom bordenes samling iagttages og indtegnes (de kan være samlede med lasker, samlet på spant eller samlet ved bladskaring). Man undersøger og måler stævnenes

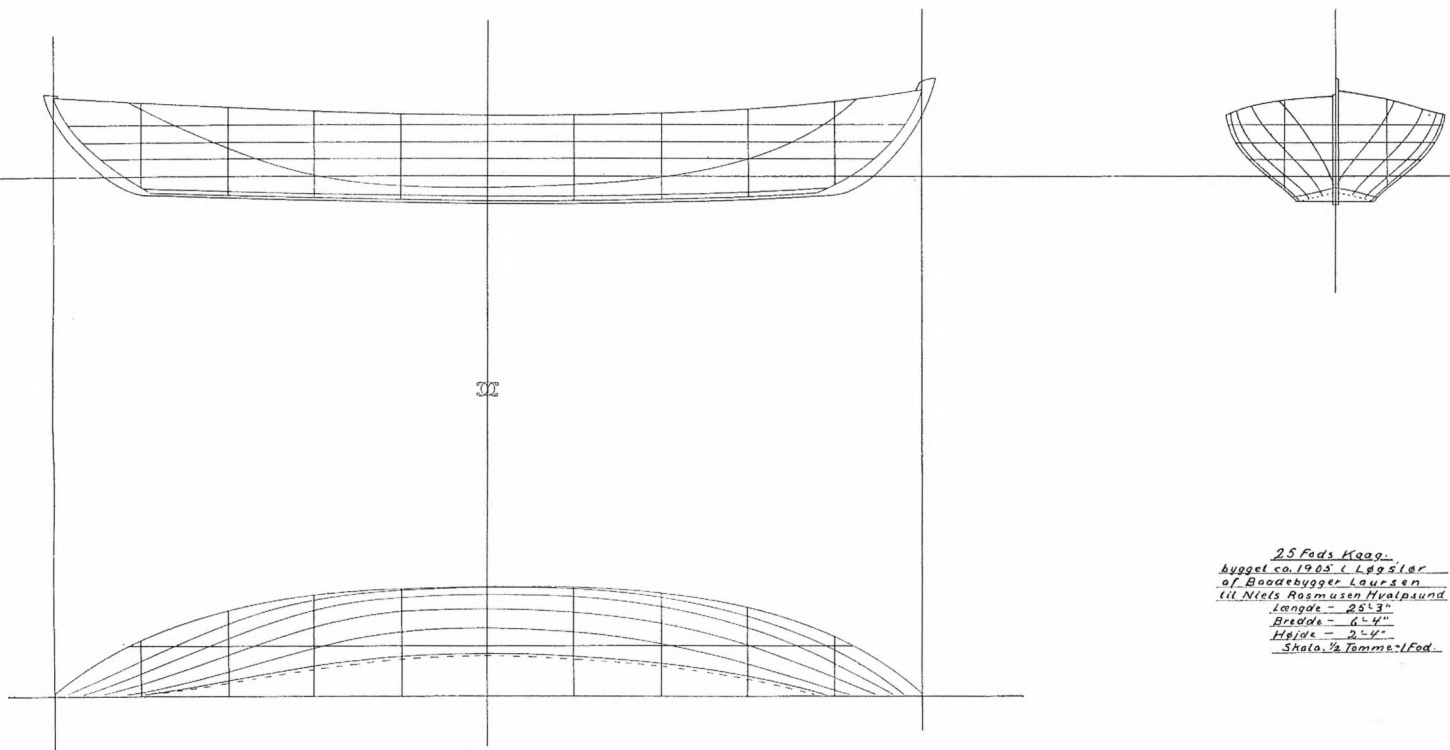


Fig. 3. Den rentegnede opmåling af Limfjordskågen: linjetegning (bestående af sidetegning, vandlinjeplan og spanterids).

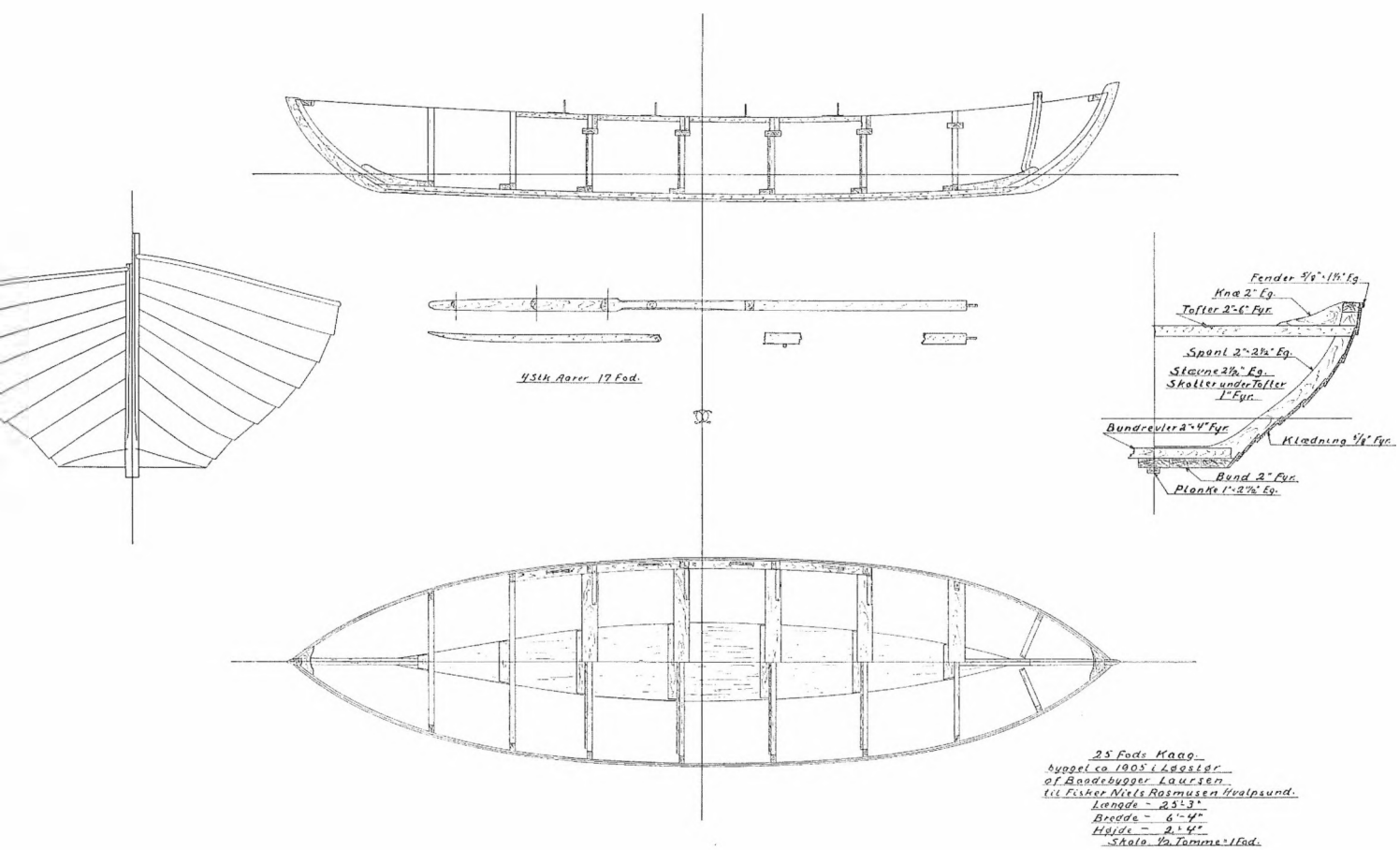


Fig. 4. Rentegning af opmåling af Limfjordskågen: arrangementstegning (bestående af sidesnit, plan og middelspant); detailtegning af årer.

afskarpning og tykkelse og indtegner spundingen. Derefter måler man tofternes bredde og tykkelse, indmåler deres anbringelse og undersøger deres forbindelse til spanter og essing (detailtegning kan i dette tilfælde være ønskelig og nyttig, jfr. fig. 2 og rentegning fig. 4). Essingen undersøges og måles, åretollenes fordeling og konstruktion ligeledes. Nu kan man tegne sidetegning, dæksplan (skibet set fra oven), spanterids og middelspant (med plankeforløb). Det anbefales at tegne så mange detailtegninger som muligt. Til slut måles og tegnes årerne.

Det må nævnes for en ordens skyld, at det er ligemeget om det opmålte skib ligger på siden, agter- eller forover, ja endda med bunden i vejret under opmålingen, da stillingen jo ikke influerer på målene.

Når tegningerne er udført, sammenfatter man de på stedet indhentede oplysninger om kågen i en ledsagende beskrivelse, der giver de nødvendige supplerende meddelelser, som følger:

25 fods kåg

bygget ca. 1905 i Løgstør af bådebygger Laursen til fisker Niels Rasmussen, Hvalpsund; ved opmålingen 1946 ejet af bundgarnsfisker Johs. Skou, Hvalpsund.

Længde (over spunding)	25' 3"
Bredde (indvendig over spant)	6' 4"
Højde (midtskibs)	2' 4"

Kågen er brugt til åle- og sildefiskeri; den bruges nu af bundgarnsfiskerne til garn. Der har til tider været 25 kåge hjemmehørende i Hvalpsund.

Byggemåde: Kågen er bygget på en 2" bund af fyr, revler på bund 2" × 4" fyr; spanterne ligger på siden af bundrevlerne og er af eg. Knæ, stævne og essing af eg. Klædning $\frac{5}{8}$ " fyr på klink, samlet med jernnagler og spigret til spant og stævne. Hen over midten er kågen forsynet med tofter, hvorunder der er skotter, for at fisken ikke skal forskyde sig under sejladsen. Kågen blev roet frem med lange svære årer, som hviler på et jernbeslag på essingen, hvortil åren er befæstet.

Kågen er over vandet smurt med blanktjære såvel udvendig som indvendig, i bunden med kultjære.

Kågens dybgående ca. 10".

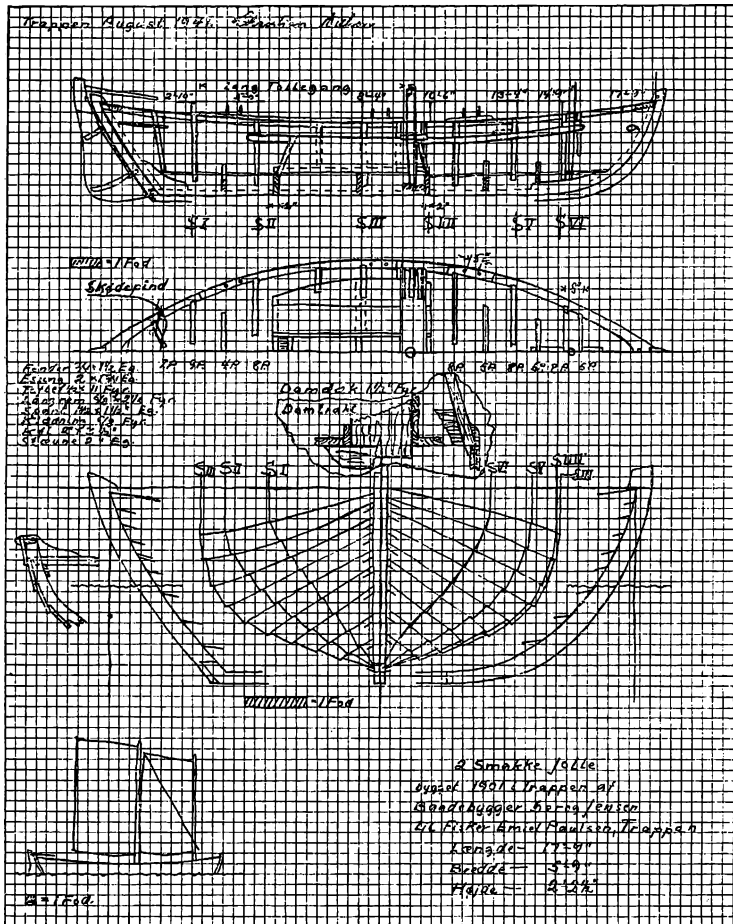
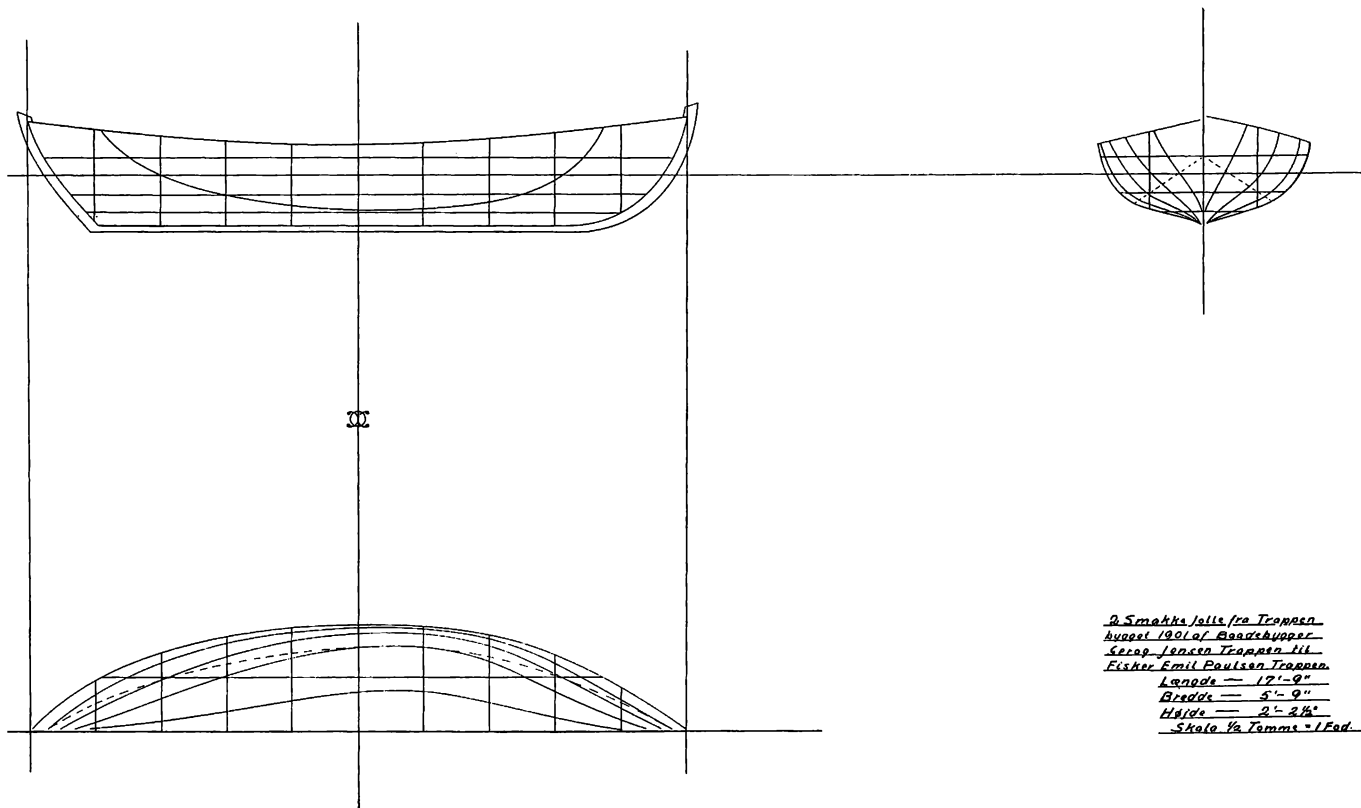


Fig. 5. Opmålingskitse af to-smakke-jolle fra Trappen.

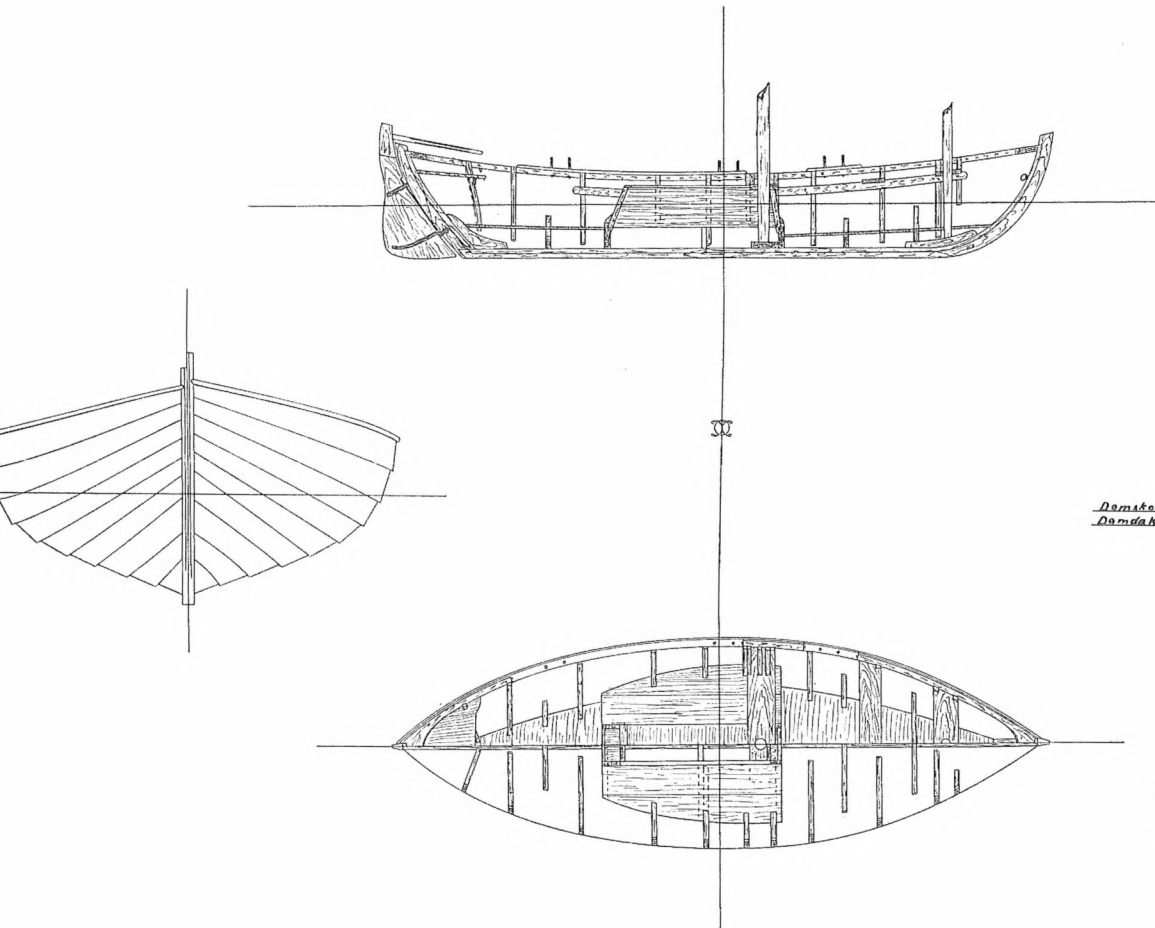
2. To-smakke-jolle fra Trappen (fig. 5-8).

Selve fartøjet måles og tegnes på samme måde som kågen. Det bemærkes, at bundstokke og oplængere („opløbere“) er lagt vekselvis for hinanden, ligesom sejltosterne er støttet ved et ekstra spant og stortoften ved flere knæ. Samtidig støttes stortoften af forreste damskot og damtragten. Under samtlige faste



2 Smakke Jolle fra Trappen
 August 1901 af Baaekjæper
 Seep Jansen Trappen til
 Fiske Emil Paulsen Trappen
 Længde — 17'-9"
 Bredde — 5'-9"
 Højde — 2'-2 1/2"
 Skala 1/2 Tomms = 1 Fod

Fig. 6. Rentegning af opmåling af to-smakke-jolle fra Trappen : linjetegning.



Fender 3/4" x 3/4" Fg.
 Easing 2 1/2" x 3/4" Fg.
 Knaa 1/4" Fg.
 Tælle 1/4" x 1 1/2" Fg.
 Damskot 2" Fg.
 Damsk 1 1/2" Fg.
 Langrem 3/4" x 2 1/2"
 Spant 1/4" x 1 1/2" Fg.
 Klodning 3/4" Fg.
 Hæl 2" x 3 1/2"

2 Smakkejolle fra Trøppan.
 Bygget 1901 af Baadbygger
 Søren Jensen Trøppan til
 Fisker Emil Paulsen Trøppan
 Længde = 17' 9"
 Bredde = 5' 9"
 Højde = 2' 2 1/2"
 Skala. 1/4 Tomme = 1 Fod.

Fig. 7. Rentegning af opmåling af to-smakke-jollen: arrangementstegning.

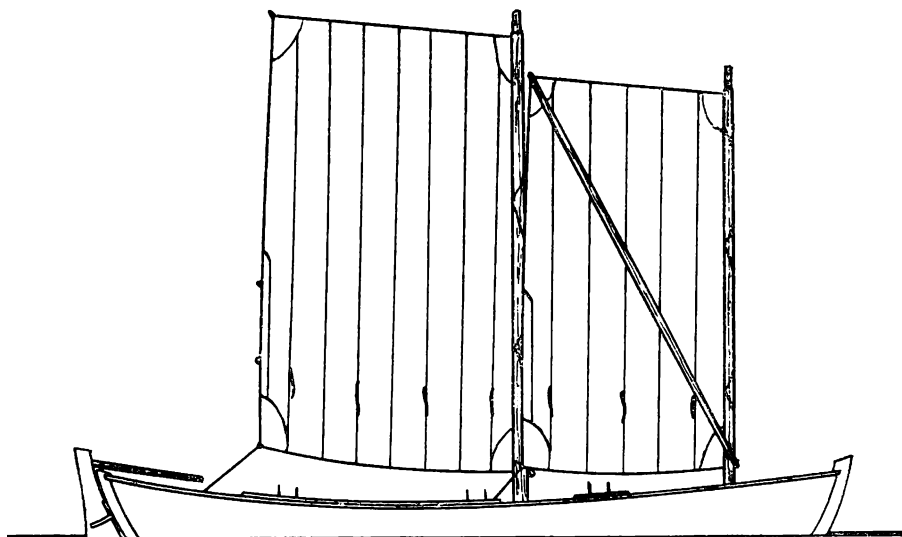


Fig. 8. Rentegning af opmåling af to-smakke-jollen: sejltøging.

og løse tofter ligger en langrem, som disse hviler på. Forreste mast står i et mastespor i *bjørnen* (stævknæet), stormasten i en bred speciel bundstok, liggende i dammen, hvilende på kølen og de to underste klædningsplanker. Ved opmåling af dammen bemærkes oplængernes forbindelse til damskotterne, damtragtens endeskotters forbindelse til damskotterne samt udformningen af tragtens langsider. Jollen er forsynet med essing fra stævn til stævn, og ved enderne findes et mindre essingknæ. Bemærk jollens lange tollesteder. Indvendig i forstævnen er anbragt en ring til skibets fortøjning, fæstnet med øjebolt. På agerstævnen findes et stangbeslag, hvortil roret er befæstet med to øjebeslag (bemærk konstruktionen). Roret har rorhoved og ret rorpind.

Mastens højde og tykkelse i top og ved sejltofte måles, og skødernes anbringelse bemærkes; forreste sejls skøde trækkes gennem en klode ved stortoften og fæstnes til f. eks. åretol agter; storejlets skøde sættes direkte fast på skødepinden i essingen agter ved pligttoften. Sprydstagernes længde og tykkelse måles, deres anbringelse i sejlnokken foroven og i sprydstagestrop forneden på masten iagttages. Skulle sejlene i moderne tid være

forsvundne, indhentes oplysninger om deres form og størrelse hos kyndige folk på stedet, således at en sejltgning kan udarbejdes.

Beskrivelse:

To-smakke-jolle

fra Trappen, bygget 1901 af bådebygger Georg Jensen, Trappen (Rinkenæs sogn), til fisker Emil Poulsen, Trappen, som ved opmålingen 1947 stadig var ejer af jollen; denne er dog vrag og vil næppe mere komme i brug.

Længde (over spunding)	17' 9"
Bredde	5' 9"
Højde	2' 2½"

Jollen er brugt til det på Flensborg fjord drevne fiskeri.

Byggemåde: Klædningen $\frac{5}{8}$ " fyr, stævne, spanter, essing og knæ eg. Klædningen er bygget på klink, samlet med jernnagler, spigret til køl og stævne, men klinket til spant. Oplængere og bundstokke er lagt hver for sig, og midtskibs er jollen forsynet med dam. Forskibs en fast tofte til mast, på forkant af dam ligeledes en fast tofte til mast; toften er ved flere knæ forbundet til essingen. Agter en løs pligt. Tofterne hviler på langrem af fyr.

Rigningen: to smakker med lidt høj nok og løs sprydstage; masterne står uden barduner.

Jollen er malet: Skroget udvendigt hvidt, i bunden sort, fender, essing, tofter, pligt og damlemme grå, indvendig på klædning samt banje blanktjæret.

Jollens dybgående ca. 1' 6".

3. *Lodsbåden „Helsingør“* (fig. 9-13).

Denne båd er opmålt liggende på vandet, men fremgangsmåden ændres i praksis ikke meget. Det anbefales – som også ved de andre fartøjer, der skal opmåles – før man går i gang med arbejdet at tage et grundigt overblik fra alle sider over fartøjet og lægge en vis praktisk slagplan for fremgangsmåden.

En uomgængelig nødvendighed er det at fastslå, hvordan spanterne hænger (dvs. om de er lodret på vandlinjen eller vinkelret på kølen), da snoren, der trækkes fra stævn til stævn, skal være vinkelret på spanterne for ikke at vanskeliggøre opmålings-

jo har ret forløb). I dette tilfælde viser det sig, at skibet har en *styrlastighed* på ca. 1'.

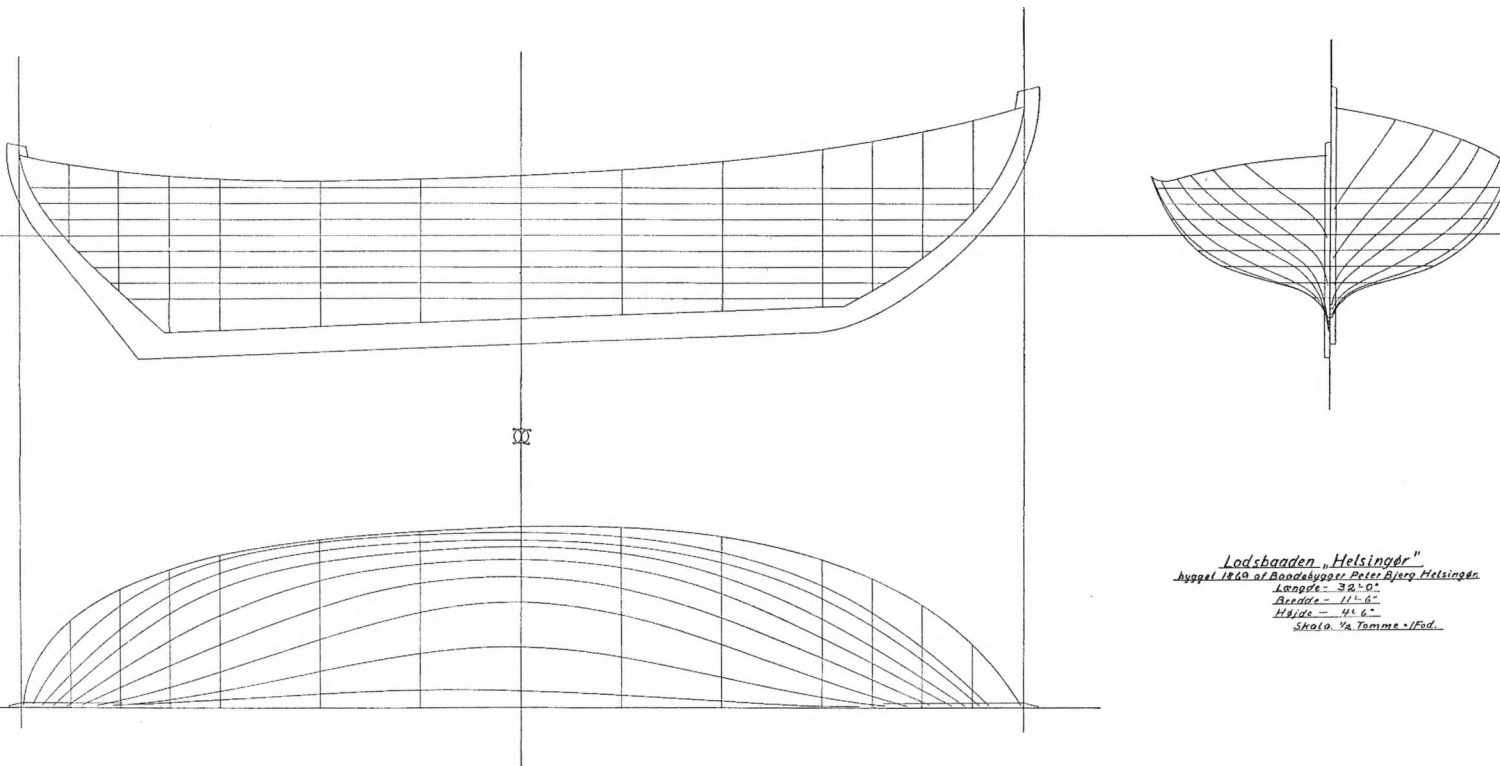
Nu tages et passende antal mål fra snoren ned mod dækket for at få springet fastslået; bjælkernes dæksrunding eller *bjælkebugten* (dvs. den tværskibs krumning) bemærkes, og målet justeres derefter. Snorens højde over vandlinjen måles for og agter. Nu indmåles bjælkerne; man vælger et eller andet tilfældigt punkt, hvorfra man går dels forskibs og dels agter (praktisk kan f. eks. vælges lugekarm eller mast), eller man kan gå ud fra en af stævnene. Denne indmåling af bjælkerne foregår selvfølgelig under dæk. Ved hver bjælke måles skibets bredde til essingen; derved fås essingens inderkant i dæk. Ved tillæg af essingens bredde fås skibets udvendige facon over dækket. Nu er dæksplanen fastslået.

Spanterne indmåles ved at tage afstanden mellem bjælke og oplænger. Der udvælges nu et passende antal spanter for at fastslå skrogets form og facon (det er ikke nødvendigt at tage alle; i denne opmåling er udvalgt 5). Ved disse udvalgte *skabelonspanter* trækkes en snor fra øverste plankenakke tværs over skibet under dæk, og fra snoren måles lodret ned til hver plankenakke i rækkefølge. Dernæst måles tværskibsbredden fra nakke til modstående nakke.

Til hjælp ved målingen af stævnenes hæng og facon og plankernes bredde ved spundingen anbringes en snor udvendig lodret ned mod vandet, dvs. vinkelret på langskibssnoren, og derfra måles ind til stævnenes yderkanter og til spundingens yderkant i klædningsplankernes underkanter. For at fastslå stævnenes forløb under vandlinjen måles indvendig i båden fra et spant ud i stævnens spids til klædningsplankernes øverste spundingsskant; stævnens spundingshøjde skal for nøjagtighedens skyld efterkontrolleres.

Nu kan linjetegningen konstrueres, og samtidig er bjælkernes og knæenes fordeling og spanternes indbyrdes afstand opmålt og dimensionerne fastslået.

Nu måles bundstokkenes og spanternes højde, ligesom bundstokkenes længde tværs over skibet fastslås, tilligemed oplængerens overlæg på bundstokkene og disses afskarpning i enderne.



*Lodsbaaden „Helsingør“
 Bygget 1869 af Boodsbygger Peter Bjerg Helsingør.
 Længde - 32.9 -
 Brede - 11.6 -
 Højde - 4.6 -
 Skrolo 1/4 Tomme - 1/2 Fod.*

Fig. 10. Rentegning af opmåling af lodsbaaden „Helsingør“: linjetegning.

Klædningsplankernes tykkelse og klinkeafstand måles. Klinernes art og klædningsplankernes stødsamling (i dette tilfælde bladskaring) bemærkes.

Bjørnenes (stævknæenes) dimensioner og form fastslås. Kølsvinets længde, højde og bredde måles.

Nu opmåles og indtegnes apteringen. Her i båden er der tre rum, adskilt ved to skotter, som er befæstet til spanter og dæksbjælker: 1) Agter et styrerum med styrepligt og banje; fra dækket gennem rummet går pumpen (til oppumpning af bundvand), en rund træpumpe, hvis konstruktion indtegnes. 2) Midtskibs et større opholdsrum til lodserne; banjen, i tre løse stykker, hviler på to tværskibs strøer og ved hvert skot på en revle, og den ligger langs i båden; i hver side er der en fast bæk; masten går gennem rummet mod forreste lugebjælke, støttet af naglebænke, én i hver side, og med en bøjle omkring sig; lugebjælken er 12" bred – altså bredere end de andre, der er 3" brede – og er støttet af vandrette knæ ved essingen, både på for- og agterkanten. 3) Forrummet har tværskibsbanje i to højder og i siderne åbne sejlkojer, som fortsætter frem til stævnene.

Derpå opmåles stævnenes tykkelse og højde, spundingens højde og stævnenes afskarpning på underkant. På nærværende båd er stævnene afskarpet med en ryg på inderkanten, da klædningsplankerne er klinket til stævnene. Kølens højde under spunding kan dårligt måles, når båden ligger på vandet; derfor må man søge oplysning herom hos ejeren, hvis man da ikke selv har mulighed for at tage et bad og undersøge det ved samme lejlighed. Ad erfaringens vej kan man forøvrigt så nogenlunde gætte sig hertil. Det bemærkes, at kølen, som vanligt ved sundbådene ikke er skaret til stævnene, men er lagt mellem disse og fastholdes af bjørnene. Fra platessingen forskibs løber et jernbeslag, begyndende med to halvmåner og gående i en såkaldt *maske* op over stævnhovedet og videre ned ad stævns forkant som en jernskinne, der fortsætter under kølen og op under agterste rorbeslag, hvor den slutter; det agterste stævnjern går på samme måde fra platessingen agter i en maske over agterste stævnhoved og som skinne ned ad agterstævnen, hvor det slutter ved øverste rorbeslag.

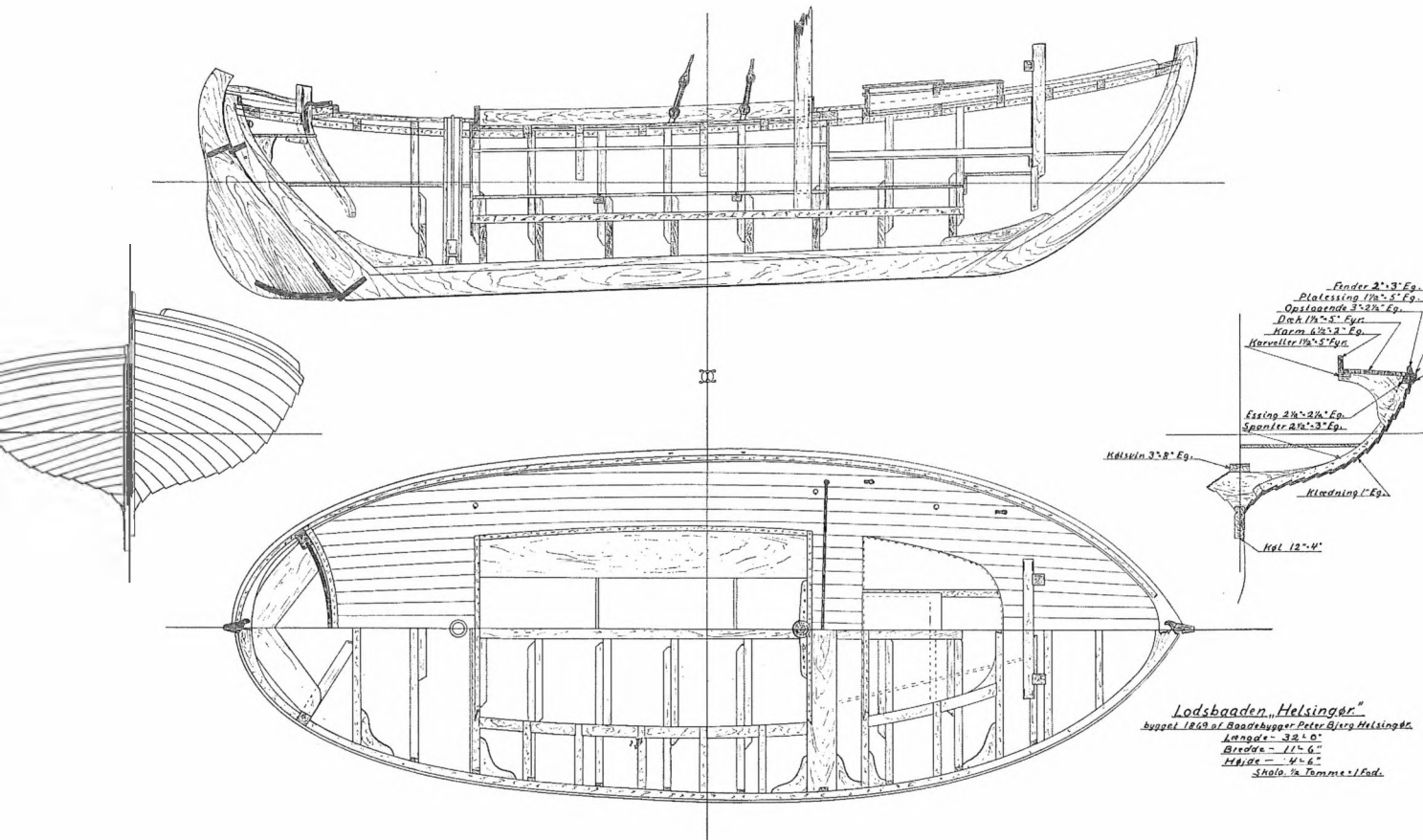


Fig. 11. Rentegning af opmåling af lodsbaaden „Helsingør“: arrangements- og apteringstegning.

Roret er *hugget* (dvs. med rorhoved og -stamme i ét); dimensionerne er foroven 5", spidsende til 1½" forneden. I rorhovedet er udstemmet et firkantet hul til rorpinde; denne er krum. Der findes følgende rorbeslag: på stævnen foroven en løkke, forneden en lang styretap, på roret foroven et kort beslag med tap, forneden et langt beslag med løkke. Under de øverste beslag er boret et hul i stævn og ét i roret; gennem disse er befæstet en tovværksstrop for at forhindre roret i at hoppe af.

Dæksbjælkerne er *svalet* ned (nedfældet) i essingen, og lugebjælkerne er forsynet med vandrette knæ, befæstet til essingen; i midtskibsrummet er der to svære knæ for at støtte sidedækket. På knæ og stikbjælkers inderkanter er nedfældet kraveller. Karmene hviler på disse og på bjælkeenderne. Dækket er lagt af 1½" × 5" fyrreplanker, hvilende 1" ind på essingen; fra dækket fortsætter en plating 2" ud over klædningen. Under denne ligger udvendig en fenderliste (2" × 3"). På platingen står en fodliste (*opstående*), der agter men ikke forskibs går fuldt til stævns.

Agter findes et åbent styrehul, afgrænset på forkant af en krum karm, og i hver side en svær pullert, hvorimellem en jernløjbom, følgende den krumme karm. Midtskibs er et åbent rum med lugekarm (6½" × 2", eg); over mastebjælken findes en jernløjbom. Foran for masten et lavt ruf, afrundet på forkant; på ruftaget en skydekappe på skydelister. Foran for ruffet en bedding, bestående af to svære lodrette pullerter (*beddingsknægte*), forneden anbragt med en tå på oplængerne og støttet foroven til dæksbjælke og forbundet med en vandret liggende, ret *fange-* eller *beddingsbjælke*.

I dækket findes kloder til forsejl og ringbolte til skibets tovværksfendere.

Alle de her skildrede konstruktionsdetaller indmåles og indtegnes; på detailtegningerne kan der gøres nærmere rede for enkeltheder.

Masten har kullet top og står i et spor i kølsvinet. Den støttes af to vant i hver side, hvilende foroven på masten på et par klamper, støttet af kindbakker (*godset*), og forneden forbundet til røstjern med jomfruer og taljereb. Fortil støttes den af et

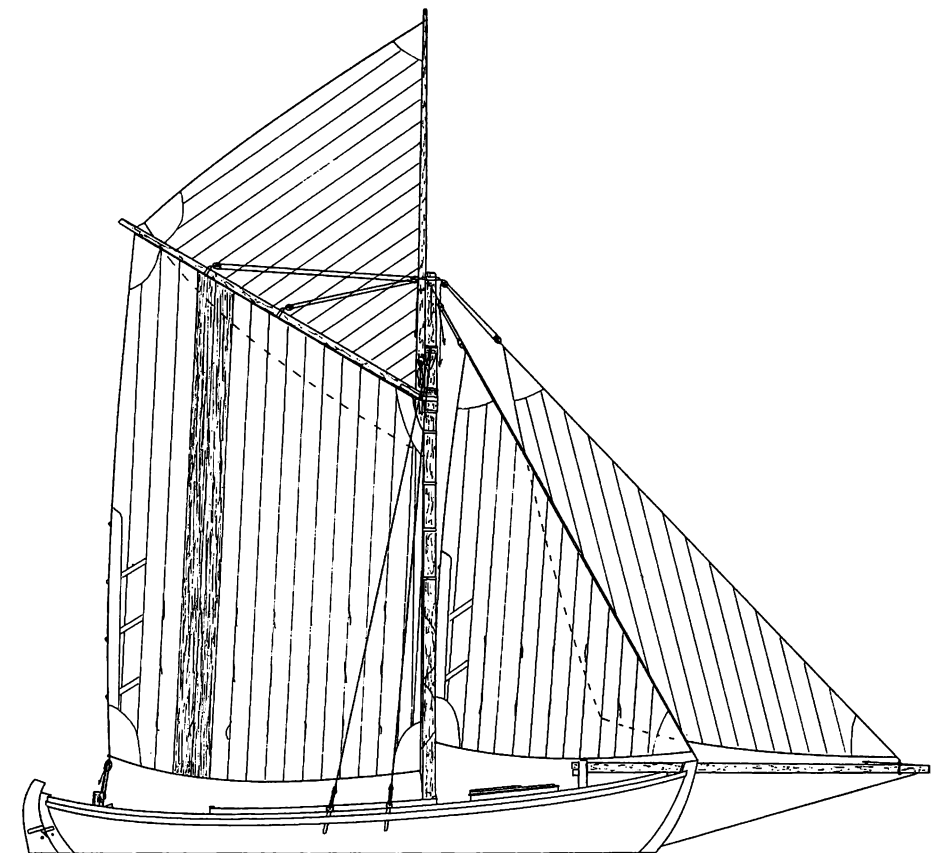


Fig. 12. Rentegning af opmåling af lodsbåden „Helsingør“: sejltegnig.

stag, hvilende på mastens topring og forbundet til stævnjernet med en sjækkel.

Storsejlet er et såkaldt *patentsejl*, dvs. med gaffel men uden bom. Gaffelen glider på masten i en tønderakke. Storsejlet er på forkant foroven forbundet til masten med *mastebånd* (træringe) og er forneden lidset med line til masten. Båden fører spidst topsejl på lang, løs rå; den har stagfok og fører spryd uden sidebarduner. Sprydet ligger på fangebjælken og går gennem en bøjle på bagbords side af stævnen. På sprydet føres en

løs klyver i en ring om dette; udhaleren føres gennem et skivgat på nokken og ledes gennem en klampe på stævnen i højde med vandlinjen; herfra føres den ind på beddingen, hvor den fastgøres.

Sejlene er syet af *halve duge*. Storsejlet og fokken har rebsejlinger eller -knyttelser til rebning af sejlene. Storsejlet har som alle lodsbåde i ældre tid en rød lodret stribe i én dugs bredde.

Skibets farver inden- og udenbords bemærkes.

Beskrivelse:

Lodsbåden „Helsingør“ af Helsingør

er bygget 1869 af bådebygger Peter Bjerg, Strandgade, Helsingør, til Helsingørs lodseri; 1941 solgt til fiskehandler Chr. Pichard, Ålsgårde. Båden er flere gange ombygget og har fået motor. Opmålt 1942.

Længde (over spunding)	32' 0"
Bredde	11' 6"
Højde	4' 6"

Byggemåde: Klædningen 1" eg, dæk 1½" × 5" fyr. Stævne og køl 4" eg. Spanter, bjælker, karme, knæ og kølsvin eg. Klædningen er bygget på klink og samlet med smedede galvaniserede jernnagler samt klinket til stævn og spanter. Bordene er lasket og sammenføjet med klinker. Bundstokke og oplængere er lagt på siden af hverandre og forbundet med spigre. Båden er forsynet med essing, platessing og fenderliste af eg. Spanterne går op inden for essingen med en tå på 1", hvorigennem klædning, essing og spant er forbundet med en klinke. Fenderlisten ligger under platessingen, hvortil den er forbundet med spiger og gennem klædning til essing med klinker. Det opstående består af en 2½" tyk og 3" høj fodliste af eg. Båden har hugget ror og er forsynet med et stævnjern, der ligger som en ring fra båndet for ned ad stævnen under kølen og op under det nederste rorbeslag. Derefter fortsætter det fra øverste rorløkke og op over agterstævnen og ind på båndet dér.

Rigningen: Gaffelsejl, fok, spidst topsejl og klyver. Sejlene er syet af gennemskårne duge. Storsejlet er uden bom og gaffelen forsynet med tønnerakke, masten med kullet top. Sejlet har bred lodret rød stribe (lodsmærke).

Farver: I bunden rød, over vandet til fenderliste grøn, fender- og fodliste sort, karme og dæk ferniseret.

Bådens dybgående ca. 4'.

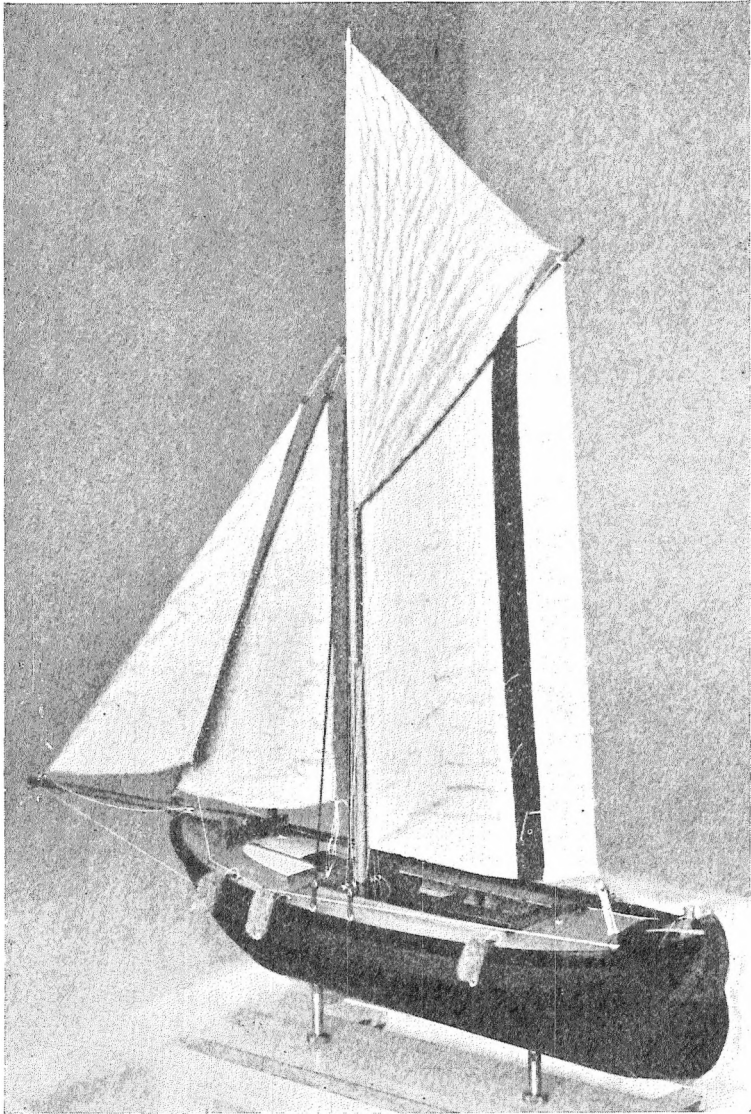


Fig. 13. Model af lodsbåden „Helsingør“, bygget af forfatteren efter sine her viste opmålinger (skala 1 : 12). – Handels- og Søfartsmuseet.

4. *Krydsjagt XXVII* (fig. 14-19).

Fartøjet, der i modsætning til de tidligere beskrevne er kravelbygget, er opmålt stående på bedding på land. På grund af krydsjagtenes størrelse er det nødvendigt at bruge to folioark i forlængelse af hinanden ved opmålingen, da målestokken ellers bliver for lille, og én fod i virkeligheden må ikke gerne blive under 3 kvadrater på det kvadrerede papir, der bruges ved opmålingen.

Først konstateres spanternes hæng på kølen, – i dette tilfælde står de vinkelret på denne. Så trækkes den langskibs snor parallelt med kølen, og spring og dæksplan måles som på lodsåden. Man udvælger derpå et passende antal „skabelonspanter“ (i dette tilfælde 8). Ved disse måles den halve bredde ud til skandækkets yderkant (fig. 14, A). Fra dette punkt trækkes en snor (AB) ned, parallelt med centerlinjen (CL), altså vinkelret på kølen. Vinkelret på centerlinjen trækkes fra kølens underkant (C) en snor ud til den forannævnte snor (til punkt B). Fra snoren CB måles vinkelret op mod alle plankenoter i skibssiden ved det givne skabelonspant, og fra snoren AB måles ligeledes vinkelret ind til noterne. Derved fremkommer skibssidens spante-facon på dette sted. Samme fremgangsmåde gentages ved de andre udvalgte skabelonspanter.

Derefter trækkes en snor på stævnenes yderkant vinkelret på snoren (kølen), og der måles ind til plankernes overkant ved spunding og til stævnenes yderkanter.

Ved hjælp af disse mål kan nu linjetegningen konstrueres.

Ved opmålingen af klædningsplankernes bredde og forløb iagttages, at den midterste planke, *gerplanken*, ikke går til stævns, men er haget op og ned i den over- og undersiddende planke. Øverste planke, *barkholtsplanken*, er $\frac{1}{2}$ '' tykkere end de øvrige og går fra stævn til stævn; samtidig bemærkes, at de 4 underliggende planker går op under barkholtsplanken agter, men ikke til stævns.

Fartøjet har *opstående*, hvis højde måles; det opstående står lodret, da skibet er forsynet med smøgskandæk (se herom senere). Skanseklædningens udformning opmåles og skitseres.

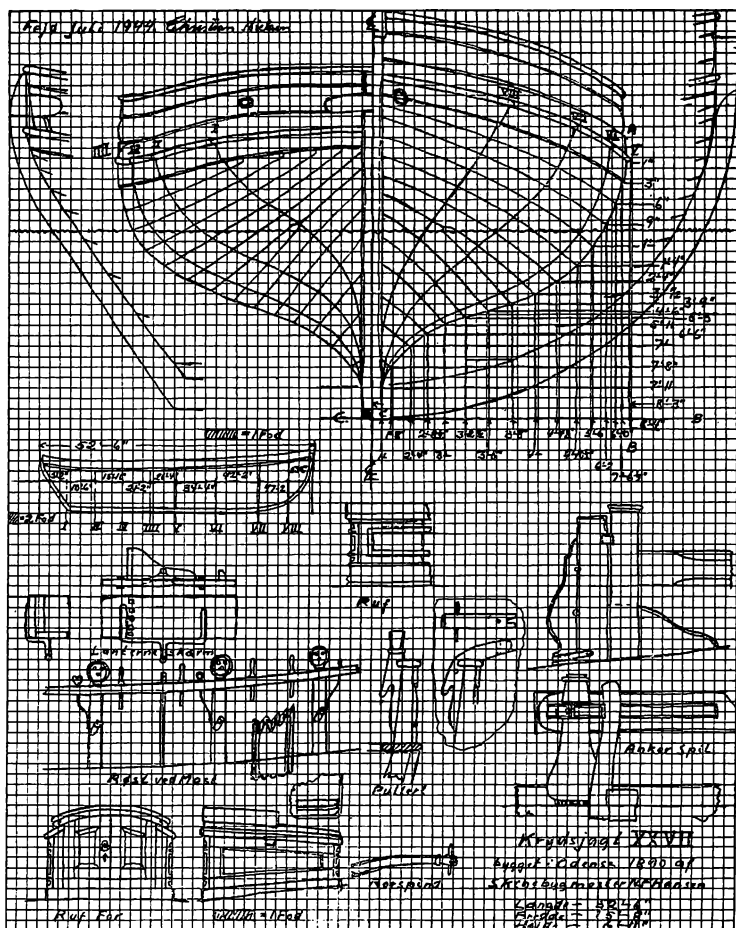


Fig. 14. En af opmålingsskitserne af Krydsjagt XXVII, visende den i teksten omtalte opmåling til linjetegning, samt enkelte detaljer.

Ror, rorbeslag og rorpind bemærkes og tegnes. Rorpinden slutter med en udskåret hånd, holdende en lodretstående kofilnagle; dette var almindeligt på krydsjagterne.

Nu opmåles skibet under dæk. Da skibet har fuld garnering, kan spanternes inddeling og tykkelse kun opmåles ved at man fjerner *sandsportplanken* (planke, støttende mod kølsvin og hvi-

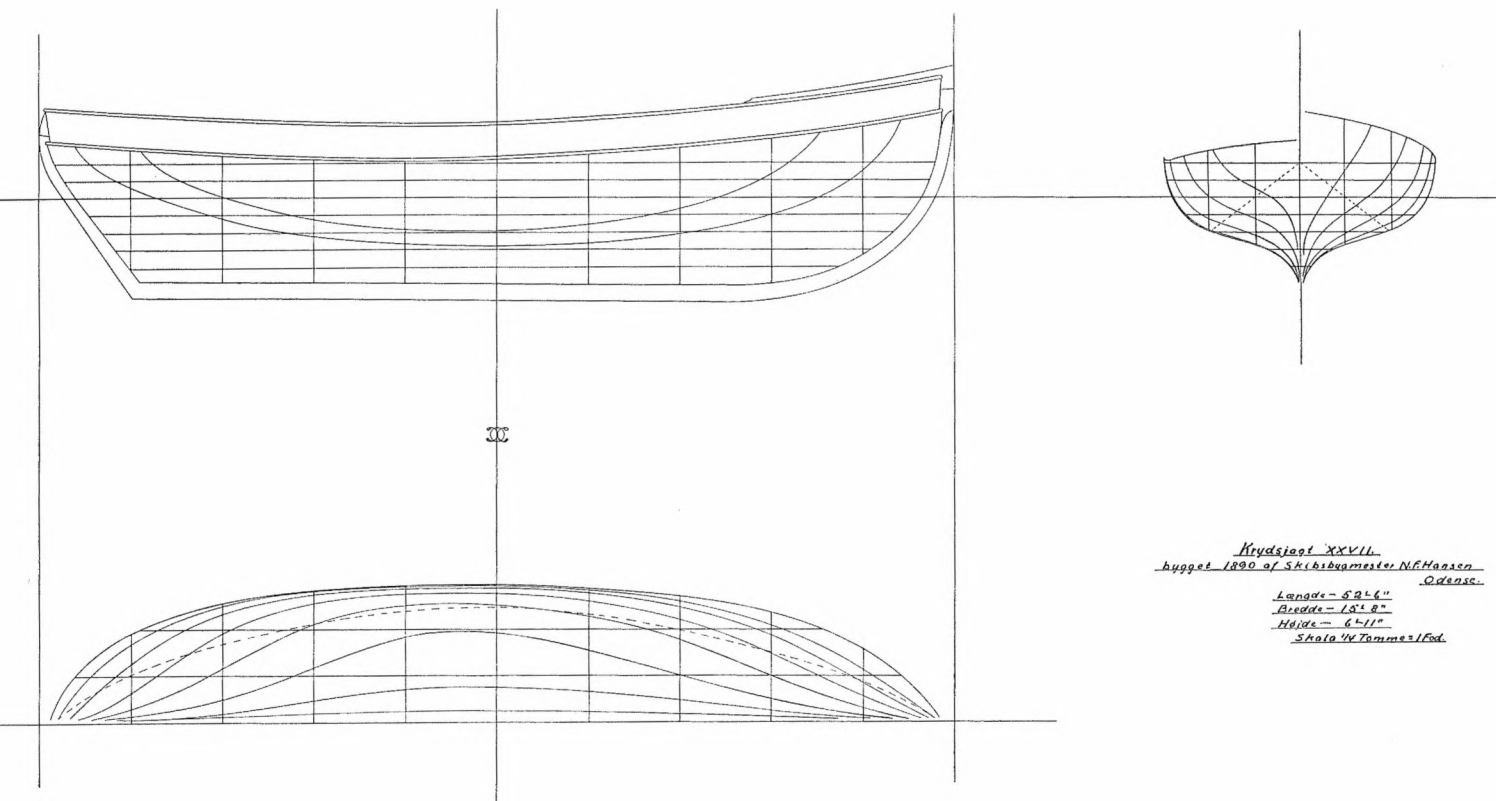


Fig. 15. Rentegning af opmåling af Krydsjagt XXVII: linjetegning.

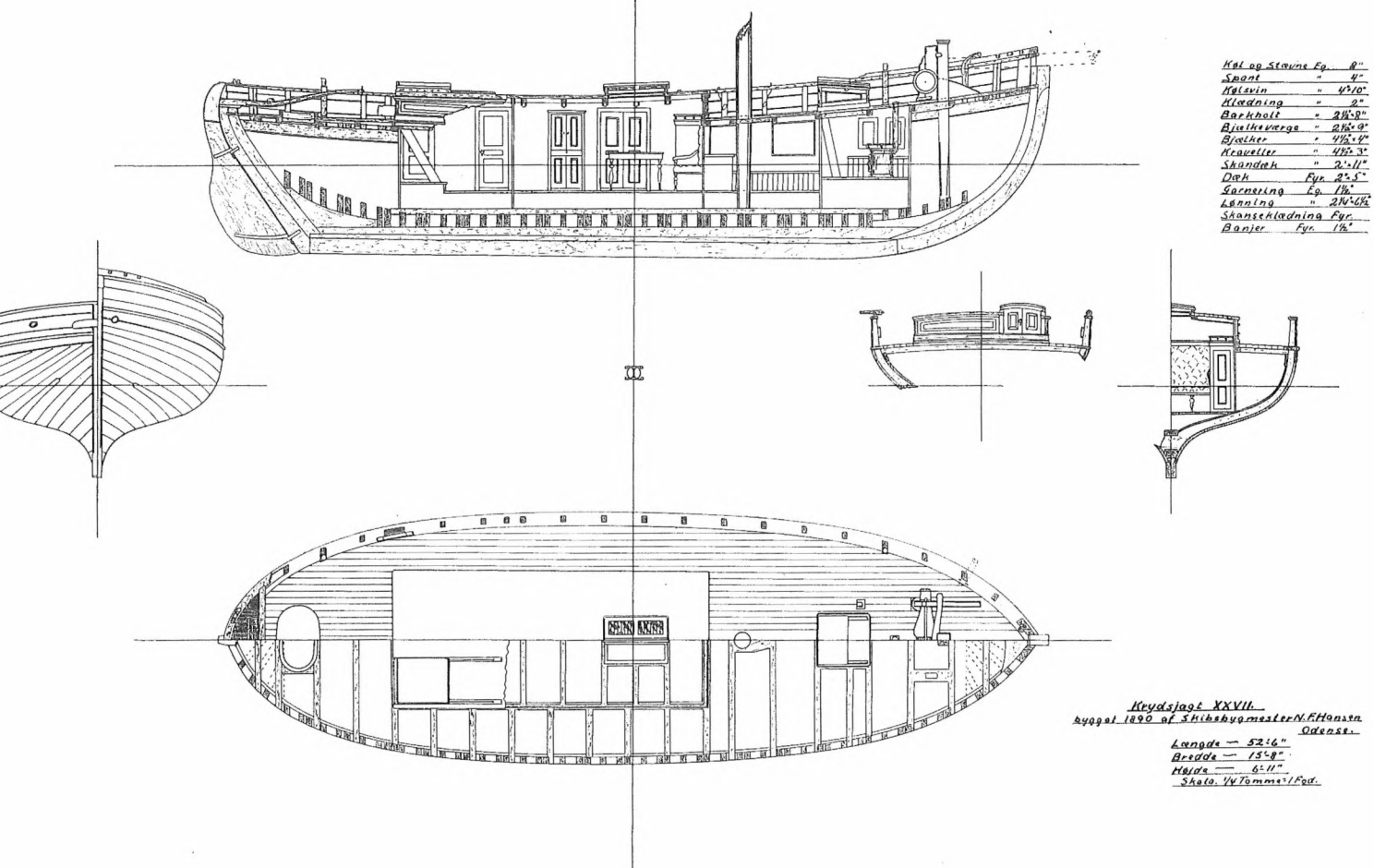


Fig. 16. Rentegning af opmåling af Krydsjagt XXVII: arrangermtns- og apteringstegning.

lende ind på underste garneringsplanke) og *luftspor* (her en løsemellem mellem dæksbjælker i øverste fortsættelse af garnering). Man vælger et tilfældigt udgangspunkt, f. eks. masten eller et tværskibsskot, til indmåling af spanter og dæksbjælker. Skibet er bygget med skiftevis enkelt og dobbelt spant. Spantets tykkelse og højde måles. Det bemærkes, at i enderne er skibet forsynet med kantspanter (enkelte spanter). Forskibs iagttages klysstøtterne. På grund af kølens store spunding kan vi fastslå, at skibet har inderkøl. Kølsvinet opmåles og indtegnes. Bjørnens form og mål bemærkes.

Dæksbjælkerne med kraveller indmåles som på lodsåden; her hviler bjælkerne på en *bjælkevæge* $2\frac{1}{2}'' \times 9''$.

Skibets aptering opmåles og indtegnes. Agter et kabelrum til opbevaring af sejl og tovværk; midtskibs et stort ruf, delt i flere rum (detaillerne følger i beskrivelsen senere). Døre, møbler og andet inventar opmåles og skitseres. Foran for ruffet kabys og lukaf for 4 mand. Kistebænkene i kabysen er kædekasser til ankerkætting.

Dæksplankernes bredde, antal og materiale bemærkes. Skibet har som nævnt *smøgskandæk*, dvs. at skandækket er „smøget“ ned over støtterne, idet det består af én bred planke, hvori der er hugget firkantede huller for støtterne. Skandæk og dæk er i samme plan. Ved mast, palstøtte og spilbeddinger er der nedfældet *fiske* af egetræ i dækket.

Agter i dækket en oval luge til kabelrummet med relativ lav karm. Midtskibs det store ruf, stående på en karm, som er udhugget med svejftet profil. Rufsider og -ender er glatte, men ornamenterede med to påsømmede, enkelt profilerede lister; under rufdækket en hulkehlsliste. Ruffets hjørner er samlet på lodretstående egestolper ud- og indvendig; den udvendige stolpe er ornamenteret ved udskæring (detailtegning ønskelig). Ved opmålingen må der lægges mærke til de forskellige detaljer såsom rufdæk, skylight og skydekappe, deres dimensioner og anbringelse (her er skydekappen anbragt i styrbords side). På forkant af ruffet står på dækket i hver side af masten en vandtønde, hvilende i stol og surret til dækket med tovværk til øjebolte. – Foran for masten nedgangskappe til kabys, med døre

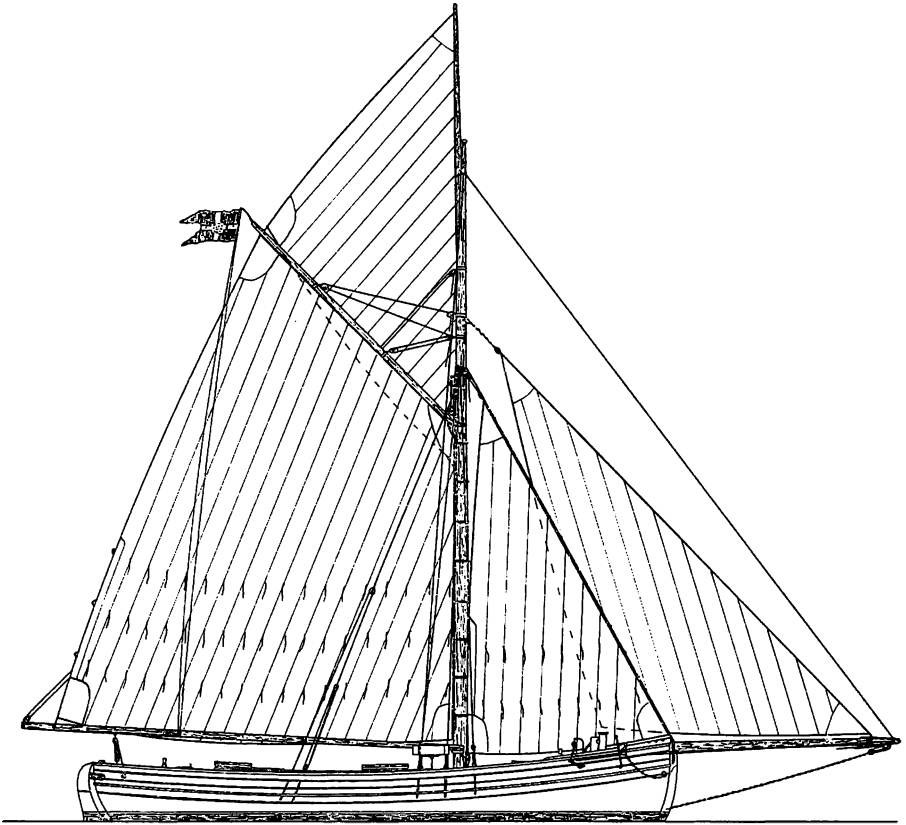


Fig. 17. Rentegning af opmåling af Krydsjagt XXVII: sejltegnig.

og skydekappe; bemærk skydekappens udførelse, kappens fyldinger og hjørnerne (jfr. det store ruf).

Forskibs iagttages ankerspillet; dets anbringelse til dæk og dæksfisk bemærkes. Beddingsstøtterne er støttet med knæ og bjørne; vandret en svungen fangebjælke, som forbinder beddingsstøtterne og støtter ind på palstøtten. På palstøttens agterkant over fangebjælken hænger skibsklokken i en lille galge. På midten af spiltromlen en palkrans. Tromlen er ottekantet; på hver kant ses en påspigret forstærkningsklampe (for slitagen). Uden for spilbeddingerne de runde spilkopper. Spillet er to-

akslet med sving i begge sider og kamhjul i bagbords side. Kædetud på hver side af nedgangskappen ; mellem ankerspil og nedgangskappe kabyskorstenen.

Lønningens tykkelse og bredde måles. Agter på lønningen to beslag med firkantede huller til flagspil og til gaffel til storbom, når sejlet er bjerget. Ved siden af disse beslag et par relativt svære jernpullerter, hvori trossen til slæbejollen ligger ; under dårligt vejr blev slæbejollens trosse ført gennem agterklyset ; i begge tilfælde blev tampen gjort fast på krydsholtet ved kanonfundamentet (se nedenunder). Agter over rorpinden, nedstemmet i lønningen, et risteværk, hvorigennem løjbommen er ført ; denne har et øje, hvori storskødeblokken er anbragt. Tværs ud for storuffets agterkant er lønningsstøtten forstærket med 3 ekstra støtter, sammenholdt med det lige nævnte krydsholt ; denne forstærkning danner fundament for en lille kanon, en *falkonette*, der i en gaffel med en tap står i et beslag over lønning og støtter. – På tredje støtte fra agter og fjerde støtte fra forskibs er anbragt fortøjningspullerter med kløft og drejet hoved. Ved bagtøjet og ved vantene er der anbragt kofilnagler i selve lønningen. På støtten agten for bagtøjet en jernbøjle, hvori flagspil, bomgaffel og bådshage ligger, når de ikke bruges ; bøjlen kan svinges ind langs siden, når den ikke benyttes. – Ved støtterne ved røstjernene et øjebeslag til faldene. Mellem de to agterste vant et hul med beslag til lanternescepter. Forskibs på lønningen fra lidt agten for forreste fortøjningspullert og frem til spryd en svineryg med tre kæber mellem spryd og kranbjælke. Kranbjælken sidder på anden støtte fra forskibs, er forsynet med kløft og jernpig ; i den udvendige ende hul og kløft til pertyrlinen. Mellem kranbjælke og forreste pullert står en lille jern-davide med talje til hugning i ankerkrydset for at løfte ankerets flig ind over svineryggen.

Ankerklyset er anbragt i det faste skib, forløbende skråt fra skandæk gennem klysstøtte halvvejs i barkholtplankens underkant og den nedenforliggende plankes overkant.

Masten er en såkaldt *paketmast* med høj slank top, lige i forkanten og afspidset i agtertræet, sluttende med fløjknep. Overtoppen (*kaltoppen*), ringenes forskellige afstand og *godsets*

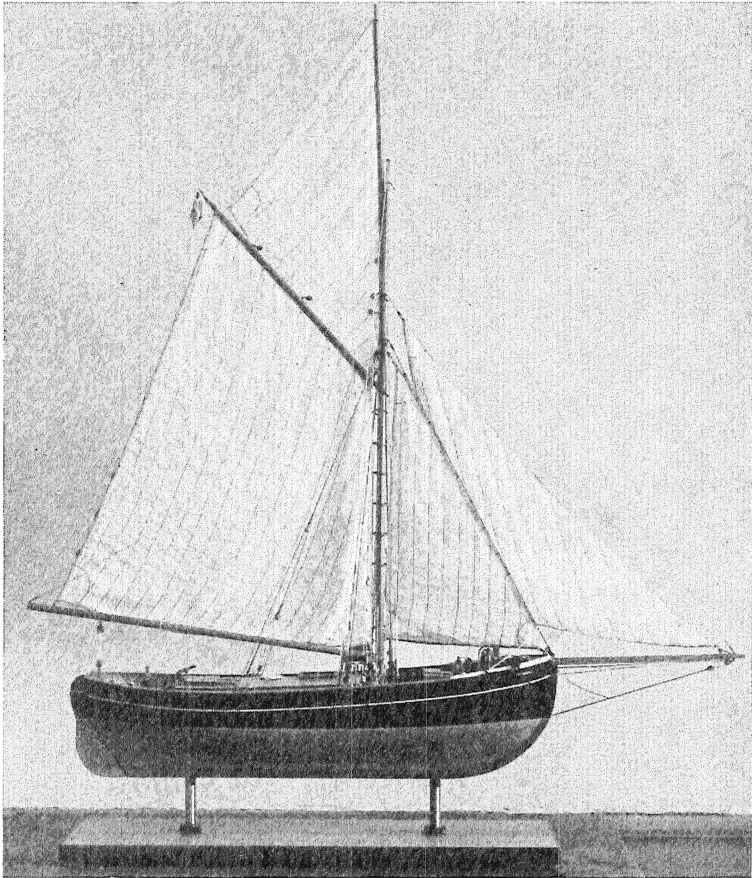


Fig. 18. Model af Krydsjagt XXVII, bygget af forfatteren efter sine her viste opmålinger (skala 1 : 24). – Handels- og Søfartsmuseet.

højde over dæk måles lettest på følgende måde: flaglinens ender sammenbindes og knoben trækkes op under flagknappen; flaglinen holdes ind til masten, og ved dækket fastbindes et stykke merling eller skibmandsgarn; nu hales sammenknobningen ned til første topbardun, og det stykke som merlingsenden har løftet sig over dækket er da lig med kaltoppens højde; på samme måde fortsættes nedefter til de følgende ringe og godset, og hvert mål nedskrives. Til slut har sammenknobningen nået dækket,

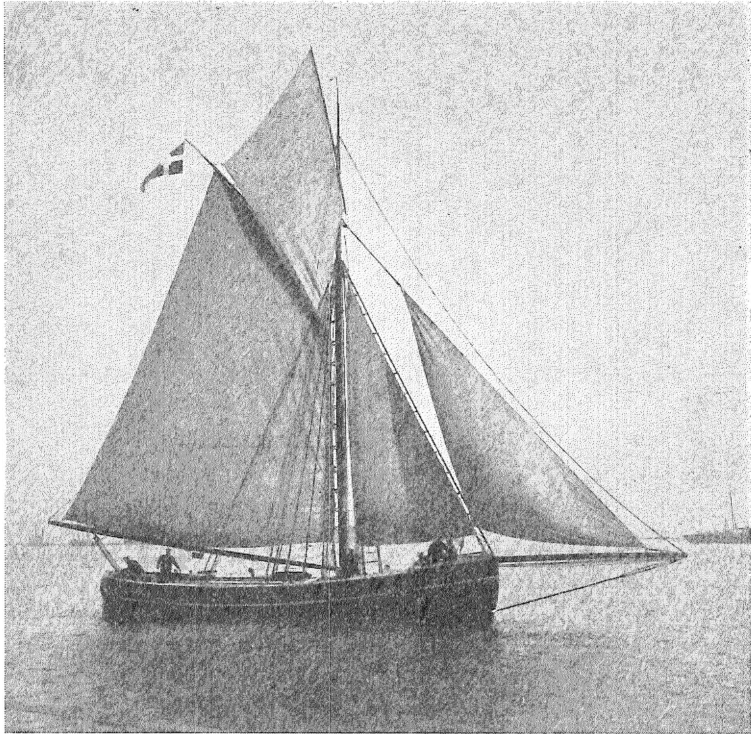


Fig. 19. Krydsjagt XXVI på station ved København o. 1900. — Der kendes intet foto af krydsjagt XXVII, men typen er som den her viste. — Foto på Handels- og Søfartsmuseet.

og man har da mastens fulde højde over dæk. Ved nedhalingen af merlingsenderne kan man efterkontrollere sine mål.

Masten støttes af 3 vant (af tovværk) i hver side; de hviler foroven på en tværklampe som støttes af kindbakker; forneden er de forbundet til røstjernene med jomfruer og taljereb. Fortil støttes masten af et stag (af jernwire), hvorpå stagfokken glider med jernløjerter. Forneden går staget gennem sprydbøjlen og er najet til sig selv med bændsler. Bagtøjet er lagt rundt om masten ved godset og står i to røstjern. Toppen støttes af topbarduner (topvant og topstag), forbundet til lønningen og sprydnokken med sytov.

Sprydet ligger vandret ovenpå forstævnen, støttet af spryd-bøjle og klysstøtte og hvilende med en tap i palstøtten; det afstives med en sprydbardun (sidebardun) og et kædevaterstag med talje.

Storsejlet er gaffelsejl med løs bom; skødbarmen er surret til hul i bomnokken. På siden af bommen er anbragt rebklamper med huller, passende for de forskellige reb. Der er 3 reb med knyttelser. Bommen griber om masten med en gaffel, hvilende på en bomstol, som sidder fast på mastens agterside, og bestående af en halvring understøttet af klamper. Storsejlet glider på masten i mastebånd. I gaffelens nok en messinggaffel til flagspillet. Topsejlet er spidst og sidder på en løs rå. Stagfokken har en talje i halsen; den har 2 reb med knyttelser. Klyveren er løs, dvs. den står i en ring, som kan glide ud og ind på sprydet. Klyverfaldet er et kædefald med to enkelte blokke ved siden af hinanden i masteringen og én i klyveren.

Oplysninger om skibets farver må indhentes ad anden vej, da fartøjet i omtrent et halvt århundrede har været i privateje. Vandlinjens højde kan konstateres ved hjælp af spor efter søm fra den oprindelige kobberforhudning.

Skibet førte toldflag med split, da det fungerede som toldkrydsjagt.

Beskrivelse:

Krydsjagt XXVII.

Bygget 1890 af skibsbygmester N. F. Hansen, Odense. Fartøjet er en af de yngste og største krydsjagter, men ellers i alt væsentligt som de andre krydsfartøjer. Den var en fortrinlig sejler, og alt arbejde vidner om godt og højt udviklet håndværk. Krydstoldvæsnet ophævedes fra 1. jan. 1904; dog blev fartøjet, såvidt vides, stationeret som toldfartøj i Odense fjord indtil 1. nov. 1911, under navnet „Odense Fjord“. Derpå overgik det i privateje (kendingsbogstaver NRQG, senere OWYD), først som lystyacht: omkr. 1912–16 sejlede det som „Navigationsskolen“ af Marstal, omkr. 1917–25 som „Hilaria“ af Snekkersten; 1926 blev det ombygget til motorjagt og hed indtil 1949 „Skansen“ af Nysted (opkaldt efter skanseanlægget ved indløbet til Nysted Nor); fra 1949–56 „Hela“ af Svendborg. Det forliste februar 1956 og udgik af skibsregistret. Dets dimensioner angives i Danmarks skibsliste 1956 til 53' – 6" × 16' – 1" × 6' – 0", 29 brt. og 11 nrt. – På det tidspunkt, da fartøjet

opmålt (1944), ejedes det af E. J. R. Tambour, boende i Guldborg¹.

Dimensioner fastslået ved opmålingen:

Længde (overalt)	52' 6"
Bredde (indvendig over spant)	15' 8"
Højde (midtskibs)	6' 11"

Byggemåde: Jagten er kraelbygget, klædningen 2" eg, den øverste planke (barkholtsplanken) 2½" eg med en ¾" rundstaf i underkanten. Spantet er 4" eg med ringe højde, ved dæk og kimming 4½", ved kølsvin 6½". Spantefordelingen er et enkeltspant med støtte, 8" spanteåbning, et dobbeltspant med 2" spanteåbning; ved agterenden 3 kantspanter og forskibs 3 kantspanter og klysstøtte. Garneringen 1½" eg, som går fuldt til stævnene. Under bjælkerne en væge, 2½" × 9" eg. Bjælkerne er 4" × 4½" eg, og er forboltede til vægen og ved karmene svalet ned i en 4½" × 3" krael. På bjælkerne ligger et 2" × 11" skandæk samt dækket, 2" × 5" fyr; under beddingerne og om palstøtten egefiske. Karmene under ruf og ved luger står på kravellerne og bjælkerne. Karmen under ruffet er 3" × 9" eg og er forsynet med en smukt udført staf. Rufhjørnerne er udskårne, og på rufsiderne er der lister for at bryde de store flader. Kapper og skylight er ligeledes forsynede med staffer, spilbeddingerne også. På agterdækket er en oval luge til kabelrummet. Det opstående har en 22" høj skanseklædning; det øverste og underste klædningsbræt er 1¼" × 6" fyr, og mellem disse findes et 1" fladrundt fyrrebræt, der støttes af false i de andre brætter, så det hele danner en smuk forbindelse. Lønningen er 2¼" × 6½" eg, der hviler på støtternes ender. Agter i lønningen er nedlagt et risteværk, og i siderne for og agter står drejede pullerter med kløfter til rundtørn. Mellem de to agterste støtter en forstærkning med klys, og ud for ruffet agter et svært krydsholt (klys og krydsholt brugtes til trossen der slæbte den jolle, som krydsjagten medførte under tjenesten). Ved krydsholtet er en særlig forstærkning af støtter for at kunne bære de falkonetter, krydsjagten var udstyret med. Ruffet har 3" × 3" bjælker, med et rufdæk af fyr, 2" × 3½", med undtagelse af den yderste planke, der er 2" × 7", og den næste og tredie inderste, der er 2½" × 3½" og nedskåret i bjælkerne, så det kunne give god styrke for kalfatringen. Roret er 4" tykt og styres med rorpind. I ruffets agterkant et køje til kompasset, som sidder på dettes inderside. Lanternebrættet står på et scepter i lønningen mellem vantene.

¹ Om krydstoldvæsnets historie og fartøjer, se B. v. Munthe af Morgenstiernes undersøgelse i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1947, 87-124.

Indretningen: I ruffet nedgang agter i styrbords side; fra gangen en dør ind til betjentalukaf. Under dækket i styrbords side rum til proviant. I forkanten dør til kahytten. I kahyttens forkant en sofa med et skab på hver side. Inden for den forreste dør i hver side en køje; ved næste dør i bagbords side servante, i styrbords side kloset. I skottet mellem kahyt og betjentalukaf en jernovn. I kappen foran for masten nedgang med døre til kabys, hvori skabe; fra kabysen dør til lukafet, som har 4 køjer; ved masten en kommode, og under køjerne kistebænke.

Rigningen: Fartøjet er jagtrigget med én mast, med gods og høj, slank top; 3 spænd vant af hamp, med jomfruer og sytov, topbarduner, dobbelt bagtøj og stag (jernwire). Sprydet hviler på stævnen og støttes af palstøtten, kædevaterstag med talje, samt sidebarduner. Bredfokkerå, spilebom og flagspil. Sejlene er: Storsejl på gaffel med løs bom, stagfok, bredfok, klyver og spidst topsejl på rå.

Krydsjagten var i bunden kobberforhudet til $\frac{3}{4}$ ' over vandlinjen. Over denne var den malet med en $1\frac{1}{2}$ " bred gul streg, derfra og til lønningen sort med en $1\frac{1}{4}$ " bred hvid streg i en staf på skanseklædningens underkant. Lønningen var blankskrabet; indvendig, på skanseklædning, støtter, rufsider og spil lysegul farve. Ruftag, karme og kappetag var lysegrå, skylight og skydekappe blankskrabet; masten var lysegul til bommen, ellers blankskrabet, ligesom rundholterne.

Krydsjagtens dybgående ca. 6'.

L I T T E R A T U R

Af tidligere vejledninger til opmåling af fartøjer kan nævnes:

W. M. Blake: Taking off the Lines of A Boat, i *Mariner's Mirror* XXI (1935), 5 ff.

O. Hasslöf & H. Magnusson: Kulturhistoriska båtundersökningar, i *Sjöhistoriska Årsbok* (Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm) 1945-46, 153 ff.

Henry Olsen & Carl Petersen: Opmåling af både, i *Fra det gamle Gilleleje* 1950, 51 ff.

UPÅAGTEDE KILDER TIL BELYSNING AF DANSK SKIBSFART, SØHANDEL OG SKIBSBYGGERI

Af

MARIUS HANSEN

Dansk historie har haft en mærkelig tendens til at beskæftige sig ensidigt med enkelte centrale dele af vort lands og vort folks liv og virke gennem tiderne. Unionsproblemerne studeres og diskuteres til mindste detaljer, landbruget og dets problemer har lagt beslag på mængder af lærde forskeres arbejdskraft. Resultatet er blevet, at vor viden på mange områder er blevet solid og grundfæstet, mens andre områder er blevet sørgeligt forsømt. Vi har for nylig fået stiftet et nyt historisk selskab, der agter at drage et hidtil upåagtet kildemateriale ind i studiet af landbrugets historie – og man har valgt typiske udsnit af tingbøger, der agtes udgivet. Det ville have været ønskeligt, om samme selskab ville have udvidet sine rammer så meget, at også typiske tingbøger fra vore søkøbstæder kom med i rækken, da disse tingbøger rummer meget værdifuldt stof til belysning af vore købstæders liv og virke, herunder også varehandelen mellem landsdelene, eksport af landbrugsprodukter, skibsbyggeri, skibsinventar m. v. som derved ville blive gjort tilgængelig for forskningen i stort omfang. Læsningen og tydningen af tingbøgerne kræver specialister, hvis den ikke skal sluge alt for megen tid og rumme alt for mange fejlmuligheder.

Hidtil har vi været tilfredse med megen løs og spredt viden om det transportmiddel, der dog danner grundlaget for søhandelen, nemlig skibet. Vi går ud fra, at der har været skibsbyggeri i de fleste danske provinsbyer på grundlag af tilfældige og spredte meddelelser. En undersøgelse af forholdene er endnu ikke sket. Overraskende er det, at en søfarende nation som den danske har kunnet lade disse opgaver ligge upågtet hen så

længe, som tilfældet er. Få og ubetydelige skridt er sket i denne retning. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg er blevet et landsomfattende søfartsmuseum – og meget er her nået med at samle materiale sammen, og det har vi al mulig grund til at være tilfreds med. Museet må imidlertid ikke forblive et museum – en konserveringsanstalt – det må også blive søfartens forskningsinstitut, der tager initiativet i den søhistoriske forskning her hjemme i et langt større omfang end hidtil. Det må derfor hilses med glæde, at museets årsberetninger fra de senere år oplyser, at museet er i gang med et omfattende indsamlingsarbejde af søhistorisk stof fra arkiver i Danmark og hertugdømmerne, og at det agter at udsende en publikation om skibsbyggeriet i de danske landsdele i 1700-tallet. En foreløbig meddelelse herom er allerede givet i en afhandling „Om skibsbygningen i Danmark i 1700-tallet“ i museets årbog 1956.

I det følgende skal peges på et par områder, hvor der kan gøres værdifulde studier i alle landets søkøbstæder. Det har været praksis langt tilbage i tiden at udstede „bilbrev“, når et skib afleveredes af skibsbyggeren til ejeren. Ordet „bilbrev“ må ses som en afledning af det tyske *beil* = økse, en hentydning til skibsbyggerens fornemste værktøj. Bilbrevet svarer til skødet på fast ejendom og skulle som sådant tinglyses. Hvornår tinglysningen er blevet påbudt, har jeg endnu ikke eftersporet, men praksis er meget gammel, og det medfører, at bilbrevene må findes i de gamle retsprotokoller, hvor sådanne er bevaret. Handles der med skibe, medfører det ligeledes, at handelen for at være retsgyldig må indføres i tingets bog. Endnu i dag er det praksis, at der ved en skibsaflevering udstedes et bilbrev, som underskrives af skibsværftets samlede styrelse, der er personligt ansvarlige for, at skibet er i kontraktmæssig stand. Bilbrev udstedtes også ved pant i skib, f. eks. ved partsrederier, eller ved lån i last og til folkenes underhold (Håndb. f. Danske Lokalhst.).

Jeg skal i det følgende fremdrage træk fra tingbøgerne i *Nakskov* for at vise, hvilken broget mangfoldighed af emner og stof, der rummes i disse kilder. Bytingets, rådstuerettens og magistratens kopibøger vil danne grundlaget for undersøgelsen. Det vil være en meget lang og besværlig vandring at komme hele

rækken af protokoller igennem. Hundreder, ja tusinder af sider med gotisk skrift, undertiden vanskelig at læse, nu og da bleget til ukendelighed, ind imellem gnidret til ulæselighed, klatter og overstregninger – vil ligge foran en. Men slidet lønner sig, når man ikke kan få disse folianter gjort tilgængelige ad anden vej.

Spredt rundt om i det brogede stof findes talrige enkeltheder om køb og salg af skibe, strandinger, processer om arveparter i skibe, partsrederier og selvfølgelig søhandelen i alle former samt søfarten i almindelighed. I protokollernes skattelister optræder håndværkere, og blandt dem også skibsbyggere, rebslagere, smede, snedkere o.s.v., men også søfolk som skippere og styrmænd og menige matroser – overraskende sjældent fiskere. Når boer skal deles, partsrederier ophøre o. lign., fremkommer interessante enkeltheder om skibets tilstand og inventar.

Disse retsprotokoller er ved siden af toldregnskaberne de eneste oplysninger om emnet indtil hen i 1700-tallet, da de af kommercekollegiet fra de lokale myndigheder indkrævede skibslistes, der er bevaret i betydeligt omfang, på udmærket måde supplerer vor viden om den danske koffardiflåde. Fra ca. 1850 har vi i den begyndende provinspresse en ny kilde, jævnsides med retsbøgerne, idet byernes næringsliv ofte giver stof til bladenes artikler, toldembedsmænd giver årsoversigter, og begivenheder som stabel afløbninger, der var festdage i datidens provinsbyer, giver anledning til „store“ artikler i bladene, der dengang kom 2 til 3 gange ugentlig. Senere er alt blevet af et helt andet format. Aviserne giver kulør til retsbøgernes nøgne registreringer, hvorfor de i denne forbindelse har nogen interesse som kilder. Også avislæsningen er et tidsslugende arbejde, da vore avisregistraturer ikke er kommet så langt, at de omfatter de små provinsblade. Her var en opgave for de lokalhistoriske samfund at tage sig af. For den, der vil bære sten til den stolte bygning, der hedder dansk søfart, vil arbejdet i sig selv være sliddet værd, thi hver gang et nyt træk findes, føjes der en detalje ind i den store mosaik af en side af erhvervslivet, der har betydet så meget for vort folk – og ikke mindst for vore provinsbyers liv til skiftende tider. Søfartens vilkår er det bedste barometer for et samfunds *vilkår*.

Denne artikel skal derfor være en indtrængende opfordring til alle, der sysler med søfartshistorie, om at tage det vældige stof, der ligger og venter på at blive opdyrket, op til behandling.

Jeg har valgt et ganske tilfældigt afsnit i *Nakskov bys tingbøger* og magistratsprotokoller 1690–1720. Resultatet skal her forelægges.

Der findes mange interessante oplysninger om søfartsforhold, og indirekte tør man gå ud fra, at der har været et ganske livligt skibsbyggeri i byen, når der ofte omtales skibstømrere, men dette alene gør det ikke. Heldigvis findes der også andre træk. Laurits Andersen, skibstømrersvend, stod 31/3 1690 anklaget for meddelagtighed i tyveri af ammunition og materiel fra kongens depoter. Både Laurits Andersen og hans hustru bedyrede deres uskyld og slap for videre tiltale; men 1/12 samme år optræder Eiler skibsbygger som tingshører. To håndværkere på samme tid, med samme erhverv, må sikkert give grundlag for antagelsen af et skibsbyggeri. En gennemgang af skattelisterne, der findes i Magistratens kopibog, i de følgende år giver til resultat, at Peder skibsbygger må have tjent store penge op til år 1700, idet han bliver sat i skat på linie med byens apoteker og højeste embedsmænd, nemlig 20 rigsdaler (9/10 1700). I 1703 var det dog blevet ham for meget, hvorfor han klager over skatteligningen (Consumptionsligningen); de vise fædre enedes dog om, at „Peder Skibsbygger bliver stående“ (behandlet 6. & 7/7 1703). Andre klagende fik undertiden nedsættelser „for armod“ eller af andre grunde. Peder skibsbygger har åbenbart ikke kunnet komme ind under denne kategori. Han synes i det hele taget at have været den driftigste af byens skibsbyggere. I skattelisterne for 4/3 1701 takseres Eigler skibsbygger til 2 mark, Mads skibsbygger må af med 3 mark og Peder skibsbygger ligeledes 3 mark; Niels rebslager kan derimod nøjes med 1 skilling.

Mads og Eigler skibsbyggere havde åbenbart virket i byen i flere år, da de optræder i kopibogen gennem en årrække. I Copibogen 1700–1709 p. 124 ff. gives en oversigt over consumptionsafgifterne for årene 1697–1701. Den ser for de to skibsbyggere således ud:

	Eigler skibsbygger	Mads skibsbygger
1697	6 rdl. 0 mrk. 0 sk.	2 rdl. 4 mrk. 0 sk.
1698	1 " 4 " 9 "	0 " 4 " 7 "
1699	0 " 5 " 6 "	0 " 4 " 7 "
1700	1 " 0 " 11 "	1 " 4 " 12 "
1701	4 " 2 " 1 "	2 " 0 " 0 "
Restance	1 " 0 " 0 "	0 " 2 " 8 "
1703	6 " 0 " 0 "	2 " 0 " 0 "

mens Peder skibsbygger må af med 20 rdl.

Eigler skibsbygger og Mads skibsbygger ejede begge et hus – kaldet en bod – hvorfor de måtte betale for vægterens tjeneste til gavn for by og borger. De blev hver lignet med 8 skilling til dette formål. Den gode Eigler skibsbygger blev 9/12 1705 indblandet i en retssag for vold mod kvinder ved en af byens brønde!!

I året 1700 måtte Eiler Rasmussen skibsbygger vend yde sin opvartning i et stervbo (dødsbo), hvorfor han af retten fik fastsat sit honorar. Eiler skibsbygger er den eneste i skatlisten, der udtrykkelig omtales som skibsbygger vend; men at slutte derfra til, at de to andre skulle være mestre, er for hasarderet. Skattemøgningen synes at vise, at Mads skibsbygger er ringere stillet end Eiler, mens Peder med den store indtægt sikkert har været mester.

Peder skibsbygger må vidne i en retssag 23/9 1695 – ligesom han havde en sag i 1693 (4/9) da to partsredere var blevet uenige om lastens rumindhold. Her er mulighed for, at han selv har bygget skibet, eller at han blot som fagmand optræder som syns- og skønsmand (vurderingsmand). Omkring år 1700 blev et område ned til havnen, idag kendetegnet ved strædet Kongenstofte, bebygget. Magistraten havde dog visse betænkeligheder, da der skulle være plads for enden af Toften „til skibning“, altså beddingsplads, hvorfor man krævede en 8 alen bred færdselsvej gennem Toften. Meningen har altså været god nok, men resultatet i dag viser, at man har benyttet en meget lille alen.

Ved flere lejligheder optræder Johan Jacobsen styrmand som tingsvidne og er selv impliceret i et par retssager. Man ville let fristes til at tro, at man her havde en veltjent styrmand, der nu nød livets aften i søkøbstaden; men en sag (p. 229 i førnævnte kopibog) afslører, at Johan Jacobsen styrmand er borger og hattemager her i staden (sic!). Man bliver derefter ikke overrasket, når det går op for en, at Oluf Andersen smed var sognepræst i Arninge og medejer af kreierten „Caritas“.

Det mangler altså ikke på sekundære træk, der peger på skibsbyggeri i Nakskov i disse år. Handelen med skibe forekommer i mange tilfælde. Den 1. febr. 1692 sælges halvparten i jagten „Hjorten“ for 120 rigsdaler. „Hjorten“ var på 7 læster. Det giver en forestilling om værdien af et lille fragtskib omkring 1690. Værdien af skibet kan derefter skønsomt beregnes på grundlag af kapitelstaksterne. De 7 læster giver et skib på ca. 28 ts.¹ Det var Anders Rostocker, der på egne og datteren Gertrud Andersdatters vegne overdrog denne del af „Hjorten“ til Hans Lauritzen Byne (Bijne), borger i Nakskov. Allerede i juni 1694 handles der om „Hjorten“, idet en af byens store rhedere *Oluf Tuebo* køber en halvpart i skibet, som Anders Rostocker forud ejede for 50 rdl. som den højstbydende. I den anledning omtales følgende tilbehør til *spejljagten* (spejljagt) på 7 læster:

„2 ankre med hver sit tov, en pertline på ungefær mellem 70 og 80 favne, et storsejl, et *klyfsejl* (klyvsejl), et stavsejl, et merssejl, en messingkedel, en jerngryde, en kiste, en spand, en skibsøkse, en beggryde, en skibsbåd med 2 årer og sejl.“

31. dec. 1694 handles der atter om skibet. Købesummen er denne gang 200 sletdaler (à 4 mark) for den ene halvpart, som Hans Lauritzen Byne har haft – den nye ejer er Hans Benitzen. Den 14. marts 1698 handles galioten „Håbet“ på 7 læster for 120 rdl. for halvparten, som Rasmus Clausen erhverver; føreren af „Håbet“ er Meinert Sørensen. I 1696 d. 25. april

¹ Læst: Sjællandsk mål = 40 tdr. rug, 48 tdr. byg, 80 tdr. havre, 1 læst smør, fødevarer, fisk o. l. = 12 tdr. – 7 læster à 40 tdr. = 280 tdr. byg = 280 × 200 = 56000 pund, ca. 28 ts.

er det *kreierten* „Den misundelige Hest“ der handles. Justitsråd Hofmann til Bringsted og Alstrup sælger sin halvpart for 500 rdl. Føreren af skibet var den anden partner Oluf Tunboe, men det var også et stort skib på 19 læster. Skibet fik senere navneforandring til „Sancte Jørgen“, da købmand Peder Holm i Nakskov køber halvparten. Disse handler fører til en retssag mellem justitsråd Hoffmanns enke og Oluf Tunboe. Peder Holm kendes fra anden side som en dygtig købmand¹.

Skibsbyggeriet giver sig også til kende i retsprotokollerne.

Under 24/3 1696 tinglyses en kontrakt vedrørende en galiot, der er bygget og bekostet i afvigte vinter, kaldet „Sct. Peter“, 11½ læster, målt og brændt i København². Den blev vurderet af 4 mænd – 2 på hver side –, der kom til det resultat, at skibet var 800 rdl. værd. Vurderingen omfattede skib, sejl, redskaber, løbende og stående gods. Peder Hansen Holm skal eje de ¾ af galioten, mens Rasmus Mortensen Bille ejer resten. Målebrevet er dateret 9/2 1698.

1698 d. 19/12 registreres en galiot på 7 læster som Meinert Sørensen har part i. – 21/4 1701 omtales „Den unge Tobias“ på 21 læster, som er bygget her i staden (Nakskov). 10/9 1703 er det en kreiirt „Madama Christina“, bygget af Morten Olsen, skibstømrermester og borger i København, med sine underhavende tømrermænd. Den har følgende mål:

Køllængden	52	fod	hollandsk
over stævnen	62	„	„
bred	17	„	„
dyb	8	„	„

Peder Pedersen Munck udsteder bilbrev til Morten Olsen 10/9 1703.

¹ 1698: „Haabet“ = 7 læster – 240 Rdlr. d.v.s. ca. 170 tdr. byg. Bygens pris kr. $5,12 \times 170 = 870,40$ kr. i 1904, d.v.s. i 1956 = 4350,00 kr. – 1696: Kreierten „Den misundelige Hest“ – 19 læster – 1000 rdl. 1000 rdl. = 858 tdr. byg à 4,23 kr. = ca. 3629,00 kr. i 1904 og overført til 1956 prisniveau = 16145,00 kr.

² 1696: „Sct. Peder“ – 11,5 læster – 800 rdl. = 685 tdr. byg, overført til kr. i 1904 = 2900,00 kr. og i 1956 = 14500,00 kr.

1/2 1704 omtales en sag om borger Michael Pedersens jagt her af staden, som han har ladet fortømre og af ny opbygge sidste år og som led skibbrud afvigte efterår.

Den 22/2 1704 indføres i tingbogen, at kreierten „Håbet“, for kort tid siden bygget i byen, sælges til Jacob Lund i København. Skibet har følgende mål:

Køllængden	52	fod	hollandsk
bredden	17	„	„
dybden	8	„	„
læster	21	1/2	

Skibsbyggeren var Claus Sørensen.

Galioten kaldet „Fortuna“ anføres i tingbogen at have følgende mål:

50	fod	hollandsk	i kølen
58	fod	over	stævnen
17	1/2	fod	bred
7	fod	dyb	

I 1722 udstedes der et bilbrev på galioten „Gunner“ af Nakskov, stor 15 læster, bygget af Niels Stigsen og Niels Jensen, tømmermænd, af lollandsk tømmer, for skibsbygger Jørgen Rødby, som er afgået ved døden. Niels tømmermand forklarede i retten, at han for 12 år siden byggede skibet.

Der er også lejlighed til at stifte bekendtskab med de ladinger, der førtes til og fra Nakskov havn, idet skibene måtte have søpas, før de sejlede; disse søpas indføres også i retsprotokollen. Her skal gives nogle prøver: Den 15/1 1694 sejler en jagt, tilhørende Niels Pedersen Nordmand, på 8 læster med følgende lading til Lybæk:

80	tdr.	hvede
124	tdr.	byg
3	1/2	skippund ost
24	skippund	og 17 lispund flæsk.

Det fortæller lidt om landbrugseksportens sammensætning. Om bord på jagten, der led havari, var skipperen og 2 mand. I 1701

sejler skipper Rasmussen Friis med sin kreiert „Sct. Jørgen“, der ejes af Peder Holm, til Amsterdam med en ladning, bestående af 354 tdr. rug og 160 tdr. ærter.

I april samme år var det galioten „Den unge Tobias“ på 21 læster, der skulle til Bergen eller Amsterdam eftersom vinden ville tillade det med en ladning på:

109 tdr. hvede
147 tdr. rug
325 tdr. byg
112 tdr. ærter.

Ganske interessant er oplysningen om „til Bergen eller Amsterdam“ efter som vinden ville tillade det. Ladningen var åbenbart ikke solgt på forhånd, men et af de to steder var der et marked for de danske landbrugsprodukter.

Den 2/6 1701 var det kreierten „Petrus“ på 28 læster, der udklareredes med en ladning på:

330 tdr. hvede
308 tdr. rug
214 tdr. ærter

Ladningen ejedes af Hans Metner, borger og handelsmand, sammen med Hans Hansen, borger og handelsmand i Nakskov, mens førstnævntes søn Peder Metner fører skibet.

I kapitelstaksterne har vi et ganske godt middel til at få et overblik over de værdier, som skibe og ladninger repræsenterer, selv om størrelsesforholdene må tages med varsomhed. Flere forhold spiller ind. Vi har ikke kapitelstakster for alle kornafgrøderne bevaret; mærkeligt nok findes ingen kapitelstakst for hvede i Halsted kloster amt – d.v.s. Vestlolland – før 1717, skønt vore skibe har eksporteret hvedelaster fra Nakskov. Det samme gælder ærterne. De kommer også først med i 1717. Desværre giver ladningerne ikke oplysninger om ærternes art. I kapitelstaksterne optræder såvel hvide som grå ærter. Det er imidlertid rimeligst at regne med, at det er de hvide ærter, der er blevet eksporteret, mens man selv har spist de grå ærter, men sikkerhed

herfor kan ikke gives. Når der i det følgende foretages nogle vurderinger og prisudregninger for de angivne skibsladninger, må det ligeledes påpeges, at 1717-tallene er ret høje, da der øjensynlig har været dårlig høst i efteråret 1716, med en efterfølgende dyrtid i foråret 1717. Kapitelstaksten er priserne i begyndelsen af året – januarpristallet.

Skibsbygger Peders skatteansættelse i 1700 svarer således til 18 tdr. byg efter taksten i 1700. Omregnet til priserne på byg i nov. 1956 giver det en årlig skat på 864,- kr., mens hans kolleger som skibsbyggere har kunnet nøjes med godt 50,- kr. i skat. Det viser en betydelig forskel i indtægterne.

Også skibsladningerne er værd at omregne til pengeværdi. Ladningen i 1694 volder imidlertid vanskeligheder, da der ikke findes takster for ost og flæsk. Til sammenligning er brugt priser fra 1902.

De 80 tdr. hvede kan formentlig ansættes til ca....	600,00 kr.
124 tdr. byg har en værdi af	380,00 kr.
	<hr/>
Kornets værdi ca.	980,00 kr.

24 skippund og 17 lispund flæsk =

7972 pund flæsk à ca. 13 øre	1036,76 kr.
1120 pund ost à ca. 20 øre	224,00 kr.
	<hr/>

En samlet værdi af ca. 2240,00 kr.

Tages prisstigningen fra 1902 til dato i betragtning, giver det en ladningsværdi på ca. 11.200,- kr.

Omregnes ladningen imidlertid til de i dag gældende priser kommer vi til følgende resultater:

80 tdr. à kr. 50	4000,00 kr.
124 tdr. à kr. 48	5952,00 kr.
1120 pund ost	2800,00 kr.
7972 pund flæsk	20000,00 kr.
	<hr/>
Ialt	32752,00 kr.

Det er en meget betydelig stigning i værdien af landbrugsprodukterne; men hertil må selvfølgelig regnes den kvalitetsforbedring, der har fundet sted, ikke mindst i de sidste halvhundrede år.

„Sct. Jørgen“s ladning på 354 tdr. rug og 160 tdr. ærter vil give

354 tdr. à kr. 4,08	1444,32 kr.
160 tdr. ærter à kr. 7,44	1190,00 kr.
	<hr/>
	2634,32 kr.

Omregnes værdien fra 1902 til 1956 giver dette følgende resultat:
Prisstigning fra 1902-1956 ca. 5 gange = 13170,00 kr.

„Den unge Tobias“ i 1701:

109 tdr. hvede à 7,98	872,00 kr.
147 tdr. rug à 4,08	599,76 kr.
325 tdr. byg à 3,94	1280,50 kr.
112 tdr. ærter	500,00 kr.

Ialt 3251,00 kr.

[1956 = 16255,00 kr.]

Det er lavt regnet. Desværre er kapitelstaksterne ikke bevaret for hvede og ærter før 1717, og da var det et dyrt år. Omregner vi ladningen til de i dag gældende takster får vi følgende tal:

109 tdr. hvede à kr. 50,00 pr. td. ...	5450,00 kr.
147 tdr. rug à kr. 47,00	6909,00 kr.
325 tdr. byg à kr. 49,00	15925,00 kr.
112 tdr. ærter à kr. 75,00	8400,00 kr.

Ialt 36684,00 kr.

Det er muligt, at forskellen mellem de to værdiangivelser fortæller noget om kvalitetsforskellen, men noget sikkert herom kan ikke siges. Værdistigningen er imidlertid betydelig og viser samtidig med hvilken usikkerhed vi arbejder, når vi søger at få gamle værdiforhold sat over i moderne størrelser.

1701: Kreierten „Petrus“:

330 tdr. hvede à kr. 7,98	2633,40 kr.
308 tdr. rug à kr. 4,08	1256,64 kr.
214 tdr. ærter à kr. 5,00	1070,00 kr.
	<hr/>
Ialt	4960,04 kr.

D.v.s. ca. 5000,00 kr. efter 1902-pristallet [1956 = 25000,00].
1956-priserne giver følgende forhold:

330 tdr. hvede à kr. 50,00	16500,00 kr.
308 tdr. rug à kr. 47,00	14436,00 kr.
213 tdr. ærter à kr. 75,00	15975,00 kr.
	<hr/>
	46911,00 kr.

I samtlige søpas tages der forbehold med hensyn til krigskontrabande, og at skibet skal vende hjem efter endt rejse. I magistratsprotokollerne findes ofte lister over byens skippere, som har ført toldpligtige varer til byen. Listerne omfatter skippernes navne og den told, der skal betales, men ikke navnene på skibene.

Byens råd må også give tilladelse til udførsel af landbrugsvarer over havnen. 26/1 1707 giver det tilladelse til udførsel af en skibsladning landbrugsvarer til København. Dagen før var der ankommet en ladning saltet sild fra Aalborg. Den 10/8 1706 foreligger der tilladelse til udførsel af en ladning fisk til Lybæk. Under den store nordiske krig går det selvfølgelig ud over skibsfarten. Den 3/6 1712 registreres det, at kreierten med det poetiske navn „Turtelduen“, ført af skipper Peder Mortensen og ejet af Jacob Kappel, var blevet opbragt på en rejse fra Pommern. I det hele taget er der mange eksempler på, at transportvanskeligheder under krigen dengang ikke var mindre end i vore dage. Gang på gang foretages registrering af skibene med evt. maritime handlinger for øje. Således også 18/8 1716, da der i Nakskov fandtes 14 jagter og 2 galioter; navnene på rhederne nævnes. Blandt rhederne findes *Hans Brennicke*, der har skænket en lysekroner til Nakskov kirke.

I krigstid måtte staten lægge beslag på mange skibe. 7/7 1716 blev de skibe, der lå i Nakskov havn, synet og vurderet, hvorfor der blev udtaget synsmænd; de giver følgende beskrivelse af skibene:

1. Peder Metners galliot findes brøstfældig og råden i hendes *klyvfork*, oversejl og redskaber, anker og tov noget gammelt og noget brugeligt.
2. Jens Wæwers jagt befundet:
Den klinkerjagt som tilhører . . . efter skipperens sigelse: Tov og anker, der skal være forsvarligt – halv skidt i sejl og redskaber.
3. Rasmus Porses jagt – nylig fortømret, halv gammel sejl og 1 anker og tov – ellers et gammelt anker med tov, vantløbende redskab godt.
4. Jeb Røds galliot, ført af Niels Toft: Staufuer i støcker under wandet, gamle og woge sejl, toge gamle og woge!
5. Hellebrand Sørensens jagt føres af Mads *Bodiker*(?): anker og tov brugelig, sejl og redskaber brugelig, jagten i sig selv halvgammel.
6. Anders Christensens jagt: Hun angives at skulle kiølhales, nye sejl, anker og tov forsvarlig.
7. Richardt Hansens jagt: ret gammelt, store sejl og brugelig . . . halv slidt tov.
8. Jacob Cappels galliot: ny og dygtig.
9. Laurs Storms jagt: et godt sejl og en . . . redskaber, 2 gl. tov og 1 *klinancher*?
10. Tomas Christens enkes jagt: er gammel og woge sejl.
11. Fru Olle Gaards jagt: føres af Petersen Friis, 1 halv skidt sejl, et gammelt tov og et godt tov.
12. Anders Iversens galliot: gl. storsejl – 1 gammelt tov og et halvgl. dito.
13. Niels Galdts galliot: ny fortømmeret, nye sejl, redskab og godt anker og tov.
14. Peder Galdts jagt: gl. klinker, svage sejl og redskab.
15. Niels Pedersens jagt: skal kiølhales og sættes nogen spund i, ankere gode og tov temmelig – sejl og redskab halvslidte.
16. Rasmus Nielsens jagt: klinker med en revnet mast med svænger om og en *gælde* – storsejl og et svagt anker.
17. Niels Samsings jagt: findes med råden spant, halvt slidt sejl, anker og tov gode, jagten i sig selv god.

Nakskov, d. 7. juli 1716.

Det resulterer åbenbart i, at Ib Rød får ordre til at sætte sin galiot, der er bygget for byen – 15 læster – i brugbar stand og så melde sig til transport hos viceadmiralen¹.

Nakskov by havde i 1672 et indbyggerantal på 1920 og i 1769 på 1284. I 1760 indkom til Københavns havn af ialt 3390 skibe 56 skibe fra Nakskov (Danmark og Norges økonomiske Magazin, IV, d 3).

Partsrederierne var øjensynlig den almindeligst forekommende form for rederivirksomhed, hvilket også er meget naturligt, da kun få dristige og driftige folk formåede at drive forretningerne i et sådant omfang, at de kunne skaffe den nødvendige kapital til et helt skib – og ofte også bære risikoen derved. Disse partsrederier gav ofte anledning til strid om enkeltheder i kontrakterne, fordeling af ansvar og fortjenester, ikke mindst når en af parterne døde, og arvingerne skulle dele boet. Det medførte ofte, at der måtte tinglyses nye pantebreve i skibene. I almindelighed omtales skibene blot med navn og evt. størrelse, meget sjældent nævnes, hvor skibet er blevet bygget.

Det ser ud til, at alle samfundslag har deltaget i partsrederivirksomheden. 24/11 1690 tinglyses en part på 250 rdl. i en kreiirt „Caritas“ på 17 læster, tilhørende sognepræsten i Arninge, Oluf Andersen Smed, mens Jacob Andersen ejer de resterende $\frac{2}{3}$ af skibet. Peder Pedersen skibsbygger havde part i en ladning, der var solgt fra byen, og 17/8 1691 bliver han uenig med den anden part om ladningens virkelige størrelse. Også skibssalg giver anledning til retssager, f. eks. 2/12 1689, og 17/1 1694 er det jagten „Havfruen“ på 5 læster, der handles for en sum af 322 sletdaler med alt tilhørende stående og løbende gods. 29/4 1695 tinglyses et pantebrev på 100 rdl. i en galiot, og en lignende sag nævnes 29/7 1695. Det er let forståeligt, at disse partsrederier senere kunne give anledning til

¹ Allerede på herredagen i Odense i 1527 vedtoges det, at Nakskov skulle stille et skib til flåden, bemanded med 60 mand – det samme som Stege. – København skulle stille et skib med 80 mand – udrustet med fornøden bådsfolk og $\frac{1}{2}$ års fetalje „og være på hver en borgmester og en rådmænd som officerer“.

processer og stridigheder mellem parterne; således omtales en meget stor sag 15/3 1702, hvori indgår en galiot på 400 tdr. og en jagt på 250 tdr.

Denne brogede gennemgang af et tilfældigt udsnit af en søkøbsters retsprotokoller er vist tilstrækkelig til at vise, at disse protokoller indeholder stof af stor værdi til belysning af liv og virke til skiftende tider i vore havnebyer.

Personalhistoriske oplysninger.

Hans Brennike:

I Nakskov kirke findes en smuk lysekroner med en ørn som topfigur og afsluttende med en stor hængekugle, forsynet med følgende indskrift:

Denne Krone Lius skal bære
Til Guds Tempels ævig Ære
For vi trende Brødre fick
Her i Daaben Liusets Skick
Saa vi ved vor Troes Ende
Skal til Liusets Herre vende
Hvor hans Ansigt liuse skal
For os i sin Konge Sal.

Til Lusenes(!) Vedligeholdelse gives Capital LXXX Dlr. af Hans Antoni Jens Brennike 1718.

En anden Lysekroner i kirken minder om søfarten: Anno 1651 Hanns Povelssen Ves(t)Indies Far.

Hans Brennike blev rådmand i Nakskov og erhvervede sig bl. a. et stykke jord af voldarealerne ved Vejlegade port. I 1727 fik han stiftamtmandens tilladelse til at nedbryde resterne af Tilegade port, jævne volden på den nordre side og bygge sin søn en gård på stedet. Han tog tilladelsen så bogstaveligt, at han byggede gården så langt ud som portåbningen, hvorved gaden den dag i dag har en vanskelig passage på dette sted (Tilegades østlige ende). Desuden inddrog han et stykke af voldgraven, som han fyldte op og brugte til have.

P. Pedersen Munck:

Han var gift med steddatter af Nakskovs borgmester under svenskekrigene, Kirsten Hammer; han søgte i 1708 fritagelse for hvervet som en af de „12 mænd“ – et hverv, som han havde haft i over 30 år – en tid endog deres hovedmand; han var nu over 60 år og kræfterne svandt. At han netop omkring 1700 har været en driftig købmand kan formentlig ses af, at han i 1696 har fornyet eller bygget købmandsgården Havnegade 67, hvor der over porten findes en bevaret porthammer: P. M. 1696.

1702 var der mangel på våninger i byen, og Peder Holm fik tilladelse til at bebygge det åbne areal, kaldet „Kongens Tofte“, med 8 små boder, hver $3\frac{1}{4}$ alen lange, som kunne udlejes til småfolk.

Havnegade 55 = Theisens gård til Havnegade har en porthammer med indskriften:

17 - Hidtil Haver Herren Hjulpet - 02
J. R. S. - E. P. D. M.

Det er storkøbmanden Jens Rasmussen og Else Pedersdatter Munck's gård. Else Pedersdatter var datter af ovennævnte.

Flere pakhuse er bygget i Nakskov i disse år: Søndergade 1 i 1706, Fruegade 19 i 1705, Søndergade 25 i 1695.

JEAN JACOB CLAESSEN

Blade af Helsingørs erhvervslivs historie

Af

KNUD KLEM

De fleste helsingørborgere kender det smukke og statelige Claessenske palæ Strandgade 93, som nu tilhører Odd Fellow-ordenen, og ved vel også, at det opførtes i slutningen af 1700-tallet af en af byens fremtrædende borgere, som tillige i Lundegade etablerede en reberbane, af hvilken der endnu ses rester bevaret, men næppe mange danner sig nogen forestilling om omfanget af den virksomhed, han satte igang, og de planer han nærede for udviklingen af det helsingørske erhvervsliv. I det følgende skal fortælles om denne driftige mand, især på grundlag af arkivalisk kildestof i kommercekollegiets og andre kollegiers arkiver i Rigsarkivet samt de bevarede helsingørske skifteprotokoller og brandtaksationsprotokoller i Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm.

Jean Jacob Claessen var ikke gjort over en almindelig læst; blandt de helsingørske købmandstyper fra slutningen af 1700-tallet træder hans navn frem med en særlig glans. Hovedparten af de helsingørske købmænd, der i denne periode har bevaret deres navn i eftertiden, virkede som sundklarerere og skibsprovanterere, altså i nær tilknytning til øresundstolden. Deres forretninger var baseret på toldklareringen og skibenes ophold på Helsingørs red, forretninger der så at sige kom ind ad døren til dem af sig selv. Inden for forskellige industrigrene, især rebslageri, garveri, sukkerraffinaderi og brændevinsbrænderi udfoldedes der vel et vist initiativ i byen, men intet af dette fik særlig betydning for samtiden endside for en senere tid¹. Claessen derimod satte store foretagender i gang, og hvis han ideer og planer i

større udstrækning havde fundet støtte end tilfældet blev, er det sandsynligt, at Helsingørs erhvervsliv havde fået en selvstændigere udvikling, således at sundtoldens bortfald i 1857 ikke ville have ramt byen så hårdt.

Claessen havde ikke alene i sin egen personlighed men også i kraft af sin afstamning gode betingelser for at blive en fremtrædende skikkelse inden for det helsingørske erhvervsliv. Han var søn af kommerceråd Andreas Claessen, der i 1756 nævnes som den eneste, der i Helsingør havde egne skibe „hvormed han bruger Trafique til og fra fremmede Stæder“². Andreas Claessen var sammen med sin svoger Jean Christopher v. Deurs indehaver af handelshuset Sal. Arent v. Deurs Enke & Co. Dette firma havde til huse i det smukke rokokohus, Strandgade 95, der nu tilhører staten og benyttes af vandbygningsvæsenet og Helsingør havn, det såkaldte Stephan Hansens palæ, opført 1759-61 af den bekendte arkitekt Philip de Lange for overkrigskommisær Stephan Hansen; v. Deurs var gift med dennes datter Birgitte.

Slægten v. Deurs stammede fra Holland, hvorfra Arent v. Deurs, søn af nederlandsk konsul i Aleppo i Syrien Simon Jansen, i 1640 fra Haarlem ankom til Helsingør. Hans søn Jan v. Deurs (født 1637 i Haarlem, død 1710 i Helsingør) blev sekretær ved Øresunds Toldkammer og udnævntes i 1700 til nederlandsk kommissær i Helsingør, en post der efter hans død overgik til sønnen Arent v. Deurs (1683-1747, gift med Frederikke Giese) og igen til dennes søn, den ovennævnte Jean Christopher v. Deurs³.

Ved Jean Christophers død i 1781 overgik hans interesser i firmaet til børnene Stephan Arent van Deurs, gift med Mariane Dodt, og Frederikke Dorothea i hendes ægteskab med grosserer Jean Jacob Claessen, der allerede i 1791 ved Stephan Arents død blev eneindehaver af firmaet.

På dette tidspunkt var Andreas Claessen nemlig forlængst død. Han havde i sine sidste år været svagelig, hvorfor sønnen Jean Jacob Claessen tog sig af forretningens ledelse. Andreas Claessen var ejer af naboejendommen til Stephan Hansens palæ, Strandgade 93. I 1738 ejedes denne ejendom af russisk general

Herman Johan Bohn, der dette år solgte den til Arent v. Deurs, hvis enke Frederikke Giese i 1754 skødede den til Andreas Claessen⁴. Den 28. marts 1783 rettede Claessen en henvendelse til Helsingør Magistrat med anmodning om „for visse årsagers skyld“ at udnævne kyndige håndværkere til at „inventere og vurdere“ hans ejendom på Strandgade⁵. Årsagerne må være hans svære sygdom. Allerede i sommeren 1783 afgik han ved døden.

Den begærede vurderingsforretning, der d. 31. marts 1783 foretoges af murermester Andreas Braunbehrens, tømmermester Johan Henrich Kratzsch og kleinsmed Niels Luther, giver et udmærket indtryk af det claessenske palæes forgænger. Pladsen var stærkt udnyttet, idet der foruden forhuset fandtes sidebygninger til begge sider i gården og desuden et baghus.

Forhuset strakte sig gennem hele grundens bredde til gaden, 34½ alen. Det var en grundmuret bygning med to etager og kælder samt helt tag. Indkørselsporten må have været omtrent i midten, idet det i synsforretningen omtales, at der i stueetagen fandtes „et logement“ på hver side af indkørselsporten, tilhøjre med ét værelse, til venstre med to.

På første sal var der en større og en mindre sal samt et sove-kammer og over den hele bygning fandtes et loftsrum med 4 tagvinduer til gaden og til gården en kvist samt et fag loftsluger. Hørende til forhuset fandtes i gården et trappehus af tre fag mur- og bindingsværk.

Begge sidehusene i gården var på 18 fag og to etager høje. I højre sidebygnings stueetage fandtes en stue og tre kamre samt desuden en stald „med 3de rumme udi“; såvel stuen som et af kamrene havde forstue med trappe til første sal, hvor der fandtes en sal med tilhørende forstue og kammer samt endnu en forstue og et kammer. Det øvrige af etagen var pakrum og over den hele bygning var der et loftsrum. Venstre sidehus rummede i stueetagen to stuer, af hvilken den ene ved en trappe havde forbindelse med overetagen samt et køkken med murstensgulv; „endvidere er herved et hønsehus og derved en stor stue, hvorudi er anlagt en trappe til opgang til anden etage“. I denne nævnes et fadebur, en forstue, en anden stue, „fremdeles derved

et kammer . . ., og derved en liden forstue . . . en stue eller kammer“. Over hele bygningen desuden et loftsrum.

Gårdens baghus var på 16 fag. Også det havde to etager; den nederste, der var grundmuret, rummede vaskehus med en indmuret kobberkedel på 2 tønders størrelse, et rullekammer, et vognskur og „et logum“. Anden etage, der var opført i bindingsværk, var indrettet til pakloft, ligesom også tagetagen var pakloft. Gennem baghuset og ejendommens gård skulle der være „frit vandløb“ fra kaptajn Lützens bagved liggende gård på Stengade, hvad der må have været en stor ubehagelighed.

Dette var altså Jean Jacob Claessens barndomshjem. Som man ser fandtes der i ejendommens bygninger adskillige stuer og kamre samt desuden diverse forstuer med tilhørende trapper, hvoraf det må formodes, at familien Claessen ikke beboede hele ejendommen. Da der imidlertid kun er anført ét køkken er forklaringen vel den, at de øvrige beboere har haft deres virksomhed i firmaet, og at det kun drejer sig om en husstand. Alle stuer og kamre har bræddegulv og gipsloft og er på væggene beklædt med fodpanel, brystpanel samt lærred med tapet eller malet voksdug. Kakkellovne er i de større værelser fajanceovne, de øvrige har jernovne på messingpiller eller jernfod. Da det ikke her er opgaven at give en detailleret beskrivelse af ejendommen, henvises til vurderingsforretningen.

Som det ses drejer det sig om en større bolig for en fremtrædende helsingørborger. Derimod var ejendommen ikke i god stand. Om forhuset siges det, at det „i henseende til grundmuren ikkuns (er) i mådelig stand, især til gaden, hvor en stor del af murstenene ere oprådne og muren meget brøstfældig og på nogle steder revnede“. Det højre sidehus anføres også som brøstfældigt især i muren ind mod v. Deurs gård, der fra grunden til den øverste spids hænger ca. 18 tommer inden for perpendicularinien, „som er noget betydeligt“, og taget, „hvorpå ingen tagsten kan holde“, forvoldte ideligt bekostninger. Vurderingsmændene var derfor ikke i stand til at vurdere ejendommen til mere end 5.000 rdlr.

Der er ingen tvivl om, at vurderingsforretningen skulle anvendes ved skiftet efter Andreas Claessens ventede forestående død,

der indtraf i juli. Ved skiftet overtog Jean Jacob Claessen ejendommen for vurderingssummen. Broderen agent Arent Claessen forstrakte ham dog med et lån i 1. prioritet på 4.000 rdlr.⁶.

Samtidig med hovedejendommen på Strandgade overtog Claessen endnu flere familieejendomme i boet. For 1001 rdlr. erhvervede han faderens hus og have i Skt. Annagade (brandtaksationsnr. 86 A). Han fik tillige den store nabogrund (brandtaksationsnr. 84 og 85), hvor siden forlystelsesetablissementet „Sommerlyst“ fik plads. I brandtaksationsprotokollerne for 1761, 1771 og 1782 er disse arealer angivet som tilhørende kammerråd Andreas Claessen, men overtoges i sidstnævnte år af sønnen. De tidligere på sidstnævnte numre liggende huse er i protokollen 1791 omtalt som „til grunden nedbrækket og henlagt til haven“. Endvidere erhvervede han for 305 rdlr. en „på Sanden“ liggende løkke (brandtaksationsnr. 104). Huset nr. 86 A var en lille enetages 6 fags bygning af mur og bindingsværk liggende i en have på ca. 12.200 kvadratalen, der var nabo med et haveareal, som tilhørte kommissær van Deurs. Løkken var på ca. 18.000 kvadratalen, liggende op mod Grønnehave mellem grunde tilhørende Christian Bohr (br.nr. 103) og doktor Hintze (br.nr. 105)⁷. Den nævnte bygning, brandtaksationsnr. 86 A, findes endnu som St. Annagade nr. 66 B. Den har ganske bevaret sin karakter, men er dog forlænget nogle få meter. Derimod har løkken „på Sanden“ ganske forandret udseende. Den omfatter i vore dage St. Annagade 72, Gernersvej og et stykke af Gasværkets oplagsareal.

Allerede længe før faderens død var Claessen i gang med store planer for sin kommende virksomhed. Han ønskede at grundlægge en reberbane og en ankersmedie og havde tillige tanker om at starte et skibsbyggeri.

Til pladsen for reberbanen havde han udset sig arealerne omkring to blegdamme langs Lundegade, der på det tidspunkt bar navnet Bøddelgade. Valget var naturligt, idet disse jorder havde tilhørt hans svigerfar, kommissær Jean Christopher v. Deurs, der som nævnt var afgået ved døden i 1781.

Skønt det altså også her drejede sig om familieejendomme, skete salget ved offentlig auktion med overholdelse af alle formalia, „efter foregående behørig bekendtgørelse ved tinglysning, plakaters affisering og trommeslag samt avertissements“. Selvom det således må formodes, at det ikke kan have været hemmeligt for samtiden, at Claessen tænkte på at overtage ejendommene, foretog han dog den forsigtighedsforanstaltning at lade andre byde for sig. Ved auktionen den 26. juni 1783 solgtes 1. blegdam til kaptajn og toldinspektør Louis Tuxen for 705 rdlr., medens kammerråd Ramshart ved fjerde og sidste auktion over 2. blegdam d. 10. juli 1783 fik hammerslag på 550 rdlr. Begge de herrer meddelte imidlertid siden skriftligt, at de havde budt på Claessens vegne.

De to blegdamme omfattede arealet mellem nuværende Lundegade og Marienlyst Allé i en udstrækning fra Claessensvej helt ned til udfor Peder Frandsens Stræde, altså hele den nuværende Reberbanepark, folkeskolens område samt de nyere privatejede ejendomme ved Claessensvej, Lundegade og Lille Lundegade. Det drejede sig altså om et betydeligt ejendomskøb, der var opnået til rimelige priser, endda der på begge ejendomme lå bygninger. På 1. blegdam fandtes et 9 fags enetages beboelseshus med tilhørende tørvehus og på 2. blegdam et 7 fags hus ud mod Bøddelgade.

Trods omfanget fandt Claessen dog ikke området tilstrækkeligt. Han afrundede ejendommen ved yderligere grundkøb. 16. febr. 1784 erhvervede han af Niels Truelsen et hus sydligt i Bøddelgade grænsende op til dennes vestlige hjørnejendom mod Kongensgade, hvilken sidste tilhørte spækhøker Mogens Olsen. Da købesummen kun var 185 rdlr. må denne ejendom have været ret ubetydelig, selvom det vel indgik i købesummen, at Claessen forpligtede sig til at ansætte Truelsen som natvægter og helligdagsvagt ved den projekterede reberbane for en pengeløn af 8 mark dansk ugentlig samt fribolig. Kort tid efter, d. 22. april 1784, erhvervede han også Mogens Olsens ejendom som han betalte med 650 rdlr. Beboelseshuset hertil havde til gaden 5 fag „1 loft højt med til samme tilbygt ende, hvorudi indrettet værelser, kamre og lokum“. Havens dybde fra gaden

var $3\frac{1}{4}$ alen „og i bredden fra Kongensgade til forrige Niels Truelsens have lukning $25\frac{1}{2}$ alen“.

Endelig må det anføres, at brandtaksationsprotokollen for 1782 angiver den vestlige nabo i Kongensgade til Mogens Olsens tidligere hus brandtaksationsnummer 319 B som tilhørende Claessen, der synes at have købt denne ejendom netop i 1782. Det drejer sig øjensynlig om matr. nr. 220, nuværende Kongensgade nr. 7 a og b.

De fleste af de på de ny erhvervede reberbanearealer stående bygninger var ubrugelige til Claessens formål, hvorfor han nedbrød dem. Også Niels Truelsens tidligere hus blev brækket ned. Claessen forsøger at sælge det på auktion til nedbrydning, men da buddene var for ringe, måtte han selv lade nedbrydningen foretage.

Den reberbane, som Claessen opførte på blegdamsgrundene, kan vi i vore dage gøre os nogen forestilling om, idet en del af bygningen er bevaret. Den kan følges fra umiddelbart nord for indgangen fra Lundegade til den nuværende reberbanepark til nær hjørnet mod Claessensvej, men står dog kun på korte strækninger med sit oprindelige udseende, idet dele af den – afdøde redaktør M. Galschiøts bolig, Lundegade 17, og nabo-huset i nr. 19, der har fået en nyere bindingsværksoverbygning – er ombyggede; ganske anderledes imponerende var den dog i sine velmagtsdage, idet reberbanen efter sin opførelse strakte sig fra Claessensvej i nord langs Lundegade i en strækning af 600 alen til et stykke forbi Peder Frandsensstræde, idet den sydlige gavl lå på Frimurerlogens plads.

I Helsingør brandtaksationsprotokol for 1791 er den nyopførte reberbane med tilhørende bygninger beskrevet på følgende måde, omskrevet i moderne retskrivning:

„Nr. 289, 290 og 291, Bøddelgaden.

Alle under disse numre forhen indbefattede bygninger er til

Fig. 1. Claessens reberbane på blegdammen ved Bøddelgade, nuværende Lundegade. Midt for reberbanen i vest ses tjærehuset. I nord afsluttes reberbanen af pakhuse. Bygningen på den anden side af Bøddelgade tæt syd for dennes skæring med St. Annagade er mester Andreassens bolig.

Lønborgs kort 1803, i Helsingør Kommunes arkiv.

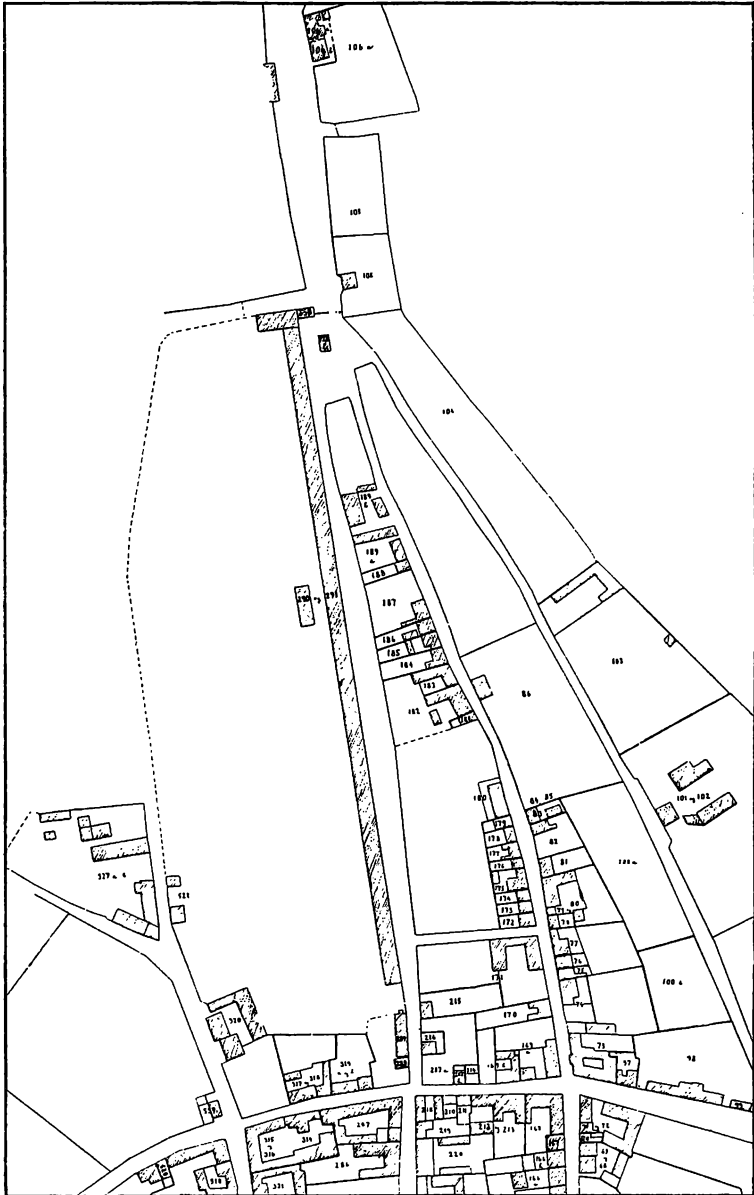


Fig. 1.

grunden nedbrækkede og igen af ny opført efter følgende bygninger:

1. En bygning til Bøddelgaden af grundmur til alle fire sider, i længden 37 alen, en etage med hel tag og kælder under, i sådan forfatning at den kan vurderes for 900 rdlr.

2. En af grundmur opført reberbane i længden 600 alen og 15 alen i bredden, en etage høj med helt tag, hvorudi er en stor del til rebslageriet henhørende redskaber, alt i en sådan forfatning, at den kan vurderes for 28.000 rdlr.

3. Ved enden af bemeldte reberbane er et pakhus af grundmur til alle fire sider, 36 alen i længden, to etager højt med helt tag i sådan forfatning, at det kan vurderes for 2.800 rdlr.

4. Omtrent i midten på bemeldte reberbane er opført et tjærehus af grundmur til alle fire sider, i længden 36 alen, en etage højt med helt tag, herunder er en til reberbanen hørende hestemølle og deri en indmuret kobberpande af ca. 16 tønder, en ditto af tre tønders størrelse samt en stor bilæggerovn, alt i sådan forfatning, at det i et og alt kan vurderes for 1.600 rdlr.

Nr. 288. Bøddelgaden. En bygning på hjørnet af Kongensgade og Bøddelgade af fire fag mur- og bindingsværk, en etage høj med helt tag, som med en derværende bilæggerovn og en liden tilbygning til gården kan vurderes for 200 rdlr.“

Foruden de ovenfor omtalte dele af reberbanen er den under punkt 1 nævnte bygning, afløseren af Niels Truelsens hus, endnu bevaret (brandtaksationsnr. 289). Den udgør i vore dage Lundegade nr. 1, der benyttes af den apostolske kirke. Denne bygning har ganske det samme grundareal, som brandtaksationen af 1791 omtaler, med en længde af 37 alen, men er dog i vore dage, ligesom den forannævnte bygning forhøjet med en etage. Den under nr. 288 anførte bygning, Mogens Olsens tidligere hus, har bevaret sin gamle karakter som en simpel enetages bygning. De nordligste 4 fag af den udgør den gamle bygning, der i senere tider er bleven forlænget mod hjørnet, hvor der i en årrække har været en grønthandel. Da brandtaksationen udtrykkelig nævner, at de ældre bygninger på Claessens arealer er til grunden nedbrækkede og af ny opførte er det givet, at samtlige bygninger er rejst af Claessen.

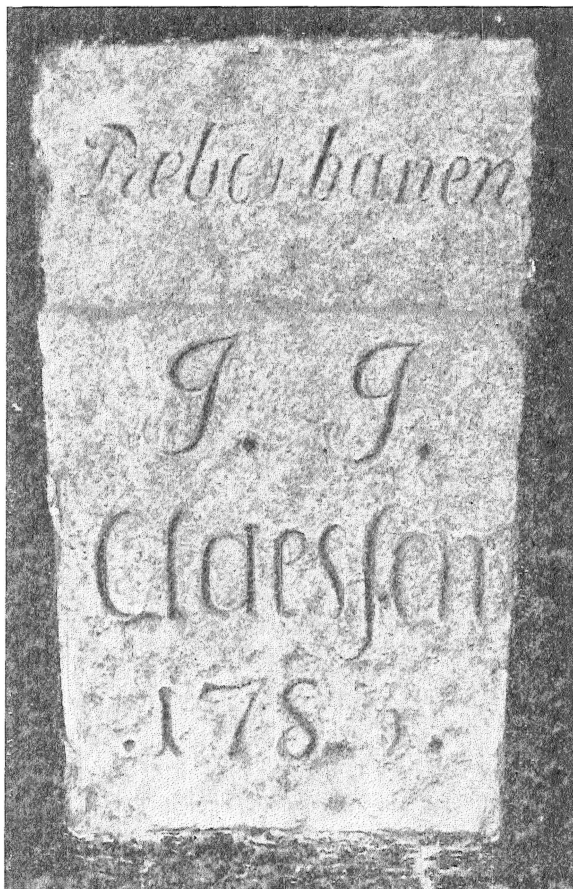


Fig. 2. Sten med J. J. Claessens navnetræk indsat ved indgangen til reberbanen ved dennes fuldførelse i 1783.

Reberbanen blev kun det ene af de claessenske foretagender; som nævnt ønskede han tillige at anlægge en ankersmedie og et skibsværft.

Til disse foretagender ønskede han ikke at anvende sine ny-erhvervede arealer på Sanden nord for Grønnehave, som han formentlig anså for uegnede til et skibsværft. Han har sikkert fra første færd tænkt sig dette praktiseret i forbindelse med et

havneanlæg, og hans øjne faldt derfor i stedet på strandarealerne syd for Helsingør ved Trykkerdamsbugten, der var langt bedre til havneformål. Her var tømmerhandler Chr. Plum grundejer i stor stil. I den senere velbekendte villa „Augusta“, hvis sidste rester er forsvundet for få måneder siden, og som lå ved den gamle Strandvej eller „Københavnsvejen“, som man dengang kaldte den, havde Plum indrettet et sukkerraffinaderi. Hans store tømmerplads lå på terrænet syd for villa „Augusta“ ned mod galgebakken, den nuværende Trykkerdamsbakke ved fødehjemmet „Antoniehus“. I nærmeste omegn syd og vest herfor lå store arealer, der også indgik i planerne, især den store Borrevoldsløkke, der i Christian V's matrikel af 1681 var opmålt til ca. 90 tønder land⁸.

Allerede før Claessen foretog sine grundkøb til reberbanen var han i gang syd for byen. 27. juli 1782 fik han skøde på store arealer. Af Svend Haagensen erhvervede han ifølge skøde- og panteprotokollen „et stykke ejendomsjord Borrevolds jord kaldet, der efter kongelig allernådigst konfirmerede anordning er anslået til 3 tønder udsæd og er beliggende i 2de løkker, hvilken jord er således situeret, at den tager sin begyndelse ved den øverste hjørnestolpe af Sr. Christian Plums tømmerplads lige for Borrevolds bakke i nord, strækkende sig langsmed tømmerpladsen til vejen, derfra langs med Kokkehavens landevej tillige med galgebakken, som ligeledes strækker sig til Rostgaards jorder i nordvest og løber ned til en stor græsrende i vester til de fattiges jord, siden med en ny strimmel og skelstene i nordvest omkring Borrevolds bakke og til først benævnte sted“. Købesummen er 900 rdlr. Arealet ses angivet som no. 29 på fig. 3. Det omfatter jorderne omkring Flynderborgs gamle voldsted fra „Kokkens have“ (nuværende Teknisk skole) til stranden, hvor det mod syd afsluttede ved Smedehage batteri.

Samme dag som han fik skøde på Borrevoldsjorden handlede han med Plum, fra hvem han købte en strimmel jord syd for dennes tømmerplads, der omfattede strandarealet fra Københavnsvejen ud til vandet og i syd nåede til Skansøre i en længde, der ved en opmålingsforretning d. 14/4 1782 var målt til 670 alen. Det er ejendommeligt, at skøde- og panteprotokollen ikke

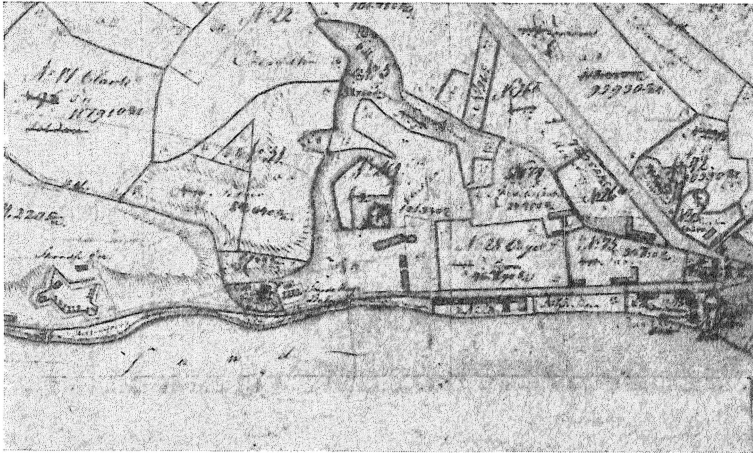


Fig. 3. Del af F. L. Krebs's matrikelkort over Helsingør købstads mark-jorder 1810. Matr.-nr. 29 er det areal, som Claessen erhvervede i 1782. Som det ses omslutter det Flynderborgs voldsted og når i syd til Smede Hage batteri. Øst for Flynderborg samt på Strandgrunden nr. 18 ligger Claessens ankersmedje og øvrige smedeværksteder.

Matrikeldirektoratets arkiv.

nævner købesummen på denne jord, men det er muligt, at prisen under hensyntagen til senere forventede handler med Plum ikke var fastsat endnu. Der er desuden også knyttet visse problemer til Plums adkomst til denne strandlod. Ejeren af Bergmansdal, Hans Helleesen, bestred Plums ejendomsret til jorden og hævdede selv at eje den, idet han holdt på, at Helsingørs magistrat og de eligerede borgere havde overdraget jorden til Simon Jochumsen Bergman, da denne i 1722 anlagde Bergmansdal. Plum havde for sit vedkommende fået jorden overladt af en senere magistrat, en transaktion som blev godkendt ved et kongeligt reskript af 19/7 1782, altså kort tid forinden Plums handel med Claessen, som Plum øjensynlig fandt det rådeligst at sikre sig. I stridens hede bemægtigede Helleesen sig et par køer, som Claessen havde givet Plum lov til at lade græsse på jorden, og lod dem sælge ved offentlig auktion. Da Helleesen døde samme år, nåede han ikke at få tvivlsspørgsmålet afgjort, men heller ikke sønnen Jens Helleesen, der arvede Bergmansdal efter faderen, opnåede nogen

overenskomst med magistraten og de eligerede borgere, hvem sagen jo især vedkom som dem, der uden tilstrækkelig hjemmel havde solgt den omhandlede jordstrimmel til Plum. Hellesen forlangte for meget i erstatning og magistraten bød for lidt. Først med de nye ejere, Liebman & Wulff, der købte Bergmansdal på auktion efter Jens Hellesens død i 1790, synes der at være kommet en overenskomst i stand. Det ser dog slet ikke ud til, at Claessens adkomst til jorden efter købet fra Plum har været bestridt. For resten har naturen siden blandet sig i ejendomsforholdene, idet søen forlængst har bortædt det meste af jorden på denne strandlod⁹.

Claessen ejede nu store områder syd for byen, men fandt dem alligevel ikke omfattende nok. Han sluttede derfor påny i 1785 to betydelige handler, begge med Plum. Ved december termin 1785 købte han for en sum af 1000 rdlr. Plums tømmerplads, efter skøde- og panteprotokollen et stykke jord „som er indelukt, og jeg har brugt til tømmerplads og er beliggende mellem den såkaldede Kkke Hauge og hr. Claessens ankersmedie (som altså allerede nu var opført) og øvrige bygninger og grund, og som er fra Kiøbenhavns landevej tilfulde 160 alen og oventil bred 68 alen og nedentil ved landevejen bred 66 alen“. Det drejer sig om brandtaksationsnummer 545 A.

Samme dato solgte Plum ham sit under brandtaksationsnr. 548 A registrerede hus „beliggende udenfor Svingelporten imellem hr. Bregaards have på den ene side og Plums have på den anden side“. Huset bestod af en bygning ud til Københavnsvejen på 17 fag med en kvist på til en sal af 4 fag, og haven hertil på 126×110 alen medfulgte i købet. Den nævnte Bregaards have er den nuværende Falck-station og brandstation i Helsingør, og det tilhørende hus findes stadig som det fredede hus, Svingelport nr. 6, matr. nr. 542. Derimod eksisterer det hus, som Claessen erhvervede ved handelen, ikke længere; det lå ved Københavnsvejen, hvis begyndelse var nuværende Svingelport, og raseredes, da Statsbanerne i 1890-erne overtog arealet og anlagde kystbanen. Den i handelen nævnte Plums have er af samme årsag borte. Den lå lige midt i sporarealet, hvor kystbanetogene nu passerer over den i hundredevis daglig.

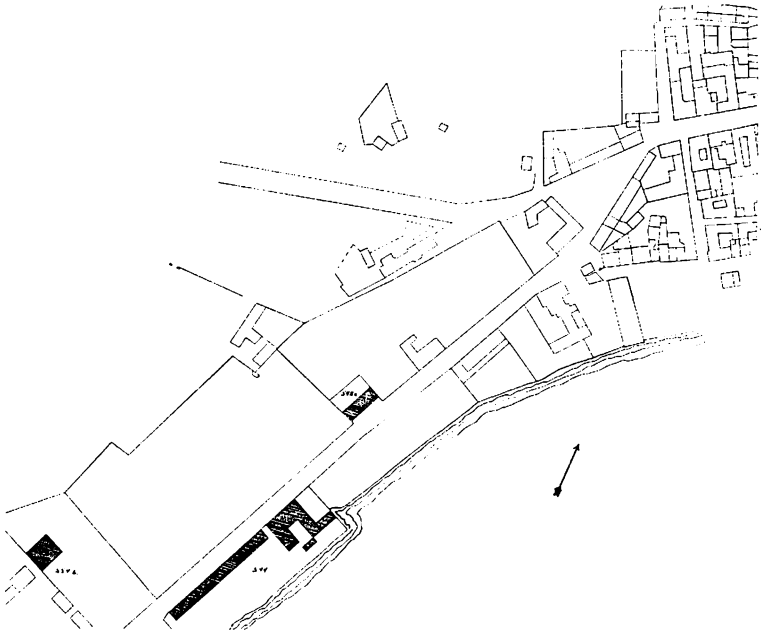


Fig. 4. Lønborgs kort 1803 over arealerne uden for Svingelen. De skraverede bygninger tilhørte Claessen: brandtaksationsnummer 544 Villa „Augusta“ og ankersmedjen, 548 b er blandt de øvrige erhvervsbygninger, 548 a den fra tømmerhandler Plum erhvervede ejendom ved Københavnsvejen. Foroven tilhøjre Svingelporten, hvor Kongevejen og Københavnsvejen løber sammen og fortsætter i Stengade. — Helsingør Kommunes arkiv.

De claessenske etableringer på dette område fik ingen lang levetid, og nu, så mange år efter, er det svært at danne sig noget klart overblik over, hvor meget han fik udført. Vor sikreste kilde er Helsingør brandtaksationsprotokol af 1791. Den giver følgende omtale af Claessens bygninger:

Nr. 545. Uden for Svingelen. 1. På den forhen under dette nummer anførte tømmerplads er opført en ny bygning af grundmur til alle fire sider, i længden 28 alen og 23 alen i dybden, en etage høj med helt tag og *indretning til ankersmedie* i sådan forfatning, at den i et og alt kan vurderes for 3500 rdlr.

2. Et halvtagskur af 16 fag. Tømmer og brædder i slet forfatning, således at det kan vurderes for 30 rdlr.

3. Pladsens indhegning bestående af 16 fag nyt plankeværk og en port og 48 fag ditto noget ældre samt en port, som kan vurderes for 800 rdlr.

Nr. 548 A. Udenfor Svingelen.

1. En bygning til landevejen af 18 fag mur- og bindingsværk, en etage høj med helt tag og kvist af 4 fag. Det forhen under dette nummer indbefattede brygge- og brænderiværk er borttaget og i dets sted indrettet til beboelsværelser, for nærværende tid i en sådan stand, at det tillige med 2de deri værende enkelte vindovne og en ditto bilæggerovn kan vurd. for 800 rdlr.

2. Den herved værende have og gård er indhegnet med 80 fag plankeværk, en port og to låger, alt i sådan forfatning, at det er af værdi 200 rdlr.

Nr. 554 B. Udenfor Svingelen.

1. En bygning til landevejen bestående af 13 fag tømmer og brædder, en etage høj med helt tag, med behørig inventarium og kraner for få år siden fra grunden af nyopført, i god stand og kan vurderes til 500 rdlr.

2. Fra samme linie er en bygning af 15 fag mur og bindingsværk, en etage høj med helt tag indrettet et tal værelser og *smedieværksted*, hvorudi er en stor vindovn og en ditto bilægger, i god stand og kan vurderes for 900 rdlr.

3. Fra samme linie er en bygning af 20 fag tømmer og brædder, en etage m. helt tag i god stand og kan vurd. for 500 rdlr.

4. Endvidere er en sidebygning af 17½ alen i længden af grundmur til alle fire sider, 2 etager høj med manzard heltag, indrettet til værelser, hvorudi er en jernvindovn og seks ditto bilæggere, i god stand og kan iligemed et herved stående halv tag skur af tømmer og brædder, der vurderes til 900 rdlr.

5. Endnu er en indhegning til stenkul, bestående af 10 fag plankeværk og en port, som tillige med 2de tag- eller halvtags-skure af tømmer og brædder kan vurderes for 50 rdldr.

Det var naturligvis af betydning for Claessen at opnå statsmyndighedernes anerkendelse af sine foretagender og søge de begunstigelser, det var muligt at få. I 1783 indsendte han derfor andragende herom til Kommercekollegiet¹⁰. Han anførte heri, at man i Helsingør længe havde savnet et ordentligt skibsværft, hvor skibe kunne repareres og kalfatres i stedet for som hidtil at søge til København og til de svenske havne i nærheden. Han havde derfor anlagt „et complet skibsværft“ med tilhørende bådebyggeri og rebslageri og anmodede nu om følgende begunstigelser:

1. At de „professionister“, smede og rebslagere, som han antog, det være sig mestre, svende eller drenge, indfødte såvel som fremmede rejsende håndværkere under deres arbejde ved værftet ikke måtte gøres nogen hindring af lavene, i hvilke de så længe de arbejdede hos ham ikke skulle være pligtige at indtræde „eller med dem stå i noget samfund“, dog således at de mestre, som han antog, tog borgerskab som frimestre, og at svendene, når de forlod mestrenes tjeneste ved værftet, måtte tillades at indtræde i lavene i Helsingør eller andetsteds eller at etablere sig som mestre og endelig, at lærlingene ligeledes, når de lovlig havde forladt værftets mestres tjeneste ikke måtte nægtes antagelse hos lavsmestre i Helsingør som andetsteds.

2. At disse håndværkere, så længe de stod i Claessens tjeneste og ikke drev anden borgerlig næring, måtte være fritaget for borgerlige afgifter og forretninger for sig og familie samt for deres svende og lærlinge.

3. At hans reberbane med hensyn til afsætning af arbejdet måtte nyde samme friheder som landets øvrige rebslagerier, og at der heller ikke måtte ske indskrænkninger ved afhændelsen af det forfærdigede smedearbejde, dog mod at han forpligtede sig til, at der ikke i hans værksteder udførtes bygnings-smedearbejde eller andet almindeligt smedearbejde, medmindre det

var til hans eget eller værftets brug, i det hele taget kun sådant arbejde, som vedkom skibs- og bådeværfter eller arbejde, som ikke kunne udføres pålideligt hos andre helsingørske mestre.

Kollegiet sendte Claessens andragende til udtalelse hos stiftamtmand Brockenhuus, som fandt at det hele anlæg ikke alene var til almindelig nytte for staten, men også ville være fordelagtigt for søfarten og for Helsingør. Han kunne derfor tiltræde de ansøgte begunstigelser med hensyn til antagelse af smede, men fandt det dog ikke rimeligt, at de af Claessen antagne mestre skulle tage borgerskab som frimestre, for derved at blive berettigede til at nedsætte sig på professionen, når de fandt for godt at forlade værftets tjeneste¹¹. Hvad rebslagerne angår, henledte stiftamtmanden opmærksomheden på, at der i rebslagers lavsartikler var fastsat nærmere forholdsregler til sikkerhed for rebslagerarbejdets kvalitet og for de til dette anvendte råmaterialer, hvorfor han fandt, at Claessen til denne del af virksomheden kun burde betjene sig af mestre og svende, som var oplært efter disse regler, hvorfor lavsartiklerne her burde følges, dog med den indskrænkning, at Claessens rebslagere kunne fritages for at stå i lavet, sålænge de forblev i hans tjeneste.

Hvad afsætningen af værftets rebslagerarbejde angik var en sådan forhandling i følge reskriptet af 10. april 1761 tilladt for enhver i de købstæder, hvor der intet lav var, når vedkommende forinden havde erhvervet borgerskab, og da der intet rebslagerlav fandtes i Helsingør, var Claessens ret til at lade rebslagerarbejde udføre og afsætte dette hvor og til hvem han fandt for godt ubestridelig, navnlig da man derved kunne hindre indførsel og oplag af fremmed tovværk. Claessens tilladelse til at udføre og afsætte smedearbejde burde ikke udstrækkes videre end til at omfatte det som hørte til skibe, som blev reparerede på værftet eller som var af den beskaffenhed, at det ikke forsvarligt kunne forfærdiges af smedelavet i Helsingør, og det var forøvrigt netop det Claessen havde ansøgt om.

Med hensyn til andragendets punkt 2, fritagelsen for borgerlige forretninger og afgifter, fandt stiftamtmanden intet at erindre, når fritagelsen ikke omfattede ildebrand eller andre ekstraordinære tilfælde, og når Claessen ydede en årlig afgift til byens

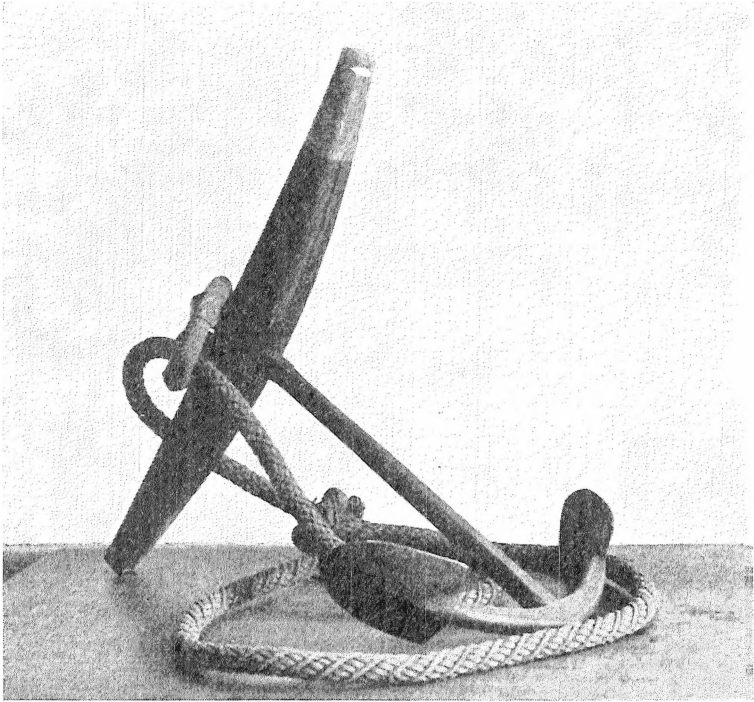


Fig. 5. Det første anker, smedet i J. J. Claessens ankersmedje i Helsingør, og det første tov, slået på hans reberbane 1783. På ankeret læses „Haabets Anker“. Anker og tov hang tidligere i det Claessenske palæ, Strandgade 93. Nu på Handels- og Søfartsmuseet.

kasse. Efter forhandling med magistraten og byens formand foreslog stiftamtmanden, at afgiften fastsattes til 25 rdlr. årlig i de første fem år (de eligerede borgere havde først ønsket 50 rdlr.). Senere kunne den fastsættes påny i forhold til den stigende eller faldende virksomhed på værftet til sin tid.

Kommercekollegiet sluttede sig til stiftamtmandens opfattelse. Punkt 3 i andragendet måtte bortfalde, idet Claessen på forhånd havde den ret, han søgte om. Det var rimeligt at give hans håndværkere frihed for lavstvang, og det måtte være magtpåliggende for Claessen, at hans folk ikke på grund af lavsvedtægter nødsagedes til at forlade deres arbejde „for at søge kroen eller det

så kaldede herberge og tilbringe en del af ugen i unyttige samlinger“. Det var også nødvendigt, at hans folk, såvel svende som drenge, ikke kunne udelukkes af iavene, når de forlod hans tjeneste, da han ellers ikke ville kunne få arbejdsro. Hvad hans smedemestre angik måtte det være bedst at træffe den bestemmelse, at de, efter at de i passende tid havde arbejdet hos ham og ønskede at forlade hans tjeneste, fik valget mellem at gøre mesterstykke eller tage borgerskab som frimestre. Også hvad hans rebslagere angik tilsluttede man sig stiftamtmandens standpunkt, at de skulle være lavsuddannede folk, men at de kunne fritages for at stå i lavet så længe de arbejdede for værftet. Ved kongelig resolution af 24. maj 1784 bifaldt kongen ganske kollegiets forestilling.

Det ville jo være mærkeligt, om der ikke tid efter anden opstod divergenser mellem Claessen og lavsmestrene efter disse begunstigelser. I dec. 1794 beklagede smedelavet i Helsingør sig da også over, at han gjorde indgreb i lavsmestrenes næring ved at påtage sig og udføre andet smedearbejde, såsom hestebeslag, skibsarbejde etc., end han var berettiget til efter sit privilegium på et skibsværft, som lavet hævdede endnu ikke var anlagt. Man androg derfor om, at der blev truffet foranstaltninger til at forhindre dette. I februar 1795 klagede lavet påny, men amtmanden kunne indberette, at der efter indhentede oplysninger kun i to tilfælde var udført møllearbejde, og at der ved begge forelå attest fra smedelavets formand eller at det af anden lavsmester var godtgjort, at arbejdet ikke havde kunnet udføres ved lavet; hestebeslag var ikke udført for betaling og desuden mente Claessen, at det tømmer- og jernarbejde, som forekom ved skibsreparationer, hørte under de rettigheder, som var tilstået ham ved hans privilegium. Lavet måtte lade sig nøje med den besked, og da det bad om at se de attester, man påberåbte sig, da det gerne ville bevise sine klagers rigtighed, ønskede kollegiet ikke at indlade sig derpå¹².

Også med rebslagerlavene opstod konflikt. En hos Claessen udlært svend Mads Høne, som Claessen havde givet lærebrev, og som havde fået lovlig afsked fra ham, tog i 1792 til København, men blev ved de københavnske rebslagersvendens kvartals-

møde pålagt som dreng at betale den såkaldte „Geschenk“ på 8 rdlr. til amtet før han måtte møde som svend i kvartalssamlingen, og da Høne derpå ville rejse andetsteds hen, nægtede oldermanden ham det sædvanlige „rejsekundschaft“. Claessen anmodede da kollegiet om at rebslagerlavet i København måtte få ordre til at forsyne Høne med rejsepas og fremtidig uden vægring optage de svende og drenge i lavet med den kvalitet, hvorefter de var afskedigede hos ham. Så let gik det nu ikke. Københavns Magistrat foreslog „at den svend som forestår supplikantens rebslagere“ skulle indgå som udenbys mester i lavet på den måde som plakaten af 7. nov. 1747 tillod. Hertil kunne Claessen kun meddele, at hans driftsleder Peter Andreassen ikke var svend men mester og som sådan allerede i 1784 var optaget i rebslagerlavet i Åbenrå, hvorefter Danske Kancelli meddelte Københavns Magistrat til fornøden bekendtgørelse for rebslagerlavet i København, at Høne straks burde meddeles det forlangte rejsepas eller „kundschaft“ og lavet tillige uden vægring skulle antage de fra Claessens rebslageri herefterdags anmeldte svende og drenge i den egenskab, hvori de var afskedigede¹³.

Næste år var det påny galt, idet rebslagersvendene i Flensborg nægtede Niels Simon Kirck, der ligeledes var udlært hos Claessen, arbejde blandt dem, indtil han på sædvanlig vis var ind- og udskreven ved lavet. Tyske Kancelli mente, at det måtte forblive ved de flensborgske svendes påstand, da Claessens privilegium næppe kunne forandre lavsvedtægterne i hertugdømmerne, og Claessen måtte da bøje sig og lade sin mester indgå i lavet i København¹⁴.

Det bør tillige nævnes, at Nyrop er af den opfattelse, at Claessen ved sit rebslageri utvivlsomt anvendte nogle patenter som en anden helsingørborger, den bekendte handelsmand og industri-drivende John Daniel Belfour havde erhvervet. Han var en engelsk skibskaptajn, der i 1786 fra Hull kom til Helsingør, hvor han trods stærk modstand fra de indfødte helsingørske købmænd blev optaget i kræmmerlavet ved kongelig resolution i maj 1787. Han var meget foretagsom og lagde sig efter geneverbrænderi og garveri og udtog i marts 1793 engelsk patent på en „machinery for the manufacture of ropes and cordage“,

der forbedredes ved senere patenter af 1798 og 1799¹⁵. Belfour lod sine spindeindretninger fremstille hos Bradley's i London og fik fra rebslagerne ved de kongelige skibsværfter i Woolwich, Chatham, Portsmouth og Plymouth anerkendende udtalelser, fordi hans opfindelse ikke benyttede mekanisk drivkraft, dampkraft eller vind- eller hestekraft, idet han ikke ville berøve arbejderne deres næring. Det kan ikke nærmere ses, hvor meget hans opfindelser anvendtes af Claessen, men som det senere skal ses, anvendte Claessen i hvert fald en hestemølle ved sit rebslageri. Nyrop baserer sin opfattelse på, at Belfour ikke selv havde rebslageri i Helsingør, men formentlig må have frugtbargjort sin opfindelse dør, og at han i 1794 ægtede Mariane Dodt, der i 1791 var blevet enke efter Claessens svoger Stephan Arent van Deurs, hvorfor familieskabet naturligt må have medført et samarbejdsforhold.

Det var bemærkelsesværdigt, at det helsingørske smedelav så sent som i 1794 i sin klage over Claessen havde anført, at det så meget omtalte skibsværft trods Claessens egne påstande herom slet ikke var anlagt endnu. Dette var for så vidt rigtigt, som der endnu ikke syntes at være kommet særlig meget ud af planerne.

Grunden hertil er ganske åbenbart den, at Claessen havde tænkt sig, at værftet skulle etableres i forbindelse med et havneanlæg. På trods af den livlige trafik i forbindelse med øresundstold-klareringen og de deraf affødte omfattende skibsprovianteringsforretninger, som sundklarernerne drev, fandtes der i Helsingør som bekendt ingen ordentlig havn, men kun et par skibsbroer, hvorfra hele den livlige virksomhed måtte foregå. Nogle havneanlæg, som Christian IV havde ladet udføre, blev ikke vedligeholdt og ødelagdes ret hurtigt. I det 18. årh. havde forskellige kommissioner beskæftiget sig med emnet. 1753 havde ingeniørmajor I. Themsen fremsat en plan for en havn, et andet forslag fremkom i 1761 fra generallojtnant Moltke og kommandørkaptajn Dumreicher. Frederik V syntes tilbøjelig til at lade denne plan nyde fremme, men den mødte modstand

hos den tidligere marinekaptajn Frederik Lütken, der 1739–77 var kontrollør ved Øresunds Toldkammer, og som ifølge Laurits Pedersen, siden han kom til byen, havde arbejdet for, at havnen skulle være lille. Han fremsatte skarpe udtalelser mod denne store havneplan, som Frederik V derfor lod falde. Den blev i stedet erstattet med nogle mindre udvidelser, der gennemførtes i årene 1764–67¹⁶.

På det tidspunkt Claessen begynder sin virksomhed var der således slet intet eller såre lidet sket til forbedring af de helsingørske havneforhold. Han rejser da påny den helsingørske havnesag. Han allierede sig med sagkundskaben og fandt det formålstjenligt at søge denne hos Holmens sagkyndige. Allerede i 1783 foreligger en havneplan fra hans side, udfærdiget af Holmens pælebuktermester Statius Sørensen¹⁷. Efter denne plan skulle havnen anlægges ved Svingelen uden for Plums tømmerplads med havneindløb mod nord. Havnen var beregnet til en længde på 440 fod og en bredde på 245 fod. For planens iværksættelse foreligger følgende overslag:

Tømmer	38.321 rdl.	6 mk.	
Jernarbejde	4.725 rdl.		68 sk.
Arbejdsløn	20.653 rdl.		32 sk.
„Stellage“ med videre	1.451 rdl.		
Ialt.....	65.151 drl.		58 sk.

Hertil kom dog 8100 bundter faskiner og 52 kubikfod gråsten foruden en del materialer og redskaber, som måtte kræves under arbejdet. Dette var ikke med i beregningen og heller ikke opmudringsarbejder. Uden for havneindløbet var der en vanddybde på 16 fod, og skulle havnen have samme dybde, måtte der opmudres ialt 832.000 kubikfod. Forsåvidt store sten eller lignende voldte vanskeligheder, antoges dette efter erfaringer andet steds fra at andrage 10–12.000 rdlr., exclusive maskiner og pramme.

Et nogenlunde detailleret forslag udført af Holmens pælebuktermester og fremsat af en af Helsingørs mest fremtrædende borgere måtte på forhånd vække interesse hos centraladmini-

strationen. Admiralitetet ville gerne have en havn i Helsingør, selvom man ikke mente, at søetaten burde påtage sig arbejdet, og Kommercekollegiet fandt, at en havn ville give større sikkerhed for skibsfarten, skaffe Helsingørs borgere ny fortjeneste og forøge statens indkomster. Men planen måtte være større, hvis havnen ikke alene skulle betjene de forbipasserende skibe, men også kunne benyttes til vinterleje for de danske grønlandsfarere. En kommission burde derfor se på sagen og finde ud af, hvor havnen bedst kunne anlægges for at være beskyttet af Kronborg fæstning, hvor stor og hvor dyb havnen skulle være, hvor mange skibe den kunne rumme, og bekostningen ved dens udførelse.

Med denne opgave blev da en kommission nedsat i 1788 med repræsentanter for de interesserede myndigheder. Søetaten blev repræsenteret ved kontreadmiral grev A. Moltke og kommandørkaptajn Wleugel, der fik mester Søren Halkier og tømmerformand Friis fra Holmen til assistance. Pælebukkermester Stadius Sørensen var optaget af fortifikationsarbejder i København og kunne derfor ikke være aktivt med i begyndelsen. Landetaten indsatte Kronborgs kommandant, major v. Gottberck, som medlem af kommissionen. Kommercekollegiet repræsenteredes af generalmajor Wegener, Generaltoldkamret af kommandørkaptajn A. Lous, og som forslagsstiller blev Claessen selv medlem¹⁸.

Det bedste er som bekendt det næstbedstes værste fjende. Med dette omfattende kommissorium måtte det tage lang tid at komme igennem de undersøgelser, der skulle til. I 1789 foretog mester Søren Halkier og Friis betydelige opmålingsarbejder i farvandet udfor Helsingør, men derefter skete der foreløbig ikke mere. 17. nov. 1792 fremsendte de to helsingørske medlemmer af kommissionen, v. Gottberck og Claessen, et promemoria til Generaltoldkamret, hvori de anførte, at de ikke havde hørt det ringeste til sagen, siden Halkier i 1789 rejste til København med opmålingsforretningen. De tilføjer: „men skulle denne Commission continueres, saa var det vel højst nødvendigt, at i Steden for de afgangne andre til denne Commission bleve udnævnt“. De klagede samtidig over at Wegener havde taget „det

kongelige kommissorium og den åbende protokol“ med sig til København¹⁹.

Sagen var, at forskellige medlemmer var udtrådt af kommissionen eller var døde. Moltke var udtrådt og erstattet af kontreadmiral Grodtschilling, som imidlertid også døde og i 1793 efter ovennævnte klage blev efterfulgt af viceadmiral I. C. Kaas, der som medlem af admiralitetet naturligvis var en styrke for kommissionen, men som var stærkt optaget af sine embedsforretninger. Viceadmiral A. Lous døde i 1797 såvel som Wegener, og også planens tekniske sagkyndige, pølebukkermester Statius Sørensen, var død. Samtidig med Kaas indtrådte justitsråd Jøns Mathias Ljungberg for Generaltoldkamret. Han omtales som „collegii committerede for det mekaniske fag“. Endelig indtrådte i 1797 generaladjutant kommandør Løvenørn.

Året forinden havde Claessen for at genoplive sagen på ny henvendt sig til Generaltoldkamret i en længere redegørelse for sine tanker. Da hans fremstilling giver et udmærket indtryk af hans planer, skal den her gengives i hovedtræk²⁰.

Han begynder sit forslag med at omtale Helsingørs beliggenhed som porten mellem Østersøen og verdens øvrige have, hvor alle nationers skibe, som driver handel til og fra Østersøen skal passere. Han finder Helsingør bekvem for al slags kommissions- og spekulationshandel, netop en sådan handelsvirksomhed som de førende handelsstater England og Holland og en lang række søstæder: Venedig, Livorno, Genua, Marseille, Hamborg, Lübeck, Bremen, Danzig m. fl. har profiteret så stærkt af. Også Sverige håber gennem handelstraktaten med Frankrig at udvikle Göteborgs handel til større blomstring og på denne måde søge at fratage danske såvel som andre nationers skibe en del af den franske produkthandel med egne skibe.

Det er ved friheder, at stæder får deres opkomst. Årligt passerer 10 à 11.000 skibe af forskellige nationer gennem Sundet og ankrer op ved Helsingør. Såfremt Helsingør havde en havn og blev tilstået handels- og oplagsfrihed, ville den blive af vældig betydning for landet. Østersøiske købmænd ville oplægge varer i Helsingør om vinteren for derefter tidligt om foråret, når Østersøens havne var tillagte, at føre dem hen, hvor man vidste

der var mangel. Claessen henviste ligeledes til de forskellige foretagender, som man har udført på svensk side, og som tilsigter at berøve Danmark de småfordele, som følger med de skibe, der passerer Sundet. Helsingborg har fået tilstået oplagsfrihed og har desuden fået bevilget 2800 speciedaler til en havn, hvortil planen allerede er udkastet. Mange skippere har allerede i en del år provianteret der, og oplagsfriheden vil opmuntre flere til at følge disses eksempel til skade for Danmark. I Landskrona var havnen siden 1786 ved hjælp af 7-800 arbejdere udvidet i et sådant omfang, at den kunne modtage orlogsskibe. Under den virksomme købmand Giörlöffs ledelse var der her anlagt et skibsværft. Havnen og byen var tillagt store begunstigelser i form af frie grunde og bygningsmaterialer for dem, som ville nedsætte sig der, og der var ligeledes anlagt en reberbane. En del skibe havde i de senere år ligget i vinterleje i Landskrona og var blevet repareret på værftet. Claessen frygtede, at når skibsværftet i Landskrona blev de fremmede nationer bekendt, ville det tiltrække konsulter og kommissionærer såvel som redere og assurandører, dels på grund af de privilegier, der kunne opnås, dels på grund af de ringere priser på skibsmaterialer, såsom jern, træ, tjære m. m., der er Sveriges naturlige produkter. Man ville kunne reparere sine skibe i Landskrona og lægge dem i vinterleje der 20-50% billigere end i København. Claessen anførte tillige, at den svenske regering ved opmålinger og grundboringer havde ladet undersøge muligheden af at anlægge en kanal fra Rå fiskerleje $\frac{3}{4}$ mil syd for Helsingborg, hvor vandet er dybt tæt ind under land, ad åer i egne af mådelig højde til Engelholmsbugten ved Arildsläge. Claessen mente, at Torekov var medtaget under denne plan, da dette sted er let at befæste og havde en sådan beliggenhed, at det kunne rumme en stor flåde. Muligheden af sådanne planers udførelse bestyrkedes ved tanken om den standhaftighed som svenskerne havde udvist ved gennemførelsen af andre anlæg som Sveaborgs fæstning, dokken i Finland, anlæggelsen af Carlskrona, Trollhättan m. m. og tillige derved, at den svenske handel var så udbredt, at den let kunne støtte sådanne anlæg.

Claessen anså det for farligt at betragte slige foretagender

med ligegyldighed. Fremdrift skete bedst gennem opmuntringer og handelsfriheder, og hertil ville Helsingør på grund af sin beliggenhed være velegnet, men Claessen var af den opfattelse, at byen var blevet holdt i uvirksomhed, fordi man frygtede, at København ville tabe ved Helsingørs opkomst. Han anførte derfor en række sammenligninger mellem de to byer, for, som han siger, at fremhæve hvers fortrin, men hjertet er dog tydeligt i Helsingør. København, som har den lykke inden for sine volde at have de kongelige hofetater, rigernes kollegier, orlogsflåden, en stor hærmagt, akademier, handelskompagnier, landets største købmænd, videnskabens dyrkere, kunstnere, fabrikker m. m., ernærede sine indbyggere alene af rigernes indkomster, thi de indførte varer solgtes og fortæredes i hovedstaden og provinsen eller udførtes og solgtes med tab, „og når købmændene ikke kan employere deres skibe til denne provinses handel, ligger skibene stille under forrådnelse eller de sælges til fremmede for spotpriser, hvorpå nu haves bevis nok“. Helsingør derimod sysselsætter og ernærer 5 à 6.000 mennesker alene af de fremmede, og skønt byen formedelst svære afgifter og stærk indskrænket oplagsfrihed ikke kan drive andet end proviant- og værtshushandel, indbringer den dog, eksklusive Øresundstolden, en så anselig kapital årligt i kongens kasse af fremmedes penge, at konsumtionen alene giver et årligt overskud af 25.000 rdlr. Claessen mente, at omend København virkelig ville tabe ved Helsingørs fremgang, hvilket han dog ikke troede ville ske, burde det dog tages i betragtning, at staten som helhed vandt derved. Han kunne ikke indse, at hovedstaden, uagtet denne unægteligt havde store bekvemmeligheder for handel og plads for flåde og koffardifart, til alle tider skulle bevare en eneret, som alle andre stæder i de kongelige lande skulle udelukkes fra, skønt situation og natur kunne have dannet et sted mere bekvemt for søfart og handel, og Helsingør burde så meget mere gives fortrin fremfor København, som Helsingør og ikke hovedstaden kunne tilintetgøre de nævnte anlæg i Sverige.

Claessen fremfører med stor veltalenhed den værdi en havn i Helsingør ville have for søfarten. Adskillige såvel udenlandske som indenlandske skibe var forulykkede eller havde taget skade

ved isgang, stærk strøm, storm og uvejr i Sundet og på Helsingørs red uden at det havde været muligt at redde dem af mangel på en havn. Assurandørerne i København og andre private havde lidt tab derved, og Helsingør var gået glip af indtægter, fordi de fremmede havarerede skibe af mangel på hjælp havde måttet drive af og gå på grund på den svenske side af Sundet, eller de under fare havde søgt fjernere havne for at reparere. Dette ville undgås med en havn i Helsingør. Fremmede skibe, som nu af frygt for is under Hveen og på Københavns red ikke turde anløbe Kattogat, men lagde sig i vinterleje i norske og svenske havne for flere måneder, ville, når de havde et tilholdssted i Helsingør, hvis red som oftest er fri for is hele vinteren, anløbe Sundet, og hvis isen forbød dem at komme længere, ville de søge havn i Helsingør, hvorfra de, såsnart isen brød op, kunne fortsætte rejsen til Østersøen. Ligeledes kunne de københavnske grønlandsfarere, „der nu som bekendt altid kommer for sildig til fangsten, fordi de ej kan gå tidlig nok fra København, hvis red efter 24 timers frost gerne er tillagt“, sejle ned til Helsingør, når der var en sikker havn, for ved bekvem lejlighed at afgå til deres bestemmelsessted.

Claessens tanker gik endnu videre end til etableringen af en koffardihavn i Helsingør. Han tænkte sig også en orlogshavn her og anså den for meget nyttig til værn for rigerne. Han fremførte, at Skagerak og Kattogat i ufredstider kunne holdes ryddelig for kaperier, når orlogsskibe havde havn i Helsingør. Transporter af folk, skyts og proviant kunne i de koldeste vinterdage i største tryghed ske fra Helsingør til Norge. Under fjendtligheder med Sverige kunne enhver bevægelse fra Göteborg holdes under kontrol. Svenskerne ville med ingen slags vind vide sig sikker i Kattogat og deres eventuelle indfald i de danske provinser ville ikke som nu betrygges derved, at de om vinteren alene må frygte, hvad der sker fra Norge og ved modvind her slet intet behøver at frygte. Med visse vinde, og når isen spærrer reden, befrygtes intet fra København, og desuden kunne man fra Sverige se alt, hvad der sker på Københavns red. En svensk eskadre, som lagdes i Landskrona, ville man lettere kunne passe på fra Helsingør end fra København, og skulle en fjendtlig

eskadre forsøge at trænge igennem Sundet, kunne en eskadre i Helsingør gøre stor nytte derimod. Desuden kunne en del af den danske flåde forlægges til Helsingør uden bekostning eller svækkelse af sømagten. I påkommende tilfælde kunne flådestyrkerne med denne korte afstand let igen forenes.

I forbindelse med disse betragtninger supplerer Claessen sin tidligere fremsatte plan om en havn i Helsingør med et nærmere forslag til planens gennemførelse. Han tilbød selv at udføre projektet, såfremt han kunne opnå følgende begunstigelser: et lån på 100.000 rdlr. mod prioritet i værft, havneanlæg og bygninger. Lånet skulle være rentefrit i de første fire år, efter den tid ville han betale 2% rente og afdrage med 3.000 rdlr. årligt eller mere, hvis han kunne klare dette. Desuden bad han om, at der måtte overlades ham soldater og slaver til arbejde for samme betaling, som disse nød i kongelig tjeneste, samt muddermaskiner, pram med fornødne arbejdere, som skulle lønnes i samme omfang; samtidig hermed forpligtede han sig til at holde maskinerne i stand. Endelig udbad han sig tømmer fra de nærmeste skove mod billig betaling, afgiftsfrihed for indførte materialer, bestandig fritagelse for indkvartering og grundskat af havnens og værftets grund og bygninger, befrielse for mestre og arbejdere fra borgerlige forretninger og tynger. Han skulle selv i 30 år ikke deraf svare nogen slags „onera“ eller skatter ligesom han skulle have tilladelse til at oppebære alle indtægterne af havnen og holde oplag i sine pakhuse. Claessen sluttede sit andragende med en bemærkning om, at hvor fordelagtige disse vilkår end synes, ønskede han dog helst „at Hs. Maj. selv ville foretage dette værk, da han ikke søgte sin egen men det almindeliges nytte“.

Den sidste bemærkning skal naturligvis ikke tages altfor højtidelig. Det er klart, at han i høj grad har tænkt på den fordel han selv kunne have af det store projekt, idet det naturligvis ville blive af stor betydning for den reberbane og den ankermedie han allerede havde sat igang, ligesom han lettere ville kunne klare en konkurrence fra skibsværftet i Landskrona. Han har sikkert også forestillet sig at etablere en blomstrende handelsvirksomhed i forbindelse med den ansøgte oplagsret, men ikke mindst havde han tænkt sig havnen som basis for det skibsværft,

som han havde begyndt. Det fremgår af de bevarede akter og Statius Sørensens plan, at han ønskede at havnen, forsåvidt den blev anlagt for kongelig regning, måtte blive placeret ud for det sted, som han havde udset til sit skibsværft, og det var naturligvis derfor, at han til sin ankersmedje m. m. havde erhvervet areaerne syd for byen, hvor havnen snarest kunne tænkes anlagt.

Ræsonnementerne i hans ansøgning, hvor han med stor veltalenhed plæderer sin sag, er utvivlsomt på mange punkter altfor vidtgående, bl. a. er det idag ikke let at se, hvor meget der har været om de påståede svenske planer, som han så stærkt anvender i sin argumentation, men ræsonnementer af denne karakter, der baseres mindre på sikre kendsgerninger end på forhåbninger og ønsketænkning, var ganske almindelige for hans tid, både hos erhvervslivets folk, når de fremsendte deres andragender, og hos kollegiernes medlemmer, når de diskuterede dem. Men der er store linjer over hans plan, og den ville utvivlsomt, om den var blevet virkeliggjort, ganske have ændret Helsingørs udvikling fremover, selvom det er omsonst at fabulere over, hvorledes denne udvikling kunne have formet sig.

Ljungberg og Løvenørn blev aktive i arbejdet i den nedsatte havnekommission, Ljungberg som tekniker og Løvenørn som den store organisator, der toges så stærkt i anvendelse inden for en række områder af samfærdselsnet.

Endelig den 31. maj 1798 afgav kommissionen sin betænkning²¹. Det er et meget vidtløftigt aktstykke, der indledes med en lang redegørelse for de forskellige havneforslag, der havde været fremme i løbet af 1700-tallet. De er skitserede foran og skal derfor ikke nærmere behandles her udover en bemærkning om, at der foruden de foran omtalte havneplaner i 1771 var fremsat et projekt til en rummelig havn i forbindelse med en kanal fra Lappen udenom byen til Svingelport.

Kommissionen havde først set det som sin opgave at overveje en havns udvikling i forbindelse med Kronborg fæstning. De i 1789 foretagne opmålinger havde omfattet kyststrækningen fra toldboden forbi fæstningen. Der var her ligeledes foretaget boringer i grunden. Ligesom de foregående kommissioner, der i samme øjemed havde været nedsat tidligere i Helsingør, fandt

også denne, at den stærkt afgående grund samt sø, strøm og is ikke gjorde noget varigt anlæg muligt her.

Man havde derefter i 1796 undersøgt kyststrækningen nord for Kronborg ved Lappen. Resultatet var her blevet erkendelsen af, at grundens forskydning og nordveststormene skabte endnu større vanskeligheder, og gennemskæringen af Lappen kunne af samme årsag ikke komme i betragtning.

Kommissionen fandt således ingen mulighed for at få havnen anlagt under fæstningens kanoner, men mente dog, at opførelsen af batterier til beskyttelse af en noget fjernere liggende havn kunne give denne betydning for forsvarsvæsenet og flåden.

Kommissionen optog derefter til overvejelse en havn, blot beregnet for koffardi og handel. Den bedste plads for en sådan havn måtte blive kyststrækningen fra dybest i Svingelbugten syd efter henimod Skansehukken. Denne strækning havde en jævnt aftagende grund og var mindst udsat for sø, strøm og is.

En havn her til brug alene for Helsingørs egne skibe måtte indrettes til 30 à 50 af de største handelsskibe; den kunne uden altfor store bekostninger udvides til at rumme 80 à 100 skibe, hvis man skulle regne med vinterleje for fremmede forbipassende skibe. Havnedybden måtte være 18 fod, der også var tilstrækkeligt for orlogsfregatter.

I overvejelserne angående havnens byggeprincip følte kommissionen sig tiltrukket af et projekt fra 1760 af kommandør Dumreicher over en havn med direkte tilslutning fra søen, ved hvilken man kunne skaffe plads til 30 à 50 helsingørske skibe, og som med en udvidelse sydefter henimod Skansehukken kunne afgive plads til 100 skibe samtidig med en forøgelse af vanddybden til 18 fod. En sådan havn antoges at ville koste 5 à 600.000 rdlr. Efter nærmere indhentet udtalelse fra lokalkendte folk blev man dog klar over, at denne bygningsmåde ville blive for langsom og bekostelig og vedligeholdelsesomkostningerne for store, fordi havnen ville udsættes stærkt for strøm og is. Justitsråd Ljungberg udkastede da den tanke at anlægge havnen i et bassin med to udgående moler, hvilket ville nedbringe vedligeholdelsesudgifterne og i mindre grad udsætte havnen for tilmudring, end hvis den havde direkte tilslutning fra søen. Et

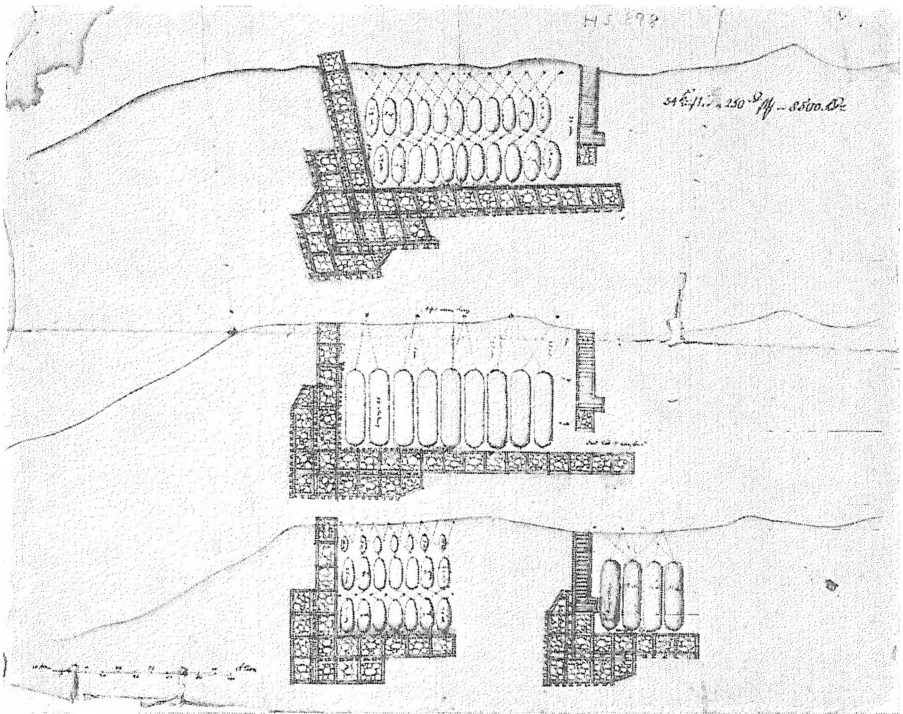


Fig. 6. Skitseprojekter til en havn syd for Helsingør ud for Svingelen, udført som led i diskussionen om Claessens havneplaner. – RA. Orlogsværftets Aflevering 1945, Designation D.

lavt terræn ved sukkerraffinadør Plums ejendom ansås for tjenligt, hvorfor man her foretog en række nivelleringer.

Løvenørn og mester Halkier fremsatte forslag om en yderhavn på 18 fods dybde, udvidet ind mod land ved hjælp af en kanal med et bassin på 16 fod. En sådan udvidet havn ville kunne rumme 100 større og mindre handelsskibe og have et område på 481.175 kvadrattod. Den ansloges til en bekostning af 458.476 rdlr., indbefattende et skibsværft og en muddermaskine. Endelig uddybede Ljungberg dette sidste forslag og sine egne tidligere fremsatte udtalelser og fandt ud af, at en yderhavn placeret på 6 fods vanddybde i forbindelse med et indre bassin mod land og beskyttet af to batterier kunne give

en havn på et omfang af 392.000 kvadratfod og med en dybde af 18 fod og plads til 100 „middeldrægtige“ handelsskibe for en bekostning af „omtrent 299.112 rdlr.“

Efter alle disse mange overvejelser, som her kun er gengivet i hovedtræk, kommer kommissionen sluttelig til det resultat, at der med hensyn til varigheden i fremtiden ikke kunne vælges nogen sikrere bygningsmåde end at lægge havnen i et bassin, udgravet i land. Det indsender forslag til en sådan havn med et omfang af 477.570 kvadratfod og med 18 fods vanddybde til 100 middelstore skibe, tilvejebragt ved at benytte den jævnt udgående grund. Havnen skulle have beskyttende moler og forsynes med et bolværk 5 fod højt over vandet, med stenudkastning udenfor og stendossering mod land, ligesom bassinet skulle beklædes med bolværk. Da de uvisse materialepriser, vanskeligheden ved at skaffe arbejdskraft og ved at bestemme værdien af de grundarealer og bygninger, som skulle overtages, og bekostningerne med at holde vandet ude under gravningsarbejderne gav mange usikkerhedsmomenter, kunne man ikke udarbejde et detailleret overslag, men mente at byggesummen omtrentlig ville andrage 4 à 500.000 rdlr.

Efter de fremsatte detaillerede bemærkninger om alle til sagen knyttede problemer forventede kommissionen derefter approbation på stedet for havnens placering og på byggemåden, samt en udtalelse om hvorvidt visse indskrænkninger i planen måtte ønskes. Når dette var afklaret, ville specialtegninger med detailleret overslag kunne forelægges Hans Majestæt.

I forbindelse med kommissionens betænkning er det af interesse at høre en udtalelse om hele havnesagen, som kommandør Løvenørn i oktober 1798, et halvt år senere, afgav på foranledning af Generaltoldkamret.

Hans hovedtanker var følgende: Som krigshavn er stedet uegnet, det kunne i det højeste benyttes af et detachment skærbåde og kanonbåde samt et par fregatter og lignende. København med hovedflåden er altfor nær. Når der skal være værft flere steder, bliver det dyrere både i anlæg og drift, og det ville også kræve et stærkere forsvar af havnen. Fra søen er der beskyttelse af Kronborg fæstning og de efter justitsråd Ljungbergs

idé foreslåede batterier, men mod landsiden er havnen blottet for forsvar, og her er „intet godt local hertil“. Man skal derfor kun tænke på en handelshavn. De store tanker om oplag for østersøprodukter i Helsingør, så at englændere og andre hellere skulle tage deres østersøvarer i Helsingør end direkte, tror Løvenørn ikke på. Det er altid fordelagtigst at handle direkte. Dog vil der måske i nogle tilfælde kunne blive oplag i Helsingør. For eksempel troede han, at amerikanerne ville vove rejser senere på året og tage varerne i Helsingør fremfor at vove risikoen for overvintring på Østersøen. Nogle ville nok mene, at det snarere ville ske i København end i Helsingør, men Løvenørn ville som skibsfører hellere bruge Helsingør, da det er langt lettere at sejle ud fra Helsingørs havn end fra København, hvor man må hale ud på reden og ofte må ligge længe her og vente på vind. I Helsingør vil man vente i havnen, indtil vinden er der. København blokeres ofte af visse østlige vinde. Det ville måske svække København noget, men handelen som helhed ville dog vinde, og varerne fra begge Indier ville Helsingør dog altid få på anden hånd. Den projekterede havn ville få stor betydning som „retirade“. I øjeblikket er Helsingørs red kun mådeligt egnet for skibe, hvad søskaderne viser, og mange skibe udefra tvinges til vinterophold i Norge. Hvis der var havn og værft i Helsingør, er Løvenørn sikker på, at skibene vil reparere her i stedet for at gå til fremmede steder. Løvenørn frygter ikke rygterne om havn i Helsingborg, der er langt ringere egnet end Helsingør; derimod har der været idelige planer om en havn i Landskrona.

Med hensyn til de fremsatte havneplaner og deres udførelse er der intet videre at gøre end nu at træffe beslutning, om man vil eller ej.

Løvenørn mener i overensstemmelse med det forestående, at havnens udførelse ikke bør være en statsopgave, selvom man kunne pålægge havnepenge, som i større eller mindre udstrækning kunne dække beløbet, men derimod er det utvivlsomt rigtigt, at det er en vigtig sag at opmuntre, understøtte og befordre slige anlæg på alle mulige måder. Løvenørn synes derfor, at man skal skrive til Claessen, som foruden at være medlem af kommis-

sionen er en af de mest fremtrædende handlende i Helsingør, eller, om det fandtes rettere, til Helsingørs samlede købmandsstand, om at fremsætte forslag til hvorledes pengene kunne skaffes ved sammenskud af partikulære (private handlende) imod sikkerhed og visse privilegier og rettigheder, dog således at disse efter kortere eller længere tid faldt tilbage til det offentlige, hvorunder også bestyrelsen eller i det mindste kontrollen med arbejdet måtte stå. Alle mulige „faciliteter“ måtte gives, såsom hjælp til at skaffe arbejdsfolk, kyndige folk til at forestå arbejdet samt toldfrihed for nødvendige indførte materialer og deslige. Som det vil ses nævner han intet om oplagsret.

Det er naturligvis svært at sige, om Claessen var tilfreds med det resultat, der efterhånden var opnået. Efter en meget lang og besværlig vandring gennem forskellige havneplaceringer var man endt i at foreslå en havn bygget netop på det sted, hvor han selv fra første færd havde tænkt at lægge den, og hvor han havde placeret sine ankersmedje- og værftsarealer, fordi han med sit lokalkendskab var klar over, at her var de bedste muligheder for en havn. Et forslag til en krigshavn var det ikke blevet til, men mon han heller havde tænkt sig dette som en virkelig alvorlig mulighed? Han fik støtte i, at det var fornuftigt og hensigtsmæssigt at anlægge en havn ved Helsingør, men omfanget af den offentlige støtte så ikke ud til at følge hans ønsker; om oplagsret var der i hvert fald ikke tale, og der var gået 15 lange år. Det var ikke mindst i de dage en lang tid, en tid hvor der blev slidt på kræfter og ressourcer.

Løvenørns opfattelse lå på mange punkter nær hans egen, selvom han ikke fulgte ham i alle henseender, og hvis han havde næret håb om, at staten ville påtage sig opgaven, blev han i hvert fald skuffet. I den endelige beslutning fulgte man Løvenørn. Den kongelige resolution afgjorde, at en havn for krigsskibe måtte frafalde uden at videre undersøgelse behøvede at foretages, men tilkendegav, at der måtte korresponderes med Helsingør by eller andre private folk, som på egen bekostning ville påtage sig anlæg af en handelshavn. Disse kunne vente visse benådninger og friheder for at lette og fremme anlægget, alt efter nærmere allerunderdanigst forestilling.

Der blev også foretaget nogle sådanne overvejelser, men Claessen synes ikke at have deltaget i dem. I maj 1804 fremkom der forslag fra admiralitetskommissær Tuxen og en revisor Aabye som repræsentanter for et selskab, der havde i sinde at anlægge en privat havn i Helsingør. Dette selskab lod i sommeren 1804 nogle opmålinger foretage i farvandet *nord* for Kronborg, hvoraf man vel tør formode, at det var et selskab i konkurrence med Claessen. Selskabet besluttede gennem Videnskaberne Selskab at udsætte en præmie for den bedste afhandling med oplysende tegninger af konstruktionen. Tuxen trådte dog snart tilbage fra opgaven, og Aabye optræder dernæst i kompagni med to „handelskøbmænd“ i Helsingør. Indbydelsen til konkurrence agtedes udsendt på flere sprog, og der blev åbnet for subskription. Generaltoldkamret mente, at planen burde være forelagt sagkyndige, forinden man indbød til subskription. Man var formodentlig utilfreds med, at kommissionens resultater fejedes til side ved at tale om en havn nord for byen. Man standsede sagens videre udvikling ved gennem en kongelig resolution af 28. nov. 1804 at fastslå, at bidrag til en havn i Helsingør ikke måtte søges ved subskription udenlands. Dermed var grunden slået bort under foretagendet, og havnesagen var påny henlagt, indtil staten gennemførte sin havn i 1824. Men det var ved den nuværende statshavn, og da havde Claessen ligget under mulde i 18 år.

Vi vender nu tilbage til de foretagender, Claessen selv havde igang.

De store grundkøb og de meget omfattende byggeforetagender ved skabelsen af reberbane og ankersmedje lagde beslag på store pengesummer, og da salget af produceret tovværk og skibsankre først på et senere tidspunkt ville give penge, var det klart, at bygherren havde spekulationer med fremskaffelsen af kapital hertil. Han var imidlertid en velstående mand og var derfor istand til at klare adskilligt selv. Da Kanalkompagniet blev oprettet i maj 1782 og der udstedtes aktier på 1,5 mill. rdlr., fordelt på 15.000 aktier à 100 rdlr., tegnede Claessen sig for 100

aktier eller 10.000 rdlr. af de 2460 aktier, som de helsingørske abonnenter overtog²², men til reberbanens bygning det følgende år lånte han 20.200 rdlr. rede penge af sin københavnske handelsforbindelse, huset Fabritius & Wever, til hvem han 3/11 1783 udstedte panteobligation for dette beløb, at forrente med 4% rente. Långiverne fik 1. prioritets panteret i reberbanen samt i ejendommen, brandtaksationsnr. 189 C, der af Købstædernes brandkasse var vurderet til henholdsvis 28.000 og 2.300 rdlr. Der var intet fastsat om lånets løbetid, men det kunne opsiges med tre måneders varsel fra begge sider, og det var sikkert fra første færd meningen, at lånet skulle være kortvarigt. I skøde- og panteprotokollen findes der også en påtegning om, at obligationen er relaxeret 11/12 1786, men denne tilbagebetaling medførte, at Claessen søgte den kongelige kreditkasse om et lån til rebslageriets bedre drift, hvilket dog kassens direktion afslog med den motivering, at en sådan understøttelse „ikke kvalificerer sig til at bevilges af kreditkassen“.

Claessen henvendte sig da til Kommercekollegiet med en længere redegørelse for sine virksomheder. Han hævdede deri, at hans rebslageri allerede havde bragt det så vidt, at russiske tovværker nu ikke mere søgtes, og at hans afsætning af tovværk til fremmede nationer allerede kunne beregnes til 2400 rdlr. For at forbedre virksomheden havde han indrettet et hollandsk sejl-garnsspinderi, og da en leder hertil ikke kunne findes her i landet, idet den hollandske fabrikationsmåde var ukendt her, havde han med ikke ubetydelige bekostninger forskrevet en mester med familie fra Holland, og denne forestod nu dette sejl-garnsspinderi.

Den hele store virksomhed havde derefter efterhånden beslaglagt en kapital af mere end 117.000 rdlr., som han havde indskudt af egne midler, da han ikke havde dristet sig til at søge regeringens bistand førend nyten af anlæggene var bevist, og han havde indskudt egne midler i så stort et omfang, at han kunne give mere end tredobbelt sikkerhed for det lån, han søgte. Han havde i de sidste tre år haft en debet på egne tilvirkede tovværker og jernvarer på 99.416 rdlr., for størstedelen til fremmede skibe, og han håbede, at regeringen nu ville støtte med et lån på 20.000 rdlr. af manufakturfondet. Han anførte i den forbin-

delse, at fortjenesten hovedsagelig opnåedes på fremmede nationers bekostning, og at virksomheden underholdt mange familier og trængende arbejdere.

Ansøgningen var vedlagt en ekstrakt af hans regnskaber for årene 1785-87, og da denne giver et udmærket indtryk af virksomheden, gengives den i sin helhed i *bilag 1*. Det bekræftes herved, at det hele anlæg inklusive inventar og oplag var bogført til en kapital af over 117.000 rdlr.

Det fremgår desuden af ekstrakten, at der i de nævnte tre år var solgt rebslagerarbejde for en sum af mere end 75.600 rdlr., samt ankre og andre jernvarer for ca. 23.750 rdlr. Den største forretning lå altså så afgjort i rebslagerarbejdet, der indbragte mere end tre gange så meget som ankrene. Det vil ligeledes bemærkes, at salget på begge områder i de tre år havde en ensartet stærkt faldende tendens, hvad der næppe kan have virket fremmende for regeringens tilbøjelighed til støtte, men det kan have været en tilfældighed. Nedgangen i virksomheden satte først ind i krigsperioden efter Claessens død, og den kom i hvert fald ikke til at spille nogen rolle for afgørelsen.

Det vil ses, at ekstrakten ikke indeholder tal vedrørende skibsbygningsvirksomheden. Heller ikke ansøgningen kommer nærmere ind herpå udover at nævne, at værftet er anlagt. Hvis denne påstand er rigtig, må værftets etableringsomkostninger indeholdes i tallene for anlægsudgifterne til ankersmedjen med tilhørende værksteder. Skibsværftsanlæg i træskibstiden er jo imidlertid ikke særlig omfattende. Et beddingsanlæg er ret beskedent, selvom der må have hørt en svedekiste hertil, og smedeværksteder, der er nødvendige ved større skibes bygning, fandtes i hvert fald. Man kan dog naturligvis også gå ud fra, at Claessen nok skulle have vidst at omtale skibsbygningsvirksomheden i sin ansøgning, hvis der havde været noget særligt at fortælle derom. Spørgsmålet må også have interesseret regeringen, idet Helsingør magistrat 12/9 1787 meddelte stiftamtmanden som svar på en forespørgsel fra denne, at der vel i Helsingør var en skibsankersmedje og en reberbane, men derimod intet skibsværft, hvor enten store eller små skibe kunne bygges²³, og som foran nævnt anførte smedelavet i sin klage i dec. 1794, at værftet stadig ikke

var anlagt. Derimod opføres det i enkefru Claessens samfrændeskifte med børnene i 1810, som senere skal omtales, med en sum af 3.372 rdlr. I en skibsliste fra 1811 i Københavns Stadsarkiv er nævnt en slup „Christine“ af København, på 5½ kommercelæster, der anføres at være bygget i Helsingør i 1805, og en slup „Gesvindt“ af København, 4½ læster, nævnes bygget samme sted i 1810. Måske er disse bygget på Claessens værft, men da det drejer sig om små skibe, kan de udmærket godt være udført af andre på stranden. Desværre savnes helsingørske skibslisters fra denne periode.

Regeringen viste Claessens andragende stor imødekommethed. I argumentationen så man bort fra skibsbygningsvirksomheden og henholdt sig til rebslageri, sejlgarnsspinderi og ankerfremstilling. Der var ganske vist den vanskelighed, at industrifonden egentlig kun var bestemt til støtte af nyt initiativ og ikke til hjælp for allerede igangsatte foretagender, og ved sådanne kun kunne anvendes til forøgelsen af „den cirkulerende fond“, dvs. indestående kapital og vareoplag. Efter bogstaven kunne man derfor ikke yde her, da fabriken allerede i tre år havde været i den ønskeligste virksomhed, og den cirkulerende fond var på 70.000 rdlr., hvilket havde vist sig tilstrækkeligt, og en yderligere forøgelse heraf ville kun blive en renteforøgelse, men kollegiet fandt dog Claessens virksomhed værdifuld og værdig til støtte. På fremmede nationers bekostning – en i tiden hyppigt gentagen merkantilistisk betragtning – opnåedes af Claessens arbejdere her en årlig arbejds løn på 6 à 7.000 rdlr. Claessen havde i sit andragende nævnt, at han uden lånet var nødsaget til at indskrænke virksomheden, men betydelige oplag var nødvendige, f. eks. havde en enkelt storm i 1785 foranlediget opkøb af tovværk for en sum af 19.000 rdlr. på fem dage. Kollegiet indstillede derfor til kongen, at Claessen fik et lån fra manufakturfondet på 15 à 20.000 rdlr. mod sikkerhed, næst efter 20.000 rdlr. i første prioritet, i værkernes bygninger og den cirkulerende fond på 70.000 rdlr., der ikke måtte nedbringes. Ligeledes skulle det hollandske sejlgarnsspinderi opretholdes og Claessens regnskabsførelse være under den kontrol, som kollegiet måtte anse fornøden.

Ved den kongelige resolution af 28/5 1788 fik Claessen da under de nævnte betingelser et lån på 15.000 rdlr. af Østersøisk Kompagnies manufakturfond. Lånet skulle forrentes og afdrages med 4% i 28 år. En verificeret afskrift af den originale panteobligation, der foretoges i 1812, da man opdagede, at originalen var bortkommet, findes i Handels- og Søfartsmuseets arkiv (mus.-nr. 152:50).

Det vil bemærkes, at Claessen ved lånet endog fik den begunstigeelse, at det optoges i 2. prioritet. Han har således formået at overbevise statsmyndighederne om sine foretagenders stabilitet. 5. april 1796 ansøgte han påny om et offentligt lån på 20.000 rdlr., og det opnåedes kort tid efter ved bevilling af finanskollegiet. Han fik ganske vist også denne gang kun 15.000 rdlr. (panteobligationen findes i Handels- og Søfartsmuseets arkiv, mus.-nr. 151:50). En af kollegiet samtidig afgivet tilladelse til at søge de resterende 5.000 rdlr. fra privat side har han næppe benyttet sig af, da han i så tilfælde skulle formindske det først opnåede lån fra manufakturfondet.

Claessen stod i disse år midt i en blomstrende virksomhed, der gav gode løfter for fremtiden. Der manglede ganske vist at få planerne om skibsværftet realiseret, men havnesagen var rejst og var af regeringen henvist til en kommission, i hvilken han selv havde sæde, og hvor han foreløbig i hvert fald kunne gøre sig forhåbninger om et godt resultat.

Som sine københavnske kolleger blandt storhandelens mænd anskaffede han sig en sommerbolig, idet han købte nogle landbrugsejendomme i Nyrup og Toelt uden for Helsingør.

Det er også i disse år at han rejser sig det stolte minde i det smukke palæ på Strandgade, som endnu i dag er et af Helsingørs skønneste historiske bygningsværker, et strålende vidnesbyrd om en dristig og markant personlighed, der formede store tanker, med kraft bragte dem til udførelse og under gunstigere økonomiske konjunkturer for land og folk fremover kunne have ledet Helsingørs fremtidige økonomiske og erhvervsmæssige udvikling ind i andre baner.

Bygningen er en af dansk provinsiel arkitekturs mest værdifulde udtryk for den nyklassiske stil, udført 1791-93 af ingen

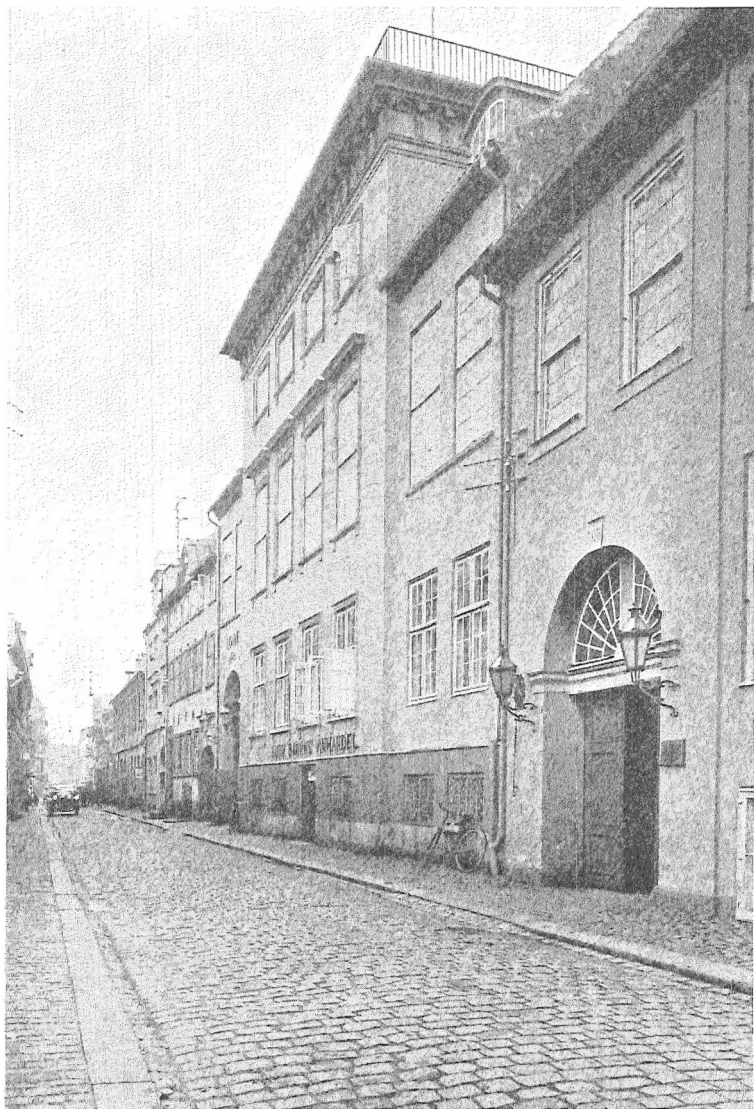


Fig. 7. Det Claessenske palæ, Strandgade 93, udført af C. F. Harsdorff i samarbejde med A. C. Wilcken.

Foto i Helsingør Bymuseum (Byhistorisk Arkiv).

ringere end landets førende arkitekt på dette område, Harsdorff, i samarbejde med A. C. Wilcken. Dens smukke palæagtige ydre fremhæver den frem for Helsingørs øvrige arkitektur fra samtiden, endskønt byen ellers frembyder mange eksempler på god borgerlig arkitektur fra denne periode. Også den imponerende trappeopgang med de doriske søjler er gjort over en anden læst end vanligt. Her boede en mand af stand og position og med en stor livsopgave. Den selvfølelse, som giver sig udtryk i omtalen af hans forskellige foretagender i hans henvendelser til staten om støtte til hans bedrift, præger også den bolig, han rejste sig selv og sin familie på toppen af sin løbebane.

En nærmere beskrivelse af det claessenske palæ skal i øvrigt ikke forsøges her. Det er i detaljer og med kyndighed og vanlig elegance skildret af professor Elling i bogen „Gamle Købmandsgaarde“, som han udgav 1951 sammen med kulturhistorikeren Hugo Matthiessen.

Det kom imidlertid til at gå helt anderledes end Claessen havde håbet på. Da vi ikke har bevaret regnskabsbøger fra virksomheden, ved vi ikke, om den nedgangslinie, som regnskabs-ekstrakten 1785–87 udviste, stadig holdt sig, men havnesagen, og dermed de store planer om skibsværft, oplagsret og deraf opstående blomstrende købmandsvirksomhed, blev til intet, og Claessen fik heller ikke mange år at virke i. 20. sept. 1806 afgik han ved døden. Hans enke fik lov at hensidde i uskiftet bo, og ved kgl. resolution af 15/5 1807 fik hun tilladelse til at overtage panteobligationerne til staten under samme vilkår som hidtil.

12/7 1810 oprettede enken samfrændeskifte med sine børn. Skiftet findes i Helsingør skifteprotokol på landsarkivet, og da dets bestemmelser giver gode oplysninger om formueforholdene og virksomhedernes aktiver og passiver, skal det her gengives i hovedtræk.

Der var følgende 10 børn i ægteskabet :

Jean Andreas Claessen	21 år gammel,
Arent Claessen	20 „ „

Frederik Christian Claessen	14 år gammel,
Theodor Hannibal Claessen	10 „ „
Charlotte Henriette, gift med købmand John William Good,	
Jacobine Claessen, ugift	23 år gammel,
Dorothea Claessen, ugift	22 „ „
Mariane, gift med Johan Christian Nicolaj Borries,	
Cathrine Lovise Claessen, ugift	17 år gammel,
Francisca Gabrielle Claessen, ugift	12 „ „

Boets aktiver („indgjæld“).

1. Stervboets gård på Strandgade under nr. 10 (3: Claessens palæ) blev efter overenskomst mellem enken og vedkommende på samtlige arvingers vegne og i conformité med, hvad den i sin tid befandtes efter bøgerne at have kostet boet ansat til værdi 32.057 rdlr. 5 mk. 12 sk.
2. Boets gård sammesteds under nr. 9 (3: krigskommissær Stephan Hansens palæ, Strandgade 95) på lige måde til 13.930 rdlr. 2 mk. 8 sk.
3. Boets hus på hjørnet af Sophiegade og Møllestrædet under nr. 95 (hestemøllen med pakhus og bolig) til 2.258 rdlr.
4. Reberbane med samme medhørende huse og grunde under nr. 189 A og B og 288-91 incl. ... 37.593 rdlr. 16 sk.
5. Ankersmedien med tilhørende huse under nr. 549 og 554 B tilligemed plads og jorder
 - a. Smedebygninger
etc. 11.920-34-
 - b. Skibsværftet 3.372- 15.292 rdlr. 34 sk.

Anm. Hvorvel foranførte ejendomme formedelst handelens standsning ved krigen er aldeles hensigtsløse, da de ikke kunne anvendes til nogen fordel, men er meget mer til tab og byrde i flere henseender og ville blive det sålænge krigen vedvarer, erklærede enkefru Claessen sig dog enig i, som bemærket, at de anførtes for det de i sin tid havde kostet, hvilket også antages for den sikreste målestok.

6. Stervboets gård i Nyerup by på Cronborg amt beliggende, 2de gårde med sammes tilhørende jorder og ejendomme, så og gården i Toelt med dens tilliggende jorder og videre didhenhørende med besætningen, avlingsredskaber, bohave samt Munke sø
 36.495 rdlr. 1 mk. 4 sk.
 Uagtet enkefruen forsikrede, at disse ejendomme også kun medførte årlig pengetilsætning for hende, tilbød hun sig dog at forhøje den antagne værdi indtil den sum af 50.000 rdlr.
7. Stervboets samtlige møbler og effecter, bestående af guld, sølv, linned og uldent m. v. intet i nogen måde undtaget, så og heste og vogne, de som her i byen forefindes, blev ligeledes ansat til 6.886 rdlr. 2 mk. 14 sk.

Varelager m. m.

8. Reberbanen:
 Hamp, tjære 23.730 rdlr. 21 sk.
 tovværk 16.362 rdlr.

inventar	1.643 rdlr.		
sejlgarn	1.542 rdlr.	24 sk.	
hør	1.694 rdlr.		
tagsten	147 rdlr.	45.118 rdlr.	45 sk.

9. Ankersmedjen:

Jern og kui	12.831 rdlr.	2 sk.	
ankre	7.274 rdlr.	32 sk.	
stokke	1.864 rdlr.	25 sk.	
inventar	964 rdlr.	16 sk.	22.934 rdlr. 27 sk.

10. Diverse debitorer, herunder J.

W. Good	2000 rdlr.		
Jean Claessen	4341 rdlr.	17 sk., 1/8 part	
i skibet „Sabina“	997 rdlr.	16 sk.	
Øresundsklubben	890 rdlr.		
Doktor Stræt	300 rdlr. m. m....	11.487 rdlr.	29 sk.
		238.903 rdlr.	5 mk.

Passiver („udgjæld“).

Diverse panteobligationer:

Finanskollegiet på banen	13.750 rdlr.		
Kgl. Manufakturfond	2.400 rdlr.		
Kapt. Fuglede på nr. 9, 1. prior.	5.000 rdlr.		
Fru v. Deurs på nr. 9, 2. prior.	4.000 rdlr.		
Samme på nr. 10, 2. prior. ...	5.000 rdlr.		
Sygehospitalet på hestemøllen .	500 rdlr.		
Diverse debitorer	53.610 rdlr.	3 mk. 10 sk.	
Rest på skatter	780 rdlr.		
Skifteomkostninger	50 rdlr.		
Stemplet papir til skiftebrevet...	1.075 rdlr.	4 mk. 4 sk.	
Passiver ialt	86.166 rdlr.	2 mk. 5 sk.	

Boets nettoformue blev efter denne opstilling 152.737 rdlr. 2 mk. 11 sk. Heraf fik fru Claessen halvdelen eller 75.450 rdlr. og desuden en broderlod på 2/16 af formuen eller 9384 rdlr.,

de fire sønner hver det sidstnævnte beløb samt de seks døtre hver en søsterlod på 1/16 eller 4692 rdlr.

Det fremgår af dette skifte, at Claessen havde en væsentlig formue i behold. Panteobligationerne til staten bærer også diverse påtegninger om afdragenes indbetaling, og enkefru Claessen fortsætter med at indbetale disse. Indtil udgangen af 1812 præsterer hun den årlige indbetaling af 600 rdlr. på lånet af 1788 såvel som 500 rdlr. årligt på lånet af 1796, men det har sikkert været såre vanskeligt for hende. Hendes part af boet havde ganske vist været på næsten 85.000 rdlr., men pengene stod jo i beboelsesejendomme og i firmaets bygninger samt i inventarier og varelager, og der var ikke i boets aktiver opført rede penge, aktier eller andre værdipapirer, og desuden førte hun forretningen videre, hvad der som nævnt i boopgørelsen „formedelst handelens standsning ved krigen var aldeles hensigtsløst“. Den fordums storhed var helt forbi, og enkefru Claessen måtte derfor i løbet af få år se hele virksomheden sygne hen, og i 1816 måtte hun gøre opbud. Siden udgangen af 1812 var der intet betalt i rente og afdrag på obligationerne, og på begge tilsammen henstod et samlet restbeløb af 14.650 rdlr.

Fallitboet bevarede Stephan Hansens hus i Strandgade, men stillede Claessens palæ til tvangsauktion 12. dec. 1816. Der var på dette tidspunkt kun en rigsbankhæftelse på ejendommen på 675 rdlr. sølv samt en prioritet til fru Henriette v. Deurs på 4.000 rdlr., idet boet hævdede at have frigjort ejendommen for anden gæld. Ved en vurderingsforretning af 7. dec. 1816 var ejendommen ansat til en værdi af 30.000 rdlr., idet den karakteriseredes som værende i god stand.

Der mødte ingen liebhavere på auktionen, og nye auktioner måtte derfor afholdes. Men nu dukkede andre fordringer op: en hæftelse til reberbanen i 4. prioritet, en 2. prioritet til T. Bauer i Altona på 17.000 hamborgsk mark banco, desuden en dom af 4. marts 1816 ved Helsingørs byting, hvorefter firmaet Sal. A. v. Deurs Enke & Co. dømtes til at udlevere Göttig i Flensborg eller v. Mehrens Enke & Søn på hans vegne havari-dokumenter m. v. angående skibet „Aurora“ samt endnu en dom ved samme ret af 22. juli 1816, hvorefter firmaet dømtes

til at aflægge regnskab til Mullinson i Königsberg eller konsul Fenwick på hans vegne for varer med skibet „Æolus“ og desuden betale 4.466 svenske specier samt 625 pd. sterling. Ulykkerne væltede ned over den ulykkelige enke. På den 5. auktion bød den helsingørske jødiske forretningsmand Isaac Joelsen på Bauers vegne 9.500 rdlr., men da dette ikke var tilstrækkeligt til at dække Bauers 2. prioritet, ansattes en sidste auktion d. 1. maj 1817, hvor Joelsen bød 9.650 rdlr. Der skete nyt opråb og nye bud, og da Bauer gennem Joelsen krævede ejendommen solgt ved denne auktion eller hans obligation indfriet til 11. juni 1817, indgik Joelsen endelig på, at agent Holm på egne og justitsråd Mariboers vegne for fallitboets regning fik hammer-slag på 10.500 rdlr.

Fru Claessen fik på denne måde lov at bevare palæet resten af sine dage. Hun synes dog ikke at have boet her, idet sogneprotokollen til P. L. Krebs's matrikelkort af 1810 nævner, at hun bor på strandgrundene syd for byen. Hun døde imidlertid allerede i 1818. Efter hendes død solgtes ejendommen igen ved auktion d. 25. april 1818 til købmand P. C. Schierbeck for 12.500 rdlr. Rigsbankhæftelsen var stadig tilbage såvel som prioriteten til fru Henriette v. Deurs, ligesom der af gælden til Bauer endnu resterede 7.500 rdlr., som afbetaltes årlig med 1.333 rdlr. 32 sk. Schierbecks enke solgte ejendommen i oktober 1852 for 18.000 rdlr. til huset Fenwick & Co., der beholdt den til 1859, da den solgtes til købmand Chr. Ulstrup og vicekonsul Regnar L. Ulstrup for 12.500 rdlr.

Under de foreliggende omstændigheder var der naturligvis ingen muligheder for at udrede de 14.650 rdlr., der resterede af de to obligationer til staten. Der var derfor ikke andet at gøre for staten end at overtage reberbanen for dette beløb. I overtagelsesforretningen er nævnt skøder på selve reberbanen og de til denne i sin tid tillagte ejendomme samt ejendommen i St. Annagade, brandtaksationsnumrene 189 A og B, 288, 289, 290 og 291, derimod ikke ankersmedjen og arealerne syd for byen.

De claessenske arvinger havde en 3. prioritet i reberbanen, men kunne ikke fremsætte påstand om at være panteberettiget i inventaret foran statskassen. Alt inventaret tilkom derfor stats-

kassen, der den 6. april 1822 afholdt auktion derover, hvorved der indkom ialt 892 rdlr. 1 mk. 12 sk.

I en årrække bortforpagtede staten reberbanen. Det skete i treårs perioder. De første seks år, 1822–28, var forpagteren Claessens gamle mester Peter Andreasen, men han døde omkring årsskiftet 1828, hvorefter hans søn, der også var rebslagermester, gik ind i forpagtningen indtil forpagtningsperiodens udløb. Han ville også gerne have fortsat, men bød for lidt og forpagtningen gik derfor over til Claessens svigersøn, grosserer Chr. Borries, der betalte 650 rdlr. sølv i årlig afgift, en smule højere end Peter Andreasen, der i sine to perioder havde ydet henholdsvis 552 og 600 rdlr.; men desuagtet havde staten et betydeligt underskud på forpagtningen, også fordi Borries i sin anden periode kun ville betale 550 rdlr. Statsgældsdirektionen ønskede derfor ejendommen solgt. En auktion var blevet forsøgt allerede i 1831, da ejendommen opråbtes for 10.000 rdlr., men der skete intet bud. Høslætten og græsningen på blegdamslodderne lejedes ud til smedemester Jahnsen, og man approberede et lejetilbud på 50 rdlr. fra Chr. Borries for det store pakhús og møller Rasmus Hansen et på 20 rdlr. for det lille. Det noteres dog, at begge pakhuse hurtigst burde istandsættes, hvis de skulle modtage kornoplæg til høsten. I 1835 havde enken efter en tømmerformand Johannesen en beboelseslejlighed i det lille pakhús.

I vinteren 1834–35 havde en storm forårsaget en del ødelæggelser, der krævede 7–800 rdlr. i reparationsomkostninger. Staten var derfor endnu mere end før besluttet på at sælge for at undgå sådanne bekostninger. Forskellige liebhavere bød på de enkelte dele af ejendommen, men magistraten og statsgælds-direktionen fandt budene for små. Ved den kommende auktion tænkte man sig, at den meget lange reberbane skulle bydes ud i mindre dele på f. eks. en længde af 40 à 50 alen med et passende stykke af vænget, ligesom man også ville fritage køberne for forrentningen af den indfrie bankhæftelse på ejendommen.

Man indskrænkede sig dog på auktionen, der fandt sted den 5. aug. 1838, til at udbyde ejendommen i tre parceller:

Parcel 1, husene nr. 288 og 289 ved Bøddelgade, der købtes af købmand A. Olsen for 2500 rdlr. sølv,



Fig. 8. Lundegade med rester af Claessens reberbane. De mest uberørte dele ses længst til venstre og længst til højre. I det mellemliggende parti er foretaget ombygninger til brug for beboelse.

parcel 2, hele den gamle reberbane med pakhus og tjærehus, som købmand G. C. Petersen og veksellerer I. S. Nathanson fik for 5.260 rdlr. sølv og

parcel 3, den såkaldte mesterbolig med tilliggende have, brandtaksationsnr. 189 A og B, som Petersen og Nathanson fik hammerslag på for 1.400 rdlr. Nathanson var en kendt spekulant, hvis navn er knyttet til stiftelsen af Marienlyst kurbadeanstalt, som han startede i 1858. Han har utvivlsomt her vejret en forretning, og den blev sikkert også bedre end Marienlyst. Den samlede købesum, der indkom for ejendommene var mindre end en trediedel af de penge, Claessen havde sat i sit stolte værk.

Den udstykning i mindre parceller, som statsgældsdirektionen havde påtænkt, blev senere tildels gennemført for den nordlige dels vedkommende. Her findes i Lundegades yderste ende nogle „rækkehuse“ fremkommet ved, at den gamle reberbane blev skåret i småstykker, dog uden videre tillæg af jordtilliggendet bagved. De gamle pakhuse ved nuværende Claessensvej er borte

og er erstattet med et nyere beboelseshus på hjørnet af Claessensvej og Lundegade. Langt større ændringer skete i den sydlige ende, hvor reberbanen helt blev nedrevet på en lang strækning. Her ligger som tidligere anført nu Lille Lundegade, en række beboelsesejendomme, der udgør Lundegade nr. 7-11, samt først og fremmest folkeskolen i Lundegade og skolen i Marienlyst allé, hvilken sidste har beslaglagt den sydlige del af de gamle vænger. Frimurerlogen „Kosmos“, der ifølge Galschiøt var det første nye hus, som rejste sig i Helsingør i et kvart århundrede efter sundtoldens bortfald, ligger på pladsen for reberbanens sydlige afslutning.

Der er forløbet så mange år, siden Claessen opførte sin reberbane, at de mennesker, der har set den i virksomhed eller blot haft lejlighed til at besøge den, inden nedrivningerne fandt sted, naturligvis forlængst er under mulde. Heller ikke traditioner om den synes at være bevaret. Det er derfor såre vanskeligt at danne sig nogen klar forestilling om reberbanens indretning og virksomhed, men vi har dog en synsforretning af 3. juli 1822, optaget i anledning af statens overtagelse af banen, som giver ret gode oplysninger. Den er ialt væsentligt gengivet som *bilag 2*.

Reberbanens fulde længde var som tidligere anført 600 alen. Over hele den store tagflade i begge sider fandtes ialt 146 tagvinduer med luger, af hvilke 79 havde glastruder med blysprosser. I facaderne var der 134 luger, hver afskærmet med jernstænger, samt seks store porte. En af disse ses endnu med sine gamle stapler ud mod Lundegade.

„Den indvendige bane“, et udtryk der kunne tyde på, at der også fandtes en udvendig, var tildels belagt med planker og bræddegulve. Da der endvidere er nævnt en nordre bane, synes det som der har været to baner i husets indre, en nordre og en søndre. Denne nordre bane havde syv stykker stoppepæle, der var nedgravede i jorden og var støttet med skråstivere. I hver ende af reberbanen var der en trappeopgang til loftet. Under hver af disse trapper fandtes i stueetagen et med brædder afdelte kammer. Et tilsvarende kammer med bræddeskillerum lå ved

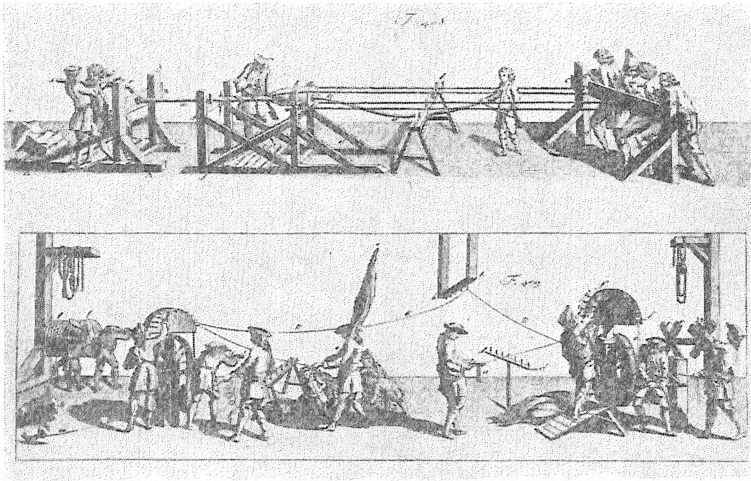


Fig. 9. Rebslagere i virksomhed. Forneden spindes et reb ved hjælp af rebslagerhjulet, der ved et rebtræk driver spindlerne (drevne) i kronen over hjulet. I den ene ende af drevne, som vender mod rebslageren, er fastgjort kroge, hvori garnet er fæstnet, der er en mikke, der forhindrer rebet i at slæbe på jorden. Foroven slås et kabel af 4 kordeler og en „kalv“ eller et „hjerter“ (a) ved hjælp af „slåtoppen“, et kegleformet redskab med indskårne langfurer for kordelerne. – Stik i J. H. Rödning: Allgemeines Wörterbuch der Marine bd. 4 (1796), fig. 408 og 409.

den sydlige trappeopgang på første sal; det fik sit lys fra to vinduer i gavlen. „Herved er en såkaldet fin spindebane, afdelt med et bræddeskillerum“, der formentlig gik på langs gennem bygningen, idet der derefter siges: „på denne bane er til begge sider under taget langs på loftet beklædt med 2de brædder i højden“. Det øvrige af loftet udgjorde den såkaldte „store spindebane“, hvor der fandtes „3de udskjærstolper“, 32 stkr. minkkestolper, 2de fode do. og 43 stkr. lægter fæstet under hanebjælkerne, med spindekroge.

De nævnte minkkestolper må være en fejlskrift for de såkaldte „mikker“, opstandere i højde med bæltestedet, forsynet med et vandret bræt, mellem hvis lodret opstående tænder garnet blev lagt, for at man kunne holde styr på det og forhindre det i at slæbe på jorden (se fig. 9)²⁴.

På vestre side af reberbanen, omtrent ud for dennes midte, lå et tjærehus med en længde af 36 alen. Som reberbanen var det en énetages grundmuret bygning med helt tag. I denne bygning fandtes „en skorsten med 2de ildsteder, hvoraf den ene med en dør med stapler, hængsler og klinke, en stor og en mindre tjærepande af kobber, et gangspil som drives med heste, samt en bom med en sax, en drøjestue med 2de helstøbte jernovne med jernplader oveni“. Endvidere fandtes der fra reberbanens tag til tjærehusets tag en rendebane med fem træruller, ad hvilken det spundne garn fra reberbanen førtes over til behandlingen i tjærehuset. Rendebanen understøttedes på grund af sin vægt på midten af en svær stolpe. Reberbanen fremstillede især tovværk til skibsbrug, og tovværk til udendørs brug, der udsættes for fugtighed, hvad der jo i høj grad er tilfældet med et skibs stående og løbende rig, krævede derfor en behandling med brun-tjære, for tykke trossers vedkommende en kogning i tjære²⁵. Hertil tjente tjærehuset, der med sine to ildsteder, hvert med sin tjærepande, har været velegnet til en større produktion. Om fremgangsmåden kan vi danne os en forestilling efter kobberstikket, der er gengivet i fig. 10. Man ser her tovværket blive ført fra reberbanen udenfor over en trærulle til tjærebeholderen i billedets forgrund. Det store træk, som var fornødent hertil, sker dog ikke her ved hjælp af en hestegang, men ved et gangspil, trukket af arbejdsfolk. For at holde tovværket i den rette stilling og højde ved indførelsen i tjærebeholderen er der anbragt en balancestang med i den ene ende en strop, hvorigennem tovværket føres, og som øjensynligt bevæger sig om en vandret akse og holdes i den rette stilling ved hjælp af en forskydelig vægt i stangens modsatte ende, arrangeret omtrent som en bismervægt. Drøjestuen²⁶ var beregnet til tørring af tovværket efter kogningen i tjæren. Tjærehuset er bevaret i vore dage, dog i ombygget tilstand, idet det er beboelseshuset Lundegade 13.

Til reberbanen hørte endvidere et pakhus, der var beliggende ved banens nordre ende langs nuværende Claessensgade. Det var en 36 alen lang bygning med to etager og loft. Som i alle pakhuse var der i de to etager diverse luger, i stueetagen desuden to porte og to døre. På første sal fandtes en hør- og en hampe-

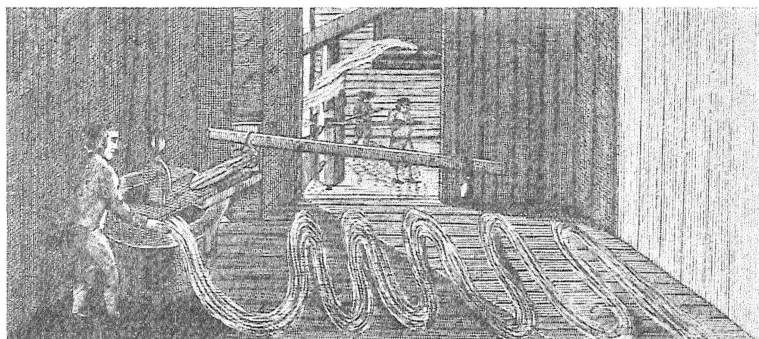


Fig. 10. Tjæring af reb. Rebet føres ind fra reberbanen over en trærulle og trækkes ved hjælp af spillet ind i tjærebeholderen. – Stik i Rödning, anf. værk bd. 4, fig. 405.

heglebænk. I loftsetagen var der en hejsekvist med tilhørende vinde og hjul, og østgavlen var forsynet med flagstang.

Som tidligere nævnt hørte der til reberbanen et vænge på ca. tre tønder land, liggende vest for banen og strækkende sig fra denne til Hammermøllevejen, nuværende Marienlyst allé. Størsteparten af vænget er endnu bevaret som det offentlige anlæg Reberbaneparken med de to søer, der er rester af de gamle fiskedamme. Som mesterbolig tjente ejendommen brandtaksationsnr. 189 B over for reberbanen på den anden side af Bøddelgaden. Huset er stadig bevaret. Det er den hyggelige, gulkalkede beboelsesejendom Lundegade 24, umiddelbart syd for tankstationen i gaffelen mellem Lundegade og St. Annagade. Her boede reb-slagermester Andreasen, ganske nær sit daglige arbejdssted. Husets karakter er dog ændret siden dengang, idet det nu har to beboelseslag, mens det i sin tid ligesom de øvrige Claessenske ejendomme i denne bydel kun var på én etage. Om detaljer vedrørende reberbanen henvises til *bilag 2*, der ligeledes indeholder en liste over det inventar, som fandtes ved reberbanen i 1822, og som formentlig i alt væsentligt var det samme som i Claessens dage, bortset fra det slid, det i årenes løb havde været genstand for, og som også listen indeholder oplysninger om. Inventarielisten bekræfter hvad tidligere har været nævnt om virksomhedens store omfang. Det ville være fristende at forsøge

at rekonstruere den daglige arbejdsgang i dette etablissement, men vi ved for lidt om, hvorvidt og i hvilket omfang Claessen udnyttede Belfours patenter, og hvad disse egentlig gik ud på; vi kan nære håb om, at der dukker oplysninger op i form af erindringer fra personer, som har besøgt reberbanen og som har været imponeret af den virksomhed, Claessen havde sat igang. Fra håndværkerne, som selv arbejdede med tingene, og som bedre end nogen kunne fortælle herom, har vi ingen og kan næppe heller vente nogen oplysning.

Selvom Claessen ikke fik gennemført sine planer om et stort skibsværft i Helsingør, må det erkendes, at han i ankersmedjen og navnlig i reberbanen satte foretagender igang i så høj grad ud over de almindelige mål, at vi kan betegne ham ikke alene som Helsingørs mest fremtrædende erhvervsdrivende i slutningen af 1700-tallet, men også som en af vort lands førende erhvervsskikkelser fra merkantilismens sidste dage. Blandt hans hjælpere og inden for hans familiekreds har der næppe været tilstrækkeligt fremragende og initiativrige folk til at fortsætte arbejdet. Englænderkrigen og de gale pengear fjøede sine ulykker til, og i løbet af få år var det hele værk standset, og kun Claessens palæ i Strandgade og de bevarede rester af reberbanen i Lundegade giver et synligt indtryk af hans virke.

NOTER

De fleste oplysninger om Claessens virksomhed findes som nævnt i Kommercekollegiets og Generaltoldkamrets arkiver i Rigsarkivet samt i Helsingørs brandtaksationsprotokoller, skøde- og panteprotokoller samt skifteprotokoller, der alle befinder sig i landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm. En del skøder og andre dokumenter er bevaret i Handels- og Søfartsmuseets arkiv.

Følgende forkortelser er benyttet:

Hgør = Helsingør.

RA. = Rigsarkivet.

LA. = Landsarkivet for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm.

Gtk. = Generaltoldkamret.

Kom.Koll. = Kommercekollegiet.

Helsingør Havnesager 1786-1797 = RA. Gtk. Havne-, Kanal- og Fyrvæsen. Helsingør Havnesager 1786-1797.

- Helsingør Havnesager 1798–1816 = RA. Gtk. Havne-, Kanal- og Fyr-
væsen. Helsingør Havnesager 1798–1816.
- Reberbanen I 1821–36 = RA. 1. Sjæll. renteskriverkontor. Sager ved-
rørende reberbanen i Helsingør I. 1821–36.
- Reberbanen II 1825–36 = RA. 1. Sjæll. renteskriverkontor. Sager ved-
rørende reberbanen i Helsingør II, 1825–36.
1. Se herom *C. Nyrop*: Helsingørske Industriforhold (Kbh. 1904), 33 ff.
 2. *V. Lassen* i Indbydelsesskrift til de offentlige Examina i Helsingørs
højere Realskole, 1868, s. 55. – Andreas Claessens skydeskive fra 1777
er bevaret i Helsingørs kgl. privilegerede Skydeselskab. Den viser et
parti af selskabets have, højen ved fuglestangen og på den anden side
af vejen saltværkets store bygning. – *Laur. Pedersen*: Helsingør i Sund-
toldstiden (1926–29) II, 294. – Fortegnelse over Skiverne i Helsingørs
kong. priv. Skydeselskab 1767–1930 (Helsingør 1932), nr. 17, s. 7.
 3. *Laur. Pedersen*, anf. skrift II, 360.
 4. *Laur. Pedersen*, anf. skrift I, 356.
 5. Manuskript i Handels- og Søfartsmuseet (mus. nr. K. 2320).
 6. Skøde 15/7 1785, obligation 23/7 1785. Hgør Skøde- og panteprotokol
(LA.). Efter en senere påtegning ses obligationen at være relaxeret
21/12 1801.
 7. Skøde på begge 15/7 1785.
 8. *Laur. Pedersen*, anf. skrift I, 120.
 9. *V. Lassen*, anf. skrift 1872, 34 ff.
 10. Kom.Koll. danske forestillinger 1783 nr. 79 og 855, 1784 nr. 28 (RA.).
 11. Frimester kaldtes i lavstiden den svend, som regel en lavssvend, der
uden at være optaget som mester i et lav fik ret til selvstændigt at
udøve sit erhverv, dog med visse begrænsninger.
 12. Kom. Koll. danske journal 1794 nr. 681; 1795 nr. 122 og 145.
 13. Smst. 1792 nr. 133, 459, 516 og 620. Se også *C. Nyrop*, anf. skrift, 39.
 14. Kom.Koll. danske journal 1793 nr. 216 og 363; *C. Nyrop*, anf.
skrift, 39 f.
 15. *C. Nyrop*, anf. skrift, 35 ff.
 16. *Laur. Pedersen*, anf. skrift I, 184 ff.
 17. Helsingør havnesager 1786–1797 (RA.).
 18. Gtk. forestillingsprotokol 1788 nr. 83 (RA.).
 19. Gtk. Helsingør havnesager 1786–1797.
 20. Kom.Koll. danske journal 1787 nr. 1134; 1788 nr. 49.
 21. Helsingør havnesager 1798–1816.
 22. *V. Lassen*, anf. skrift 1872, 32.
 23. *V. Lassen*, anf. skrift 1873, 16.
 24. jfr. *Helge Søgaard* i Købstadmuseet „Den gamle By“s årbog 1932 og
1933, 129.
 25. *Helge Søgaard*, anf. skrift 131.
 26. drøge = tørre, jfr. eng *dry* og holl. *droog* = tør.

Bilag 1.

JEAN JACOB CLAESSENS REGNSKABSEKSTRAKT PR. 1. JAN. 1788

(vedlagt sag Kom.Koll. da. journal 1788 nr. 359)

Extract af mine bøger over mine Fabriquers Kostende og Beholdninger

	Rd.	Sk.
1788. 1. Jan.		
Reberbanen med tilhørende Tiære- Pak- Material- og Vaanings Huuse og Grunde koster mig til Dato	38.291	18
Sammes Inventarier og Redskaber	1.915	34
Hollandsk Seylgarns ditto	98	8
Ancker Smedie Værkstæderne, med Vaaning og Material Huuse samt Grunde	10.592	9
Sammes Inventarier og Redskaber	1.357	34

Hamp og Tiere til Rebslageriet:

1785. Jan. 1°.

Beholdningen

658 Sk Ⓔ 5 L Ⓔ 5 Ⓔ Hamp	} værd	18.175.27
103 Tønder Tiere		

i d° Aar tilskaffet

630 Sk Ⓔ 6 L Ⓔ Hamp	} koster ...	18.158.19
408 Tønder Tiere		
	er Rdl...	36.333.46

jdem forarbeidet

874 Sk Ⓔ 1 L Ⓔ Hamp	} er	24.644.22
318 Tønder Tiere		

1786. Jan. 1°.

Beholdningen

433 Sk Ⓔ 10 L Ⓔ Hamp	} værd	11.689.24
213 Tønder Tiere		

i d° Aar tilskaffet

850 Sk Ⓔ 5 L Ⓔ 5 Ⓔ Hamp	} koster ...	23.456.17½
165 Tønder Tiere		
	er Rdl...	35.145.41½

jdem forarbeidet

826 Sk Ⓔ 5 L Ⓔ 3 Ⓔ Hamp	} er	22.402.36½
230 Tønder Tiere		

1787. Jan 1°.

Beholdningen

467 Sk Ⓔ 7 L Ⓔ Hamp	} værd	12.743. 5
148 Tønder Tiere		

i d° Aar tilskaffet

560 Sk Ⓔ 15 L Ⓔ 8 Ⓔ Hamp	} koster ...	18.109.32
32 Tønder Tiere		er Rdl... 30.852.37

jdem forarbeidet

511 Sk Ⓔ 16 L Ⓔ 2 Ⓔ Hamp	} cr	15.914. 9
140 Tønder Tiere		

1788. Jan. 1°.

Beholdningen

493 Sk Ⓔ 5 L Ⓔ 12 Ⓔ Hamp	} værd	14.938	28
35 Tønder Tiere			

Tov-Værk og andet Reber-Arbeide:

1785. Jan. 1°.

Beholdn. 532 Sk Ⓔ 12 L Ⓔ 2 Ⓔ m. v.	værd Rdl.	16.996,37
Dec. ult. forarbeidet Hamp og Tiere som oven		24.644.22
Fabricq Omkostninger		8.741.13
	er Rdl.	56.382.24
Solgt i dette Aar for	Rdl.	33.279. 2

1786. Jan. 1°.

Beholdn. 656 Sk Ⓔ 9 L Ⓔ 18 Ⓔ m. v.	værd Rdl.	17.083.22
Dec. ult. forarbeidet Hamp og Tiere som oven		22.402.36½
Fabricq Omkostninger		6.281.35½
	er Rdl.	45.767.46
Solgt i dette Aar for	Rdl.	24.914. 1

1787. Jan. 1°.

Beholdning 698 Sk Ⓔ 11 L Ⓔ Tovværk m. v. ...	20.853.45
Dec. 31. Hamp og Tiere forarbeidet	15.914. 9
Fabricq Omkostninger	7.555. 2
	er Rdl. 44.323. 8
Solgt i dette Aar for	Rdl. 17.457. 4

1788. Jan. 1°.

Beholdningen 502 Sk Ⓔ 19 L Ⓔ 3 Ⓔ Tovværk, Tiered og utiered samt linner med andet i behold havende Reber-Arbeide, værd	26.866	4
---	--------	---

Jern, Kul og Ankere

1785. Jan. 1°.

Beholdning: Jern 86 Sk Ⓔ , Kul 27 læster værd	1.799.—
Dec. 31. tilskaffet Jern 681 Sk Ⓔ 16 L Ⓔ 12 Ⓔ ,	

Kul 58 læster	9.397.37½
Fabricq Omkostninger	5.375.41½
	<hr/>
er Rdl.	16.572.31
Solgt i dette Aar for	Rdl. 10.049.31

1786. Jan. 1°.

Beholdning Jern 366 Sk ♂, Ankere 62 Sk ♂,	
9 L ♂ 4 ♂, Kul 27 læster.....	6.523.—
Dec. 31. Tilskaffet Jern 680 Sk ♂ 14 L ♂ 14 ♂,	} 10.756.14
Kul 155 Læster	
Fabricq Omkostninger	7.265.11
	<hr/>
er Rdl.	24.544.25
Solgt i dette Aar for	Rdl. 8.394.44

1787. Jan. 1°.

Beholdning :	
Jern	479 Sk ♂ 13 L ♂ 8 ♂
Ankere	312 Sk ♂ 9 L ♂ 9 ♂
Ambolter	6 Sk ♂ 18 L ♂ 3 ♂
Kul 100 læster	} 16.149.29
Dec. 31. Tilskaffet Jern 286 Sk ♂ 10 L ♂ 6 ♂	
& 110 læster Kul	5.201.39
Fabricq Omkostninger	5.490. 5
	<hr/>
er Rdl.	26.841.25
Solgt i dette Aar for	Rdl. 5.305.35

1788. Jan. 1°.

Beholdning :	
Jern	120 Sk ♂ 15 L ♂ 1 ♂
Ankere ...	697 Sk ♂ 13 ♂
Ambolter	6 Sk ♂
Kul 130 læster	} af Værdie

Hollandsk Seyl-Garns-Fabricq i Forraad

1788. Jan. 1°.

4104 ♂ 2traads Garn	}	1.608 42
1108 ♂ 3traads Garn		
18 ♂ Bindgarn		
1 Sk ♂ 15 L ♂ fiin hegled Hamp		
		<hr/>
	Capital Rdl.	117,204 23

Helsingøer den 12. April 1788

Bilag 2.

SYNSFORRETNING AF 3. JULI 1822

over reberbanen i Helsingør, foretaget af muremester Pough, tømremester G. Ochsner, smedemester D. Lundsteen og rebslagermester F. Brassel. Synet foretaget i nærværelse af slotsforvalter Rasmussen, Marienlyst slot, samt reberbanens forpagter, rebslagermester Andreasen.

(Kilde: RA. Reberbanen II 1825-36).

A. En reberbane 200 favne i længden, i det hele af grundmur, 1 etage høj med heltag og 146 stk. tagvinduer med luger. 79 af lugerne er udskårne og har været forsynede med 4 à 6 glaseruder i bly; kun 19 ruder hele (en lang række mangler af detaljer opregnes). I hele banens længde og på den søndre grund er ialt 6 porte med indmurede jernstabler, hængsler og skudrigler og ved de 5 porte lås og nøgle. Endvidere 7 døre. 134 stkr. luger med 3 jernstænger hver. Den udvendige bane er tildels belagt med planker og bræddegulve (men gammel og meget forfalden). I den nordre bane er 7 stkr. nye stoppepæle nedgravet i jorden og forsynede med skræstivere. I hver ende af banen er en trappeopgang til loftet og under begge trapper et med brædder afdelt kammer, hvorved døre med hængsler og overfald til hængelåsen. For begge trapper er ligeledes døre med hængsler, lås og nøgle. På nordre ende er et lidet skab fæstet på væggen med en dør, hængsler og nøgle. På loftet i den søndre ende er et med brædder afdelt kammer, hvorved en dør med hængsler, lås og nøgle, og i gavlen 2de fag vinduer med blyrammer. Herved er en såkaldet fin spindelbane, afdelt med et bræddeskillerum, hvorved en dør med hængsler, lås og nøgle; „på denne bane er til begge sider under taget langs på loftet beklædt med 2de brædder i højden; det øvrige af dette loft er til den såkaldte store spindelbane, på denne bane er 3de udskjærstolper, 32 stkr. minkestolper, 2de fode do. og 43 stkr. lægter fæstet under hanebjælkerne med spindekroge.“

B. På vestre side af reberbanen er et såkaldt tjærehus, 36 alen i længden, ganske af grundmur, 1 etage høj, med heltag. „Den indvendige indretning består af en skorsten, med 2de ildsteder, hvoraf den ene med en dør med stabler, hængsler og klinke, en stor og en mindre tjærepande af kobber, et gangspil som drives med heste, samt en bom med sax, en drøjestue med 2de helstøbte jernovne med jernplade oveni, hvorved en dør med stabler, hængsler og lås, og et rum til ildebrændsel.“ „Endvidere er imellem reberbanen og tjærehuset en af brædder igennem begges tag anbragt rende med 5 stkr. træruller til at føre det spundne garn til tjærehuset, og som i midten er forsynet med en opstående stolpe.“

C. På den nordre ende af reberbanen et pakhus 36 alen langt, i det hele af grundmur med en kvist i midten. Første etage er fra udvendig indrettet med 2de porte og 2de døre. Ligeledes er der 8 luger med 3 jernstænger

hver. Anden etage er indrettet med 10 luger, hvoraf 3 med glasruder og en dobbelt kvistluge. Pakhusets indvendige indretning består i første etage af en tildels belagt stenbro og bræddegulv. Her er 2 bræddeskillerum. Anden etage indrettet med et bræddeskillerum, endvidere en hør- og hampeheglbænk og i gulvet 2de lemme med hængsler. Fra anden etage er en trappeopgang til loftet, hvorved et stort skab med hylder og 6 døre, i gulvet 2de lemme med hængsler, i kvisten en udligger og derved en vinde, med hjul og tov. Endvidere er på den østre gavl en flagstang, hvortil i taget en lem med tilhører.

D. Til vestre side af reberbanen er en vænge med 3 tønders indhold, herudi en stor fiskedam og 3de mindre. Ligeledes 2de teglhængte lokummer af tømmer og bræder. Indhegningen er langs Hammermølleveien ca. 185 favne stengærde, 2½ fag plankeværk og en port. Ligeledes er imod etatsråd Estrups have 26 fag gammelt plankeværk. Endvidere ud til Bøddelgaden 6 fag gammelt plankeværk.

E. Et våningshus no. 189 B. 29¾ alen lang, ganske af grundmur, et etage høj, med heltag. Huset har mod Bøddelgaden 2 dobbelte døre og 8 fag vinduer. Til gården er der 2 enkelte døre samt 7 hele og en halv vindueskarm. I begge gavle 4 fag vinduer. I huset findes 7 værelser med bræddegulve og bræddeloft, hvoraf to med gibsloft. I værelserne er der 6 jernovne og 2 vindovne, 2 køkkener, 2 spisekamre og 3 forstuer.

F. En staldbygning, 20 alen lang, i det hele af grundmur, 1 etage høj, med stald og karlekammer.

G. Huset no. 289, grundmuret bygning, 37 alen lang, med heltag, en etage, samt kælder. Der findes i gavlene nogle værelser, men bygningen ses ellers anvendt til pakhus.

H. Huset no. 288, en gammel bygning af 5 fag mur og bindingsværk, en etage høj, med heltag.

Selve reberbanens inventar.

1. 1 kabelgarns hjul med 12 drever og 1 læderrem.
2. 4 smågods hjul med en læderrem til hver, hvoraf 2de ubrugelige.
3. 20 stkr. firfødede bukke, hvoraf 4 ubrugelige.
4. 125 ruller, hvoraf 12 ubrugelige.
5. 1 drejebædt med 3 malmbøsninger.
6. 1 do. uden bøsning.
7. 2 jernkroge med splitter.
8. 8 stikbænke.
9. 3 grove hampeheglere, hvori mangler en „than“ og nogle bøjede og krumme.
10. 4 fine hørheglere, noget beskadigede.

11. 1 do. hegle, ubrugelig.
12. 48 gamle drever, hvoraf nogle ubrugelige.
13. 1 gammel flag.
14. 2 buehasper og 2de skuffer til at rulle blå.
15. 1 drejebraedt med 3de malmbøsninger.
16. 8 store jernbolte.
17. 4 små jernbolte til topslæderne.
18. 4 mindre do.
19. 2 jernbolte stående i trossepælen foran banen.
20. 51 gamle jernkroge af forskellig størrelse, med splitter.
21. 3 løbere og 4 opvindere til hisning og merling.
22. 1 hjul med 11 drev og snor, stående i et stel.
23. 1 bagstel ubrugeligt, hvorved 16 drever og læderremme ligeledes.
24. 13 „touglangter“ (?) med jernhager, tildels gammel.
25. 3 store slåtoppe.
26. 4 mindre do.
27. 7 do.
28. 4 do.
29. 2 skjærhager ubrugelig.
30. 2 mindre do. do.
31. 1 stor topslæde.
32. 1 mindre do., gammel og forslidt.
33. 2 do. do. gamle do.
34. 2 do. do.
35. 2de ubrugelige.
36. 1 stor garnvogn med 4 hjul og en jernstang.
37. 1 to- og 1 tre-skivet gieblok med tilhørende løber.
38. 33 stikbænke, hvoraf en del ubrugelige.
39. 23 hele og 4 beskadigede lygter.
40. 12 hele nøglestokke (?).
41. 20 halve do. og en tjæretragt.
42. 1 tallierebslæde.
43. 2 små blokke med taljeløber.
44. 2 mindre uden taljeløber.
45. 24 firføddede bukke, hvoraf en beskadiget.
46. 27 halve lasttønder, hvoraf 15 ubrugelige.
47. 6 halve do.
48. 5 firføddede bukke med ruller og bolte, men gammel og forslidt.
49. 3 do. uden ruller og bolte, men gammel og den ene ubrugelig.
50. 1 stor hjulbør, hvorved hjulene ubrugelige.
51. 1 mindre do., ubrugelig.
52. 1 tovsælde.
53. 6 slæbeslæder, 1 beskadiget og en ubrugelig.
54. 1 stor kordelslæde.

55. 1 slåmaskine med 336 malmruller på jernbolte samt et drevhjul med svingel, hvorved mangler en jernplade og 3de træstokke.
56. 15 træmaskiner hvorved mangler 3de stoppebolte.
57. 80 stkr. støbte jernstænger.
58. 150 stkr. do. mindre.
59. 1 stor tovsælde med 2de hjul og en jernstang.
60. 2 jernbolte stående i trossespolen bag i haven.
61. 1 gammel arbejdsvogn med lad at køre ankre på, men mangler langvognen.
62. 1 stor og gammel tovvogn med tilbehør, hvori hjulene nogle ege beskadede.
63. 1 taljerebslæde.
64. 7 stkr. gamle fine sejl garnshjul med tilbehør.
65. 3 stkr. do. uden tilbehør og ubrugelig.
66. 7 stkr. gamle sejl garnshasper, hvoraf 12 ubrugelige.
67. 3 gamle vandspande med jernbånd.
68. 1 vandbakke og 10 gamle strygbænke, hvoraf 7 ubrugelige.
69. 1 kasse til hør.
70. 1 gammel bord.
71. 1 4 L \mathcal{U} bismær.
72. 3 stkr. skruenøgler.
73. 1 øxe og 15 varctrosser.
74. 2 gamle taljeblokke med løbere til udskjæring.
75. 4 bundter toplænger, ubrugelige.

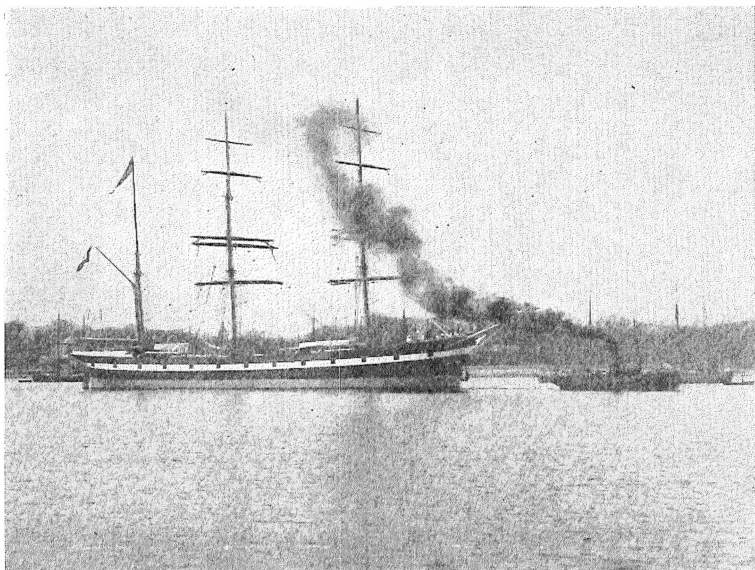
I inventariehuset i tjærehuset.

76. 20 stkr. 10 L \mathcal{U} jernlodder.
77. 2 do. 5 L \mathcal{U} do.
78. 3 do. 4 L \mathcal{U} do.
79. 4 do. 2 L \mathcal{U} do.
80. 3 do. 1 L \mathcal{U} do.
81. 3 do. 8 \mathcal{U} do.
82. 1 stk. 8 \mathcal{U} malmlodder.
83. 2 do. 4 \mathcal{U} do.
84. 3 do. 2 \mathcal{U} do.
85. 1 do. 1 \mathcal{U} do.
86. 1 do. $\frac{1}{4}$ \mathcal{U} do.
87. 4 stkr. jernstænger til brug ved ilden.
88. 1 do. ildhage.
89. 5 jernkugler.
90. 1 hammer og 2de øxer.
91. 1 gammel spand ubrugelig.
92. 1 jern tjæreøser og en do. skummeske.

- 93. 1 jernmukkert.
- 94. 3 jernkiler og 7 gamle ubrugelige.
- 95. 1 stor jernbalance med 2de jernbeslagne træskåler samt behørig jernkeder.
- 96. 1 Sk& balance med træskåler, hvoraf den ene beskadiget.
- 97. 1 mindre do. med do. samt gamle tov.
- 98. 1 liden do. med blikskåler.
- 99. 1 stk. „keiretoug“ (?).
- 100. 10 stkr. gamle håndtaljeblokke.

I banen står

- 101. 1 brandsprøjte med 2 læderspande.
- 102. 1 brandsprøjte med læderslange.
- 103. 10 brandspande.
- 104. 2 brandstiger.
- 105. 4 brandhager.



Barken „Danmark“ af København under bugsering på Københavns inderred. – Foto fra o. 1900.

BARKEN „DANMARK“

Barkskibet „Danmark“ er en smuk repræsentant for sejskibene i deres sidste glansperiode. Med sin klipperstævn, sin høje rejsning med dobbelte merseræer og røjl og med sine fine linjer slutter det sig til søens ædle „raceheste“, klipperskibene. Det kaldes i samtiden „et af de smukkeste sejskibe, som nogensinde har pløjet verdenshavene“. Det byggedes af stål hos Burmeister & Wain 1892, målte 1467 brt. og havde en længde af 231' 2". Det var portmalet – en reminiscens fra de gamle orlogsskibe –, og som gallionsfigur spejdede „mor Danmark“, en hjælmklædt valkyrie med skjold og sværd, ud over havet. Barken var på den tid det største sejskib i landet. Den tilhørte et aktieselskab, som bestyredes af skibsreder J. F. Dessauer i København. Rederiet var det største private sejskibsrederi i hovedstaden. Fast mægler blev det bekendte firma Knöhr & Burchard i Hamborg, som fragtede mange andre danske sejskibe, bl. a. fra Fanø.

I tidens løb pløjede barken de 7 have og gik på Australien, Syd- og Nordamerikas vestkyst osv. med forskellige laster: kul, korn, salpeter o. lign. I begyndelsen indtjente den mange penge, men da verdenskrigen kom, hørte dette op, og man solgte den til Tønsberg i Norge. Den omdøbtes til „Arsis“. 1925 ophuggedes den i Genova.

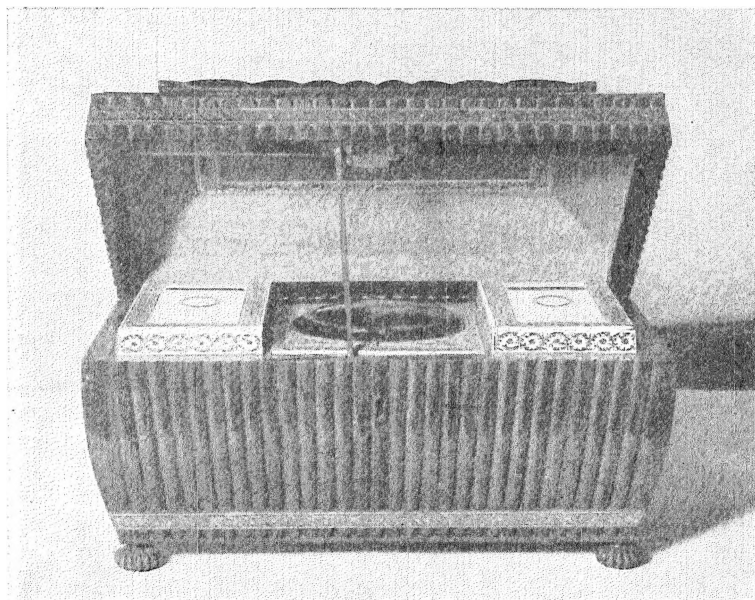
Gennem grosserer Jacob Dessauer, der var med som kahytstreng på bar-

kens første rejse 1892–93 under kaptajn Lausen til Santa Rosalia (Sydkalifornien) og Portland (Oregon), har Handels- og Søfartsmuseet modtaget en del af barkens originale papirer (bygningskontrakt, bilbrev, registreringsbevis m. m.), samt regnskaber o. lign. til oplysning om dens rejser i årenes løb.

VARER FRA ØSTEN

Ad lange og besværlige veje var allerede i oldtiden adskillige forfinede luksusvarer fra Østen kommet til Europa. Varer fra Kina førtes ad den gamle „silkevej“, tværs gennem Centralasiens ørkener og bjergmassiver, med karavaner mod vest, og fra Indiens eventyrverden kom varerne til søs og via Arabien til middelhavsområdet. Persere, arabere og andre folkeslag optrådte som dygtige mellemmænd i handelen mellem øst og vest.

Da europæerne omkring 1500 selv overtog handelen med Indien, efter at søvejen rundt om Afrika var fundet, forøgedes varestrømmen til Europa i betydelig grad. Østens herligheder var dyre, men meget begærede af europæerne. I århundredernes løb påvirkede disse luksusvarer levemåden i vor verdensdel. Krydderier fra Bagindien, tøj fra Indien, silke, porcellæn, te, laksager og andre skønne ting fra Kina, – alt prægede de europæiske skikke og sæder, forfinede dem og bragte et eksotisk pust over dagligliv og kunst.



Ostindisk teskrin af bøffelhorn. – 1700'erne. – Handels- og Søfartsmuseet.

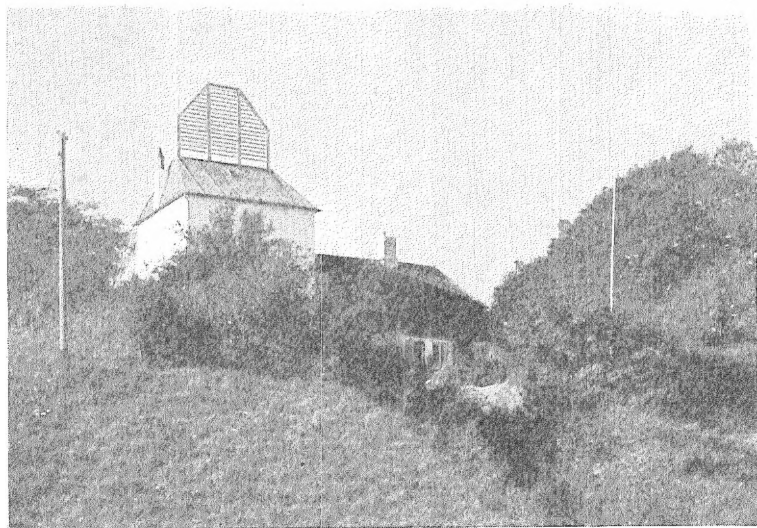
Som et eksempel på østens kunstindustri vises her et pragtfuldt ostindisk teskrin, som museet ejer. Kassen, af lys mahogni, er beklædt med koksgårtriflet bøffelhorn, indlagt med sølv; den indeholder to tedåser af mahogni, med staniolforing indvendig og beklædning udvendig med elfbensplader, ornamenteret med planteslyng i sort. I midten står en 12-kantet glas-krukke til blanding af teblade.

Skrinet er et ypperligt stykke orientalsk kunsthåndværk fra 1700'erne.

DEN OPTISKE TELEGRAF

År 1800 oprettede man herhjemme den „optiske telegraf“. På linjen Helsingør–København–Korsør–Nyborg–Assens–Altona var der med passende mellemrum på høje steder oprettet stationer med master, hver med 5 ræer, forsynet med ialt 18 klapper. Disse kunne stilles i forskellige stillinger, som hver havde en bestemt betydning; der udarbejdedes en signalbog med 42.221 koder. I kikkert kunne man aflæse nærmeste stations budskab – hvis vejret var klart – og give det videre. På den måde kunne man på en god halv time telegrafere fra København til Hamborg. Telegrafanlægget var nærmest til militært brug og nedlagdes efter englænderkrigene, men over Storebælt anvendtes den også efter denne tid, indtil den elektriske telegraf d. 1. febr. 1854 toges i brug i Danmark.

På Kronborg minder „Telegrafftårnet“ med sin mast over det flade tag



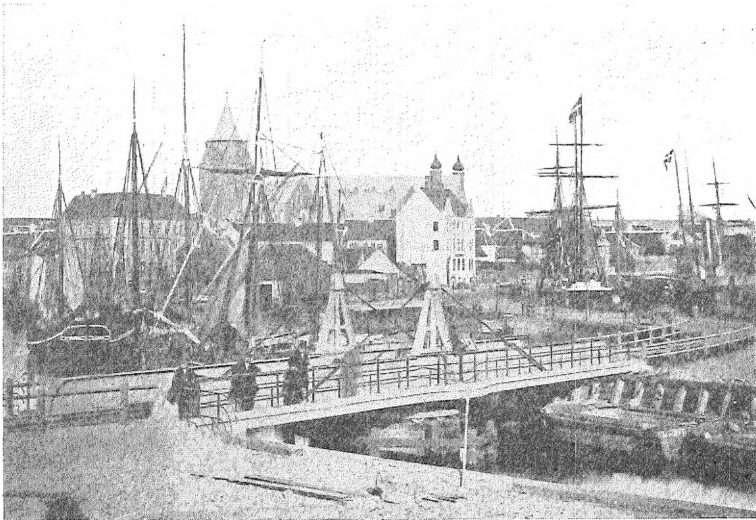
„Telegrafftårnet“ vest for Nyborg. – Fot. H. H. 1941.

endnu om den optiske telegrafs tid, og ved Nyborg står der også et „Telegraftårn“ ved Telegrafskoven vest for byen, højt over Ladegårdsådalen. Herfra kan man se over Storebælt til Korsør. Bygningen var oprindeligt fladtaget, men man har senere sat tag på. Et stillads markerer endnu bygningens gamle bestemmelse, og ejerne har stadig pligt til at vedligeholde det.

ÅRHUS HAVN

Århus havn er som så mange andre oprindeligt en åhavn. Skibene har fra gammel tid søgt ind i det gamle „minde“, hvor Århus å udmunder; man satte bolværker og opførte pakhuse, lodshus og toldbod – den maleriske bindingsværkstoldbod er nu overflyttet i købstadmuseet Den gamle by. Større skibe måtte ankre på reden. Ved moleanlæg uden for „mindehovedet“ skabte man efter 1850 en beskeden ydre havn til den voksende skibsfart. Efter 1880'erne udvidedes havnen stadig, bassin føjedes til bassin, og nu har Jyllands hovedstad den næststørste havn i Danmark. Byens stærke vækst går nu som før parallelt med havnens udvidelser.

På fotoet ser man den 1862 anlagte havnebanes svingbro over munden. T. v. ligger inderhavnen ved Revet op mod Mindebroen, med talrige småfartøjer. Til højre ses yderhavnen, hvor de større skibe lægger til. Ved dampskibsbroen, som stadig er rutebådernes anlægsplads, ligger et hjulskib, – måske dampskibet fra Korsør eller København. I baggrunden rager dom-



Parti fra Århus havn 1864, med svingbroen. – Ældre foto.

kirken med sit pudsige barokke spir op over de lave røde tage, men havnen er ved at skifte ansigt: der bygges høje huse, og en række gaslygtepæle er rejst.

Personerne på broen er fra venstre: havnefoged Bruhn, skipper J. J. Gaarn og skibsreder H. Tanggaard.

SUNDKLARERERNE

I forbindelse med erlæggelsen af øresundstolden var der i 1700'erne blevet brug for en særlig type forretningsfolk i Helsingør, nemlig *sundklarere*. Mange af disse var udlændinge, som havde nedsat sig her for at hjælpe deres landsmænd med de komplicerede toldforretninger, med bistand i tilfælde af f. eks. havari, med lån osv. Efterhånden blev disse klarere ganske uundværlige, ikke blot for deres kunder, som vanskeligt selv ville have kunnet klare de efterhånden udviklede økonomiske forretninger, men ikke mindre for Øresunds toldkammer, idet de hæftede for kundernes betaling af tolden og således optrådte som statens garanter.

Som en beskeden løn for deres umage lagde de et lille salær på 3 % på regningen, men det de tjente deres gode penge på var salg af proviant og skibstilbehør. Når skipperne under alle omstændigheder måtte stoppe op ved Helsingør, kunne de lige så godt benytte lejligheden til også at proviantere her, og det gjorde de naturligst hos klarererne. Skipperne kunne bo hos dem, idet de havde ret til at holde „skipperhus“, altså drive hotelvirksomhed, og i butik og lager var der store oplag af skibsfornödenheder, tovværk, sejl, tjære, al slags proviant, vin, øl osv. De skaffede frisk brød, kød og grøntsager fra byens bagerer, slagtere og gartnere. Mange steder, især i Strandgade, står endnu klarerernes store gårde med pakhuse og vidner om disse for byen så gyldne tider. Endvidere påtog klarererne sig ordning af havarier, hvad der ligeledes gav gode penge. Flere af dem optrådte også som redere. De blev velstående og byggede sig smukke huse; de kunne omgive sig med større luksus end de fleste andre folk i datiden. Især de engelske sundklarere var bekendt for deres flotte levemåde efter mottoet „*a short but a merry life*“. Der stod glans om familjer som Fenwick, Brown, Wright, Chapman, Ellah, Rainals, Belfour osv.

I sundtoldens sidste år, i 1850'erne, var der 50–55 sundklarercfirmaer. Blandt disse var der ikke så få danske, som f. eks. Kirck, Gulstad, Schierbeck, Stiesen, A. C. Møller, Gad.

Da sundtolden blev afløst 1857, svandt de egentlige betingelser for sundklarernes eksistens. En del af dem rejste fra byen, men omtrent halvdelen førte dog deres forretning videre, idet de kunne eksistere på skibsprovianteringen. Til op i 1870'erne anløb stadig 6–7000 skipper årligt byen for at indtage forsyninger. Men da sejskibenes tid ebbede ud, hørte dette også op; dampskibene behøvede ikke at standse op på Helsingør red. Og efterhånden bukkede de gamle firmaer under ét efter ét. I vore dage er der kun



Det gamle sundklarererfirma K. F. Marstrands Eftflg.'s ejendomme, Strandgade 69-71-73 i Helsingør. Det midterste høje hus (med markiserne) er den bygning, hvor K. F. Marstrand i 1833 åbnede sin forretning.

Foto fra ca. 1930 i Helsingør Bymuseum.

ét af dem tilbage, nemlig firmaet K. F. Marstrand, som netop i år har kunnet fejre sit 125 års jubilæum.

Dette firma grundlagdes 1. maj 1833 af *Kragh Frederik Marstrand*, der var født i Helsingør 1804. Det havde til huse i Strandgade 71, som stadig er i firmaets eje. 1875 trak „gamle Marstrand“ sig tilbage (han døde 1887), men en nevø, købmand P. J. Razga, førte firmaet videre. Foruden skibsprovieringen ernærede man sig ved befragtning og spedition; firmaet drev en tidlang selv rederivirksomhed. Det repræsenterede også talrige danske og udenlandske rederier og assuranceselskaber. Efterhånden indkøbtes naboejendommene på begge sider, således at firmaet nu ejer husene Strandgade 69-71-73. De skiftende ejere har med stor pietet bevareret stemningen fra sundtoldstiden i de gamle lokaler, som står næsten urørte. I butikken føler man sig hensat til „de gode gamle dage“. Bag den ligger skipperstuen, indrettet som for 125 år siden.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1957

„Handels- og Søfartsmuseets Venner“ afholdt sin ordinære generalforsamling i Kongens Kammer på Kronborg slot fredag d. 28. juni 1957. Direktør H. Westergaard valgtes til dirigent.

Formanden, professor, dr. techn. C. W. Prohaska, aflagde beretning og meddelte, at de to modeller, som selskabet havde i arbejde af vagerkutteren „Løvenørn“ og galeasen „C. Stylsvig“ desværre endnu ikke var færdige. Der var indtruffet sygdom, og da modelbyggerne endvidere udførte arbejdet i deres fritid, var det vanskeligt at presse for hårdt på. Formanden omtalte dernæst den af museets komité vedtagne nyopstilling, der var påbegyndt. Det ville i de kommende år blive en opgave for selskabet at være museet behjælpelig med dette bekostelige arbejde. Selskabet havde nu en formue på ca. 86.000 kr., hvoraf 75.000 kr. dog var bundet i en obligationsbeholdning. Af medlemsantallet var 89 udgået ved dødsfald eller udmeldelse, medens 53 nye medlemmer havde indmeldt sig. Det var en mindre tilbagegang. Selskabet havde ladet udføre en tryksag som propaganda for museets og selskabets arbejde, og man måtte håbe på, at dette ville have sin virkning. Medlemstallet var nu 118 livsvarige og 1081 årsmedlemmer, ialt 1199 medlemmer. Formandens beretning godkendtes enstemmigt uden bemærkninger.

Da man umiddelbart før generalforsamlingen havde konstateret et par fejlposteringer i regnskabet, ville bestyrelsen foretrække at udsende regnskabet til medlemmernes godkendelse. En ekstraordinær generalforsamling kunne da indkaldes, om dette ønskedes. Det udsendte regnskab, der i øvrigt kun ubetyde-

ligt afviger fra det oprindelige, balancerede med 19.966,98 kr. og udviser et overskud på 12.248,56 kr., af hvilket 1.700 kr. henlægges til reservefonden ifølge vedtægternes § 9, medens 10.548,56 kr. overføres til kapitalkonto.

Til bestyrelsen genvalgtes overretssagfører V. Falbe-Hansen og kommandør Sinding. I stedet for direktør Niels Munck, der havde ønsket at fratræde, valgtes direktør J. M. Barfoed, B.&W. Formanden takkede direktør Niels Munck for hans interesserede medarbejde og bød direktør J. M. Barfoed velkommen til bestyrelsen.

De to revisorer, fhv. stadsingeniør A. Th. Jørgensen, Helsingør, og fuldmægtig Frank Estrup, Handelsministeriet, genvalgtes.

Da ingen ønskede ordet under punkt eventuelt hævdedes generalforsamlingen kl. 16,30, hvorefter forsamlingen foretog en rundgang i museets lokaler under ledelse af museumsdirektør Klem.

Da der i de senere år har vist sig vanskeligheder ved at afslutte og revidere såvel museets som selskabets regnskaber tilstrækkeligt tidligt til at regnskaberne kan offentliggøres i årbogen på dens tidligere udgivelsestidspunkt i juni måned, har bestyrelsen truffet beslutning om fremtidig at udsende årbogen i sensommer eller efterår, men vil i øvrigt tilstræbe at afholde den ordinære generalforsamling i maj måned.

Da en i Rigsarkivet beroende hidtil uregistreret samling skibskonstruktionstegninger har vist sig at indeholde tegninger til adskillige danske skibstyper fra 1700-tallet, vil det være muligt i model at genfremstille disse efter de originale tegninger. Bestyrelsen har derfor truffet beslutning om foreløbig at skænke museet en model af en fiskejagt, udført i 1776 af fabrikmester Henrik Gerner til brug ved fiskeri i det nordlige Atlanterhav.

Selskabets medlemstal ved udsendelsen af nærværende beretning er 121 livsvarige medlemmer og 1097 årsmedlemmer, således at det samlede medlemstal for tiden ialt andrager 1218 medlemmer.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1957

Udgifter:

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:			
Udgivelse af årbog 1957	19.388,33		
÷ salg af årbøger	268,75		
annoncer og tilskud til denne	13.440,00		
refunderet papirafgift .	487,99	14.196,74	5.191,59
 Gaver til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg			 1.620,92
Kontorhold:			
Porto	2.588,64		
Diverse udgifter	158,00	2.746,64	
Brochurer			2.217,00
Overskud kr. 7.789,28 fordeles således:			
Henlæggelse til reservefonden ifølge vedtægternes § 9			
	300,00		
Overførsel til kapitalkonto	7.489,28	7.789,28	
			Kr. 19.565,43

Indtægter:

Kontingent:			
1081 årsbetalende medlemmer ...	15.046,00		
3 livsvarige medlemmer	300,00	15.346,00	
Renter af bank, postgiro og obligationer			4.219,43
			Kr. 19.565,43

STATUS PR. 1. JANUAR 1958

Aktiver:

Likvide midler:		
Kassebeholdning	352,14	
Landmandsbanken, Helsingør:		
checkkonto 11130	25.146,10	
checkkonto 2702	7.964,70	
Postgiro	572,55	34.035,49
Obligationer:		
Kr. 15.000 5 % Dansk Statslån S. 2007 81¾	12.262,50	
Kr. 15.000 5 % Dansk Statslån S. 1977 89	13.350,00	
Kr. 15.000 6½% Københavns Lån I 99½	14.925,00	
Kr. 10.000 5 % Østifternes Kreditf. 16 s. 2. afd. 80¼	8.025,00	
Kr. 10.000 5 % Ny Jydsk Købstad Kreditf. 11. s. 79¼	7.925,00	
Kr. 10.000 5 % Jydsk Grundejer Kreditf. 1. afd. I 79½	7.950,00	64.437,50
Udestående fordringer		2.187,99
		<u>Kr. 100.660,98</u>

Passiver:

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg		4.536,15
Reservefond:		
Saldo 1. januar 1957	19.903,75	
Henlagt ifølge driftsregnskab	300,00	20.203,75
Kapitalkonto:		
Saldo 1. januar 1957	66.205,66	
Henlagt ifølge driftsregnskab	7.489,28	
Kursregulering samt udtræknings- gevinst obligationer	2.226,14	75.921,08
		<u>Kr. 100.660,98</u>

JENS M. BARFOED

V. FALBE-HANSEN

ERNST V. KAUFFMANN

KNUD KLEM

C. W. PROHASKA

SIGURD SCHYTZ

P. E. B. SINDING

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med selskabets bøger, som jeg har ført og afsluttet på grundlag af bilagsmateriale og kontingentbog.

Obligationsbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bank- og postgiroindestående er afstemt.

København, den 3. juni 1958.

A. ENGELL-NIELSEN

statsaut. revisor

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 museet udgivne søhistoriske skrifter (se omslagets tredie side), samt ældre årbøger, 1942-56 pr. stk. kr. 3.50, 1957 kr. 5.-). Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet.

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., DM., næstformand.
Bankdirektør ERNST V. KAUFFMANN, R. af Dbg., DM.
Direktør JENS M. BARFOED.
Borgmester SIGURD SCHVYTZ.
Kommandør, fyrdirektør P. E. B. SINDING, K. af Dbg., DM.
Museumsdirektør KNUD KLEM, kasserer og sekretær.

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Aising, Svend, LRS., Kbh.
Amsinck, Ove, skibsreder, Klampenborg.
Andersen, Chr., skibsreder, Kbh.
Andersen, H. II., skibsreder, Kbh.
Andersen, N., dir., Odense.

Barfoed, H. L., skibsf., Trørød.
Bendix, Adam B., dir., Hell.
Benzon, Boje, fabrikkejer, dr. sc., Stokkerup.
Benzon, Aage von, bankier, Kbh.
Brinch-Fischer, K., boghandler, Esbjerg.
Buck, Aage, gross., Kbh.
Bærentzen, Axel, red., Kbh.
Bøgelund-Jensen, S., dir., Kbh.

Cahnley, John, gross., Kbh.
Christensen, F. H. Lauenborg, statsaut.
skibsmglr., Vejle.
Christensen, T. C., skibsreder, Kbh.
Christiansen, O., dir., Nakskov.

Dinesen, O., propr., Præstø.
Dithmer, G., dir., Kbh.

Eilschou-Holm, V., læge, Kbh.
Ekman, Lia, fru, Valby.
Elving, Jens, komm.-kapt., Kbh.
Enderborg, Erik, toldass., Kbh.

Falbe-Hansen, V., ORS., Kbh.
Finsen, Aage, kreditfor.dir., Gent.

Gjersø, Sigurd, dir., Gent.
Goddik, Peter, gross., Vedbæk.
Grandjean, Louis E., forf., Rungsted.
Granzow, Ernst, dir., Klampb.
Gütel, Poul, H.D., Charl.

Hagedorn, H. C., overlæge, dr. med., Gent.
Hansen, Henning, arkt., Valby.
Hansen, Knud, skibsreder, Kbh.
Hansen, fru skibsreder Willie C. K., Hgør.
Harhoff, Chr., skibsreder, Kbh.
Harhoff, Preben, skibsreder, Kbh.

Hasselbalch, K. A., godsejer, dr. med.,
Snekkersten.
Hatt, Gudm., prof., dr. phil., Kbh.
Heering, Peter, fabrikant, Kbh.
Henningsen, Bent, Hgør.
Henningsen, Gunner, Hgør.
Henningsen, Henning, mus.insp., Hgør.
Henriques, H., vekselerer, Kbh.
Hoffmann, J. H., civiling., Charl.
Horn-Lassen, Kaj, gross., Kbh.
Houmøller, A., dir., civiling., Hell.
Hvidt, L. N., dispachør, Kbh.
Højgaard, Kn., civiling., Kbh.

Illum, Svend, dir., Vedbæk.
Ingelsson, Kai, konsul, dir., Valby.
Ingholt, Poul, bankdir., Kbh.

Jacobsen, Georg, bankdir., Odense.
Jacobsen, Svend F., dir., Kbh.
Jacobsen, Walthor, dir., Kbh.
Jensen, Henry L. W., gross., Kbh.
Jensen, J. Gotfred, skibsreder, Aarhus.
Jensen, P. C., skibsreder, Gent.
Jensen, P. J., gods eksp., Kbh.
Jeppesen, H. Hjernøe, revisor, Kbh.
Johansen, Frits, dir., Kbh.
Juul-Christensen, Ove, gross., Hell.

Kalm, K., dir., Kbh.
Kampmann, Chr., ing., Charl.
Kampmann, Per, civiling., Charl.
Kauffmann, Ernst v., bankdir., Kbh.
Kemp, Frithjof, ORS, Kbh.
Klem, Karen, skolepsykolog, cand. psyk.,
fru, Hgør.
Klem, Knud, mus.dir., Hgør.
Knutzton, 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.
 Lemvig-Müller, Johan-Frederik, stud. art.,
 Rungsted.
 Leth, Peter, dir., Kbh.
 Lorentzen, Poul, civiling., Randers.
 Luiting, Dick, direktør, Alkmaar.
 Lund, Carl C., tandlæge, Høll.
 Lund, Svend Aage, chefred., Gentofte.
 Lundbeck, H., fabriker, Valby.
 Lyman, John, dr., Washington.

Mansa, H. H., dir., civiling., Virum.
 Matzen, F., skibsf., 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., Hølbæk.
 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, Otto V., res. kapellan, Benløse.
 Nielsen, Severin, ing., Kbh.
 Normann, Poul, dir., cand. polit., Høll.
 Næser, Vincent, læge, Gent.
 Nørregård, Georg, dr. phil., Kbh.

Pade, H. W., dir., ing., Klampb.
 Pedersen, Ole W., Høll.
 Penter, Emil, gross., Kbh.
 Petersen, K. K., dir., Charl.
 Pontoppidan, F. C., komm.kapt., Kbh.

Ragoczy, L., dir., Kbh.
 Rasmussen, Hans, skibsreder, 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.
 Stalknecht, Kai, gross., Kbh.
 Strand, Victor B., gross., Kbh.
 Sundberg, K. A., vekseler, Kbh.
 Svendsen, O., skibsreder, Kbh.
 Svenningsen, Hans, skibsreder, Kbh.

Thomasen, S. A., gross., Kbh.
 Tomdrup, Bernh., fabriker, Høll.
 Tuxen, K. H., skibsreder, Kbh.

Vestberg, Jens, børssekr., Kbh.
 Winslow, Wiggo, fabrikant, Kbh.
 Worm, Kai Torm, skibskonstr., Karrebæks-
 minde.
 Wright, H. K., ing., Kbh.

A R S M E D L E M M E R

Abrahamsen, Mogens, el-montør, Roskilde.
 Ackermann, K. E., kommandør, Springib.
 Agger, Knud, kunstm., Hgør.
 Ahrensberg, H. M., husejer, Kvistgård.
 Alberg, Magnus, grosserer, Kbh.
 Albertsen, R. L., adm. dir., orlogskapt.,
 Kbh.
 Albertsen, Vald., montør, Brønshøj.
 Albrechtsen, A., snedker, Hgør.
 Albrechtsen, Erling, mus. insp., cand. mag.,
 Odense.
 Allerup, Otto, vinhandler, Kbh.
 Alsø, Erik, sekretær, cand. jur., Charl.
 Andersen, Adolph, Eftf., skibsmægler,
 Randers.
 Andersen, Allan E., købmd., Hgør.
 Andersen, Arvid S., konsul, Hgør.
 Andersen, Aug., portør, Snekkersten.
 Andersen, Aug., sagfører, Alborg.
 Andersen, Børge Bjørn, skibsing.,
 Sønderborg.
 Andersen, C. Mazanti, skibsreder, Charl.
 Andersen, E., grosserer, konsul, Kbh.
 Andersen, E. V., smed, Hgør.
 Andersen, Harry, bogtrykker, Hgør.
 Andersen, J. Chr. A., fhv. værkmd., Frberg.
 Andersen, John, kontorass., Kbh.
 Andersen, Jørgen, lærer, Charl.
 Andersen, Knud, maskininsp., Kbh.
 Andersen, L. Saalbach, civiling., Hgør.
 Andersen, N. S., apoteker, Ebeltoft.
 Andersen, O. J. E., driftsbest., Hgør.
 Andersen, P. E. T., rest., Hgør.
 Andersen, V., tømrermester, Espergærde.
 Andersson, Børge J., lods, Køge.
 Andreasen, A. C., grosserer, Kbh.
 Andreasen, E., sek.ljt., Rungsted Kyst.
 Andresen, Chr., skibsreder, Kbh.
 Andrup, Birthe, bibliotekar, frk., Kbh.

Ankjærgaard, H. J., togfører, Hgør.
 Arbejdernes Fællesorganisation, Hgør.
 Arendrup, Adolf, bankbest., Rungsted
 Kyst.
 Arnsing, H. I., remisearb., Hgør.
 Aschengreen, J. Chr., direktør, Søllerød.
 Asmund, Berit, lektor, Snekkersten.
 Asmussen, Alfred, gross., Kbh.
 Aspmann, A. V., skibstømrer, Hgør.
 Aspmann, H. L. V., skibstømrer, Hgør.
 Assens, biografd., Valby.
 Axen, Frode, gross., Lyngby.

Bager, L. J., hovedbogholder, Hgør.
 Bagh, Axel, ing., Valby.
 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.
 Barfoed, Jørgen H., cand. mag., Klampb.
 Barfoed, Jens, dir., Gentofte.
 Barfoed, Knud V., arkt., Kbh.
 Barfoed, Sven, dir., Gent.
 Bay, Bjørn B., prokurist, Sundby.
 Bay, Oluf, ORS, Kbh.
 Bech, Erik, statsadvokat, Dragør.
 Bech Pedersen, Gunnar, fabrikant,
 Snekkersten.
 Beck, sejlmager, Valby.
 Bengtsson, Erik, fuldmægtig, Kbh.
 Bentzen, K. M., musikl., Skodsborg.
 Benzon, O., konstrukt., Kbh.
 Benzon, fru Tove, Kbh.
 Berg, skibsing., Skelsør.
 Berg, Erik, gross., Kbh.
 Berg, Henry, snedkerm., Kbh.
 Berg, K., overpolitbetjent, Lyngby.

- Berg, Leif, dir., Kbh.
 Bergenholz, Bjørn, Valby.
 Bergström, Bo, fil. mag., Lund, Sverige.
 Bering, Aage, skibsmægler, Skive.
 Berning, A. G., LRS., Hjør.
 Bertelsen, Erik Bruun, civiling., Hjør.
 Bertelsen, P. J., læge, Thisted.
 Berthelsen, Vald., forr.fører, rådmænd, Hjør.
 Berthelsen, W. J. P., bogholder, Hjør.
 Bie, Kirsten, frue, Snekkersten.
 Bilstein, Alfred, gross., Kbh.
 Birkholm, C., købmd., Kbh.
 Bischoff, J., prokurist, Brønshøj.
 Bjerregaard, N., auktionsm., Frhavn.
 Bjerre-Petersen, Jørgen, dir., Kbh.
 Bjørn, Acton, arkitekt, Kbh.
 Bjerneboe, Lars, Rungsted.
 Blichert, Ejnar, læge, Hålsingborg.
 Blixt, Knud Erik, overfenik, Nærum.
 Blok, L. M., distriktsting, Ringkøbing.
 Boa, A. W., fabrikant, Gent.
 Boas, Jørgen, læge, Dianalund.
 Boesen, Per, Ballerup.
 Bohn, C. V. Sehestedt, toldforvalter, Æreskøbing.
 Bohr, Niels, prof., dr. phil., Valby.
 Bojesen, Fanny, fru, Kbh.
 Borg, Chr., gross., Kbh.
 Borup-Nielsen, Sv. Aa., kontorchef, Hjør.
 Bøfeldt, Niels E., arkitekt, Rungsted Kyst.
 Brahdé, Mogens, arkitekt, Holte.
 Brammer, Kai, boghdl., Hjør.
 Bremerstent, E., overbibl., Hjør.
 Briand de Crèvecoeur, E., kontreadmiral, Humlebæk.
 Broch, Axel, stadsskoleinsp., Hjør.
 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., sekr., cand. jur., Chiarl.
 Buchthal, Fritz, dr. med., Kbh.
 Buhl-Madsen, P., lærer, Roskilde.
 Burmeister & Wain, A/S, Kbh.
 Busch, Julius A., søltj., Charl.
 Büchner, Ellen, viceinsp., Hjør.
 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, Hjør.
 Børgesen, B. E., murerm., Hjør.
 Børsen, H., civiling., Kbh.
 Baastrup, Vilh., kommunelæge, Kbh.
- Carlsberg Bryggerierne, Kbh.
 Carlsen, E. A. P., skibstømrer, Kbh.
 Carlsen, Ove, skibsymm., Hjør.
 Carlsson, J., barberm., Hjør.
 Carlsson, Sv. Ove, medhjælper, Skørping.
 Carstensen, Karen, lektor, Kolding.
 Carstensen, Harald, civiling., Lyngby.
 Christensen, Aksel E., prof., dr. phil., Kbh.
 Christensen, B., bankass., Hjør.
 Christensen, C. A., skibsfører, Svendborg.
 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., havarierespert, Kokkedal.
 Christensen, Jens Ivar Barfod, toldass., Snekkersten.
 Christensen, J. P., Spangsbø, Kalundborg.
 Christensen, K., stationsforstander, Ikast st.
 Christensen, K. E., maskinmester, Usserød.
 Christensen, Knud I., tømrer, Ribe.
 Christensen, Marius, murerm., Lyngby.
 Christensen, N. O., kontorchef, Skodsborg.
 Christensen, Regnar, sags skibsl., Søborg.
 Christensen, Røger, farvehdl., Hjør.
 Christensen, Viggo, fhv. overborgmester, Kbh.
 Christiansen, Bendix, overmatros, Esbjerg.
 Christiansen, Chr., skibsymm., Rønne.
 Christiansen, Haldur, snekerm., Hjør.
 Christiansen, Hans V. Bohn, lærer, Virum.
 Christiansen, Hans A., snekler, Hjør.
 Christiansen, H. J., forretningsfører, Kbh.
 Christiansen, Irving, ing., Dragør.
 Christiansen, Michael Bohn, ing., Göteborg.
 Christiansen, O. C. V., kontorchef, Kbh.
 Christiansen, Vermund, repræsentant, Kokkedal.
 Christie, Andreas, afd.chef, Rungsted Kyst.
 Christoffersen, Chr., tømrerhdl., Bagsværd.
 Christy, Agnes, provisor, Kbh.
 Clausen, E. Th., gross., Kbh.
 Clausen, H., bestyrer, Hjør.
 Clausen, Halfdan, støbering., Hjør.
 Clausen, Age, Gent.
 Cleemann, P. F., skibsreder, Åbenrå.
 Cordsen, Henning, fabrikant, Kbh.
 Cruse, Erik Bang, ing., Kbh.
- Dahl, Paula, sygeplejerske, Hjør.
 Dahlstrøm-Nielsen, Henry, klejnsmed, Hjør.
 Dalgaard, A., boghdlr., fru, Hjør.
 Dam, Anton, diakon, Tåstrup.
 Dammann, Herbert, Hamborg.
 Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Dannebrog“, A/S, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Heimdal“, A/S, Kbh.
 Dampskibsaktieselskabet „Progress“, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Torm“, A/S, Kbh.
 Dankwardt, C., civiling. i Søværnet, underdir., Kbh.
 Danielsen, Otto, befragter, Kbh.
 Dansk Cement Central, Kbh.
 Dansk Esso, Kbh.
 Dansk Skibstømrerforbund, Kbh.
 Davidsen, Frantz, ing., Kbh.
 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.
 Dragstrup, Vagn, prokurist, Kbh.
 Dreyer, Thorvald, arkt., Kbh.
 Drosted, Mads, arkitekt, Hjør.
- Ebbehøj, Chr., dir., ing., Kbh.
 Eckhausen, H., kustode, Hjør.
 Egenfeldt, Poul, dir., Ålborg.
 Egtved, Knud, navigatør, Marstal.

- Eilshou-Holm, Fr. Vilh., sømandspræst, Kbh.
 Ejbøl, Viggo, dir., Kbh.
 Elkjær, G. V., viceskoleinsp., Hgør.
 Ellekilde, fru overing., Charl.
 Elså, Herluf, dir., Kbh.
 Elwers, Joh. F., Snekkersten.
 Elving, Ingeborg, sprog lærerinde, Hgør.
 Enevoldsen, C., sparekassedir., Løkken.
 Engel, Otto, arkitekt, M.A.A., Kbh.
 Eriksen, Egon Ellegaard, maskinmester, Skjern.
 Eriksen, Hans, direktør, Hgør.
 Erlandsen, Arne, guldsmed, Fr.havn.
 Ernst, Max, lektor, cand. mag., Hgør.
 Erting, Aksel, tømrerm., Hgør.
 Esbjerg Tovværksfabrik A/S, Esbjerg.
- Fabeck-Larsen, H. G., købmand, Nyk. F.
 Fabeck-Larsen, Sv. A., hovedrepræsentant, Nyk. F.
 Fabeck-Larsen, salgschef, Gent.
 Faber, Rich., boxchef, Hell.
 Fabricius, Th., pens. fyrrass., Kbh.
 Falck, Mogens, gross., Lyngby.
 Fencker, Erik, maskinist, Kbh.
 Fischer, O., kapt.lejtn., Snarøya, Oslo.
 Fischer-Knudsen, direktør, Odense.
 Fisker-Andersen, Jacob, ing., Hgør.
 Fjeldborg, Berge C., dir., civiling., Birkerød.
 Fjensmark, Harald, præst, Kbh.
 Foldager, Reinald, toldass., Hgør.
 Foreningen af Skibs- og Baadebyggere i Danmark, Nykøbing M.
 Forsmark, A., stemmer, Hgør.
 Fosing, A., antikvitetshdl., Næstved.
 Frandsen, Geo, maskinm., Kbh.
 Frederiksborg Amtsråd, Hillerød.
 Frederikshavns Værft og Flydedok, Frhavn.
 Fredfeldt, Knud V., kommunal lærer, Vanløse.
 Fredholm, Povl, malerm., Bregninge pr. Svendborg.
 Fredsted, T. L., dir., Kbh.
 Frender, H., tandlæge, Kbh.
 Fribert, Trojel, chauffør, Hals.
 Friis, fru Gudrun, Hgør.
 Friis, Jørgen, banedir., Hgør.
 Friis, Jørgen, jun., Hgør.
 Friis-Hansen, Jan, civiling., Springforbi.
 Friis-Hansen, Sv., tandlæge, Kbh.
 Frydensberg, Finn, skibsing., Frhavn.
 Frørup, Dan, lab.-ing., Kbh.
 Funch-Rasmussen, C., insp., Kbh.
 Fyhn, Hans, fabrikant, Kbh.
 Fyrdirektoratet, Kbh.
- Gadé, Chr., grovsmed, Hgør.
 Garde, H. A., civiling., Kbh.
 Garnum, Otto, læge, Kbh.
 Geisler, R., skibsinpektør, Brønshøj.
 Gents, E. Th. V., sekretær, Espergærde.
 Germundsson, A., speditør, Kbh.
 Gjedde-Olsen, A., søløjtnant, Charl.
 Gjermansen, Richard, civiling., Hgør.
 Gleerup, Alfred, læge, Kbh.
 Gløde, F., statsaut. translator, Kbh.
 Gorrisen, N. J., HRS, Kbh.
 Gottliebsehn, Ole, tegner, Tårnbæk.
 Grau, Ove, skibsmægler, Kolding.
 Graversen, Hans, lærer, Fr.værk.
 Greisen, Bent, ass., Humlebæk.
 Grønnemose, E. E. N., murerm., Hgør.
 Gundel, Mogens, prokurist, Skodsborg.
- Gustafsson, Nils, realskolelærer, Hillerød.
 Güllich, S. A., vognmd., Hgør.
 Gaardø, Chr., forstander, overlærer, Hgør.
- Haderslev Havneudvalg, Haderslev.
 Hage, Torben, kammerherre, Klampenborg.
 Hagelund, F., assurandør, Hgør.
 Haglund, F., kapt., Kbh.
 Hahn-Petersen, Eigil, skibsreder, Kbh.
 Halldin, Hans, skrædermester, Nyk. F.
 Hansen, Anders, købmand, Slagelse.
 Hansen, Bendt, civiling., driltsbest., Fredericia.
 Hansen, Bennet C. K., skibsreder, Kbh.
 Hansen, fru skibsreder Bennet C. K., Kbh.
 Hansen, C. F., skibsbygm., Hgør.
 Hansen, Chr., skoleinsp., Hgør.
 Hansen, Conrad, urmager & guldsmed, Allinge.
 Hansen, C. O. Vaaben, disponent, Kbh.
 Hansen, Einar, ad.arkt., Kbh.
 Hansen, Elise, kontorass., Kbh.
 Hansen, Ernst, kleinsmedem., Hgør.
 Hansen, Ernst, malermester, Hgør.
 Hansen, F. W., skibsfører, Kalundborg.
 Hansen, H., stadsdyrlæge, Hgør.
 Hansen, H. C., malerm., Hgør.
 Hansen, H. E., orlogskapt., Virum.
 Hansen, Helga Kn., frue, læge, Kbh.
 Hansen, Herluf II., Kbh.
 Hansen, J. A., pens. lods, Kbh.
 Hansen, Johs., kontorchef, Kbh.
 Hansen, Julius, borgm., Kbh.
 Hansen, Jørgen Gorm, revisorass., Odense.
 Hansen, Karl Johan, montør, Brønshøj.
 Hansen, Knud, nav.dir., Kbh.
 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, Ove Juul, installatør, Snekkersten.
 Hansen, Paul, ing., Nakskov.
 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.
 Hansen, Age, købmand, Nyk. F.
 Harlang, Frantz, dir., Kbh.
 Hartmann, A/S Brødrene, Kbh.
 Hartz-Rasmussen, Willy, fhv. skibsfører, Ødis.
 Hauch, H., fotograf, Hgør.
 Hasager, Niels, red., Kbh.
 Haslund Poulsen, Helge, maskinarb., Hgør.
 Hauschildt, Søren, læge, Skive.
 Haxlund, Axel, cand. jur., Kbh.
 Hede, Poul, LRS, 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 Tømrerlaug, Hgør.

- Helweg-Mikkelsen, O. ing., Kbh.
 Hendriksen, Johnna, kontorass., fru, Hjør.
 Henningsen, Grethe, sygeplejerske, Gentofte.
 Henningsen, Hans, farveriejer, Nyborg.
 Henningsen, Kaj, tekstiling., Herlev.
 Henningsen, Ove, LRS, cand. jur., Fredericia.
 Henningsen, Sv. Aa., lektor, Snekkersten.
 Henriksen, Carl, inkassator, Odense.
 Henriksen, H. H., Hjør.
 Henriksen, Hans, arkitekt, Kbh.
 Henriksen, Karen, bogholderske, Århus.
 Henriques, Frederik, gross., Klampb.
 Herløw, A. O., overass., Valby.
 Hermansen, B., forhyringsass., Vanløse.
 Hermansen, Kristian, fyrmester, Sveanekst.
 Hesseldahl, skolebestyrerinde, frk., Tølløse.
 Hill-Madsen, Ernst, ing., Kbh.
 Hilsted, Finn, underdir., LRS, cand. jur., Kbh.
 Hintze, H. H., dir., Nyk. F.
 Hjorth, Stenild, civiling., Kbh.
 Hoff, Alfred, ing., Vanløse.
 Hoff, Gustav R., maskinfabrikant, Kbh.
 Hoffmeyer, Erik, skibsreder, Hundested.
 Hoffmann, Georg, snekermester, Aarhus.
 Hofmansen, P. K., arkivar, Kbh.
 Holbæk byråd.
 Holck, M., lensbaron, Glumse.
 Holm, Jacob, & Sønner's Fabrikker A/S, Kbh.
 Holm, Sven, fabrikant, Hell.
 Holm, Valdemar, murerm., Dragør.
 Holmark, Einar, gross., Kbh.
 Holm-Petersen, F., forfatter, Tøense.
 Holsee, Sven, statsaut. skibsmægler, Kbh.
 Holt, Arne, befragter, Holte.
 Hornby, H., ing., vicedirektør, Gentofte.
 Hougs, A. Borch, læge, Abenrå.
 Howe, Hans, overass., Charl.
 Hovmand, G., skibsmægler, Bandholm.
 Hvass, Tyge, arkt., Hell.
 Hviid, Jørgen A., kommandørkapt., Birkerød.
 Hüsig, Karla, overlærer, Hjør.
 Høyer, fyrass., Korsør.
 Høyer, Jørgen, skoleelev, Kbh.
 Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn.
 Illum, Svend, fru dir., Vedbæk.
 Ingeniør-Sammenslutningen, Kbh.
 Ingwersen, Henry, antikvitetshdl., Snekk.
 Israelsen, H. C., civiling., Hjør.
 Jacobsen, A., dir., New York.
 Jacobsen, C. T., skipper, Læse.
 Jacobsen, C. W., afd.-ing., Odensen.
 Jacobsen, G., ing., Kbh.
 Jacobsen, Harald, gårdejer, Grimstrup.
 Jacobsen, P. H., købmd., Hjør.
 Jacobsen, Poul, gross., cand. jur., Rungsted Kyst.
 Jagd, K. B., kapt., Kbh.
 Jakobsen, S. C., pens. kaptajn, Hjør.
 Jákupsstovu, Jákup I, sekretær, Torshavn.
 Jans, Ove L., gross., Kbh.
 Jantzen, M., disponent, Lyngby.
 Jantzen, P., civiling., Lyngby.
 Jarvig, Thorikild, isenkrammer, Kbh.
 Jelstrup, O., skibsreder, Kbh.
 Jensen, A., havnefoged, Hjør.
 Jensen, A. A., bagerm., Hjør.
 Jensen, A. C. D., forstanderinde, Hjør.
 Jensen, A. Egede, arkitekt, Samsø.
 Jensen, A. Rothe, reservelæge, Middelfart.
 Jensen, Axel, statsaut. skibsmægler, Århus.
 Jensen, Bent Holbech, maskinarb., Allerød.
 Jensen, B. Hjorth, orlogskapt., Gent.
 Jensen, C. E. Koch, skibsbym., Nyborg.
 Jensen, D. A., museumsleder, Glud pr. Horsens.
 Jensen, Ejner E., maskinarb., Randers.
 Jensen, Eric, gross., Klampb.
 Jensen, H., viceskoleinsp., Kbh.
 Jensen, H. V., konditor, Vordingborg.
 Jensen, Helmuth, toldass., Rødby havn.
 Jensen, J., gartner, Hjør.
 Jensen, fru gartner J., Hjør.
 Jensen, Jens, politibetj., Vanløse.
 Jensen, Johs., passagerchef, Søborg.
 Jensen, Jørn, maskinarbejder, Kbh.
 Jensen, Jørn, bybud, Hjør.
 Jensen, K. P., kapt., Neksø.
 Jensen, K. W. F., kok, Hjør.
 Jensen, Marthin, murersv., Allerød.
 Jensen, Mogens, stud. polyt., Kbh.
 Jensen, N. P., murerarbejdsmd., Brønshøj.
 Jensen, P., købmd., Ordrup.
 Jensen, P. S., lods, Hjør.
 Jensen, S. A., civiling., Lyngby.
 Jensen, V. F., lokomotivf., Hjør.
 Jensen, Viggo A., prof., dr. med., Riaskov.
 Jeppesen, Jørgen, Kbh.
 Jeppesen, Mogens, købmand, Nyk. F.
 Jepson, Anders, malermester, Nyk. F.
 Jerk, Oluf, LRS, Charl.
 Jespersen, Knud, repræs., Charl.
 Jespersen, K. Wraae, prokurist, Søborg.
 Jespersen, Povl, direktør, Charl.
 Jessen, Børge, prof., dr. phil., Kbh.
 Jessen, C. U., overlæge, Hjør.
 Jessen, Erik, maskinarbejder, Kbh.
 Johannesen, Aksel, tømrerm., Snekkersten.
 Johannesen, Emil, fiskedhl., Hillerød.
 Johannesen, J. N. M., snekder, Hjør.
 Johannesen, Johs. P., sognefd., Snekkersten.
 Johansen, Arnold P., havemand, Hjør.
 Johansen, Henning, centralmekaniker, Kbh.
 Johansen, Ib, befragter, Kbh.
 Johansen, Johs. Chr., styrmænd, Kbh.
 Johansen, Mikael, kontorchef, Kbh.
 Johansen, N. A., skibstøer, Kbh.
 Johansen, Otto, arbejdsmd., Stenvad St.
 Johansen, Sigvald, inkassator, Hjør.
 Johansson, Karl-Erik, ing., Hågersten, Sverige.
 Johansson, P., kaptajn, Hjør.
 Johnsen, Henning, bogtrykker, Kbh.
 Johnson, kgl. dansk vicekonsul, Höganäs.
 Jonassen, Else, lærerinde, Hjør.
 Jorberg, Fr., Berlin.
 Juel-Andersen, G., fiskedhl., Hjør.
 Juel-Brockdorff, Niels, baron, kommandør, Kbh.
 Juel-Christensen, Hans, vinhdl., Kbh.
 Juul, Svend, vinhdl., Kbh.
 Juul, W., smedem., Kbh.
 Jørgensen, A., lods, Hjør.
 Jørgensen, Albert, dir., Hell.
 Jørgensen, Alb. V., HRS, Kbh.
 Jørgensen, A. Th., fhv. stadsing., Hjør.
 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, Hgør.
 Jørgensen, Mogens, Kbh.
 Jørgensen, O. V., købmand, Hundested.
 Jørgensen, Paula, Holte.
 Jørgensen, Poul, skibskonstruktør, Hgør.
 Jørgensen, Thv., urmager, Hgør.
 Jørgensen, Aage E., borgm., ORS, Kbh.
 Jørgensen, Aage Thorstensen, konstruktør, Kbh.
- Kallenberg, E. O., forstander, skibsing., Hgør.
 Kampen, Axel, skibsreder, Kbh.
 Karsten, Bertel W., bankass., Kbh.
 Karsten, Preben, H. A. & H. D., sekretær, Aabyhøj.
 Karstensen, M., skibsbygm., Skagen.
 Katstrup, A., malerm., Hgør.
 Kiil, Bodil, skolesundhedsplejerske, Roskilde.
 Kinch, O., skibsfører, Kbh.
 Kirkby, E., stud. mag., Kbh.
 Kirkman-Møller, S., fuldmægtig, Hell.
 Kisby, A. E., skibsing., Hgør.
 Kisby, L. A., ing., Kbh.
 Kiær, Erling, bogbinderm., Hgør.
 Kjørboe, Jørgen, sekretær, Kbh.
 Kjær & Sommerfeldt, vinhandel, Kbh.
 Kjærsgaard, Børge, Kbh.
 Kjelner, Th., kunstmaler, Hillerød.
 Klangel, K., lærer, Hgør.
 Klausen, K., overtoldass., Kbh.
 Kleiminger, H. L., politifuldm., Hgør.
 Klem, Helen Lise, frk., Hgør.
 Klem, Lone, stud. mag., frk., Kbh.
 Klem, Ollis, fru, Hgør.
 Klem, Aage E., civiling., Kbh.
 Klerk, Niels, lektor, LRS, Kbh.
 Klindt-Jensen, J., civiling., Rønne.
 Klint, Ion, overlærer, Kbh.
 Klintenberg, O., cigarhdl., Hgør.
 Klokkehøj, S., oberst, Vordingborg.
 Knigge, U., propagandachef, Hell.
 Knudsen, Axel, kordegn, Kbh.
 Knudsen, Axel, købmd., Hjortespring.
 Knudsen, Einar, ing., Hell.
 Knudsen, Helge Ursin, stadsing., civiling., Hgør.
 Knudsen, H. Harreby, regnskabsfører, Kølbykaas.
 Knudsen, Ib, radiotelegrafist, Svendborg.
 Knudsen, Peder, kontorass., Hgør.
 Knudsen, Per, skoleelev, Kastrup.
 Knuth, Rud., greve, Hell.
 Knutsson, O. F. S., tapetsererm., Hgør.
 Koefoed, Børge H., civiling., Virum.
 Kofoed, Erik, dispatcher, Kbh.
 Konge-Hansen, P., sogneprest, Errindlev.
 Kongsted, T., dir., Hgør.
 Kopp, J., gross., Hgør.
 Kopp, N. E., disponent, Hgør.
 Korsør Byråds Havneudvalg, Korsør.
 Kraglund, A. A. J., bestyrer, Hgør.
 Krarup, Mogens, orlogskapt., Hellerup.
 Krebs, Niels Dindler, skibsvygger, Hell.
 Kringhøj, Carl, maskinpasser, Esbjerg.
 Kristensen, A. L. H., skibsfører, Julianehaab.
 Kristensen, Hans P., læge, Søborg.
- Kristensen, Knud, fhv. statsminister, Humlebæk.
 Krogsgaard, Mogens R., civiling., Charl.
 Krohn, J. H., afdelingsing., Søborg.
 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.
 Kaadtman, F., kaptajn, Udbyhøj.
 Kaee, Jørgen, læge, Gjedved.
 Kaee, Aage, depotbestyrer, Hgør.
 Kaarbø, E. D., Harstad, Norge.
 Kaarsen, Elisabeth, fhv. viceskoleinspektice, Hgør.
 Kaarøe, M., direktør, Rungsted.
- Lambertsen, S. R., radiotelegrafist, Svendborg.
 Lang, Per, ing., Hgør.
 Langebæk, Steen, Kbh.
 Lannung, Gunnar L., vekselerer, cand. polit., Kbh.
 Lannung, Hermod, LRS, MF., Kbh.
 Lannung, Sven, afdelingschef, Kbh.
 Larsen, A. Bodse, lodsformd., Bandholm.
 Larsen, Astrid, frue, Kbh.
 Larsen, Bent Valeur, stud. mag., Charl.
 Larsen, B. O. G. E., assistent, Charl.
 Larsen, C., fotograf, Hgør.
 Larsen, Erh., revisor, Kbh.
 Larsen, Erik Lau, arkt., Hgør.
 Larsen, Finn, snedker, Kbh.
 Larsen, F. Rønnow, kordegn, Kbh.
 Larsen, Henning, portier, Hgør.
 Larsen, Henri, indkøbschef, Snekkersten.
 Larsen, H., snedkerm., Hgør.
 Larsen, J. Foldager, Svendborg.
 Larsen, Jens, LRS, Hgør.
 Larsen, Johannes, kunstmaler, Kerteminde.
 Larsen, L., fuldmægtig, Hillerød.
 Larsen, Lauritz, fabriksarb., Odense.
 Larsen, N. V., tømrerm., Hgør.
 Larsen, Ove, stiftamtmd., Kbh.
 Larsen, Svend, overdyrlæge, Skive.
 Larsen, Willy, skibsbefragter, Charl.
 Larsen, W. R., fyrpasser, Hgør.
 Lassen, Joh., købmand, Kbh.
 Lau-Jensen, Sv. E., kommunelærer, Sorø.
 Lauring, Palle, forfatter, Virum.
 Lauritzen, Ivar, skibsreder, Kbh.
 Lauritzen, P., lods, Nykbg. F.
 Laursen, P., Kbh.
 Lehmann, Henrik, direktør, Kbh.
 Leisner, R., ing., Lyngby.
 Lemche, Hans Jacob, dir., Kbh.
 Lerche, J., stationsf., Hornbæk.
 Liö, Elias, fyrmester, Myggenes, Færøerne.
 Lildholdt, Karl, skibsvyggerlærling, Abenrå.
 Liljeborg, Frank, Kbh.
 Lillegaard, A. E., søløjntant, Holte.
 Lind, Chr., skibsbygm., Rønne.
 Lindahl, Erik, købmd., Snekkersten.
 Linde, Chr., kommunelærer, Fredensborg.
 Lindegaard, Niels, assistent, Godthåb.
 Lindquist, Carl-Axel, kaptajn, Stockholm.
 Lindquist, K., prokurist, Stubbeboing.
 Lindström, Allan, civiling., Vänersborg.
 Lindström, Otto, ing., Valby.
 Linneballe, Ernst, dir., Kbh.
 Linvald, Steffen, mus.insp., Charl.

Lock, P., læderhdl., Hjør.
 Lohmann, S., fyrmester, Hyllekrog fyr pr. Rødby.
 Lolk-Larsen, H., kontorchef, Holte.
 Lorentzen, Børge, bogtrykker, Charl.
 Lotz, M. E., overlærer, Hjør.
 Louis-Hansen, A., fabrikant, civiling., Vedbæk.
 Ludwig, Otto, journalist, Brh.
 Lund, E., prokurist, Hell.
 Lund, Inger, lærerinde, Hjør.
 Lund, Oskar F., skibsing., Herlev.
 Lund, Thorkild P., fyrmester, Hesselø fyr.
 Lundberg, Georg, dir., Kbh.
 Lundbæk, Erik, LRS., Vanløse.
 Lund-Hansen, ritmester, Arhus.
 Lundsgaard, Erik, dir., cand. polyt., Rungsted Kyst.
 Lundsgaard, J. H., maskininsp., Kbh.
 Lundwall Nielsen, Niels, tegner, Hjør.
 Lyngbye, Jørgen Svitzer, gross., Gent.
 Lynggaard, K., gartner, Hjør.
 Lyngsø, B., lærer, Brede.
 Lynnerup, Søren, Kbh.
 Lønberg-Holm, A., civiling., Kbh.
 Madsen, Carlo Råhauge, lods, Frhavn.
 Madsen, Edvard, Måløv.
 Madsen, fru Ellen, trikotagehandlerske, Hjør.
 Madsen, E. N., dir., Springforbi.
 Madsen, J., sekretær, Kbh.
 Madsen, Jørgen, civiling., Arhus.
 Madsen, Kjeld, adjunkt, Silkeborg.
 Madsen, V., kapt., Marstal.
 Madsen, Aage R., fyrbøder, Valby.
 Margaard, E., dir., cand. jur., Kbh.
 Malling, Jens, ekspeditionsskretær, cand. jur., Hellerup.
 Marineforeningen, Kbh.
 Marinehistorisk Selskab, Klampenborg.
 Marstrand, Jørgen, civiling., dr. tech., Gentofte.
 Mathiasen, Hans, rederiass., Kbh.
 Mathiesen, E., forstander, civ.ing., Kbh.
 Meilvang, Henry, forvalter, Kbh.
 Meilvang, Viggo, ass., Herlev.
 Meiner, P. K., Kbh.
 Mellentin, Aage, gross., Charl.
 Mench, Erik, dir., Kbh.
 Mersing, B. E., overbibl., Svendborg.
 Merved, C. P., overportør, Snekkersten.
 Metz-Hansen, J. H., havnefdg., Esbjerg.
 Meyer, Knud, gross., Kbh.
 Michelsen, Oluf, slagterm., Kbh.
 Michelsen, P., skibsmægler, Odense.
 Mikkelsen, Børge, Tibberup.
 Mikkelsen, Chr., kømd., Svendborg.
 Mikkelsen, Michael, bogbinder, Hjør.
 Mikkelsen, Poul Erhardt, medhjælper, Hillerød.
 Ministeriet for Grønland, Kbh.
 Mogensen, A. Borg, skattekontrollør, Gent.
 Mogensen, A. F., civiling., Dragør.
 Moldow, Georg, gross., Kbh.
 Monberg, I. C., gross., Kbh.
 Mortensen, Alf, kontorchef, Kbh.
 Mortensen, K. A., kustode, Hjør.
 Mortensen, Søren, dykker, Brørup.
 Mouritzen, P. C., færgefører, Nykøbing M.
 Munch, Jens, prokurist, Bagsværd.
 Munch-Nielsen, Th., lods, Hjør.
 Munthe af Morgenstjerne, B. v., kontorchef, Vedbæk.

Munthesen, Frode, sekretær, Birkerød.
 Mücke, Billy, fabrikant, Kbh.
 Müller, Poul, læge, Valby.
 Møller, Birthe Kraunse, frk., Vedbæk.
 Møller, Karen, frue, Vedbæk.
 Møller, Poul, arkitekt, Kbh.
 Møller, Povl, dr., Kbh.
 Møller, Ralph Just, arkivbetjent, Rungsted.
 Møller, Aase Kraunse, frk., Vedbæk.
 Møller-Andersen, A., LRS, Kbh.
 Møller-Jensen, J., førstelærer, Give.
 Mørch, N. K., MF, Hjør.
 Mørch, Aage, driftsbest., Thisted.
 Månsson, Gunnar, direktør, Charl.
 Nakskov Skibsværft A/S, Nakskov.
 Neergaard, C. H., fhv. søfartschef, Kbh.
 Neisig, Niels Holger, bankelev, Nakskov.
 Nexø-Larsen, F., gross., Rungsted.
 Nichum, E., plantageejer, Randers.
 Nielsen, isenkrammer, Hjør.
 Nielsen, Alfred, lods, Udbytøj.
 Nielsen, Alfred V., gross., Kbh.
 Nielsen, A. M. C., prokurist, frk., Hjør.
 Nielsen, Bob Gunnar, styrmandslev, Virum.
 Nielsen, Carl, prokurist, Kbh.
 Nielsen, Carl, bådebygger, Føjø.
 Nielsen, Chr., konservator, Hjør.
 Nielsen, C. J., maskinmester, Valby.
 Nielsen, Edgar, malerm., Snekkersten.
 Nielsen, Ejnar J., tømrerm., 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, Holger, gross., Kbh.
 Nielsen, H. R., bogtrykker, Hjør.
 Nielsen, H. Thornberg, underdir., civ.ing., Varde.
 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, Jørgen, kontorelev, Skodsborg.
 Nielsen, K., toldpakhusfmld., Ribe.
 Nielsen, K. E., skibsfører, Korsør.
 Nielsen, Knud, cand. polyt., Kalundborg.
 Nielsen, N., fyrbøder, Hjør.
 Nielsen, N. J., dr. techn., Kbh.
 Nielsen, O. Moesgaard, bogholder, Ørsted.
 Nielsen, Ove, kontorchef, Hell.
 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.
 Nielsen, Aage, skibsfører, Kbh.
 Nissen, Olaf, maskinm., Kbh.
 Nobel, C., revisor, cand. jur., Kbh.
 Nordbøll, K. W., rektor, Hjør.
 Nordberg-Nielsen, Holger, fuldmægtig, Hell.
 Nordholt, P. Aa., postmester, Hjør.
 Nordmann, V., statsgeolog, dr. phil., Kbh.
 Nordquist, Evert, resemontør, Stockholm.
 Nordvig, R., ing., Arhus.

Normann, L. O., dir., Kbh.
 Normann, Peder, red., Hjør.
 Norsk, Frans, overlæge, Hell.
 Norsk, P., pens. insp., Dragør.
 Normann, Poul, dir., cand. polit., Charl.
 Norsvang, Ejnar, tegner, Farum.
 Nygaard, Ejnar, kaptajn, skibsreder, Arhus.
 Nørregaard, Inger Marie, læge, Hjør.

Odense Kanal- og Havneudvalg, Odense.
 Olesen, Tyge, bankass., Fredericia.
 Olrik, Elias, dommer, Hjør.
 Olrik, Helge, dommer, Varde.
 Olsen, Alfred, rejseinsp., Skelskør.
 Olsen, Anna, frue, Hjør.
 Olsen, C. Meinert, tømrerm., Kbh.
 Olsen, Erik, malermester, Hjør.
 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, Hjør.
 Olsen, Oluf, tjener, Hjør.
 Olsen, Paul A., cand. pharm., Lyngby.
 Olsen, Peter, gårdejer, Værløse.
 Olsen, Poul, slagterm., Hell.
 Olsen, Sophus, fabrikant, Kbh.
 Olsen, V. Rex, kartograf, Holte.
 Olsen, Aage, marincing., Dragør.
 Osgaard, Lauritz, fabrikant, Charl.
 Ostenfeld, Th., civiling., Kbh.
 Overgaard, E., blomsterhdl., Hjør.
 Overgaard, Frøde, dekoratør, Søborg.
 Overgaard, R., komm.lærer, Svinninge.
 Ovesen, Nygaard, assurandør, Vordingborg.
 Ovnøel, A., læge, Hvidbjerg st.

Parris, Povl, direktør, Kgs. Lyngby.
 Paulsen, A. C., prokurist, Kbh.
 Paulsen, Jørgen, mus.dir., Hillerød.
 Paulsen, Kristian, fodermester, Roskilde.
 Paulsen, Paul Jørgen, civiling., Hjør.
 Pedersen, Alexander, gross., Kbh.
 Pedersen, Arne, maskinass., Virum.
 Pedersen, C. O., maskinm., Hjør.
 Pedersen, E. O., smed, Hvidovre.
 Pedersen, Erik, maler, Rønne.
 Pedersen, Evald, forvalter, Hjør.
 Pedersen, Georg, lektor, Holte.
 Pedersen, Harald, revisor, Hjør.
 Pedersen, H. Elmann, revisorass., Kbh.
 Pedersen, I. D. S. V., væver, Hjør.
 Pedersen, M. P., civiling., Kbh.
 Pedersen, Ole Crumlin, Hell.
 Pedersen, Ole Homann, ing., Hjør.
 Pedersen, Orla, prokurist, Hjør.
 Pedersen, S. A. L., lokomotivfører, Kbh.
 Pedersen, Vald., bogtrykker, Kbh.
 Pedersen, Vald., lærer, Fr.sund.
 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., Hjør.
 Petersen, Chr., brolæggerm., Hjør.
 Petersen, Chr. F. V., slagterm., Hjør.
 Petersen, Chr. Rolf, kæmner, Byrum, Læse.
 Petersen, Cl. W., tømrerm., Kbh.
 Petersen, Eiler, gross., Roskilde.

Petersen, E. Sejer, forstander, Hjør.
 Petersen, F. Højsted, repræs., Kbh.
 Petersen, H. C. F., telegrafkontrolør, Brønshøj.
 Petersen, Henrik Marius, orlogskpt., Lyngby.
 Petersen, Holm, ejendomshdl., Kbh.
 Petersen, I. C., bogtrykker, Nexø.
 Petersen, Johs., murerm., Hjør.
 Petersen, Kaj Toft, fabrikant, Hjør.
 Petersen, K. C. M., specialarb., Hjør.
 Petersen, Knud, afd.chef., Gent.
 Petersen, Laurids, gross., Kbh.
 Petersen, Mogens Anker, ing., Kbh.
 Petersen, Mogens Holck, skoleelev, Kbh.
 Petersen, N. E., fabrikant, Hjør.
 Petersen, P. V., proprietær, Græsted.
 Petersen, Raymond, Charl.
 Petersen, Robert, kleinsmed, Hjør.
 Petersen, S. A., førstestyrmd., Korsør.
 Petersen, S. Chr., maskinm., Hjør.
 Petersen, Svend, Kbh.
 Petersen, Sv. Rosten, isenkræmmer, Roskilde.
 Petersen, Aage, kontorass., Hjør.
 Philip, N., gross., Kbh.
 Plum, Peter, ing., Assens.
 Pontoppidan, Dines, Charl.
 Portman, Arne, overlæge, Kbh.
 Poulsen, Arnold, civiling., Gent.
 Poulsen, Carl, murerm., Hornbæk.
 Poulsen, Edwin, Gent.
 Poulsen, Fin, grosserer, Klampenborg.
 Poulsen, Finn V., optiker, Kbh.
 Poulsen, H., tømrerm., Hjør.
 Poulsen, J. P., smedem., Hjør.
 Poulsen, Poul, skibstømrer, Rødving.
 Preisler, Børge, optiker, Kbh.
 Privatbanken A/S, Kbh.
 Prohaska, C. W., professor, dr. techn., Hell.
 Pyndt, Børge, boghdl., Nyk. F.
 Pødenphant, H., gross., Kbh.

Quist, Ejnar, dir., Odense.
 Qvistgaard, Lise, frk., Gent.

Raffel, Alfred, dir., Kbh.
 Rahbek, Knud, civiling., Vanløse.
 Rambøll, Jørgen V., civiling., Brh.
 Rasmussen, A. H., civiling., Kbh.
 Rasmussen, Antoni, kapt., Hell.
 Rasmussen, Chr. Wiboe, hovmester, Valby.
 Rasmussen, C. J., sneedkerm., Hjør.
 Rasmussen, C. O., ing., Kbh.
 Rasmussen, Harry, glarmester, Aarhus.
 Rasmussen, Johs., skibsfører, Sundby pr.
 Nyk. F.
 Rasmussen, K. A., maskinm., Kbh.
 Rasmussen, Kaj, Glostrup.
 Rasmussen, Kjeld, ing., Kbh.
 Rasmussen, Knud Robert, tømrermester, Holte.
 Rasmussen, L., modelbygger, Rødby Havn.
 Rasmussen, Laurits, ing., Odense.
 Rasmussen, N. V. P., automobilforhldr., Hjør.
 Rasmussen, Povl H., sneedker, Bjørnehoved.
 Rasmussen, R. F., komm.lærer, Hjør.
 Rasmussen, Aage, dir., Kbh.
 Rathje, Eigil, ing., Kbh.
 Rathje, J., ing., Arhus.
 Ravn, K., værkfører, Hjør.
 Rederiet „Anholt“ A/S, Kbh.
 Reetz-Funder, J., skibsinsp., Kbh.

- Reich, Alexander Albert, skibsbygger, Kbh.
 Reich, Poul Albert, kleinsmed, Hjør.
 Reklings, S., fuldmægtig, Kbh.
 Rendal, H., LRS, Hjør.
 Reumert, Michael, HRS., 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, Hjør.
 Ring-Madsen, Preben, matros, Kbh.
 Risom, Sven, arkt., Kbh.
 Roed, Henning, fyrmester, Hjør.
 Rolvsen, Stig, forf., Valby.
 Roos, Carl, professor, dr. phil., Kbh.
 Roosen, C. U., civiling., Holte.
 Rosendahl, A., kontorchef, Kolding.
 Rosenkilde, V., boghdl., Kbh.
 Rosenthal, Leif K., red., Klampb.
 Rosenvold, C. F., Aabenraa.
 Ryaard, Erik, dommerfuldm., cand. jur.,
 Herning.
 Rysz, P., lodsformand, Korsør.
 Røder, Hans Chr., skibsfører, Brh.
 Ronne Havneudvalg, Rønne.
 Rønsted, Karmark, LRS, Kbh.
 Rørdam, Kjeld, HRS, Kbh.
 Rørmark, Aage, arkivar, Vanløse.
- Sahl, Olaf, arkt., Risskov.
 Salling, E., sogneprest, Mandø.
 Sandager, Iyrass., Hjør.
 Sandal, Axel, boghdl., Kbh.
 Sander, Henning, Kbh.
 Sardemann, Erik, læge, Århus.
 Sarrau, Wm., murer, Karsmose.
 Saxe, skibsprov. hdl., Hjør.
 Saxild, Jørgen, ing., Hell.
 Saxtorph, Th., driftsleder, Svebølle.
 Scavenius Andersen, T., læge, Ærøskøbing.
 Schack, Gudmund, gross., Kbh.
 Schaumann, H., fhv. sporvejsdir.,
 Bagsværd.
 Schaumann, P., ing., Virum.
 Scherffenberg, G., ing., Hell.
 Schibbye, Harris, arkt., Kbh.
 Schmidt, A. V. B., overmønter, Hjør.
 Schmidt, Ester, frue, Stubekøbing.
 Schmidt, Mogens, lodsinsp., orlogskpt.,
 Gent.
 Schmiegelow, A., skibsreder, Arnsborg pr.
 Svejhæk.
 Schmiegelow, C. H., smedem., Hjør.
 Schnedler, G. S., civiling., Klampb.
 Schnell, Magnus, varmemester, Kbh.
 Schou, Axel, grosserer, Hellerup.
 Schou, Carl C., afd.ing., cand. polyt.,
 Hillerød.
 Schou, I. P., direktør, Hell.
 Schou, N. Aa. Breinholdt, maskinm.,
 Nyk. F.
 Schou, Ole, pressechef, Kbh.
 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, installer, Kbh.
 Schultze, Mogens, malerm., Gent.
 Schwiegershausen, Gunter, retouchør, Kbh.
 Schytz, Sigurd, borgmester, Hjør.
- Sebbelov, Henning, fabrikant, Charl.
 Segerskog, John, dir., Hjør.
 Seibæk, Aage, gross., Kbh.
 Seidelin-Dam, Johs., læge, Søborg.
 Semler-Jørgensen, A., dir., civiling.,
 Randers.
 Simonsen, Evald, ing., Hjør.
 Sinding, P. E. B., kommandør, Kbh.
 Sivertsen, Poul S., skibsinsp., Torshavn.
 Sjøberg, Otto Chr., Gent.
 Skafte, Aage, kunsthändler, Nyk. F.
 Skandinavisk Emballage A/S, Lyngby.
 Skibsted-Jacobsen, Orla, maskinbygger,
 Hjør.
 Havneudvalget i Skive, Skive.
 Skotte, E., havnemester, Hjør.
 Skov, Sigvard, mus.insp., mag. art.,
 Kolding.
 Skovgaard-Petersen, Kjeld, dispachør, Kbh.
 Skrivergaard, Knud, redaktør, Kbh.
 Smidth & Co. A/S, F. L., Kbh.
 Smidt, Carsten M., læge, Kbh.
 Snorrason, Egil, dr. med., Kbh.
 Sonne, H. O., civiling., Holte.
 Sonne-Hansen, K., dir., Charl.
 Sparekassen i Nykøbing Falster.
 Spødsberg, K. E., læge, Kbh.
 Sprenger, K., fabrikant, Hjør.
 Stallknecht, G., skibsfører, Holte.
 Starch-Petersen, B., billedskærerm., Hjør.
 Steffensen, H. C., underdir., Hjør.
 Steffensen, H. E., Espergærde.
 Steffensen, Hother, boghdl., Espergærde.
 Steffensen, James, afd.ing., Hell.
 Stephensen, Magnus, arkitekt, Gent.
 Storm, P. W., pens. maskinmester, Kbh.
 Strandgaard, Aage, arkt., Kbh.
 Stridsland, Gregers, o.ass., Århus.
 Strube, Sten, red., Hjør.
 Struckmann, C., skibsmægler, Esbjerg.
 Struwe, Klaus, skoleelev, Kbh.
 Struve, O. J., forhyringsagent, Hjør.
 Struwe, Sten, København.
 Strøberg, Jens, apoteker, Assens.
 Stub-Nielsen, Axel, dylslæge, Hjør.
 Stürup, C., & Co. eiftlg. A/S, Hjør.
 Staarup, Hans, fhv. havnedir., cand. polyt.,
 Århus.
 Sværer, Jørgen, mæglerlev, Ærøskøbing.
 Sveistrup, Margrethe, bibliotekar, Hjør.
 Svendborg Bank A/S, Svendborg.
 Svendborg Havneudvalg, Svendborg.
 Svendsen, G. J., Iyrass., Højstrup.
 Svendsen, Hans, ing., Dragør.
 Svendsen, Jørgen, ing., Hjør.
 Svendsen, Paul W. E., red., Vejle.
 Svendsen & Christensen, A/S dampskibssel-
 skabet „Vendila“, Kbh.
 Svendsen, Sv. K., kredslæge, Hjør.
 Sylvestersen, Joh., Randers.
 Sæbye, Poul, kunstmaler, Klampb.
 Søgaard, C., cand. pharm., Hjør.
 Sølvér, Carl V., kaptajn, Kbh.
 Sølvhøj, Hans, cand. mag., afdelingschef,
 Hjør.
 Sørensen, Axel, ing., Hell.
 Sørensen, E. Gether, overlærer, Hjør.
 Sørensen, E. V., grosserer, Birkerød.
 Sørensen, Frank, ing., Hjør.
 Sørensen, Frederik Richardt, toldass., Hou.
 Sørensen, K. E., skibsmægler, Kbh.
 Sørensen, Keld, trafikass., Hjør.
 Sørensen, Poul, civiling., Kbh.
 Sørensen, Preben, kobbersmed, Hjør.

- Sørensen, Preben, maskinist, Hellebæk.
 Sørensen, R. I., kompasretter, kpt., Brh.
 Sørensen, S. C. F., Ålborg.
 Sørensen, Vagn, kontorass., Hgør.
 Sørensen, Valdemar, skoleinsp., Hgør.
 Sørensen, Aage, slotsbetj., Hgør.
- Tang, Gia, prokurist, frk., Valby.
 Tegner, V. P. B., civiling., Kbh.
 Thalbitzer, Carl, red., Kbh.
 Thalbitzer, V., amtsforvalter, Kbh.
 Thalbitzer, W., prof., Kbh.
 Theisen, Nils A., skoleelev, Espergærde.
 Tholstrup, Olaf, ing., tekn. adjunkt, Horsens.
- Thomsen, A. M., hotelejer, Hgør.
 Thomsen, C. A. H. Trolle, fliv. fiskeridir., Kbh.
 Thomsen, E., bankfuldmægtig, Kbh.
 Thorbroe, Inga M., frue, Fr.sund.
 Thorning-Petersen, R., ambassadesekretær, Cairo.
- Thrige, Eigil, stud. polyt., Klampb.
 Thunbo, Anton, gross., Kbh.
 Thusc, Viggo, dir., Søborg.
 Tikøb sogneråd, Espergærde.
 Tilly, Albert, postmester, Esrum.
 Tofte, Knud, sogneprest, Skibby.
 Torp, Folmer, butikschef, Roskilde.
 Tranholm-Jørgensen, A., skibsfører, Kbh.
 Trondal, M., skibsfører, red., Nyborg.
 Truelsen, Truels, styrmand, Kbh.
 Trædni, Heine, prokurist, Hgør.
 Tscherning, Carl, adjunkt, Birkerød.
 Tuborgs Bryggerier, Høll.
 Tuxen, Henry, civiling., Charl.
 Tvede, Kitty, frk., Hgør.
 Tvede-Jensen, M., ing., Kokkedal.
 Tvermoes, Sven, gross., Kbh.
- Ulrich, Kai, fru, dir., Kbh.
 Ulrich, Ruth, adjunkt, fru, Dronningemølle.
- 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.
 Vemming, C., læge, Nyk. F.
 Vestbo, S. M. N., fyrass., Kbh.
 Vibæk, Jens, vicedir., cand. mag., Kbh.
 Vidø, Leif, lærer, Kbh.
- Vilandt, Leif R., kapt., Springforbi.
 Vilholm, Gunnar, mejeritejer, Hgør.
 Vilholm, fru mejeritejer, Hgør.
 Villadsen, Jens, fabrikant, Høll.
 Villerslev, Jens, snedker, Kbh.
 Villund, Kjeld, cand. act., Valby.
 Vohlert, Knud, gross., Kbh.
 Voss, C., mejerist, Hgør.
 Vyff, Kr., proprietær, Vonsild.
 Vaabenhistorisk Selskab, Kbh.
- Wallentin, Andreas, arkt., Kbh.
 Walløe-Meyer, John, fuldmægtig, Humlebæk.
 Warburg, Hugo, fabrikant, Kbh.
 Weber, Margot, Mlle, Lausanne.
 Weibust, Knut I., fil. lic., Sundbyberg.
 Weilbach, J. S. V., sejl- og kompaslager, Kbh.
- Weilskov, E., dir., Charl.
 West, Ole, købmand, Hgør.
 West, Werner G., tekstilarbejder, Svendborg.
 Westergaard, H., dir., Charl.
 Wiberg, J., gross., fru, Kbh.
 Wiibroes Bryggerier A/S, C., Hgør.
 Willumsen, A., fru, Brønshøj.
 Wind, Jørgen, Lystrup st., Jylland.
 Windeleff, A., maskinm., Kbh.
 Winther, Gunner B., skibstørrer, Nyborg.
 Wistoft, C. A., Kbh.
- Witte, Richardt, dir., Bagsværd.
 Wolff, Per, stud. polyt., Kbh.
 Wolther, turistsekr., Odense.
 Worm, C. A., dir., Kbh.
 Worm, M., fyrskibsfører, Ålborg.
 Worsøe, K. H., Dronningborg v. Randers.
 Würtz, Peter, malermester, Snekkersten.
 Waagepetersen, H. L., dir., cand. polyt., fru, Hgør.
 Waagepetersen, H. T., gross., Kbh.
- Yde-Andersen, D., mus.insp., Kbh.
- Ørnfelt, Axel, stud. geom., Kbh.
 Öst, Ake, järnvägsman, Malmö.
 Østman, K., ing., Hgør.
- Aagaard, Werner F., tekn. kalkulat., Valby.
 Aalborg Portland-Cement-Fabrik A/S, Kbh.
 Aalborg Værfat A/S, Ålborg.
 Aamand, Erik, Snekkersten.
 Aarhus Havneudvalg, Århus.

BYTTEFORBINDELSER

- Bergens Museum og Bibliotek.
Bergens Sjøfartsmuseum.
Blekinge Museum, Karlskrona.
Borgarsyssel Museum, Sarpsborg.
Bornholms Museum.
De sju häradernas kulturhistoriska förening, Borås.
Chalmers tekniska Högskolas Bibliotek, Göteborg.
Danmarks tekniske Museum, Hellerup.
Dansk Folkemindesamling.
Foreningen „Dansk Samvirke“.
Dansk 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 historiska museum.
Göteborgs Sjøfartsmuseum.
Göteborgs och Bohusläns fornminnesförening.
Haderslev Amts Museum, Haderslev.
Hallands Hembygdsförbund, Halmstad.
Staats- und Universitäts-Bibliothek, Hamburg.
Museum für Hamburgische Geschichte.
Handelsflådens velfærdsråd.
Handelshøjskolens Bibliotek.
Handelsvidenskabelig Studiekulub.
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.
Randers amts historiske samfund.
Historisk samfund for Ribe amt.
Historisk samfund for Ringkøbing amt.
Historisk samfund for Sorø amt.
Historisk samfund for Sønderjylland.

- Historisk samfund for Thy og Han Herred.
- Vejle amts historiske samfund.
- Historisk samfund for Viborg amt.
- Historisk samfund for Aalborg amt.
- Museet for Holbæk og Omegn.
- Hordaland Landbrugsmuseum, Garnes, Stend, Norge.
- Horsens Museum.
- Hälsingborgs Museum.
- Hærmuseet, Oslo.
- Hålogaland Historielag, Harstad, Norge.
- Institut für Weltwirtschaft, Kiel-Wik.
- Instituttet for jysk Sprog- og Kulturforskning.
- Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart, Rotterdam.
- Jydsk Selskab for Historie, Sprog og Litteratur.
- Kalmar Läns Fornminnesförening.
- Universitätsbibliothek, Kiel.
- Museet på Koldinghus.
- Kommissionen for Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser.
- Kullabygd, Höganäs.
- Kulturhistoriska Museet, Lund.
- Københavns bymuseum.
- Københavns Stadsarkiv.
- Lolland-Falsters Stiftsmuseum, Maribo.
- K. Humanistiska Vetenskapsamfundet, Lund.
- Universitetsbiblioteket, Lund.
- Malmö Fornminnesförening.
- Malmö Museum.
- Marineforeningen, København.
- Marinens Bibliotek, København.
- Mariners' Museum, Newport News, USA.
- Les Amis des Musées de la Marine, Paris.
- Museum voor Land- en Volkenkunde en Maritiem Museum „Prins Hendrik“, Rotterdam.
- Marine Historical Association, Mystic Seaport, Mystic, USA.
- Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen.
- Nationalmuseets II. afd.
- Nationalmuseets III. afd.
- Nationalmuseets etnografiske Samling.
- Navigationssällskapet i Finland, Helsingfors.
- Nordenfjeldske Kunstindustrimuseum, Trondheim.
- Nordiska Museet, Stockholm.
- Nordland Fylkesmuseum, Bodø, Norge.
- Nord-Trøndelags Historielag, Sakshaug.
- Norrbottnens Läns Hembygdsförening, Luleå.
- Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring, Oslo.
- Norsk sjøfartsmuseum, Bygdø, Oslo.
- Ny Carlsberg Glyptotek.
- Odense bys museer.
- Polskie Towarzystwo Historyczne, Szczecin.
- Rigsarkivet, København.
- Rijksmuseum, Amsterdam.
- Roskilde Museum.
- The Royal Scottish Museum, Edinburgh.
- De Sandvigske Samlinger, Lillehammer.
- Schiffbautechnische Gesellschaft e.V., Hamburg.
- Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, Kiel.
- 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,
København.
- 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.
- Ångermanlands Hembygdsförbund,
Härnösand.

INDHOLDSFORTEGNELSE

Museets komité og personale	5
Knud Klem: Handels- og Søfartsmuseets stifter hundrede år	7
Museets beretning for regnskabsåret 1957-58	10
Museets driftsregnskab 1957-58	20
Dick Luiting, direktør: „Brederode“. Det hollandske admiralskib, som sank under slaget i Øresund 1658	25
Christian Nielsen, konservator: Opmåling af fartøjer	54
Marius Hansen, lektor: Upåagtede kilder til belysning af dansk skibsfart, søhandel og skibsbyggeri	90
Knud Klem, museumsdirektør, cand. mag.: Jean Jacob Claessen. Blade af Helsingørs erhvervslivs historie	106
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende tekster	168
Beretning for selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1957	174
Selskabets driftsregnskab for 1957	176
Selskabets bestyrelse og medlemmer	180
Museets bytteforbindelser	190

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:

A/S Alpha Diesel
Assurance-Compagniet Baltica A/S
Sophus Berendsen A/S
BP Olie-Kompagniet 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 Staalværk A/S
Fjerde Søforsikringsselskab, Lmt.
Frederikshavns Værft og Flydedok A/S
Peter F. Heering
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri
A/S Holeby Dieselmotor Fabrik
Københavns Frihavns-Aktieselskab

Kjøbenhavns Handelsbank A/S
Københavns 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.
Aalborg Værft A/S
Århus Havn
Aarhus Oliefabrik A/S

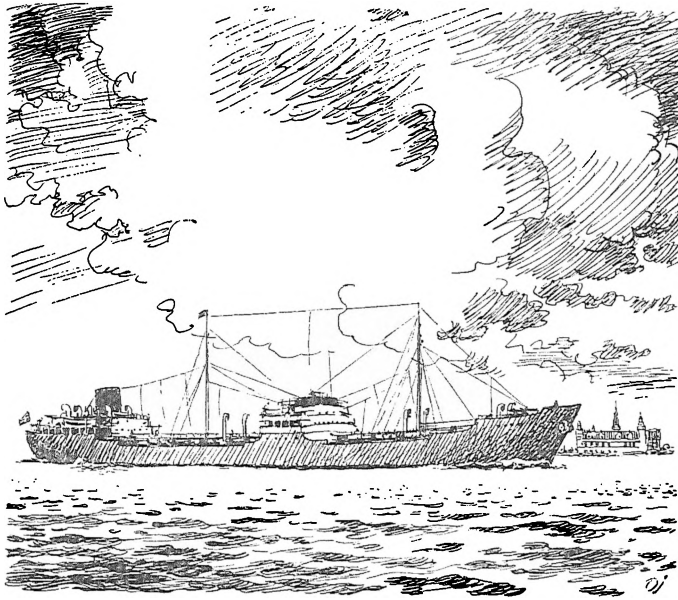


BALTICA
FORSIKRING

Hovedkontor:
BREDGADE 40-42, KØBENHAVN K

Afdelingskontorer
og agenturer overalt i
Danmark





INTERNATIONAL OIL BUNKERING



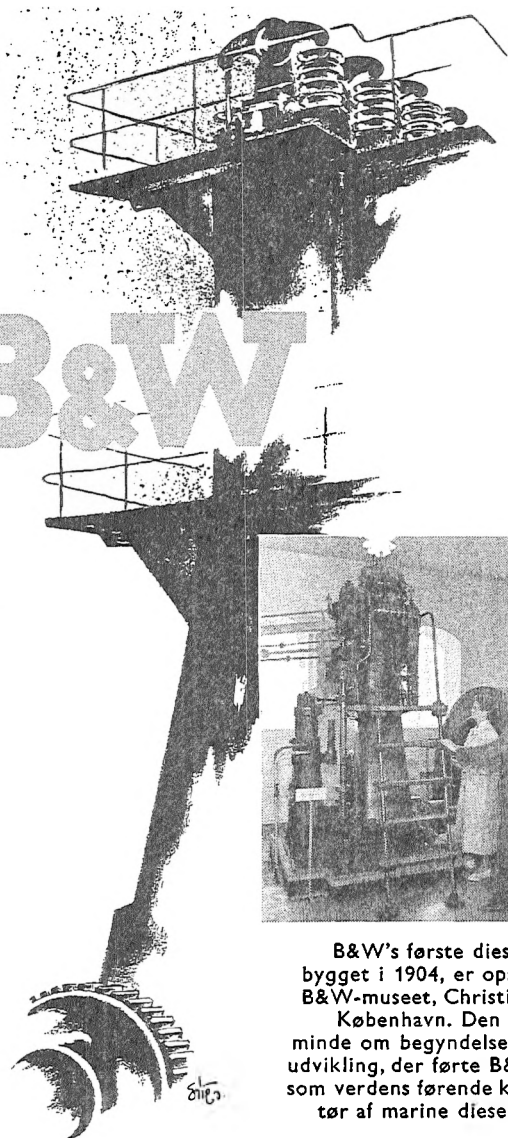
BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
KØBENHAVN

Telegramadr.: BEPEBUNKER

Fjernskriver: 2217

maritime world

...leading in the



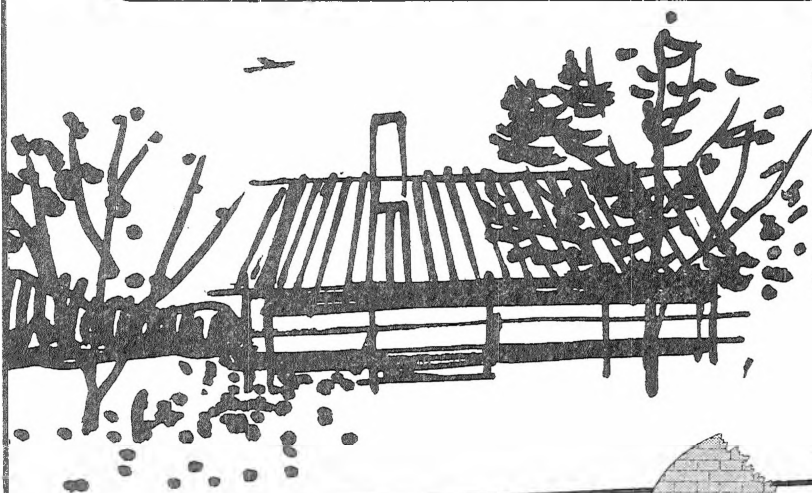
B&W's første dieselmotor, bygget i 1904, er opstillet på B&W-museet, Christianshavn, København. Den står som minde om begyndelsen til den udvikling, der førte B&W frem som verdens førende konstruktør af marine dieselmotorer

BURMEISTER & WAIN

KØBENHAVN · DANMARK

CEMPEXO

- vandafvisende mürfarve



*- den populære forsteningfarve fremstillet på basis af
HVID PORTLAND-CEMENT*

*Den ideelle overfladebehandling
til bygværker af enhver art.*

Fås i 8 smukke farver og hvid.

Anvendes på

murværk, puds, beton m. m.

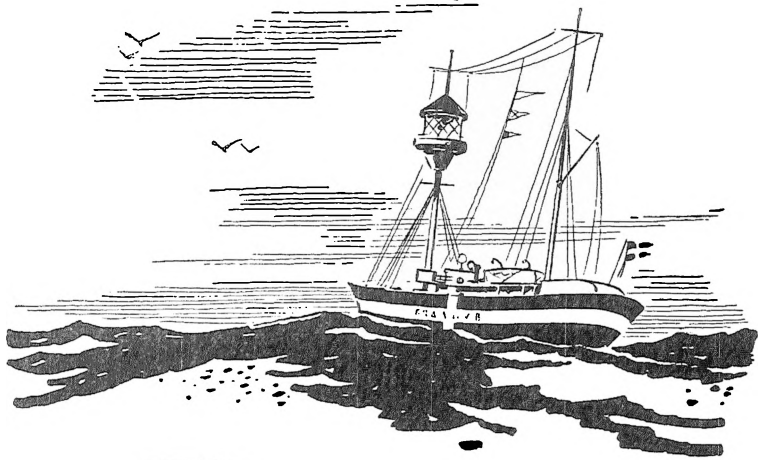


FORHANDLERE OVER HELE LANDET

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

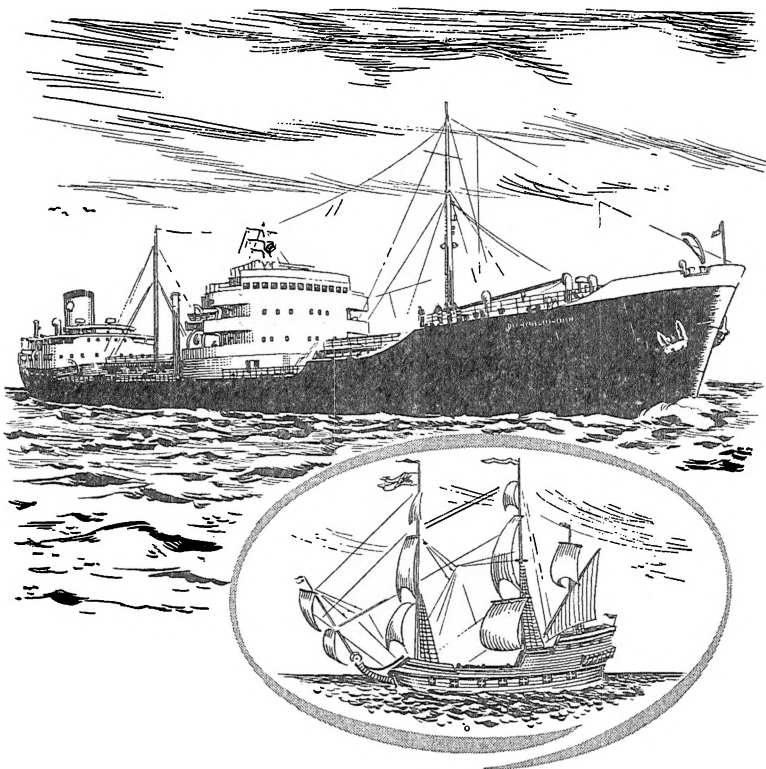
DANSKE LLOYD

HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN K



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

DANSK ESSO A/S



Før var det vinden —

nu er det Shell olier

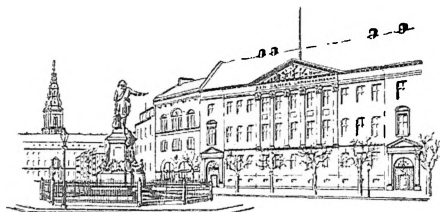
der er drivkraften på havene



Shell World-Wide Bunkering Service

SHELL MARINE LUBRICANTS

DEN DANSKE LANDMANDSBANK
AKTIESELSKAB



Hovedsæde: Holmens Kanal 12
København K

56 filialer i København og omegn
59 filialer i provinsen



Telegram adresse: LANDMANDSBANK



FREDERIKSHAVNS VÆRFT
&
FLYDEDOK ^A/_S
FREDERIKSHAVN - DANMARK

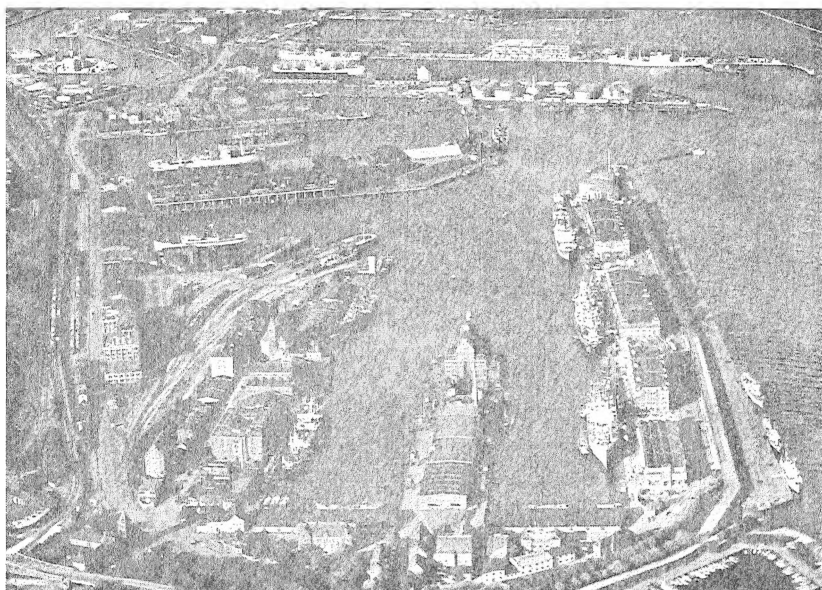


HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.

KØBENHAVNS FRIHAVN



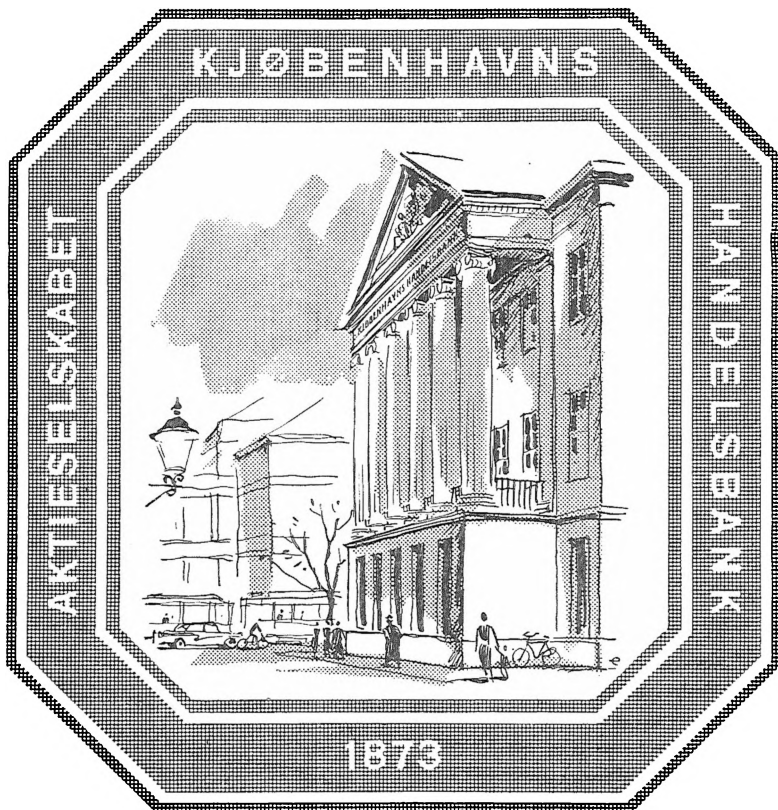
Frihavnen i fugleperspektiv

Største, hurtigste og billigste frihavn i Nordeuropa

Driftsledelse:

Københavns Frihavns-Aktieselskab

Central *8302 . Telex 5945 . Telegramadresse: Frihavn, København



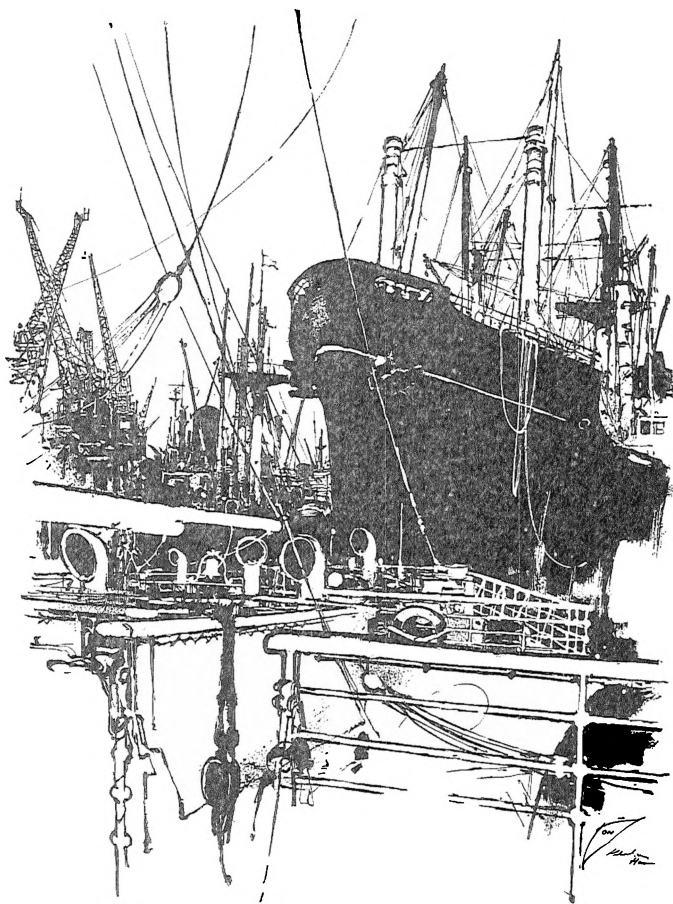
HANDELSBANKEN



HOVEDSÆDE: HOLMENS KANAL 2, K.
TELEFON: CENTRAL 86 00.

108 afdelinger og filialer over hele landet.

— den moderne bank med de gode traditioner



KØBENHAVNS HAVN

Transitcenter for Nord- og Mellemeuropa



FRIHAVN



KØBENHAVN

ÅRHUS



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

NKT

**KABLER OG
LEDNINGSMATERIEL
METALLER
SØM OG SKRUER**

**AKTIESELSKABET
NORDISKE KABEL - OG TRAADFABRIKER**



PRIVATBANKEN

I KJØBENHAVN

Over 100 års erfaring i penge-spørgsmål

Hovedkontor: Børsgade 4

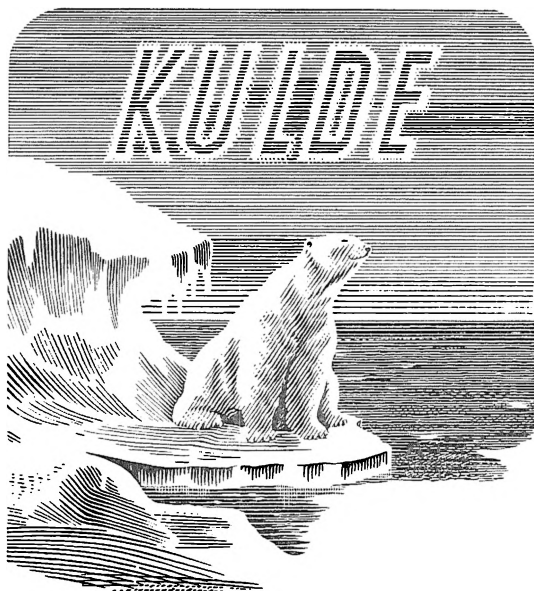
Telefon: Central nr. 1

45 filialer

Filial i Helsingør:

HELSINGØR og OMEGNS BANK

Stengade 52

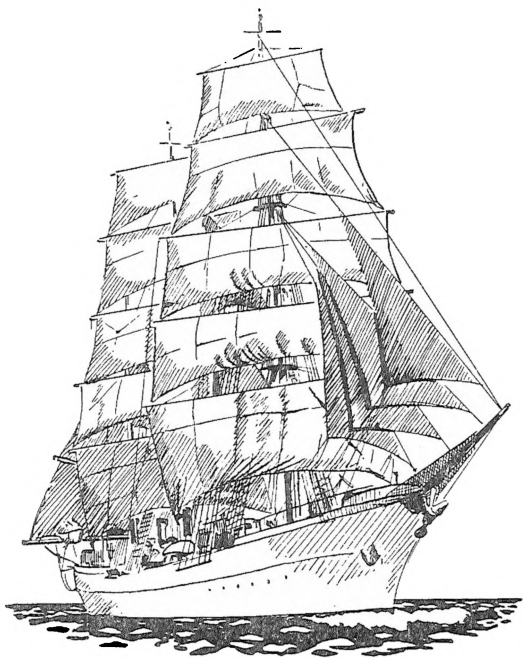


SABROE

AARHUS

KØBENHAVN

KØLE- OG FRYSEANLÆG TIL ETHVERT FORMÅL



Forsikring

— spørg

SKANDINAVIA

THRIGE

ODENSE

KØBENHAVN - AALBORG

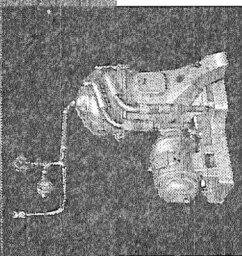
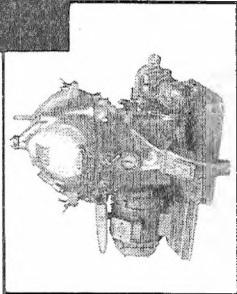


TITAN Centrifuger



*Titan centrifuger til
rensning af heavy fuel,
dieselolie og smørelolie*

**Titan standard
Olie separator
type CM 1800**



**Titan super-
jector
type CNS 70**

Å TITAN - TAGENSVEJ 86 - KBHVN. N

TELF. ÆG. 8000



VIKING

KOMPASSER OG NAUTISKE INSTRUMENTER

SØKORT

Tver C. Weilbach & Co. A/S

SØLVER & SVARRER

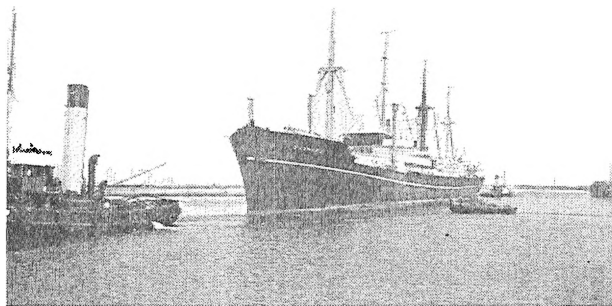
AMALIEGADE 30 KØBENHAVN K. TLF. MINERVA 5927[®]

TELEGRAM: COMPASWEILBACH

AALBORG VÆRFT A/S



ÅRHUS HAVN



Danmarks mest centrale

VANDDYBDE OP TIL 10 METER

MODERNE
KRANER



HURTIG
LOSNING

AARHUS OLIEFABRIK A/S
AARHUS