



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 1959

ÅRBOG

1959

ÅRBOG

1959

Udgivet af

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER“



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ARBOG

er sat med Intertype Baskerville og trykt i Vald. Pedersens Bogtrykkeri, København. Klicheerne er udført hos Ebbe Christoffersen & Co., København. Papiret er illustrationstryk fra Viggo Borch. Det fotografiske arbejde for Handels- og Søfartsmuseet er udført af 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 Dgb., DM.

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

Kontorchef H. E. HOLTEN, R. af Dbg.

Departementschef H. JESPERSEN*, SK., 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: Ekspeditionssekretær 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

INDHOLDSFORTEGNELSE

Museets komité og personale	5
Museets beretning for regnskabsåret 1958-59	9
Museets driftsregnskab 1958-59	19
Henning Henningsen, museumsinspektør, cand. mag.: Et gammel træskibsværft. Rasmus Møllers værft i Fåborg	23
Valdemar Jørgensen (†), underdirektør ved Helsingør Skibsværft: Erindringer fra Rasmus Møllers værft i Fåborg i 1890'erne	44
Ingvard Olsen, arkivar: Danmarks-ekspeditionen 1906-08	60
Louis E. Grandjean, forfatter: Helleristningsbåden som symbolsk fartøj	85
Bjarne Stoklund, museumsinspektør, cand. mag.: Bonde og fisker. Lidt om det middelalderlige sildefiskeri og dets udøvere	101
Jørgen Barfod, adjunkt, cand. mag.: Ebeltofts skibsfart på Christian V's tid	123
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet: Kinesiske „ansigtsmagere“ og deres figurer	131
Beretning for selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1958	146
Selskabets driftsregnskab for 1958	149
Selskabets bestyrelse og medlemmer	153
Museets bytteforbindelser	163

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 bådbyggerredskaber, 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.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING

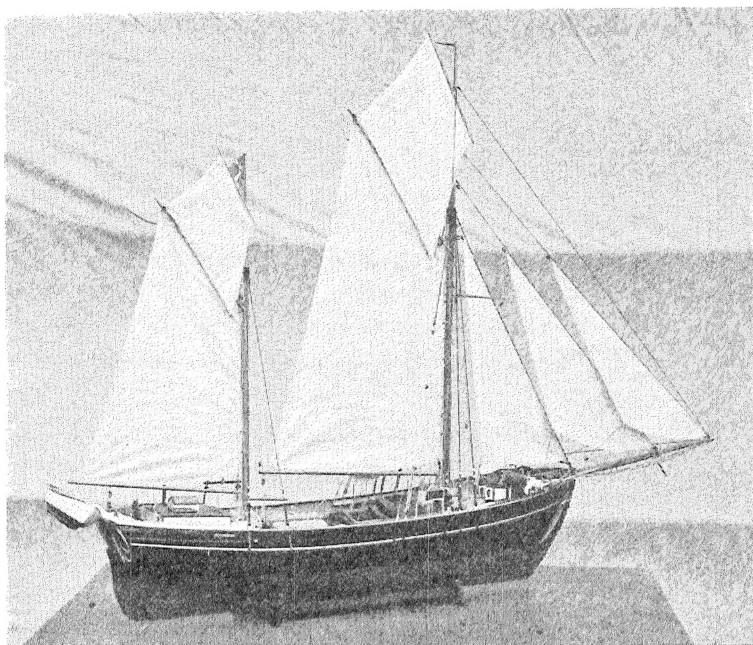
for

REGNSKABSÅRET 1958-59

I det forløbne år er der foretaget nogle mindre ændringer af opstillingerne på museet, især ved en sammentrængning af museets afdelinger for oldtid og middelalder. Der er derved umiddelbart ved museets indgang indvundet et lokale, der kan benyttes til vekslende udstillinger. Museets første særudstilling afholdtes derefter i perioden 6. sept. - 11. nov. 1958. Den 29. okt. 1658 fandt som bekendt slaget i Øresund sted, hvorunder den hollandske hjælpeflåde under anførsel af Jacob Obdam van Wassenaer besejrede den svenske flåde og slog sig igennem Sundet til undsætning for det belejrede København. Da denne søtræfning er en af de vigtigste begivenheder i dansk søhistorie og var af stor betydning for bevarelsen af det danske rige og desuden fandt sted umiddelbart ud for Kronborg, fandt museet anledning til at mindes 300-års dagen ved at arrangere en særudstilling omfattende en række minder om slaget. Museet havde den glæde at møde megen interesse for udstillingen fra institutioner og myndigheder i Holland, Sverige og Danmark. Den hollandske ambassadør Hs. Excellence M. F. Vigeveno viste udstillingen sin bevågenhed, og en række museer og arkiver i ind- og udland rakte en hjælpende hånd. Arkiver i Holland, Sverige og Danmark udlånte arkivalier, der belyste slagets forhistorie, generalstaternes beslutning om at yde hjælpen til Danmark, den hollandske flådes togt hertil, beretningen om slaget og andre dokumenter, der på forskellig måde belyste kampen og forholdene i København. Sådanne originale dokumenter, som f. eks. Frederik III's og rigshofmester Joachim Gersdorffs skrivelser til de danske udsendinge om Karl Gustavs landgang

i Korsør og hans march mod København med pålæg om at optage forhandling med generalstaterne om ydelse af militær hjælp har en egen virkning på en betragter i vore dage. Af ikke mindre betydning var en række arbejder af Willem van de Velde den ældre, dels hans skitser optaget under selve slaget, som han overværede som „krigskorrespondent“, dels de store grisailler, som han senere udarbejdede med gengivelser af scener fra slaget. For første gang var her samlet van de Veldes arbejder fra engelske og hollandske museer, hvorved man fik et godt indtryk af hans imponerende færdighed som skibsmaler, ligesom de afspejlede reporterens naturlige forud indtagne standpunkt. Et klart eksempel herpå var den store grisaille udlånt af Stedelijk Museum i Alkmaar, i hvilket det synkende svenske kompagniskib „Morgonstjärnan“ ses gengivet tre gange. Af en egen virkning var også pindekompasset fra „Morgonstjärnan“ udlånt af Kulturen i Lund, hvorpå man kunne følge „Morgonstjärnan“s kurser gennem slaget indtil det tidspunkt, da skibet gik ned. Foruden til de to nævnte museer retter museet en tak til Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, Amsterdam, Rijksmuseum, Amsterdam, Maritiem Museum Prins Hendrik, Rotterdam, Westfries Museum, Hoorn, National Maritime Museum, Greenwich, Rigsarkivet i København, Riksarkivet og Kungl. Krigsarkivet, Stockholm, samt Algemeen Rijksarchief i Haag. Der rettes ligeledes en tak til direktør Dick Luiting, Alkmaar, for impulser, gode råd og for oplysninger vedrørende materialet i de forskellige museer. Udstillingen mødte interesse såvel i den danske, svenske og hollandske presse som hos det besøgende publikum. Udstillingens åbning overværedes af museumsinsp. J. B. van Overeem fra „Prins Hendrik“-museet i Rotterdam. Under det hollandske flådebesøg i København i de samme dage besøgte udstillingen af den hollandske flådechef, viceadmiral Pröpper og flere af de hollandske søofficerer. Efter udstillingens ophør er der i lokalet arrangeret en ny udstilling af sømandsfajance af forskellig art, samt af de senere års erhvervelser af hollandske fliser, malerier og tegninger. Denne udstilling bibeholdes indtil videre.

Den fornemste erhvervelse i årets løb er en model af galeasen „C. Stylsvig“, udført af skibstømrer Gunnar Winther, Nyborg,



Galeasen „C. Stylsvig“ af Nykøbing Falster, 44 brt., bygget af skibsbygmester Rasmus Møller, Fåborg 1909. Modellen, der er fremstillet af skibstømrer Gunnar Winther, Nyborg, er foræret Handels- og Søfartsmuseet af selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

og skænket af selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“. Denne galease blev bygget i 1909 af skibsbygmester Rasmus Møller i Fåborg, der har stillet originalens konstruktionstegninger samt sit personlige kendskab til skibet til rådighed for modelbyggeren. Museet er glad for at have fået denne type repræsenteret i sin samling og ved en model af så høj kvalitet. Skibet eksisterer endnu under navnet „Dannevirke“ af Lohals.

Museets venneskab har ud over den nævnte model skænket museet en række andre værdifulde genstande. Af stor interesse er en hollandsk flisekomposition på 20 fliser i blå, fremstillet i Friesland i sidste halvdel af 1700-tallet og forestillende en såkaldt statenjacht, d.v.s. et pragtfartøj anvendt af en repræsentant for en af de nederlandske stater, her muligvis Friesland.

Af ikke mindre betydning er en farvelagt tegning fra slutningen af 1700-tallet, forestillende briggen „König von Dänemark“. Tegningen, der er en af de ældste skibstegninger af denne type som kendes, er utvivlsomt udført i 1780'erne. Skibet var hjemmehørende i Altona med Peter de Voss, efter 1789 hans søn Herman de Voss Petersz, som redere. Skibet førtes af kaptajn Andreas Boye Simonsen fra Sild. Af venneskabet er endvidere skænket en serie gengivelser af middelalderlige og senere bysegl med skibsfremstillinger, beroende i Rigsarkivet og udført på dettes konservatorværksted af konservator Gärtig, et par fajancekopper med prospekter af Helsingør havn, to farvelagte tegninger, det ene med fremstilling af skonnerten „Anes Minde“ af Fjellebroen, det andet af barkentinen „Fuglen“ af Marstal, et af Marstal-flådens bekendte skibe fra den sidste menneskealder. Skibet blev bygget i 1885 i Marstal af J. Olsen Christensen, som den sidste jagtbyggede barkentine i Danmark. Den gik i Nord- og Østersøfart og solgtes i 1932 til Ærøskøbing. I 1937 forliste den i Kanalen ved Vliessingen og kondemneredes. Af skibsfremstillinger er endvidere som gave fra havnekaptajn H. Thøgersen, København, modtaget en farvelagt tegning af barken „Havila“ af Fanø, to oliemalerier af barken „Kronprinsessen“ og barken „Korsør“ fra afdøde bankdirektør Østergaard i Nakskov, der ligeledes har skænket en meget værdifuld samling kinesiske farvelagte tegninger på rispapir. Af en anden karakter, men af ikke mindre værdi er en model i sølv af m/s „Christian Holm“, der er skænket af hofjægermester K. greve Ahlefeldt Laurvig og frue. En lille samling kisteplader over skudeskipper og deres pårørende fra Vester Vandet kirke, som er overladt museet af Vester Vandet menighedsråd, er udtryk for en ejendommelig, nu forladt tradition af kulturhistorisk værdi og tillige et minde om den gamle skudehandel mellem Nordjylland og Norge. Hr. Kay Fraenckel, København, har skænket museet fire bodmeribreve, udstedt af Tønnes Langøe, dels som overstyrmand på Asiatic Komp.'s fregatter „Juliane Marie“, kapt. I. H. Haste (dat. 9/12 1779) og „Cronprinsen“, kapt. Mads Foss (7/11 1780), dels som kaptajn på samme kompagnis kinafarer „Prinsesse Sophia Magdalena“ (3/10 1785 og 19/10 1785).

Disse papirer er interessante eksempler på en formodentlig forlængst forsvunden låneform, hvor man mod en præmie på 20-30 % „på rette bodmeri og søe aventure“ skaffede sig midler til sit behov, formentlig først og fremmest til indkøb af „føringsgods“ i Kina, som man efter hjemkomsten kunne sælge med stor fortjeneste. Præmien var høj på grund af risikoen for, at hverken skibet eller manden nåede hjem, og fordi man ikke på anden måde havde nogen sikkerhedsstillelse. Forpligtelsen bortfaldt ved skibets tab. Gaven omfatter tillige et lommeur, som har tilhørt kaptajn Tønnes Langøe samt en assurancepolice udstedt til madam K. Langøe på møbler og effekter i ægteparrets ejendom i St. Kirkestræde i København.

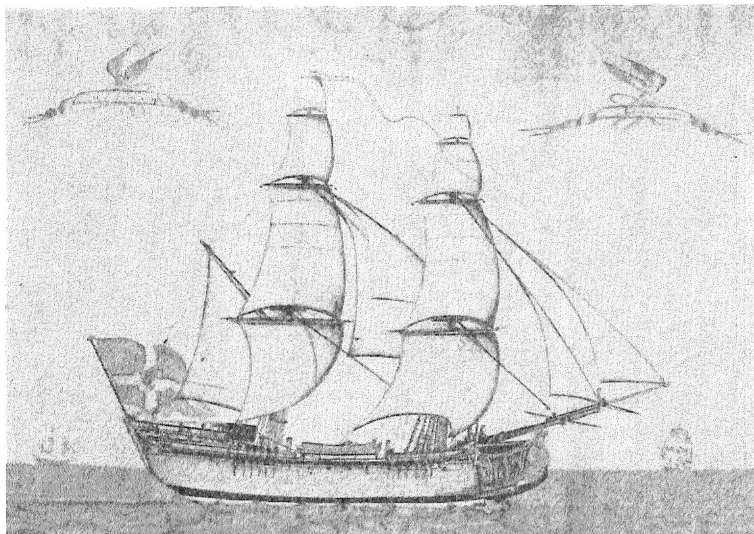
Grønlandske Handel har skænket museet en samling redskaber til brug under ældre tiders hvalfangst, en værdifuld forøgelse af denne afdeling; fru Kirsten Bie har overladt museet sin afdøde mands, kontorchef Lorenz Bies papirer fra hans omfattende studier af dansk-ostindisk handels og kolonivæsens historie. Endelig skal nævnes, at skibskonstruktør Otto Benzon, København, har skænket et par hollandske fliser, at De danske Sukkerfabrikker har givet museet en mahogniskrivepult fra det gamle handelsfirma H. Puggaard & Co., en pult som senere bl. a. er anvendt af C. F. Tietgen, et højt originalt stykke skibmandsarbejde, en tovværksløve, er skænket af sin opfinder og fremstiller styrmand Jørgen Block, Charlottenlund, og Danmarks tidligere ambassadør i U.S.A. Hs. excellence Henrik v. Kauffmann har overladt museet et brev af 6. juni 1958 til ambassadøren fra præsident Eisenhower, i hvilket denne meddeler, at han har underskrevet loven om erstatning for tab af danske skibe under anden verdenskrig. Præsidenten slutter sit brev således „while the date was entirely coincidental, it nevertheless seemed appropriate to me that the bill came to me for signature on the fourteenth anniversary of D-day“.

Fotografisamlingen er forøget ved køb fra forskellige sider, bl. a. fra nogle privatsamlere, som velvilligst for kostpris lader udføre aftryk af deres negativer til museet, desuden ved gaver fra maskinmester Erik Fencker, Kbh., oberstløjtnant T. J. Helsted, Kbh., fhv. kustode H. P. Holm, Rønne, Mr. Valdemar

Hvitfeldt, Orange, N.J., U.S.A., professor Mogens Koch, M.A.A., Kbh., rederiet J. Lauritzen, direktør Max Nielsen, Kbh., maler Erik Pedersen, Rønne, Rigsarkivet samt Foreningen til Søfartens Fremme.

Bøger og arkivalier er modtaget fra et større antal givere: intendent Sven Andersson, Sjöfartsmuseet ved Åbo Akademi, kommunelæge Vilh. Bastrup, Kbh., skibskonstruktør Otto Benzon, Kbh., forfatter Erik Berthelsen, Gilleleje, frk. E. Caspersen, Kbh., fru Margrethe Christensen, Andsager, tegner Ole Gottliebse, Tårnbæk, Grønlands Kommando, H. Hallager, Charl., Handelsministeriet, maskinmester Chr. Hansen, Valby, fru Kirstine Heils, Helsingør Skibsværft, Th. Lykke Henriksen, Nordby, Fanø, Hærens Krudtværk, Frederiksværk, H. P. Jensen, Rødvig, Regierungs-Amtmann Fr. Jorberg, Berlin-Lichterfelde, frk. Emma Jørgensen, Helsingør, kommandørkaptajn Henning Kiær, Kbh., kontorchef Hans Kiørboe, Kbh., Københavns Havnevesen, Dr. A. W. Lang, Juist, rederiet J. Lauritzen, Marine Institute of Ireland, Marin-Press, Stockholm, direktør Bjørn Moe, Kbh., overborgmester S. Munk, Kbh., Mrs. Pauline Mureset, New York, fhv. skibsfører Chr. Nielsen, Farum, fyrmester Hj. Nielsen, Ølsemagle, fru Kirstine Ditlev Nielsen, Ejsing, Orlogsmuseet, Kbh., maskinfabrikant Carl Petersen, Gilleleje, forfatteren F. Holm-Petersen, Troense, styrmand Arne Poulsen, Birkerød, frk. K. Poulsen, Horsens, frk. Else Qvist, Bjælkerup, redaktør Eyvind Rafn, Kbh., snedker Poul Rasmussen, Bjørnehoved, intendent, fil. dr. Albert Sandklef, Varberg, Julius F. Schierbecks Eftf., Kbh., mag. art. Sigurd Schoubye, Tønder, museumsinspektør Sigvard Skov, Kolding, Egon Sommer, Odense, gartner Hans Sørensen ved repræsentant C. V. Glavind, Vanløse, Tikøb Kommunes historiske Samling, dr. Helmuth Thomsen, Hamburg, Universitetets oldsakssamling, Oslo, frk. Wilma Uritzen, Ordруп, Urbes Verlag, Hamburg, direktør, dr. H. O. Wagner, Bremen, Lieut.-Commander D. W. Waters, Sussex, England, samt konservator Knut Weibust, Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo.

Til alle de ovennævnte givere af museumsgenstande, arkivalier osv. udtaler museet sin erkendtlige tak, og denne tak om-



Briggen „König von Dänemark“ af Altona; 67 commercelæster. Reder i 1780'erne Peter de Voss, efter 1789 hans søn Herman de Voss Petersz; kaptajn Andreas Boye Simonsen fra øen Sild. Skibet gik i middelhavs fart. Farvelagt tegning fra 1780'erne af en ubekendt kunstner. – Gave fra selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

fatter selvsagt ikke mindre de personer, firmaer og fonds, som har bidraget med bevillinger til museets drift eller til specielle opgaver. Disse er nærmere omtalt i museets regnskab, der findes offentliggjort andet steds i denne årbog.

Museet har i årets løb været besøgt af en række fremtrædende personligheder i og uden for museumsverdenen: handelsminister Kjeld Philip, dr. A. W. Lang, Juist, konservator Thorsvik, Bodø Museum, den polske museumsdirektør dr. Tadeusz Delimat, Warszawa, dr. Smolarek, Stettin, museumsdirektør, kommandørkaptajn Stig Notini, Göteborg, professor K. A. B. Jones Quartey, Accra, Mr. Courage Toyolo, Ghana, museumsdirektør C. A. Manniel, Rijksmuseum, Amsterdam. Af institutioners studiebesøg skal nævnes Søfartshistorisk Forening, Ingeniørsammenslutningen samt forsvarrets civilundervisning. Museet har stået i kollegial forbindelse med tilsvarende institutioner i ind- og ud-

land. Gennem Statens bibliotekstilsyn er i stor udstrækning sket udlån fra museets bibliotek, talrige indløbne skriftlige forespørgsler såvel indenlandske som udenlandske vedrørende handels- og søfartshistoriske emner er besvaret. Museet har i en række tilfælde ydet vejledning ved modelbygning, bl. a. bygning af kirkeskibsmodeller, f. eks. ved lods L. Bondes bygning af en model til Ballerup kirke, der ophængtes under procession ved gudstjenesten d. 15. febr. 1959.

Museet har i årets løb assisteret andre museer ved ordning og opstilling af deres søfartsafdelinger. I oktober 1958 påbegyndte inspektør Henningsen en registrering af søfartsgenstande i Dragør Museum, og i efteråret 1958 samt i foråret 1959 har museumsdirektør Klem i samarbejde med arkitekt Callesen, Åbenrå, foretaget omfattende nyopstillingsarbejder i Aabenraa Museum, hvis søfartsafdeling inden turistsæsonens begyndelse åbnedes i helt ny skikkelse. Til Esbjerg Museum er leveret konstruktionstegninger af fiskerbådstyper fra vestkysten efter Handels- og Søfartsmuseets opmålinger til brug for modelarbejde ved opbygningen af Esbjerg Museums fiskeriafdeling.

Museets konservator har i årets løb fortsat og afsluttet restaurationen af museets samling af galionsfigurer og har desuden påbegyndt bygningen af en model af en postjagt fra Storebælt, bygget i 1793. Modellen udføres efter tegninger i Rigsarkivet, der velvilligst har givet tilladelse til tegningernes fotografering.

Museumsbesøget var i 1958-59 65.894, heraf 2.233 studiebesøg. Der er i 1958-59 katalogiseret 458 museumsgenstande (med udskrivning af tilhørende stikordssedler), 946 fotografier til Søhistoriske registratur, medens biblioteket er vokset med ca. 250 numre. Avisudklippssamlingen er forøget med et stort antal avisudklip. Ved velvilje fra Rigsarkivet og Københavns Stadsarkiv har museet kunnet fortsætte den systematiske udskrivning af ældre arkivalisk materiale på kartotekskort til museets kildeindeks. Udskrivningen har omfattet skibslister fra 1830-erne (Rigsarkivet) samt protokolpapirer 1771-93 omfattende søpas, bilbreve, målebreve osv. (Københavns Stadsarkiv). Udskrivningen fortsættes. Direktør Klem har gennemgået toldregnskaber fra danske søfartsbyer fra perioden fra 1600-tallet til ca. 1814.

En hidtil upåagtet og uregistreret samling konstruktionstegninger fra 1700-tallet i Rigsarkivet er gennemgået af museumsdirektør Klem og inspektør Henningsen, der med Rigsarkivets tilladelse har påbegyndt en registrering af denne værdifulde samling.

Museet har udlånt materiale til Københavns Bymuseums udstilling febr. 1959, til Mellemfolkeligt Samvirkes udstilling i Rådhushallen „Indien i dag“, til en propagandaudstilling afholdt af D.S.B. samt til udstillingen „Het Schip“ i Antwerpen i sommeren 1958. Fra studiesamlingen er deponeret nogle billeder i Handelsministeriet og i Hydro- og aerodynamisk laboratorium. Museumsdirektør Klem har deltaget i turistrådets møde i Vejle 30. nov. 1958 som repræsentant for Dansk kulturhistorisk Museumsforening, i Landsudv. f. indsaml. af gl. fotografier 5. dec. 1958 samt i Dansk historisk Fællesforenings og Dansk kulturhistorisk Museumsforenings årsmøde i Ystad 29-31. aug. 1958. Direktør Klem var nærværende ved Havbiologisk Instituts indvielse i Helsingør d. 19. juni 1958 samt tilligemed inspektør Henningsen ved B. & W. museets genåbning 27. febr. 1959.

Museets forretningsudvalg afholdt møde d. 20. juni 1958, museets komite d. 21. juni. I komiteen er i årets løb indtrådt formanden for Danmarks Skibsførerforening kaptajn J. Kastrup Olsen i stedet for afdøde kaptajn H. P. Hagedberg.

For museets embedsmænd har årets vigtigste begivenhed været museets indflytning i nye kontorer i søndre kronværksbygning. Det var i sin tid et stort fremskridt, da museet i 1938 overtog bygningen på Helsingborg ravelin, i hvilken der indrettedes kontorer og modelbyggerværksted, men det kan ikke nægtes, at museets vækst og udviklingen af dets arbejdsområde forlængst havde medført, at de hidtidige arbejdsvilkår var for ringe. Ved velvillighed fra Statens myndigheder har museet nu overtaget fire lokaler med garderobe og toilet i bygningens første etage samt nogle udenomsbekvemmeligheder i tagetagen, ialt noget over 100 m², og her er nu indrettet kontorer under særdeles gunstige forhold, omfattende et forkontor, et chefskontor samt et større lokale til anvendelse for museumsinspektøren. I sidstnævnte rum er tillige indrettet læsesal for den voksende skare af studerende, som beskæftiger sig med museets samlinger

og arkiver. I disse rum findes reoler og skabe til håndbibliotek, til museets protokoller med tilhørende omfattende sag- og navneregister samt til fotografisamlingen, Søhistoriske registratur, og til det store såkaldte Søhistoriske kildeindeks, for alle områders vedkommende med plads for udvikling gennem en årrække. Der er endvidere i lokalerne indrettet en frokoststue for personalet. Samtidig er bygningen på Helsingborg ravelin helt overtaget af museets konservator, der foruden modelbyggerværksted nu også har fået en tegnestue, en særdeles værdifuld forbedring af hans arbejdsvilkår.

Museet takker slotsforvaltningen, boligministeriet, finansministeriet og de bevilgende myndigheder for interesse og imødekommenhed ved behandlingen af lokalesagen. Under indretningen har der desuden fra leverandørers side været vist imødekommenhed i leveringsbetingelserne; også for dette takker museet meget og retter især denne tak til fabrikant Søren Hansen, Allerød.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS DRIFTSREGNSKAB 1958-59

UDGIFT

Administration og drift:

Lønninger m. m.	144.489,67	
Rengøring	4.413,51	
Opvarmning	1.500,00	
Kontorhold og diverse udgifter ...	9.042,73	
Assurancer	2.057,93	
Kørsel og transport	2.400,00	
Udgifter i forbindelse med særudstilling	7.766,53	171.670,37
	171.670,37	

Museets samlinger:

Indkøb: museumsgenstande	739,70	
„ biblioteket	1.757,50	
„ fotosamlingen	2.330,25	4.827,45
	4.827,45	
Afskrivning på indventar og indretning af lokaler		2.500,05
Overskud overført til kapitalkonto		935,93
	179.933,80	179.933,80

INDTÆGT

Indtægt ved forevisning	42.153,96
Statens tilskud	95.000,00
Tilskud fra tipstjenesten	5.000,00
Private bidrag	37.406,64
Renter	179,69
Salg af Søhistoriske skrifter	193,51
	179.933,80

De private bidrag fordeler sig således:

Store Nordiske Telegrafelskab	400,00
A. P. Møllers rederier	5.000,00
Holm & Wonsild	1.000,00
Jern- og Metalindustriens Sammenslutning ...	2.500,00
Otto Mønsteds Fond	7.500,00
Dampskibsselskabet „Hafnia“	200,00
Dampskibsselskabet „Progress“	500,00
J. C. Hempels Legatfond	1.000,00
Dansk Dampskibsrederiforening	2.000,00
Motortramp, Stensved	100,00
Skibsreder A. E. Sørensen	100,00
Skibsreder M. Jepsen	100,00
Dampskibsselskabet „Torm“	150,00
Det Østasiatiske Kompagni	1.000,00
De Danske Sukkerfabrikker	200,00
Det Danske Kulkompagni	300,00
Det Forenede Dampskibsselskab	3.000,00
American Scantic Line	50,00
Dampskibsselskabet „Norden“	200,00
Dansk Esso	1.000,00
Dampskibsselskabet „Bornholm“	300,00
Kryolitselskabet „Øresund“	500,00
Helsingør kommune	4.500,00
Handels- og Søfartsmuseets Venner	5.806,64
	<hr/>
Kr.	37.406,64

STATUS PR. 1. APRIL 1959

*Aktiver:**Samlingen:*

Saldo 1. april 1958	1.836.927,13	
Inkøbte genstande m. m. i		
1958/59	4.827,45	
Modtagne genstande i		
1958/59	22.583,08	
Opstilling og montrer	13.530,00	1.877.867,66
	<hr/>	

Likvide midler:

Kassebeholdning	1.697,58	
Landmandsbanken,		
checkkonto 3493	7.448,08	
Sparekassen O 9031	1.824,26	10.969,92
	<hr/>	

Diverse tilgodehavender:

Statstilskud for 1958/59		
(forventet restbeløb)	15.000,00	
Diverse	8,35	15.008,35
	<hr/>	
Inventar og indretning af		
lokaler	12.500,25	
÷ afskrivning ifølge drifts-		
regnskab	2.500,05	10.000,20
	<hr/>	
		<u>Kr. 1.913.846,13</u>

*Passiver:**Konto for særopgaver:*

Saldo 1. april 1958	62.853,96	
÷ anvendt til opstilling og montrer 13.530,00 overført til kapitalkonto	49.323,96	62.853,96
		0
Diverse kreditorer		1.000,00

Kapitalkonto:

Saldo 1. april 1958	1.821.645,71	
Konto for særopgaver	49.323,96	
Indkøbte genstande m. m. i 1958/59	4.827,45	
Modtagne genstande i 1958/59	22.583,08	
Opstilling og montrer	13.530,00	
Overskud ifølge driftsregnskab	935,35	1.912.846,13
		<u>Kr. 1.913.846,13</u>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med museets bøger, som vi har revideret.

København, den 1. juli 1959.

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

ET GAMMELT TRÆSKIBSVÆRFT

Rasmus Møllers værft i Fåborg

Ved

HENNING HENNINGSEN

I

Handels- og Søfartsmuseets model af værftet.

Handels- og Søfartsmuseet havde gennem flere år ønsket at lade bygge en model af et typisk dansk træskibsværft. Det var ikke let at bestemme sig til hvilket værft det skulle være, da der jo i tidens løb har eksisteret og stadig eksisterer talrige gamle skibsbygningspladser landet over. Når man i samråd med museets skibstekniske konsulent, ing. Knud E. Hansen, blev stående ved Rasmus Møllers værft i Fåborg, kan det på en måde siges at være en tilfældighed, da man i og for sig kunne have benyttet så mange andre til mønster, men på den anden side var det meget velegnet til formålet på grund af størrelsen, placeringen, indretningen og værftets betydning. Skibsbygm. Rasmus Møller (jun.) holdt op i 1938, og værftet kom på andre hænder. Om det gamle værft gav skibsbygmestren beredvilligt de nødvendige oplysninger, tegnede en plan over pladsen samt flere perspektiviske tegninger og stillede ikke blot en lang række fotografier til rådighed, men overlod også museet hele sin samling af værftets konstruktionstegninger på flere hundrede numre; tegningerne havde nogen tid været opbevaret på Fåborg byhistoriske arkiv. Desværre nåede Rasmus Møller ikke at se modelarbejdet fuldført, da han døde pludseligt juleaften 1955.

Museets konservator og modelbygger, *Chr. Nielsen*, gennemgik i 1955 med Rasmus Møller de indsamlede oplysninger og bilag og opmålte pladsen med de endnu til dels stående bygninger, og i løbet af 9 måneder (1955–56) fuldendte han den detailrige model; den er bygget i skala 1 : 100 og måler i fladen

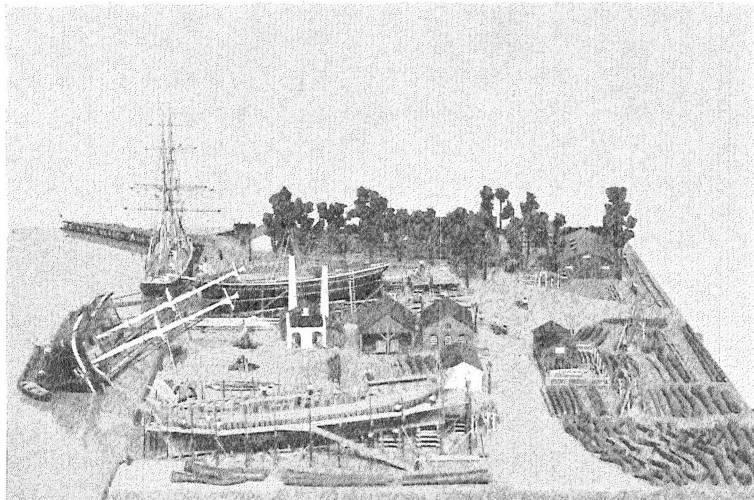
108 × 140 cm. Den blev færdig så tilpas, at den kunne danne midtpunktet i en lille særudstilling om skibsbyggeri, som museet indrettede i den internationale museumsuge i oktober 1956.

Det var museets ønske, at modellen ikke blot skulle vise selve værftets topografiske indretning, men samtidig belyse skibsbyggerhåndværket. For at vise så mange forskellige byggestadier som muligt valgte man at fremstille perioden omkring 1870–80'erne, sammentrængt i én situation; alle fire beddinger ses således besat på modellen, skønt dette selvfølgelig ikke har været tilfældet i virkeligheden, da det af pladshensyn simpelthen ikke lod sig gøre. Af samme grund er der også vist en del flere personer i arbejde, end der nogensinde har været på samme tid; ialt er der på modellen placeret omtrent 75 små figurer (af tin), alle beskæftigede med de forekommende arbejder på en skibsbygningsplads. Dette fromme bedrag må altså undskyldes med, at modellen derved har vundet betydeligt i anskuelsesværdi og kan tjene som en håndgribelig illustration til belysning af det gamle træskibsbyggeris praktiske indretning.

Ved beskrivelsen i det følgende henvises ved tal til numrene på den vedføjede foldeplanche.

De skibe, der er vist under bygning er værftets byggenumre 9–13, nemlig:

- (1) Byggenr. 9: skonnertbrig „*Najaden*“, bygget 1874–75, under udrustning (147½ brt., bygget til agent Lagoni m. fl. i Fåborg; blev senere omrigget til topsejlskonnert; det var det sidste sejlskib i byen; men solgtes 1931 til Viken (Sverige) og senere til Rå (omdøbt til „*Baltia*“, fik installeret hjælpemotor); 1945 solgtes den til Stockholm).
- (2) Byggenr. 10: skonnert „*Rota*“, bygget 1875, klar til søsætning (95½ ts., byggedes til P. Nielsen, Fåborg, solgtes til Island 1885).
- (3) Byggenr. 11: skonnertbrig „*Thusnelda*“, bygget 1876, under opklædning (174 brt.; bygget til N. R. Storm, Fåborg; den blev kondemneret 1887 efter en stranding ved Falmouth på rejse Brasilien-Falmouth, men blev dog repareret



Model af Rasmus Møllers værft i Fåborg, fremstillet af konservator Chr. Nielsen. Til venstre for vejen ses byggebeddinger, beg- og kedelhus, smedje, tørrelade, havnehus og folkenes hus, til højre oplag af kævler og opskåret klædningstræ. I baggrunden bag træerne værksteds-, materiale- og kontorbygninger. Ved bolværket briggen „Hvalfisken“ under kølhaling og bag den skonnertbriggen „Najaden“ under udrustning.

og sejlede derpå under navnet „Elsie“. 1925 blev den ophugget).

- (4) Byggenr. 12: skonnertbrig „Clara“, bygget 1877, under spanterejsning (179 brt., bygget til A. M. & W. Rønne i København, blev 1884 solgt til Sønderho, 1899 til Sverige, 1915 tilbagekøbt til Danmark (Kalundborg); sprang læk i Nordsøen 1916 og blev kondemneret i Norge, men kunne repareres; blev omdøbt til „Else Marie“. 1918 tilbagekøbtes skibet atter til Danmark (København); det kondemneredes i Hangö omkr. nytår 1919 efter at være havareret på rejse Borgå-Fakse med tømmer).
- (5) Byggenr. 13: skonnert „August“, bygget 1878, under kølstrækning (85 brt., bygget til P. K. Lauritzen, Ærøskøbing; forliste 1903 ved Irland på rejse fra Marokko til Queens-town).

Desuden er fremstillet et fremmed skib, nemlig (6) Grønlandske Handels brig „*Hvalfisken*“ under kølhaling og reparation (bygget 1801 i Kalmar, ex „Zenogen“, indkøbt 1802 af Grønlandske Handel, oplagt 1899; 1902–15 udlånt af Grønlandske Handel som klubskib for Københavns Amatør Sejlklub; solgt som øvelsesskib til Sømandsskolen i Svendborg 1916; købt af et entreprenørfirma i Strib 1936; først benyttet som lægter, senere ophugget).

Værftet var beliggende ved nordvestsiden af Fåborg havn, på den oprindelige lille ø *Munkholm*, som ved en stendæmning og opfyldning omkr. 1834 var blevet landfast med fynssiden mod nord. Ud mod havnebassinet (mod øst) er der kaj med bolværk, i hvilket man på modellen tydeligt ser spor efter reparation og af pælenedramning. Ved kajen er der et lille slæbested og to større, hver med to byggebeddinger. Fra det sydlige hjørne går en stenglaci, *Munkholm mole* (7) ud, med stenglaci mod fjorden og bolværk mod havnebassinet. Pladsens vestside mod fjorden er beskyttet af et stenglaci.

Selve pladsen havde Møller lejet af Fåborg havn. Mod vest ses et stykke, som er indhegnet af piletræer, hække og stakitværk (13). Indenfor ligger i vestre hjørne en lille indhegnet *have* med blomster, køkkenurter og buske; et par kvinder (skibsbygmesterens hustru og pige) arbejder i haven. I den er der et lille 5-fags bindingsværkshus (8), et oprindeligt kolerasygehus fra 1860, indeholdende to store og to små rum. Møller indrettede det til *kontorbygning*, men havde dog måttet forpligte sig til at rømme det, om der senere skulle blive brug for det som kolerahus. Over døren i gavlen ses klokken, der ringer ved arbejdstidens begyndelse og ophør. En af styrmændene fra „*Hvalfisken*“ er på vej hen til kontoret for at konferere om reparationen af dette skib. Syd for kontoret et langt *træskur* med tegtag (9) for dæksplanker og riggerarbejde; udenfor står slibestenen. Mod nord ligger et bredt *træskur* med sort paptag (10); herinde tilhugges master og rundholter og udføres andet værkstedsarbejde. Mod *Munkholm mole* et *materialscur* (11) samt et mindre *nødtøftshus* (12), tilhørende havnen. På pladsen (13) er udlagt krumtømmer og andet spantetømmer til tørring; det er beregnet

til bygningen af „Clara“. Fire mand med blokvogne er ved at transportere spantetræ til dette skib. Bag skuret (10) er der oplag af mastetræ og rundholter, beregnet til „Rota“; en mand er ved at afbarke en stamme og to mand høvler et rundholt op. Et par savbukke ses.

Mod nord er der oplag af opskåret klædningstræ og kævler til opskæring, samt maste- og rundholtstræ (14), alt beregnet til „Thusnelda“. To par mand er ved at skære kævler op til klædning med langsaven; kævlerne er løftet med „treben“ (små kraner) op på de høje bukke. Det ene par opskærer kævlen som 10" planker (15a), det andet par arbejder med en kævle, der er væltet om på snitfladen og som tilskæres efter træets naturlige krummede facon, efter at den er blevet indstreget herefter (15b).

For sig selv, ud mod vejen, ligger et lille *bådebyggeri* for skibsjoller (16), bestående af et træskur og en indhegnet plads til træmaterialet og de færdige joller.

Langs den offentlige vej, som fører fra byen mod syd og derpå i et knæk langs hegnet ned til Munkholm mole, står der gaslygtepæle.

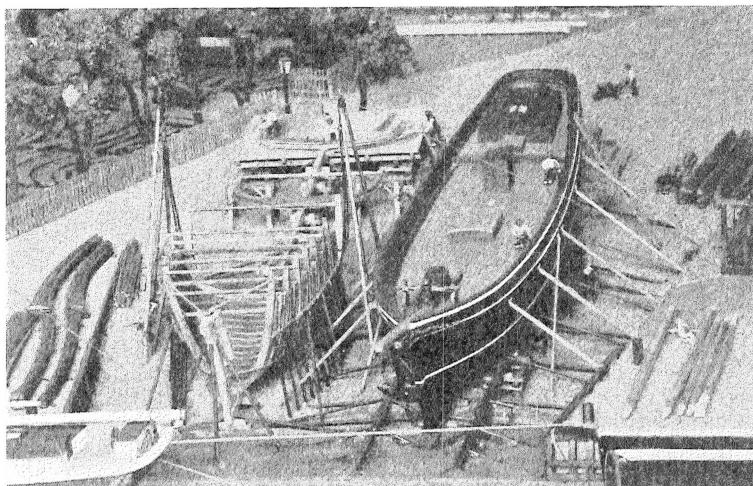
Midt på pladsen ligger følgende bygninger: *Havnehuset* (17) af træ og mursten (det ejedes af Fåborg havn og brugtes som materialskur for havnens redskaber og materialer); foran gavlen er der anbragt klædningstræ. – En åben *tørrelade* (18) med paptag og stående på 12 træstolper (til lagring af fyrretræ; herinde ligger bl. a. dæksplanker til „Thusnelda“). – *Folkenes hus* (19), af træ, hvidkalket (med opholdsrum til arbejderne); foran det en vandpost – en jernpumpe – samt oplag af opskåret klædningstræ og en blokvogn. – *Kedelhus* (20), af træ, med høj hvidkalket skorsten (her fremstilledes den nødvendige damp til svedekisten; træaffald fra „Clara“ er opstablet udenfor som brændsel). – *Beghus* (21), vistnok ældre end værftet, af teglsten, med skifertag og en lille skorsten; indvendig to murede ildsteder til kogningen af begen; begkogerer står i døren. – *Smedje* (22) af træ, med høj skorsten (smedjen brugtes senere også som galvaniseringshus); mellem smedjen og beghuset er der en slippe, hvor man i en snæver vending kan forrette sin nødtørft, – hvad der én der gør. – Vest herfor ses *svedekisten* (23), en lang fir-

kantet trækasse, stående på klodser; i hver ende har den en lem, som kan løftes ved lod og trisseværk i en galge; dampen tilføres fra kedelhuset i et underjordisk rør. På begge sider ligger klædningstræ, som skal koges; en varm klædningsplanke transporteres på en blokvoan (24) fra svedekisten til „Thusnelda“, og to mand er ved at læsse en planke fra oplaget ved bådebyggeriet på en blokvoan for at transportere den hen til kisten (25).

På beddingerne ses som omtalt fire skibe i forskellige byggestadier (modellerne er fremstillet efter de originale konstruktionstegninger).

Til skonnerten „August“ (5) er kølen lagt på strøer og krydsklodslag, støttet af sidestøtter; forstævnen med klysstøtter („judasører“) er rejst, støttet af skråstivere. Køl og forstævn er hvidkalkede for at træet kan tørre langsommere. Agten for kølen i højde med dens overkant er „planen“ oplodset; på den er indstreget spanteridset til forskibet (først senere streges ridset til agterskibets spanter op), og her samles spanterne før de rejses på kølen. Ved siderne ligger ikke anvendt afstivningsmateriale til dette skib og til „Thusnelda“.

Skonnertbriggen „Clara“ (4) er noget videre fremme, idet den er under spanterejsning; de første 14 spantesektioner fra forstævnen og agterud er rejst, afstivet med støtter og rettet ind med senter. Det femtende spant er under rejsning ved hjælp af oprejste bukke, fastgjort med barduner; i hver side er en talje til løftning af sektionen; ved hver talje to mand. På kølen står en skibstømmer, der dirigerer arbejdet; i hånden har han en jernstang for med den at styre spantefoden til kølen. En mand med en hammer fæster spantet til de allerede rejste. En bunke granrafter ligger ved beddingens side; de bruges til afstivningen af de rejste spanter. På bukke tværs over kølen ligger en færdig spantesektion parat til at rejses. En anden sektion samles på planen bag kølen; en mand borer, en anden tager mål. Formanden er på vej op ad lejderen ved planen for at overvåge arbejdet. Et par skibstømmerkister står på planen og ved lejderens fod under planen. Nord for planen er et par mand ved at tilhugge bundstok og oplænger. Ved siden en bunke lægttere til tværskibafstivningen af spantesektionerne. Syd for beddingen



Detaille af modellen, visende til venstre skonnertbrig „Clara“ under spante-rejsning; bag den ses planen, hvor spanterne samles. Til højre skonnert „Rota“ parat til søsætning. To skibstømrere i færd med at kalfatre dækket.

er udlagt opskårne planker til „Thusnelda“. På vejen er to mand med en trillebør på vej for at fjerne klodser og spåner fra spantearbejdet og bringe dem til kedelhuset, hvor de bruges til brændsel.

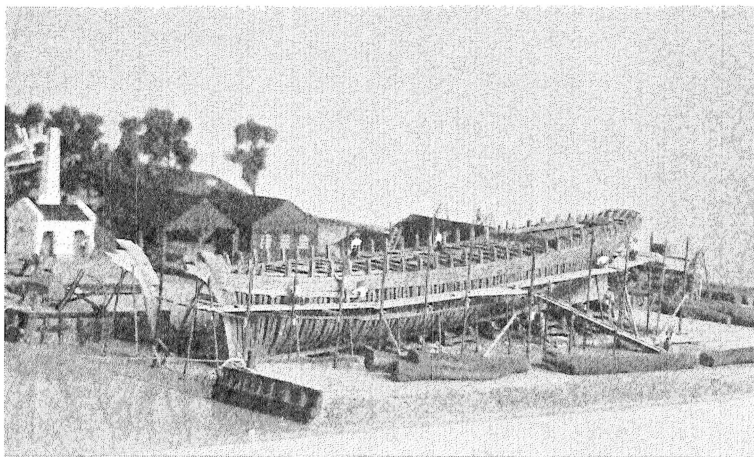
Skonnertbriggen „*Thusnelda*“ (3) ses under oplankning; den er fuldt spanterejst med senter, støttet af sprosser, og de tre øverste range pålagt. Dæksbjælkerne er fuldt lagt. Et stillads er opbygget omkring hele skibet. På dækket er to mand ved at afslette og tilpasse vaterbordet; to andre par afsletter spanterne foroven og ved kølen. Et mindre sjak på tre mand er ved at fastspigre og tildreje (tilpasse) klædningsplankerne, som lige er kommet fra svedekisten og på grund af kogningen lader sig bøje og forme. På stilladset ses redskaber og tømrerkister. Et andet tre-mands sjak venter på den planke, som lige er taget ud af svedekisten (24). Ad den skrå løbebro kommer formanden op på stilladset. Ved siden ligger kævler og opskåret klædningstræ.

Skonnerten „*Rota*“ (2) er helt færdigbygget, bortset fra rig-

gen, og står parat til at løbe af stabelen. Skroget er sortmalet med hvide striber, og over klipperstævnen er „krøllen“ malet med gult; på hækken er der ligeledes gulmalede ornamenter, dannebrogssflag og navnebræt. I bagbords side sidder to mand og kalfatrer dæk. Der træffes forberedelser til søsætningen. Ved bovsprydet hænger ankeret, som skal kappes, når fartøjet er kommet i vandet, for at stoppe farten. De øverste kølklodser er allerede fjernede og løbeslisker (løbesko) er lagt under kølen og kilet hårdt op under denne. Under skibets bælg ligger i begge sider bjælker til løbetøjet parallelt med byggebeddingen; disse sideløb er også klodset op på strøer og krydsklodslag og afstøttet med skrå- og krydsstivere samt holdehager. Skroget selv afstives af fem støtter i hver side, og midtskibs er der en skråstøtte, som holder skibet. Agter under gillingen er der på hver side en skråstøtte, afstivet med granlægter og foroven holdende en ters, surret i rorbeslaglækken med kastelinegods. Lige før afløbet fjernes skrå- og sidestøtter, så skroget står i denne surring alene; når den er kappet, løber skibet af. Det løber ud på kølen. Mesteren og en formand under skibets bagbords side inspicerer og godkender løbetøjet. Bag beddingen er oplagt nogle løbeslisker og overskydende tvær- og langstrøer, samt rester af de omtalte granrafter.

Skonnertbriggen „*Najaden*“ (1) ligger fortøjet ved kajen og er under udrustning. Det er et stateligt og smukt skib, sort, med klipperstævn og hvidmalet gallionsfigurer, forestillende en najade (efter traditionen skal den ualmindelig smukke kvindeskikkelse være skåret af en billedhugger i Frankrig) og med ornamenteret hæk. Dæksudstyret, med storbåd over lugen, hvidmalede vandtønder, spil osv. er anbragt; masterne er rigget op med stående gods og brasegods. Tre riggere i fokkemasten er i færd med at montere det løbende gods til sejlene, en rigger i stormasten er ved at efterse bændslerne. På dækket flere medhjælpere. På kajen står den kommende fører af skibet sammen med sin kone og fremviser stolt det smukke nye skib for hende. (Føreren af „*Najaden*“ var forøvrigt en tidlang kaptajn Chr. Jensen Birkholm, fader til kunstmaleren Jens Birkholm).

Ved redskabsskuret (11) står et par arbejdsmænd med en



Skonnertbriggen „Thusnelda“ under opklædning. Bag den ses forstævnen med klysstøtter og „judasører“ af skonnerten „August“, hvis køl lige er strakt. Detaille af modellen.

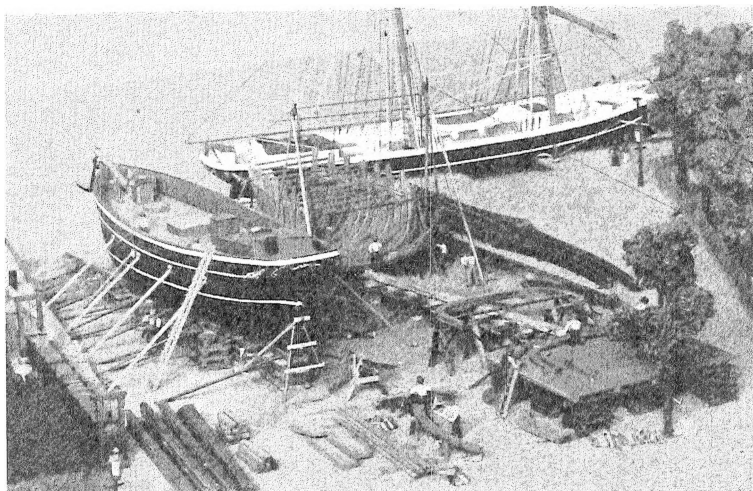
trillebør; de har været henne at hente tovværk til „Hvalfisken“, men benytter lejligheden til at holde en lille ølpavse. På Munkholm mole ses to drenge, der fisker med krog og line.

Nord for „Najaden“ ligger den gamle brig „Hvalfisken“ (6), tilhørende Grønlandske Handel. Den er kommet ind for at reparere. Den grønlandske is har taget så hårdt på den, at nogle planker i isforhudningen under vandlinjen skal fornyes, hvorfor den ligger under kølhaling. Den er fortøjet med trosser for og agter og ligger ca. sin egen bredde ud fra bolværket. Den er nedrigget for kølhalingens skyld, så kun undermasterne (med snaumast) og mersstængerne står. På kajen ligger rundholter og bramstænger, som er blevet skrabet og nu er under lapsalving (et par riggere er i arbejde dermed), endvidere tovværket (skudt op i kvejler), og det løse dæksinventar: vandtønder, sejkiste, ankre o.s.v. Skibet er krænget over på bagbords side; masterne er understøttede med støtter fra skandækket til mastens kindbakker (med surringer); fra mastens gods over styrbords side under kølen og op over bagbords skandæk til mastefoden går kæder, der er lagt omkring masten og najet sammen; de skal

støtte masten under kølhalingen. Under dækket er der også foretaget understøtninger, som dog ikke ses. For at modvirke skamfiling er der i styrbords side i vandlinjen mellem klædning og omtalte kæde anbragt et klodslag og kiler. Grundtovene er lagt rundt masten og er najet og ført ned gennem bagbords klys under kølen ud til to duc d'Alber, som står i havnebassinet (26). Fra mastens gods fører svære seksskårne gier, fastgjort til bolte i kajen og ind til to kølhalingsspil (27-28); disse holdes ved hjælp af kædestopper til en bolt, fastgjort i jorden. Ved hjælp af disse gier er skroget blevet kølhalet. Ved spillene ligger nedhalet giegods og håndspager. På kajen står to krydsbukke, én til understøttelse af hver mast; mellem bukkene ligger afstivnings-træ og stilladsplanker. — Ved det ene af spillene (28) står en af briggens styrmænd i samtale med en serveringsjomfru fra et af gæstgiverierne i byen, hvor briggens officerer bor under opholdet.

Agter under hækken ligger en flåde; på den er roret lagt. En tømmer ses på den med sin kiste. Langs kølen, fortøjet til skibet og bolværket, ligger to andre flåder, som er surret til hinanden og som let kan forhales. Her er seks mand beskæftiget med reparationsarbejdet. Den øverste del af skibssiden er før kølhalingen tætnet og malet, og underskibet er afskrabet og rensat for begroning. Der er indsat nye planker i isforhudningen til erstatning for de ødelagte. To mand er i færd med at svide den nye klædning (man lod tidligere træets yderflade let forkulle, som en foranstaltning mod pæleorm og begroning). Ilden, der næres ved høvl- og huggespåner, opbevares i et svidetrug. Et par mand sidder på hver sin tømmerkiste, ifærd med at spinde værk til kalfatringen, — de ruller det over låret med hånden. To andre, stående på et lavt stillads på bukke, er i færd med at kalfatre; der ligger kalfatreredskeer ved siden af dem. Ved forstævnen er skibets sortmalede storbåd fortøjet (29); den bruges til transport af folk og materialer fra land til flåderne og retur. Hækjollen, der er hvidmalet, ligger fortøjet ved den ene duc d'Albe (30).

Mændene, der arbejder på pladsen, er for tydelighedens skyld karakteriserede ved deres påklædning, specielt ved de *bukser* de



Detaille af modellen, visende skonnert „Rota“ og skonnertbrig „Clara“. Til venstre svedekisten, hvor plankerne koges. Ved „Rota“'s agterstævn ses bukken med surringen, der overhugges ved søsætningen.

har på (hvide og gule *skjorter* veksler uden betydning). Formændene har blå bukser og vest, skibstømmerne blå bukser, arbejdsmændene brune bukser, de mere erfarne og ældre, som halvvejs føler sig som skibstømmerer, går dog med gule; riggerne har hvide sejdugsbukser.

For at supplere det allerede i beskrivelsen antydede kan det have sin interesse at give en oversigt over de forskellige *arbejds-sjak* på pladsen.

Fire savskærere arbejder med skæring af klædningsplanker.

På „Clara“ arbejder et sjak på seks skibstømmerer og otte arbejdsfolk under ledelse af en formand: fire arbejdsmænd transporterer spantetræ til planen; to tømmerer tilhugger spanter, to tømmerer tilskærer og sammenbolter spantesektionerne på planen: fire arbejdsmænd står ved taljerne; én tømmerer dirigerer, en anden sammenbolter.

På „Thusnelda“ arbejder et sjak på otte tømmerer og otte arbejdsfolk under ledelse af en formand: fire tømmerer afsletter spanter, en tømmerer og to arbejdsmænd arbejder ved forreste

planke i bagbords side, et lignende hold står på stilladset i styrbords side; to arbejdsmænd kører planker fra svedekisten, to andre henter planker til kisten; på dækket to skibstømrere.

Da „Rota“ er klar til afløb, er folkene delvis trukket væk derfra og danner et sjak sammen med folkene fra „Hvalfisken“, på syv tømrere, otte arbejdsfolk, en formand samt mester (denne sidste er blåklædt; han går som den eneste med jakke og har tilmed fuldskæg). På „Rota“s dæk er to tømrere ved at kalfatre, og bag skuret (10) hævler to tømrere rundholter op, og en arbejdsmand afbarker en granstamme.

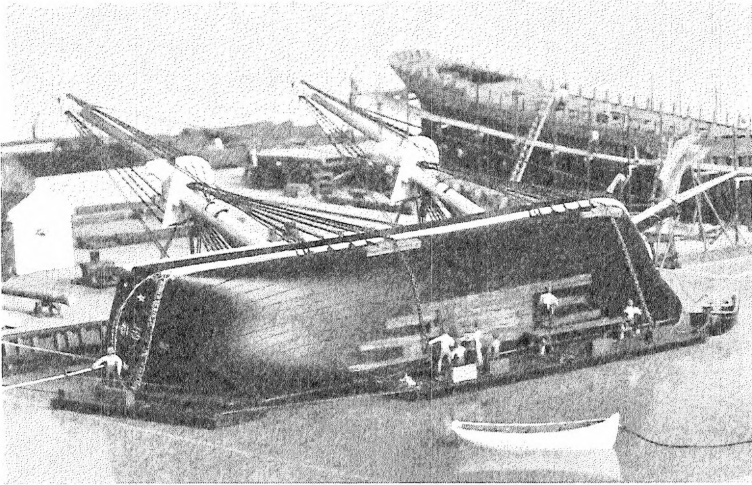
Ved „Hvalfisken“ arbejder én tømrer på flåden agter; to arbejdsmænd svider klædningen, to andre spinder værk, to tømrere kalfatrer. To arbejdsmænd kører tovværk (det er dem der holder ølpavse på kajen ved „Najaden“); en arbejdsmand opholder sig i slippet bag smedjen. Til „Hvalfisken“ er endvidere udlånt to riggere fra „Najaden“ (de lapsalver rundholterne).

På „Najaden“ arbejder et riggersjak på seks mand; desuden er der som sagt udlånt to til „Hvalfisken“. Riggerne var tit søfolk, som havde taget arbejde på skibsbyggerpladser.

Af andre personer findes på modellen: to styrmænd fra „Hvalfisken“, én på vej til kontoret, en anden ved kølhalingsspillet i samtale med serveringsdamen; en begmand, to hjulbørsfolk, kaptajnen fra „Najaden“ med sin hustru, to kvinder i haven, to fiskende drenge.

I huse og skure må desuden tænkes flere personer, som ikke ses, f. eks.: riggerformanden, flere riggere, et par tømrere til „Najaden“, et par bådebyggere (tømrere) ved det lille bådebyggeri, smede, en arbejdsmand til udlevering af materialer, samt kontorpersonale. —

Som man forstår byder modellen på en rigdom af interessante enkeltheder, ja det kan siges, at jo mere man fordyber sig i den, jo flere morsomme og oplysende ting opdager man, og jo mere må man glæde sig over skarpsindigheden i konstruktionen og den dygtighed, den rent teknisk er udført med. Imidlertid kan man ikke se sig til alt; den her givne forklaring har til formål at opridse den nødvendige baggrund, så man får det fulde udbytte af en betragtning af modellen.



Briggen „Hvalfisken“ under kølhaling og reparation. På flåderne ses tømrere og arbejdsfolk i færd med at svide den nyindsatte isforhudning og kalfatre klædningen. Detaille af modellen.

II

Træskibsbygning i Fåborg.

Fåborg har så langt tilbage i tiden man kan skønne været en søfarende by. I forrige århundrede lå den således hvad tonnage angår på andenpladsen af de fynske søfartsbyer (efter Svendborg) og som nr. 6 i hele kongeriget.

I 1870'erne var der om vinteren hvert år oplagt 60–70 skibe i den lille havn. De fleste af de hjemmehørende skibe sejlede på Østersøen, en del på Middelhavet, ja enkelte gik også på de store verdenshave.

Byen havde i 1800'erne tre store købmænd: Lagoni, Voigt og Ploug, og disse var alle tillige redere. Ved siden af var der mange skipperne, som ejede deres skibe selv, og talrige partsrederier. En stor del af de enkelte parter ejedes af sydfynske landboere, og når de om vinteren kom til Fåborg til generalforsamling, udbetaling af udbytte og spisning, var der fest i byen. En særlig glans stod der om det vinterlige *skipperbal*, hvor alle byens spidser og

omegnens sydfynske adel var med. Der var flere timers spisning med skåler og taler, og derpå dans for de unge til morgenstunden, mens de ældre samledes om punchebollerne.

Et par tal viser byens voksende betydning som søfartsby tiår for tiår, indtil den kulminerede i 1880'erne:

1843:	24	fartøjer	på ialt	658	commercelæster	(1316	rt.)
1853:	59	»	»	1034 $\frac{1}{4}$	»	(2068 $\frac{1}{2}$	rt.)
1862:	83	»	»	1901	»	(3802	rt.)
1873:	82	»	»	»	»	4178	rt.
1883:	77	»	»	»	»	4528 $\frac{1}{2}$	rt.
1893:	57	»	»	»	»	3417	rt.
1903:	49	»	»	»	»	1740	rt.

I tidens løb er der bygget en del skibe i byen, dog synes det oprindeligt at have været indkaldte skibsbyggere – især fra Tåsinge, hvor skibsbyggeri og skibsfart blomstrede – der byggede. I Falsled og i Strandhusene (ved Fjellebroen) blev der også bygget skibe.

Først 1836 tog en skibsbygmester borgerskab i Fåborg, nemlig *Rasmus Rasmussen Dyreborg*. Han var født i Horne ved Fåborg 1805. Han byggede i sin tid talrige større og mindre fartøjer. Fra han startede og op til 1864 søsattes der fra hans skibsbyggeri 86 skibe på ialt 2220 clstr. De fleste af dem var selvfølgelig mindre fartøjer, men der var dog også flere større iblandt, som f. eks. briggerne „Kronprins Frederik“ (1840, 60 clstr.), „Dannevirke“ (1854, 96 clstr.) og „Thor“ (1855, 105 $\frac{1}{2}$ clstr.).

Foruden ham var der 1850 to andre skibsbygmestre. Den ene gik fallit 1857, og 1864 nævnes da også ialt kun to skibsbygmestre samt desuden to bådebyggere. Det kan tilføjes, at der samtidig var to sejlmagere og tre rebslagere. – 1860'erne var forøvrigt ret sløje for skibsbyggeriet. Dyreborg beskæftigede således kun 17 mand i 1865.

5/12 1868 nedsatte skibsbygmester *Rasmus Hansen Møller* sig i Fåborg. Han stammede fra den berømte og vidt forgrenede skibsbygger-slægt Møller fra Troense, af hvilken flere end 25 medlemmer har drevet skibsbyggeri gennem årene, ikke blot i Troense, men også i Bandholm, Svendborg, Falsled og Fåborg. Han var født 27/6 1845 i Troense som søn af skibsbygmester



Porcellænsterrin med skibsbygmester Rasmus Dyreborg og hustrus monogrammer. Udført 1840 i anledning af søsætningen af briggen „Kronprinds Frederik af Danmark“ af Ærøskøbing på Dyreborgs værft i Fåborg.

Skibet, der er afbildet på terrinens side, målte 60 commercelæster. –
Handels- og Søfartsmuseet.

Hans Rasmussen Møller (1820–57) og blev udlært på faderens værft; senere opholdt han sig for uddannelsens skyld på et træskibsværft i Aberdeen i Skotland og på Orlogsværftet i København.

På den vestlige side af Fåborg havn lå en lille ø *Munkholm*, som man ved udfyldningsarbejder i 1830'erne havde udvidet og gjort landfast med Fyn. Her lå et gammelt beghus og et kolera-sygehus fra 1860, opført for kolerasmittede, der kom ad søvejen til Fåborg (jfr. beskrivelsen af modellen). På dette forholdsvis begrænsede område finder vi på dette tidspunkt Fåborgs to skibsbygningspladser: Dyreborgs og Møllers. Førstnævntes plads lå nordligst, op mod byen; før han flyttede herhen, havde han en tidlang haft sin plads ved stranden øst for byen på den opfyldte såkaldte Blegeplet.

Omkring 1879 overtoges Dyreborgs værft af skibsbygger *Carl Frederik Wang*, der var født i Ålborg 1848 og tog borgerskab i

Fåborg 1879. Dyreborg var død 1873, men hans enke, Elise Dyreborg, fortsatte driften nogle år endnu. Kort efter gik det hele dog over til Rasmus Møller, idet Wang opsigde sit borger-skab 1882.

Møller startede under forholdsvist gunstige vilkår. Som det fremgår af den senere anførte liste over hans skibe byggede han i 1870'erne en række skonnerter og skonnertbrigger. 1872 beskæftigede han 18 mand. Var der ikke noget at bestille om vinteren, lod han sine folk spinde værk, skære propper osv. som vinterarbejde. Var fortjenesten derved ikke stor – 1872 angives den til 20 rdlr. – var folkene dog beskæftigede.

1880'erne var noget sløjere, idet der mest blev bygget mindre skibe, men ind imellem dog et par ganske store fartøjer. I 1890'erne blev der nok bygget nogle skonnerter, men dog var det mest småfartøjer, der var brug for. Efter 1900 byggedes der en række statelige 3-mastede skonnerter, og kort efter fulgte værftets glansperiode, idet det kom ind på at specialisere sig på at bygge fyrskibe. I tidens løb blev der bygget to almindelige fyrskibe og fire motorfyrskibe, lige som otte fyrskibe blev helt ombyggede her.

Man mener, at det var det gode arbejde, der blev leveret med det første fyrskib (nr. 20), som Rasmus Møller byggede i 1908, der gav værftet den bedste reklame. Fyrskibet var udlagt på Vyl grund i Nordsøen og blev i en voldsom orkan kastet ind på den jyske vestkyst i dec. 1909; trods kæntring og ublid medfart kom skibet takket være dets solide konstruktion meget lempeligt derfra og kunne bjerges i maj 1910. Møller fik derpå overdraget bygningen af de følgende fyrskibe.

1911 fik værftet en moderne rullebedding med elektrisk spil, så det kunne foretage reparationer ved ophaling. Der blev også knyttet et savværk til værftet med båndsav, der kunne skære i smig, så man undgik at hugge med bindeøkse, hvad der sparede meget arbejde og materiale.

Rasmus Møller var en jævn og bramfri, men dog på sin vis aristokratisk mand. Han indtog en fremtrædende stilling i byen og deltog med interesse i dens offentlige liv.

1885 valgtes han ind i byrådet som konservativ kandidat, og



Skibsbygmester *Rasmus Hansen Møller* (1845–1922), grundlæggeren af træskibsværftet i Fåborg. – Foto i privateje.

her blev han til 1900; han var bl. a. virksom med hensyn til byens hygiejniske forbedring med nyt vandværk og sygehus. Flere år var han næstformand i repræsentantskabet for Fåborg Spare- og Laanekasse; han var formand for Fåborg skipperkasse og var direktionsmedlem for Dampskibsselskabet Ellen og Sydfyenske Dampskibsselskab. 1897 var han medstifter af A/S Bryggeriet „Sydfyn“.

I sine sidste år var den virksomme mand bundet til sengen. Han døde 27/2 1922.

Værftet overtoges og videreførtes af hans søn *Rasmus Hans Møller* (født oktober 1879). Han havde lært håndværket på faderens værft og havde videreuddannet sig i ind- og udland. Først var han i Flensborg, hvor han lærte jernskibsbygning. I København fik han teoretisk uddannelse, og senere arbejdede han i kortere perioder på tegnestue på værfter i Antwerpen og Glasgow, hvorefter han var på Helsingør Jernskibsværft og på Orlogsværftet. 1908 kom han tilbage til Fåborg og arbejdede sammen med faderen til dennes død. I denne periode blev der

bygget 6 fyrskibe og desuden galeasen „C. Stylsvig“ (af hvilken Handels- og Søfartsmuseet 1958 fik en meget fin model, – se årsberetningen), skonnerten „Prøven“, lodskutteren „Esbjerg“ og flere pramme til D.F.D.S.

Efter faderens død var der så godt som intet nybyggeri, bortset fra nogle få motorbåde, en sejlbåd o. lgn. Derimod var værftet fuldt beskæftiget med omfattende arbejder med ombygning af fyrskibene nr. 10, 12–16 og 18–19. I en snes år specialiserede værftet sig, som omtalt, i fyrskibsbygning og opnåede meget tilfredsstillende resultater. Det var solidt og godt arbejde, der blev leveret.

Da krisen satte ind sidst i 1920'erne, kom der drøje tider for værftet. Bortset fra en enkelt lille fiskekutter i 1930 („Ramona“ af Christiansø) var der ikke tale om nybygninger, kun reparationsarbejder. Da Rasmus Møller endelig i 1938 fik bestilling på en nybygning (3-mastet skonnert „Jutlandia“), var de økonomiske forhold så anstrengte, at han måtte standse værftet, som blev overtaget af skibsbyggerne Johansson & Dyreborg. Havde han kunnet klare sig 4–5 år endnu, havde han haft store muligheder, idet opbygningen af den nye flåde af fiskekuttere gav arbejde til mange danske værfter.

Da værftet blev opgivet, havde det i hans og faderens tid bygget omkring 70 fartøjer og ombygget 8 fyrskibe, ligesom det havde foretaget mange reparationsarbejder.

Rasmus Møller var en fremragende konstruktør og havde ofte leveret tegninger til andre værfter. Efter at han havde opgivet værftet fortsatte han med at udføre konstruktionstegninger til en lang række værfter og var på den måde med til indirekte at skabe den nye kutterflåde. Til skibsbygger Carl Andersen (overalt på Fyn kendt under det populære navn „Carl Jolle“), der havde sit skibsbyggeri liggende på vestsiden af Munkholmhalvøen, leverede han således talrige tegninger til kuttertyper i forskellige størrelser. 1953 kom han, 73 år gammel, som konstruktør til Johansson & Dyreborg, der stadig drev værftet på den gamle plads og med dygtighed arbejdede det op igen; bl. a. byggede de en del fiskekuttere på 40–50 tons. Længe skulle han dog ikke sidde i sin gamle hyggelige kontorbygning; 24/12 1955.

mens han var i gang med en tegning for E. Eriksen i Marstal, døde han pludseligt. Lige til det sidste havde han været meget optaget af den model, Handels- og Søfartsmuseet havde i arbejde af hans og faderens værft.

Rasmus Møller var den 25. og sidste skibsbygger i den berømte træskibsbygger-slægt, som har præget flere århundreders skibsbyggeri på Sydfyn.

Handels- og Søfartsmuseet ejer en stor oversigtstegning, smukt udført af Rasmus Møller jun. og visende alle de skibe, der er bygget på værftet, i nøjagtige, farvelagte tegninger i skala 1 : 384. Efter denne er følgende liste over værftets produktion opstillet. Museet ejer som omtalt mer eller mindre fuldstændige sæt konstruktionstegninger til de fleste af disse skibe. — De med „jagt“ betegnede fartøjer har jagtstævn og spejl.

*Liste over de på Rasmus Møller & Sønns værft i Fåborg
byggede skibe 1869—1928.*

Byggenr.	Type og navn	Byggeår	Tons
1.	skonnert „Marie“	1869	14
2.	skonnert „Anna“	1869	16
3.	skonnert „Enigheden“	1871	100
4.	skonnert „Maren Christensen“	1872	130
5.	bramsejlskonnert „Heimdal“	1872—73	130
6.	skonnert „Salome“	1872—73	84
7.	topsejlskonnert „Johanne“	1873	114
8.	skonnertbrig „Hansine“	1873	144
9.	skonnertbrig „Najaden“	1874—75	144
10.	bramsejlskonnert „Rota“	1875	114
11.	skonnertbrig „Thuselda“	1876	162
12.	skonnertbrig „Clara“	1877	162
13.	topsejlskonnert „August“	1878	112
14.	bramsejlskonnert „Elise“	1879	144
15.	jagt „Activ“	1880	24
16.	topsejlskonnert „Sylfiden“	1881	85
17.	topsejlskonnert „Lille Alida“	1882	85
18.	skonnert „Johanne“	1882	30
19.	galease „Sct. Jørgen“	1882	16
20.	bramsejlskonnert „Valdemar Sejr“	1882	142
21.	barkentine „Danmark“	1883—84	225
22.	skonnert „Fortuna“	1884	24

Byggenr.	Type og navn	Byggeår	Tons
23.	barkentine „Hans“	1886-87	244
24.	galease (jagt) „Christine“	1889	42
25.	galease (jagt) „De to Sødskende“	1889	32
26.	galease (jagt) „Gotfred“	1890	42
27.	jagt „Marie“	1891	16
28.	topsejlskonnert (jagt) „Venus“	1891	105
29.	topsejlskonnert „Noah“	1892	119
30.	topsejlskonnert „Abba“	1893	115
31.	topsejlskonnert „Concordia“	1894	115
32.	galease (jagt) „Agnes“	1895	48
33.	galease (jagt) „Bertha“	1896	33
34.	skonnert (jagt) „Mathilda“	1896	31
35.	kvase „Embla“	1896	4
36.	galease (jagt) „Neptun“	1897	24
37.	galease (jagt) „Marie“	1897	32
38.	skonnert (jagt) „Mira“	1897	38
39.	galease (jagt) „Apollo“	1898	38
40.	galease (jagt) „Haabet“	1898	22
41.	skonnert (jagt) „Elona“	1899	55
42.	galease (jagt) „Fremad“	1899	48
43.	skonnert (jagt) „Halmø“	1900	58
44.	3-m. bramsejlskonnert „Vesta“	1900-01	171
45.	3-m. bramsejlskonnert „Husavik“	1901-02	171
46.	3-m. bramsejlskonnert (jagt) „Mercur“	1901-02	174
47.	3-m. topsejlskonnert (jagt) „Svalen“	1902-03	120
48.	3-m. bramsejlskonnert „Bonavista“	1904	143
49.	yawl „Energi“	1905-06	42
50.	} pramme til DFDS	1906-07	59
51.			
52.	} pramme til DFDS	1907-08	38
53.			
54.	fyrskib N° 20 „Vyl“	1909	9
55.	galease (jagt) „C. Stylsvig“	1909	
56.	båd „Karla“		
57.	} pramme til DFDS	1910-11	
58.			
59.	fyrskib N° 21	1910-11	
60.	lodskutter „Esbjerg“	1912	
61.	} pramme til DFDS	1912	
62.			
63.	motorfyrskib N° 1	1913-14	
64.	skonnert (jagt) „Prøven“	1915	98
65.	motorfyrskib N° 2	1916	

Byggenr.	Type og navn	Byggeår	Tons
66.	motorfyrskib N° 3	1916-17	
67.	motorfyrskib N° 4	1919	
68.	vagerbåd	1926	
	fyrskib N° 13 ombygget	1922	
	fyrskib N° 15 ombygget	1922-23	
	fyrskib N° 10 ombygget	1923	
	fyrskib N° 12 ombygget	1924	
	fyrskib N° 16 ombygget	1925	
	fyrskib N° 18 ombygget	1927	
	fyrskib N° 14 ombygget	1927	
	fyrskib N° 19 ombygget	1928	

K I L D E R

Aage F. Blomberg: Faaborg Bys Historie II (1956). – (*Jørgen Møller*:) Skibsbyggerlægten Møller fra Trocnse (1949). – Dansk Skibsbygning II (1921-22), hft. 4, s. 20. – *E. Blytmann & R. Fjeldborg*: Det kgl. danske Fyrvæsen (1927). – Danmarks Skibsliste (forskellige årgange). – Dansk Mercantil-Calender (forskell. årgange). – Fyns Tidende 31/5 1953. – Oplysninger af *Rasmus Møller* jun.; ing. *Finn Frydensberg*, Frederikshavn; skibskonstruktor *Otto Benzon*, København; underdirektor *Vald. Jørgensen*, Helsingør; cand. pharm. *Hans Brandt*, Fåborg byhistoriske arkiv. – Beskrivelsen af modellen udarbejdet i samråd med konservator *Chr. Nielsen*, Handedls- og Søfartsmuseet.

ERINDRINGER FRA RASMUS MØLLERS VÆRFT I FÅBORG I 1890'ERNE

Af

VALDEMAR JØRGENSEN

1880 blev jeg født i Fåborg, hvor min far var isenkræmmer. Jeg tog realeksamen 1896 og kom så i lære hos gamle *Rasmus Møller* på hans træskibsværft i Fåborg. Hans søn, *Rasmus Møller (jun.)*, som kun var få måneder ældre end jeg, var min skolekammerat og hørte hele livet igennem til mine bedste venner. Vi begyndte begge på samme tid som lærlinge hos hans fader. I slutningen af 1899 var vi udlært efter en meget kort læretid og fik vort svendebrev, hvorpå Rasmus Møller tog til Antwerpen og jeg til Greenock i Skotland for at uddanne os videre.

Gamle Rasmus Møller kom som ganske ung i lære hjemme hos sin far i Troense på dennes skibsbyggeri. Efter at være udlært tog han til Aberdeen, hvor han opholdt sig i nogen tid på et træskibsværft. Derefter var han kortere tid på Orlogsværftet i København, og 23 år gammel startede han så sin egen virksomhed i Fåborg 1868. En stor hjælp var det for ham fra begyndelsen, at en skibsreder *Storm* i Fåborg lod alt sit arbejde lave hos ham. Storm, der havde flere kornlofter i byen, sejlede med sin egen jagt kornvarer til Eckernförde og Slesvig og vendte tilbage med mursten. Han var en velstående mand, og han blev senere Rasmus Møllers svigerfar.

Rasmus Møller var en såre samvittighedsfuld mand, ja man kan næsten sige, at han lavede sit arbejde for godt, idet han f. eks. gjorde tømmeret sværere end nødvendigt. Dæksplankerne ville jo blive slidt, sagde han, og derfor lavede han dem $\frac{1}{2}$ tomme tykkere end vanligt. Hver morgen kl. 6 mødte han op på pladsen, og det blev han ved med til sine gamle dage, da sygdommen bandt ham til sengen. Han var meget dygtig og aner-



Ungdomsportræt af senere underdirektør ved Helsingør Skibsværft *Valdemar Jørgensen* (1880–1958), som her fortæller sine erindringer.

– Fot. M. Mikkelsen, Fåborg.

kendt inden for sit fag. 1886–87 byggede han for egen regning barkentinen „Hans“ på 244 tons for at beskæftige sine folk. Der var ingen købere til den med det samme, så den stod temmelig længe på beddingen, indtil den blev solgt. Konstruktions-tegningerne til den sendte han til verdensudstillingen 1889 i Paris, hvor den opnåede hæderlig omtale, – en ganske ærefuld opmuntring for en dansk provinsskibsbygger.

Møller var meget driftig og hørte gennem mange år til byens spidser. Han sad således en lang tid i byrådet som konservativt medlem, og han var med i forskellige bestyrelser. En tidlang havde han hele seks både, som fiskede sild, de såkaldte *Kieler Sprotten*, om efteråret. Sildene blev sendt pr. dampskib til Eckernförde, hvor de blev solgt.

Noget af det første han gjorde, da han startede værftet, var at plante de endnu stående piletræer omkring det indhegnede stykke af pladsen, især for at skabe skygge for solen, når der var udlagt træ, men desuden også af æstetiske hensyn. Der var

hyggeligt og kønt på værftet. Fåborg-maleren *Peter Hansen*, en af „fynboerne“ i dansk malerkunst, har også malet flere smukke billeder derfra.

Egetræet til skibsbyggeriet blev som regel hentet fra skovene under herregården *Egeskov* ved Kværndrup. Noget købte mester fra skovrideren på Egeskov, andet på skovauktioner, men en del blev også købt på roden. Rasmus Møller jun. og jeg blev ofte sat til at hente det, og vi kørte op med en hestetrukket kævlevogn, en af dem med hjulstel og kæder. Det var et ordentligt slæb at transportere kævlerne gennem skoven og læsse dem. Hestene måtte slæbe dem, og ved hjælp af donkrafte blev de løftet på vognen. Undertiden blev hele arbejdsstyrken udkommanderet – det var især om vinteren – og så måtte alle mand slæbe stammer op på vejen, hugge dem til og læsse dem op. Det var hårdt arbejde og kunne godt tage et par dage.

Træet var ikke altid af bedste kvalitet, hvad der ærgrede Møller, som altid kun ville bruge det bedste i materialer. Jeg husker engang at Rasmus Møller jun. og jeg skulle afhente træ ved Egeskov, men da vi så at det slet ikke kunne bruges, fældede vi simpelthen et andet træ i stedet og kom hjem med det. Mester lavede et farligt postyr, da vi fortalte det, og var så ærlig straks at meddele det til skovrideren.

Prisen for træ var billig efter vore forhold. Jeg kan f. eks. crindre, at vi syntes det var vældigt dyrt, da vi engang fik noget egetræ til én krone pr. kubikfod.

Træet blev i reglen straks skåret op og brugt, ellers blev det alt for hårdt at arbejde i.

Når en reder eller skipper bestilte et skib, angav han gerne, hvor stor tonnage det skulle have. Rasmus Møller lavede derpå en tegning til skibet med de dimensioner, han havde på fornemmelsen ville passe; ud fra tegningen blev den nøjagtige tonnage så beregnet, og hvis skibet nu viste sig at være konstrueret for stort eller for lille, forandrede han blot skalaen, så det kom til at stemme. I regelen passede tegningen nogenlunde. I det hele taget arbejdede Møller – som forøvrigt også andre skibsbyggere – ofte „på fornemmelsen“. Når vandlinjen f. eks. skulle sættes, stod han med en passer og målte, hvorpå han sagde: *Dér er*



Ungdomsportræt af skibsbygmester *Rasmus Møller junior* (1879–1955). –
Fot. M. Mikkelsen, Fåborg.

vandlinjen! og viste dens placering. Han kunne ikke forklare hvordan, men det passede altid forbløffende nøje.

Til sine konstruktionstegninger brugte han skabeloner, af hvilke han ejede flere sæt. Det ældste gik tilbage til 1817 og var mærket RM (det stammede formentlig fra hans bedstefader, Rasmus Hansen Møller (1786–1837)), det andet var dateret 1860, og det tredje havde intet årstal, men var betegnet R. Møller. Disse skabeloner er senere blevet foræret til Handels- og Søfartsmuseet. På Orlogsværftet lavede man disse praktiske sæt, hvoraf flere øjensynlig blev eksporteret. Da jeg senere arbejdede som skibskonstruktør på værftet i Quincy i Amerika, opdagede jeg, at de dér brugte samme slags skabeloner; de kaldtes ovenikøbet *Copenhagen Suit* eller *Sweepers*. Endda den bekendte S-formede skabelon, der bærer kælenavnet *Peter Læk*, og som efter sigende skal være opfundet af en dansker med samme navn, gik dér under denne betegnelse.

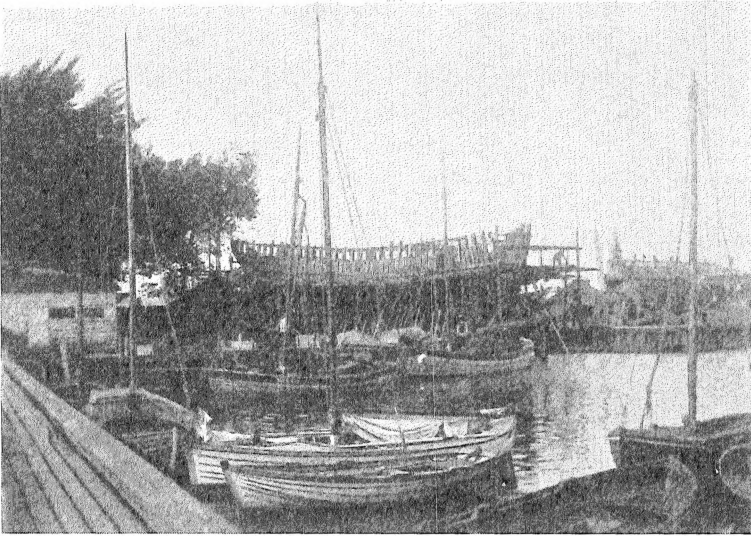
Det kan sikkert have sin interesse kort at ridse arbejdsgangen i

skibsbyggeriet, som jeg lærte det i Fåborg, op. Det var selvfølgelig ikke anderledes end træskibsbyggeriet andre steder.

Først blev kølen lagt og forstævnen rejst. For at træet ikke skulle sprække i solen kalkede man både kølen og stævnen. Skibene byggedes altid med forstævnen mod vandet. Agten for kølen, for enden af beddingen, blev planen slået af. Der lavedes skabeloner til spanterne af tyndt træ og disse blev lagt på tømret, som blev hugget groft til derefter. Spantet blev derpå lagt op på planen på klodser og blev hugget til v. hj. af et lod, så det fik faconen; sektionerne blev derefter samlet og en lægte sat tværs over toppen for at holde sammen på spantet, der så kørted ned ad kølen og hejstes på plads. Det blev rettet til efter et lod, fastgjort på midten af lægten, så det stod lige, og fik en støtte under hver side. Efterhånden som spanterne rejstes sattes senterne på. Derefter blev spanterne slettet af med skarøksen, og en ri sattes på for at man kunne se, om siden var jævn. Alle spanterne var af egetræ, og træet var som sagt ikke tørt, da det ellers ville være for hårdt at arbejde i.

Tømmeret blev skåret på savværket, der lå uden for værftet, overfor dette på modsat side af vejen, – den eneste maskine vi havde på det tidspunkt var en boltesaks. Det første arbejde om morgenen var, at alle mand blev sendt med trækvogn hen efter de savede planker og i stedet for bragte uopskåret træ derhen. Alle planker blev skåret med langtømmersav.

Så blev fartøjet opplanket; i bunden kom der bøgeplanker, over vandlinjen egeplanker. I den tid jeg lærte på værftet var svedekisten anbragt på savværket og ikke på selve pladsen, hvad der var noget besværligt. De varme planker måtte bæres på skuldrene derfra og over til nybygningen, der skulle klædes op. Det var yderst ubehageligt, for plankerne var ikke bare tunge, men de brændte godt igennem tøj. Vi prøvede at skåne skulderen ved at lægge huen imellem, men det var langtfra tilstrækkeligt. Efter kogningen i svedekisten var planken blød som smør og kunne formes og bøjes efter skrogets form; det varede omkring en halv time inden den mistede sin plastiske evne og blev hård igen. Når den stivnede, beholdt den den form, den havde fået i blød tilstand.



Fåborg træskibsværft, set fra Munkholm mole 1910. På beddingen opspantet skib. – Fot. Rasmus Møller jun.

Når planken var lagt på udenbords, blev trænagler samt bolte med klinker indvendig sat i. Spanterne blev også afslettet indvendig, så alt var jævnt til påsætningen af garneringen. Så blev dæksbjælkerne lagt, skandæk, lugekarme o. s. v. sattes i, og så kom den store dag, da der skulle lægges dæk. Til dette skulle det være tørvejr. Når dæksplankerne var lagt, høvledes de på oversiden; de var allerede før de blev lagt høvlet på undersiden. Derefter skulle dækket kalfatres, og til dette skulle det også være tørt vejr, helst en fin dag. Et bestemt stykke blev målt ud til hver mand, – der var ca. 10 mand i arbejde dermed. For at de ikke skulle drikke koldt vand og øl fik de en spand vand med rom i til at lække sig på. Arbejdet skulle helst være færdigt på én dag.

Ved den udenbords kalfatring fik også hver mand et stykke at fuldføre. For at øve mig fik jeg altid et stykke, hvor jeg hverken kunne stå eller ligge ned, hvad der var meget ubekvem.

Halvdækkene blev nu lagt, og riggen blev ofte sat op før afløbningen. En bestemt mand havde i forvejen fået målne og

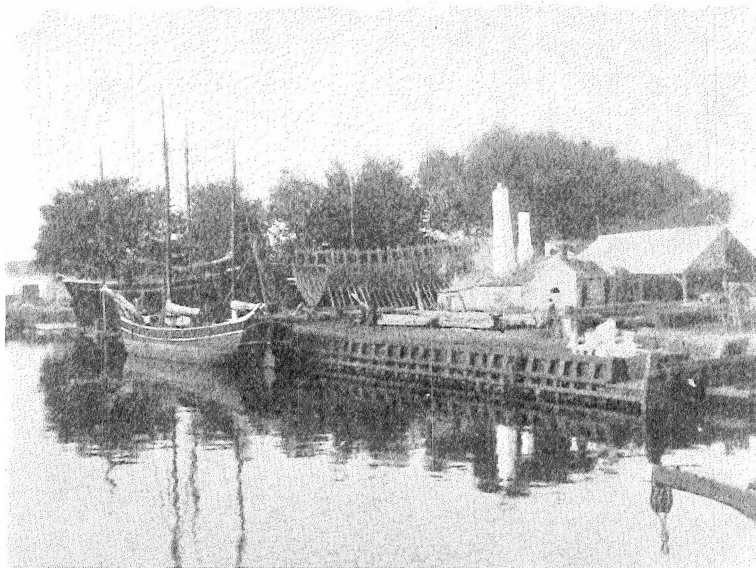
dimensionerne på master og rundholter opgivet, og han stod og lavede det hele til rette.

Inden søsætningen skulle skibet måles. Det foregik på den måde, at den stedlige toldkontrollør mødte op med en toldbetjent. Han fik sat en lænestol ned i lasterummet, og her sad han nu og dirigerede, mens toldbetjenten og et par mand fra værftet tog de nødvendige mål. Når han var færdig med det ene rum, blev stolen flyttet ind i det næste. Det var festligt at se ham sidde og vride og vende sig i stolen, mens målingen fandt sted. Dette arbejde kunne godt tage en hel dag. Når målingen var overstået, udstedte toldkontrolløren skibets målebrev. Man kendte ikke skibstilsyn dengang som nu.

For at prøve om skroget var tæt lånte man byens brandsprøjte fra sprøjtehuset. Fire skibstørmere løb i trav med den ned ad gaden, så folk troede der var ildebrand og nysgerrigt fulgte med, indtil de opdagede, at tømmerne blot stak ind i en beværtning undervejs og fik sig en tevandsknægt, mens de morede sig over postyret. Skibet blev sprøjtet indvendig på klædningen for at man kunne fastslå at det var tæt, og det var det nu altid.

Flere gange hændte det, at der blev højvande i havnen, så vandet steg op over pladsen. Alt tømmeret flød så rundt, og det kunne tage os flere dage at bringe orden i forvirringen. Meget værre var det dog, at højvandet ville kunne løfte skibene, når de stod opklædte på beddingen, så de nemt kunne vælte, og derfor kunne det af og til ske, at vi i kritiske situationer blev kommanderet ud midt om natten for at bore hul i den lavere stående forstævn, lige over kølen, så vandet kunne løbe ind og skroget ikke risikerede at blive løftet. Hullerne var ikke større end en træagles diameter, og senere når faren var overstået blev de lukket med en træprop.

Før afløbningen blev der bygget løbetøj; man lagde en bjælke (12 × 12 tommer) på hver side af skroget, samt enkelte korte slisker (3 fod lange) under kølen. Bjælkesiden blev smurt med tælle. Agter rejstes en buk, som stod skråt; en surring mellem bukken og en rorløkke holdt skibet, så det ikke løb før tiden. Når alt var klart blev kølklodserne hugget væk, så skroget hvi-



Fåborg træskibsværft set fra havnekajen (omtr. 1908), med skibe på bedding og med beghus, smedje og tørrelade. –
Foto på Fåborg byhistoriske Arkiv.

lede på sliskerne, mens de to bjælker på siderne hindrede skibet i at vælte. Mester huggede så med sin skarøkse surringen over; det skulle være med et lige hug, og jeg husker, at jeg da jeg efter at have læst i København kom på værftet, nød den ære at føre hugget ved en sådan lejlighed. Skibstømmerne var dog skeptiske og løb straks til for at se, om jeg kunne hugge lige, hvad jeg heldigvis havde gjort. – Tampene fra den således kappede surring tog tømmerne; de kunne bruge dem til deres værk-tøjskasser, hvor de lige passede som håndgreb.

Og så gled skibet ud med forstævnen først, modsat søsætning af store skibe i senere tid. Under bovsprydet var et anker fastgjort, og en tømmer, der sad overskrævs på sprydet, kappede bændslet, når skibet var kommet i vandet. Ankeret tog da straks bunden og bremsede skibets fart. Store egeklodser blev slæbt med i kættinger og tog også noget af farten. Hvis der skulle bygges et nyt skib på samme bedding straks efter, lod man også det

afløbende skib slæbe kølen til nybygningen på plads, hvad der dels bremsede skibet, dels var ganske praktisk.

Alle byens drenge fik lov til at opholde sig på dækket, når søsætningen fandt sted, og det var selvsagt en stor oplevelse. Hurraråbene lød, når sejldugen, der dækkede navnebrætterne, blev fjernet og navnevimplen blev udslået, så man så skibets navn, som efter gammel skik var blevet hemmeligholdt indtil da. Løb skibet ikke af med fuld rig, var der sat forlorne master i, og fra disse vajede flagene. Man kendte ikke dåb med champagneflaske og gudmoder.

I anledning af festen holdt skibsbygmestren en middag for skibets ejer, og alle tømrerne blev inviteret hen på en havnebeværtning, hvor menuen lød på forlorn skildpadde med øl og snaps, samt fine cigarer (à 3 øre stykket). Bagefter kom punchebollerne på bordet, og der blev både holdt vittige taler og sunget sange, hvoraf en del var meget bramfri.

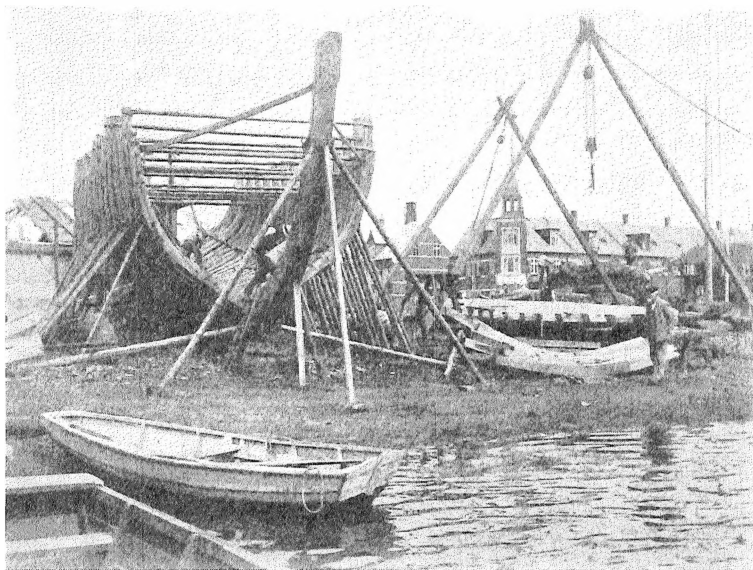
Under masterne blev der lagt mønter, som skik var; man mente, de sikrede skibet held og lykke.

Sædvanligvis kom der en riggermester fra Marstal for at rigge skibet til; han havde et par mand med, og de brugte kun få dage til arbejdet. Undertiden blev skibene allerede tilrigget mens de stod på beddingen. Tovværket købte Møller selv hjem; det var prima russisk hampetov.

Alt smedearbejdet blev lavet hos en smed i byen, men det blev samlet på værftet. Man foretog også selv galvaniseringen. Jerndelene blev rensed i syre og derpå dyppet i en gryde med flydende zink. Man samlede gerne sammen, så man havde til en dags arbejde hermed. Jerndelene til spillene blev fremstillet hos jernstøber Jensen, som havde sit jernstøberi ved Lagonis Minde. Trædelene blev lavet på værftet.

Ankrene blev leveret fra København.

Sejlmagerarbejdet blev udført hos den stedlige sejlmager. Først var det sejlmager Nielsen, der var svensk konsul, og senere kom sejlmager Mogensen. Der blev brugt solidt russisk hampesejldug til sejlene. Til hvert skib hørte følgende flag: nationalitetsflag, navnestander og et sæt signalflag. Også disse leveredes af sejlmageren.



Fåborg træskibsværft o. 1912. På beddingen et delvis opsantet skib. –
Foto på Fåborg byhist. Arkiv.

Instrumenterne – kompasser, log, kikkert o. s. v. – blev købt hos en skibsprovianteringshandler i København. Loddet lavede værftet dog selv, og søkort måtte køberen selv sørge for.

Lanternerne var prøvet på Orlogsværftet og blev indkøbt i København; de almindelige lamper til belysningen ombord – det var petroleumslamper – skaffedes fra en isenkræmmer i Fåborg.

Komfuret i kabyssen leveredes af jernstøberiet i byen, mens køkkengrejterne måtte købes af rederen selv.

Skibsbådene blev bygget af en betroet mand på pladsen, den samme, der ind imellem lavede rundholter; han havde sit eget lille værksted på selve pladsen.

En snedker på værftet lavede en halvmodel af hvert skib, beregnet til at hænge op på kontoret til pynt, for nogen praktisk betydning havde disse modeller ikke, idet man ikke brugte dem til at måle efter. Alt snedkerarbejde på skibet blev ligeledes

lavet af ham ; han havde sit eget snedkeri hjemme hos sig selv, hvor han fik lov til at arbejde. Apteringen var meget simpel og var praktisk talt ens for alle skibe ; man brugte dertil fyrretræ, som blev malet over. En stedlig maler i byen foretog alt malerarbejde ombord.

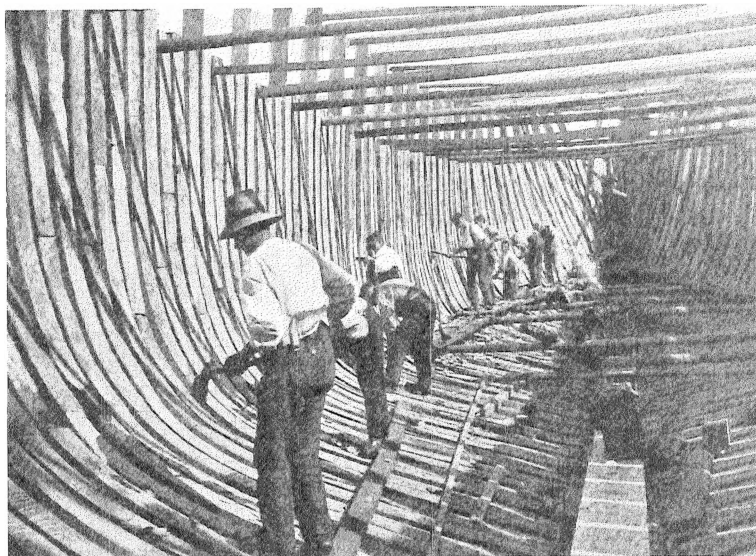
Det var kun meget få skibe, der blev kobberforhudet, væsentligt kun statens skibe. Kobberet var dyrt. De ganske tynde plader blev tilklippet og bukket, mens man lagde dem på. Kobbersømmene havde man i en pose på maven ; man klippede dem til med en saks og slog dem i pladen. Underkanten af pladen blev klippet jævnt af.

Arbejdstiden var lang dengang. Arbejdet begyndte kl. 6 om morgenen, og de der kom udefra, f. eks. fra Svanninge eller andre landsbyer i omegnen, måtte stå endnu tidligere op. En af tømrerne, „Per Kortemand“, boede $\frac{1}{2}$ mil på den anden side fjorden i Bjernemark (Horne sogn), og han måtte ro ind hver morgen uanset hvordan vejret var, og tilbage hver aften. De fleste boede dog i Fåborg, hvor de havde deres små huse mod vest eller øst i byen.

Der blev arbejdet til sent på dagen. Folkene var timelønnede, og lønnen var lille efter vore forhold, nemlig omkr. 25–27 øre i timen. Sjakbajserne, snedkeren og rundholtmanden fik et par øre mere end de andre. Riggerne fik derimod en fast betaling for deres arbejde, når de kom fra Marstal, og maleren havde malerarbejdet i entreprise.

Der var egentlig ingen arbejdsmænd på værftet, så alle måtte være med til det hele, uanset deres faglige uddannelse. Tit kunne forøvrigt skipperne selv gå og pusle, når de fik bygget småskibe, smøre dem med carbolineum, lave lidt af træværket o. s. v.

Lønnen må ses på baggrund af de almindelige indtjeningsmuligheder og priser dengang. Rasmus Møller byggede 1894 en skonnert „Concordia“ til et partsrederi i Troense ; føreren, kaptajn *C. P. Henriksen*, Turø, ejede selv $\frac{3}{48}$ parter i skibet. Det sejlede på New Foundland, hvorfra det gik med fisk til Spanien. Skibet var nødtørftigt bemanded, nemlig foruden kaptajnen kun med en styrmand, en matros og en dreng. Alligevel var kap-



Skibstømrere i gang med afslætning af spantetømret. Fåborg træskibsværft.
– Foto på Fåborg byhist. Arkiv.

tajnens fortjeneste pr. år kun omkr. 3.000 kroner, men det var han vældig tilfreds med.

Til skibstømrernes løn hørte også, at de fik lov til at samle spåner og andet træaffald på pladsen. Når det blev fyraften, fik de travlt med at fylde deres sække og trille dem hjem på trækvognene som et godt tilskud til brændslet. Var der ikke noget at bestille på værftet, blev de dog ikke straks afskedigede derfor. Mester sørgede i de sløje tider for dem; de blev f. eks. sat til at rydde op på pladsen, eller de kunne i en snæver vending blive sendt hjem for at grave hans have.

Når folkene blev gift, hjalp mester dem gerne med et lån, så de kunne købe et lille hus. De fleste havde deres eget hus med have til; den måtte de passe, når det var fyraften, men den gav dem også gratis kartofler, grøntsager, frugt o. s. v. Om søndagen blev vejen foran huset revet omhyggeligt og fint. Hjemmene blev også holdt propert og net. Der var blomster i vinduerne, og der var solide og pæne møbler. På væggene hang der tit

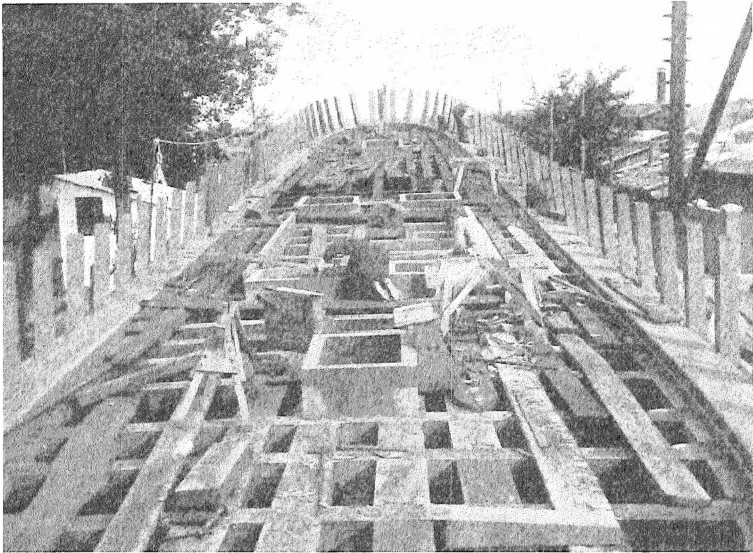
rædselsfulde billeder, men på den anden side påvirkede de mange fynske kunstnere, der boede i byen, smagen, så man forbavsedes over hvor gode ting man lejlighedsvis kunne finde hos jævne mennesker.

Børnene blev selvfølgelig også holdt nydeligt. Den omtalte mand der lavede rundholter drev det endda så vidt, at en af hans sønner blev præst. Man kan på ingen måde sige, at det hele bar præg af fattigdom trods de beskedne lønninger. Man var nøjsom og stillede ikke store krav. Selv mester, der boede meget fornemt i en stor villa med udsigt over søen og med de skønneste mahognimøbler og værdigenstande, sparede, hvor spares kunne. Således fortælles, at skipper Hansen, hvis søn forøvrigt blev professor, under sine rejser som fører af skonnerten „Elise“ af Fåborg (bygget 1879) fangede makreller til mester; der var jo muligheder for dette, da farten ikke var så stor. Fra værftet havde han fået egetræshuggespåner med, og i røgen af disse blev makrellerne røget ombord.

Folkene fortsatte med at arbejde, indtil de blev så gamle, at de ikke kunne mere. Der herskede jævnthens tilfredshed, og folkene befandt sig vel ved de patriarkalske tilstande. Mester selv syntes heller ikke, at der var nogen brug for fagforeningerne, som langsomt begyndte at røre på sig i 1890'erne, og holdt dem borte fra sin virksomhed. Han var som sagt konservativt byrådsmedlem og ville selv bestemme over sine folk og sit værft. Senere, efter århundredskiftet, kunne han ikke holde de nye tiders organisationskrav og politiske ideer ude.

Der var sjældent ret mange lærlinge på værftet ad gangen. Modsat som det var tilfældet på så mange andre arbejdspladser blev de behandlet godt af svendene. Der var egentlig aldrig råheder af nogen art i det hele taget. I 1890'erne arbejdede der forholdsvis meget få folk på værftet, fordi det var ret sløje tider. I alt har der vel kun været 10-12 mand, alle udlærte. Da der senere igen blev bygget store skibe, blev der antaget en hel del flere folk.

Til daglig gik de fleste med træsko; på hovedet havde de de dengang almindelige kasketter med skygge. De var klædt i de i ældre tid sædvanlige blå nedhængende arbejdsbluser med smalle



Dæksbjælker og karme indlagt. Fåborg træskibsværft. – Foto på Fåborg byhist. Arkiv.

hvide striber i; om vinteren tog de en blå strikkeskjorte under. Bukserne var enten vadmelbukser eller gule molkskindsbukser. Det var en forholdsvis varm påklædning, og når det var sommervarmt, smed de yngre da også noget af tøjet.

Om søndagen gik de ældre i blå vadmelstøj, mens de yngre var mere klædt på efter moden. Der var aldrig arbejde på pladsen om søndagen. Mange benyttede helligdagen til at gå i kirke.

Man hører så tit om hvor umådeholdent der blev drukket i ældre tid. Dette var dog langt fra tilfældet på Fåborg værft. Hver dag kom der en ølvogn med bajere, men da en bajer kostede 8 øre, var der ikke særlig stor afsætning. En særlig yndet drik var forøvrigt brændevin med mjød i; det smagte godt. Men det var kun ved sjældne lejligheder man virkelig tog en lille én over tørsten; folkene kunne godt være lystige uden at fylde sig med spiritus.

Skulle der foretages specielle arbejder, eller var der særlige

fester som søsætning o. lign., vankede der noget ekstra. Når f. eks. et skib skulle på land for eftersyn og reparation, kom alle mand i arbejde ved taljer og spil for at hale det op; det var før op-halerbeddingen kom, og det var anstrengende arbejde. Skipperen måtte da selvfølgelig engang imellem opmuntre folkene med en ekstra bitter.

(*Optegnet af H. H.*)

Efterskrift

Valdemar Jørgensen tog efter at være udlært som skibstømmer i Fåborg til København, hvor han læste videre og bl. a. lærte teori hos professor *C. Hansen* på Teknisk Akademi. Efter endt uddannelse drog han til Skotland, hvor han i næsten syv år arbejdede som skibskonstruktør på *Scott Shipbuilding and Engineering Co.'s* værft og i to år på *Caird & Co.'s* værft, begge i Greenock. Sidstnævnte sted blev han leder af konstruktions- og beregningsafdelingen. I 1910 tog han til USA, hvor han et par år var ansat som skibsbygningsingeniør på *Fore River Shipbuilding Co.*, et stort værft i Quincy (Massachusetts) ved Boston.

I slutningen af 1911 vendte han hjem til Danmark og efter en kort tid som ingeniør på *Burmeister & Wains* værft tog han 1912 mod en stilling på *Helsingør Jernskibsværft og Maskinbyggeri*. 1914 blev han chef for skibsafdelingen, og 1930 blev han udnævnt til underdirektør for værftet. Denne stilling beklædte han i 20 år, indtil han 1950 tog sin afsked.

Vald. Jørgensen – „V.J.“ som han populært kaldtes – var kendt som en meget dygtig og initiativrig mand, der i høj grad var med til at sætte sit præg på værftet og dets over hele verden anerkendte skibsbyggeri, især hvad specialskibe angår. Gennem de mange år i udlandet havde han samlet sig et fond af praktiske erfaringer, som kom hans senere livsværk til gode. Især lagde han vægt på en mere detailleret og rationel udførelse af skibstegningerne på tegnestuen, hvad der gjorde arbejdet på værkstedet mere nøjagtigt og sikkert. Han har sin andel i alle de gode og smukke skibe, som i over en menneskealder udgik fra Helsingør skibsværft. I kraft af sin stilling ledede han også

de daglige forhandlinger om faglige spørgsmål med stor smidighed. Han kendte så godt som alle på værftet personligt og var vellidt af alle. Hele livet igennem bevarede han et mildt sind og et åbent væsen. Han var en særdeles venuesæl og hjælpsom mand, som også uden for arbejdspladsen var overmåde populær blandt alle, han kom i forbindelse med, og som han altid hjalp hvor han kunne.

I det offentlige liv deltog Vald. Jørgensen gerne. 1925-33 var han byrådsmedlem, og i en lang årrække var han formand for Teknisk skole i Helsingør. Han var tillige medlem af Metalindustriens lærlingudvalg og formand for Svendeprovekommissionen for skibssnedkere i Danmark. Men ikke blot spørgsmålet om ungdommens uddannelse havde hans varme hjerte. Han beklædte i årenes løb en masse andre tillidshverv med dygtighed og interesse. Bl. a. var han særdeles kunstinteresseret – en interesse der måske stammede fra ungdommen i Fåborg, hvor den fynske malerkunst blomstrede – og var formand for Helsingør Kunstforening. I en længere årrække var han formand for Helsingørs kgl. privilegerede Skydeselskab („Klubben“). Men mest var han måske interesseret i historie. Han havde samlet sig et stort historisk bibliotek og en righoldig udklipssamling om alle historiske emner. Det er derfor intet under, at han var ivrig med i arbejdet for at skabe et byhistorisk arkiv i Helsingør, og at han fra starten i 1949 blev dettes leder.

Valdemar Jørgensen døde 22. marts 1958. Før sin død havde han fortalt ovenstående minder om sin læretid på Fåborg skibsværft. Han mindedes gerne disse lyse ungdomsdage og var lykkelig, da han var med til indvielsen af Handels- og Søfartsmuseets model af det værft han var udgået fra.

DANMARKS-EKSPEDITIONEN 1906-08

Af

INGVARD OLSEN

Efter premierløjtnant i søofficerskorpset G. C. Amdrups Østgrønlandsekspedition omkring århundredskiftet stod endnu den nordøstlige del af landet som et hvidt felt på Grønlandskortet med en punkteret kystlinie fra ca. 77° n. br. til de steder, hvor amerikaneren Peary havde færdedes nær Grønlands nordligste punkt, og efter at det i 1905 var lykkedes hertugen af Orleans med skibet „Belgia“ at nå op på østkysten til $78\frac{1}{4}^{\circ}$ n. br. og gå i land på $77\frac{1}{2}^{\circ}$ opstod tanken om at lade en dansk ekspedition sætte slutstenen på udforskningen og kortlægningen af den østgrønlandske kyst.

Det lykkedes Mylius-Erichsen, der i årene 1902-04 havde ledet den danske litterære Grønlandsekspedition og berejst hele Grønlands vestkyst, at vinde tilslutning til denne tanke i videre kredse, og efter at rigsdagen til formålet havde bevilget et beløb af 130.000 kr. på betingelse af, at der ad privat vej tilvejebragtes et tilsvarende beløb, tog Mylius-Erichsen, bistået af en komite dels af Grønlands- og dels af forretningskyndige mænd, fat på planerne for en sådan ekspedition. I Norge indkøbtes, efter en forudgående omhyggelig besigtelse, af kaptajn Amdrup, der var medlem af komiteen, den barkriggede sælfangerdamper „Magdalena“, der bragtes til København for dokning og reparation og fik navneforandring til „Danmark“.

Mylius-Erichsens plan gik ud på, når ekspeditionen havde forladt København, antagelig den 24. juni 1906, at sætte kursen på Trangisvåg på Færøerne og her foruden et par grønlandske fangere at indtage ca. 70 nordgrønlandske hunde og en del skindbeklædning, som dampskibet „Hans Egede“ medbragte hertil på hjemrejse fra Grønland.

Herefter var det meningen at anløbe Eskefjord på Island for at supplere kulbeholdningen og dernæst mellem den 5. og 10. juli at sætte kursen fra Østisland den kortest mulige vej øst om Jan Mayen op i den såkaldte Nordbugt til den herværende isgrænse, som forventedes antruffet på omkring 75° n. br. Her var det hensigten at gå ind i isen, medmindre det skulle anses for tilrådeligt at søge endnu en breddegrad nordligere, inden man gik inden for isgrænsen.

Det ansås herefter for ekspeditionens opgave med skibet at nå ind til østkysten så nordligt som muligt, i hvert fald til Shannonøen, for her at udsøge en skibshavn. Såfremt forholdene var gunstige, skulle skibet fra et sted, hvor land eller fast landis var nået, søge langs landet eller fastisen nord efter, så langt det ansås forsvarligt, og på det nordligst nåede punkt forsøge landsat et overvintringshus og proviant for 4 mand samt slædemateriale for den kommende vinters nordgående slæderejser.

Som det nordligst tænkelige punkt, hvor denne landsætning kunne foregå og stationen, der betegnedes A, anlægges, tænkte Mylius-Erichsen sig Isle de Philippe på $77^{\circ} 36'$ n. br., Kap Bismarck eller Koldeweyerne mellem $76-77^{\circ}$ n. br., og til overvintring på denne station, fra hvilken der, så længe årstiden tillod det, skulle foretages kartografiske og naturvidenskabelige undersøgelser, og ved hvilken der skulle drives sammenhængende meteorologiske iagttagelser, udsås premierløjtnant Bistrup, stud. med. Freuchen, den norske elektrotekniker Harald Hagerup samt en grønlander eller en matros; skulle det ikke lykkes at få anbragt vinterhus, proviant og folk, ville man i hvert fald bestræbe sig på at få rejst en varde ved det nordligst nåede land og deri nedlægge en beretning.

Fra det nordligst nåede punkt skulle skibet vende tilbage langs kysten for på sydsiden af Shannonøen, der indtil videre ansås for den gunstigst mulige skibshavn, at gå i vinterleje. Undervejs var det hensigten, for så vidt forholdene tillod det, dels at forsøge mindre kryds ud i isen for at tage lodskud, dels at søge ind til munden af mulige fjordarme, idet det dog for ikke at gå fast var hensigten at benytte motorbåde, isbåde og konebåde til undersøgelser udgående fra skibet, hvor dette

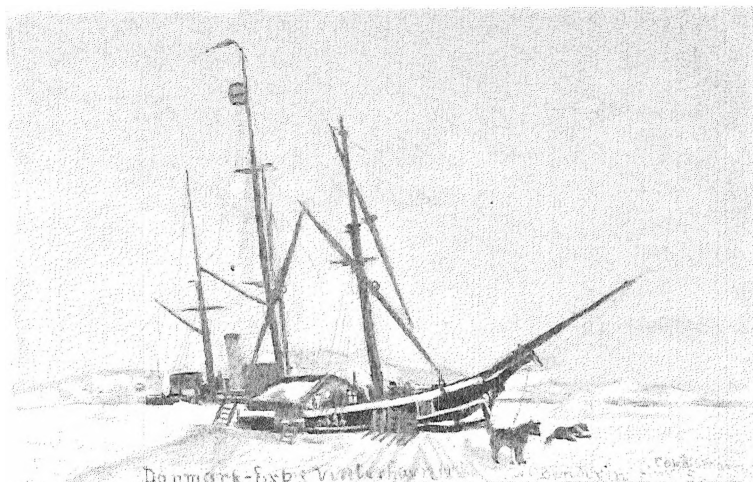
ikke godt kunne forlade den lige rute sydefter; det var endvidere hensigten, såfremt en anden havn end Shannonøen blev valgt til vinterleje, på bugten ved øens sydside at opføre en varde med beretning.

Inden nysis forhindrede sejlads skulle der dels på station A, dels fra skib, i båd og kajaker, med slæder over landfast is eller med islandske heste som pakdyr over snebart land foretages opmålinger og andre undersøgelser mellem det nordligst nåede punkt og skibshavnen, ligesom det var hensigten at udlægge depoter langs ruten mellem station A og skibshavnen og ved indløb til fjordarme og bugter eller på fjældplateauer, der nærmere skulle undersøges under den kommende vinters slæderejser.

Programmet for vinteren 1906-07 gik ud på ved skibshavnen straks at bygge et observatorium og bolig for fysikeren og hans to hjælpere, og så snart islaget og så længe lyset tillod det at foretage mindre slæderejser fra station A og fra skibshavnen til supplerende undersøgelser og depotudlægninger. En slædeekspedition skulle fra skibshavnen udstrække sin rejse fra skibshavnen helt op til station A for at meddele de derværende skibshavnens beliggenhed; iøvrigt skulle den absolutte mørketid anvendes til bearbejdelse af indsamlet videnskabeligt materiale samt forberedelser til slædefærden.

I slutningen af januar eller begyndelsen af februar skulle i flere mindre grupper 11 mand, heri indbefattet ekspeditionens leder, afrejse til station A, hvor man tillige med de herværende 4 mand skulle dele sig i 3 grupper, hvoraf den ene bestående af en meteorolog og 2 mand skulle forblive ved stationen, medens den anden bestående af en kartograf og 2 mand skulle køre ud over havisen til undersøgelse af dybdeforhold og eventuelt nye øer midt mellem Nordøstgrønland og Spitzbergen.

Den tredje gruppe, der altså blev på 9 mand, skulle igen dele sig i 3 undergrupper, af hvilke den ene på 2 mand skulle fra Independence Bay søge til Pearys østligste punkt Wyckoff Island på 83° n. br. og mulig nordligere over isen, medens den anden undergruppe bestående af Mylius-Erichsen og 3 mand skulle forsøge at trænge ad den formodede Peary Kanal dels op gennem de Longs Fjord dels ud omkring Nares Land. Den tredje



Ekspeditionsskibet, skrubarken „Danmark“ i vinterhavn ved Kap Bismarck 1907-08. – Maleri af O. Bendixen på Handels- og Søfartsmuseet.

af disse undergrupper – 3 mand – skulle anstille undersøgelser ved kysterne af Independence Bay og ved jagt forskaffe køddepoter udlagte for de 2 andre undergruppers returrejser.

Senest den 15. april skulle grupperne mødes i Independence Bay og sammen drage omkring Academy Land for derefter gruppevis at fuldende undersøgelsen af kysten og fjordene ned til station A, som skulle være forladt inden udgangen af maj og alle tilbage ved skibet, fra hvilket der mellem februar og juni af de der tilbageværende skulle være foretaget supplerende undersøgelser vesten for skibshavnen og op mod station A.

For så vidt angik sommeren 1907 skulle skibet ved isopbrud i juni gå langs kysten mod syd, og undersøgelser af yderland og fjorde foretages om muligt ind til bunden af Kejser Franz Josephs fjord, hvor der skulle bygges overvintringshus for en meteorolog og 2 mand samt udlægges et depot, station B, for den kommende vinters slæderejser, navnlig på indlandsisen; inden nye islæg dannedes, skulle skibet søge vinterhavn nær munden af fjorden, f. eks. ved Mackenziebugten.

I vinteren 1907-08 var det meningen at bygge observatorium

og bolig for fysikeren og hans 2 assistenter, og så snart isen tillod det og så længe lyset gjorde det muligt på slæderejser fra skibet at undersøge kysten ned til Davy Sound samt udlægge depoter og senere – efter mørketidens slutning – fortsætte med supplerende undersøgelser fra skibet langs yderkysten, ind i fjordarme og over mindre partier indlandsis.

Inden udgangen af marts ville Mylius-Erichsen selv med 11 mand søge til stationen og depotet, station B, ved bunden af Franz Josefs fjord og ad en hensigtsmæssig brædal op til indlandsisens højde-plateau og herfra ad den letteste vej over randzonen ind på indlandsisen for omfattende undersøgelser af denne. Såfremt det lykkedes at nå ind på indlandsisen ved 40° v. lgd. og en 3 eller 4 mands gruppe endnu var forsvarligt udrustet og i god kondition, ville det muligvis af denne gruppe blive forsøgt at trænge frem til vestkysten og ned til Svartenhuk eller Nugsuak, nærmest sidstnævnte sted, hvor der året forinden ville være udlagt et depot af færdselsredskaber, våben, ammunition og proviant, og hvorfra forbindelse med nærliggende grønlandske bopladser nemt kunne opnås.

Det var dernæst meningen, at denne slædegruppens danske medlemmer fra en koloni i nærheden skulle bringes ned langs vestkysten med et af den grønlandske handels skibe og i slutningen af august samme år videre op til missionsstationen Angmagssalik på østkysten, hvor gruppen skulle afvente ekspeditions-skibets ankomst i begyndelsen af september. Dette skulle efter afsluttede undersøgelser ved og i Kejser Franz Josefs fjord og langs kysten ned til Scoresbysund gå ud af pakisen og uden om denne ind til Angmagssalik. Skulle skibet enten ikke komme ind til Angmagssalik i den korte tid, det kunne vente at træffe traverseringsgruppens deltagere, skulle det gå videre til Reykjavik, hvor man ville søge at formå den grønlandske handels damper „Godthaab“, der besørgede Angmagssalik-sejladsen, til at tage traverseringsgruppens deltagere med til Reykjavik eller, hvis ekspeditionsskibet herfra havde tiltrådt hjemrejsen til Danmark, til København.

Foruden varderne på det nordligst med skib nåede land og på Shannonøen ville der blive rejst varder på Bass Rock ved ameri-

kanernes depot, på Hvalrosøen ved depotet for Sverdrup, ved den nordre munding af Franz Josephs fjord samt ved Ryders depot ved den nordre munding af Scoresbysund samt endelig ved Amdrups depot på Kap Dalton.

Skulle skibet blive skruet ned på rejsen ind til Grønland, var det hensigten i redningsbådene eller motorbådene at søge til Vestisland, Vestspitzbergen eller ind til Grønlands østkyst, i sidste tilfælde for i båd at søge langs østkysten over de der eksisterende depoter ned til Angmagssalik enten samme eller den efterfølgende sommer eller på slæde i den mellemliggende vinter; der ville da overalt ved de eksisterende forannævnte depotsteder blive bygget varder med indlagte beretninger.

Hvis skibet skulle fryse inde i den valgte skibshavn eller andetsteds ved Grønland og ikke være i stand til at gøre sig fri i sommeren 1908, ville ekspeditionen forblive ved skibet i endnu et år, altså til sommeren 1909, og, såfremt der ikke inden d. 10. august samme år var ankommet et undsætningsskib, gå en ny overvintring i møde sammesteds og efterlade skibet med de gjorte indsamlinger i bedst mulig stand, medens deltagerne med slæder, såfremt proviant og hunde havdes, søgte ned til Angmagssalik på vinterislæget 1910; det var hensigten så vidt muligt at sørge for, at den fornødne slædeudrustning var rede til en sådan retræte.

Hvis ekspeditionen altså ikke skulle komme til Danmark i efteråret 1908 eller gennem muligt besøgende hvalfangere lade underretning hjemgå om, at en tredie overvintring havde været nødvendig eller anset for formålstjenlig, forventedes det fra ekspeditionens side, at der den efterfølgende sommer i slutningen af juli eller begyndelsen af august blev truffet aftale med en hvalfanger om eller udsendt et særligt skib for at søge ind til bugten på sydsiden af Shannonøen, hvor ekspeditionen da ville være at træffe eller beretning om dens tilværelse være at søge i en nemt kendelig varde, og videre undersøgelser til ekspeditionens undsætning være at foretage derfra.

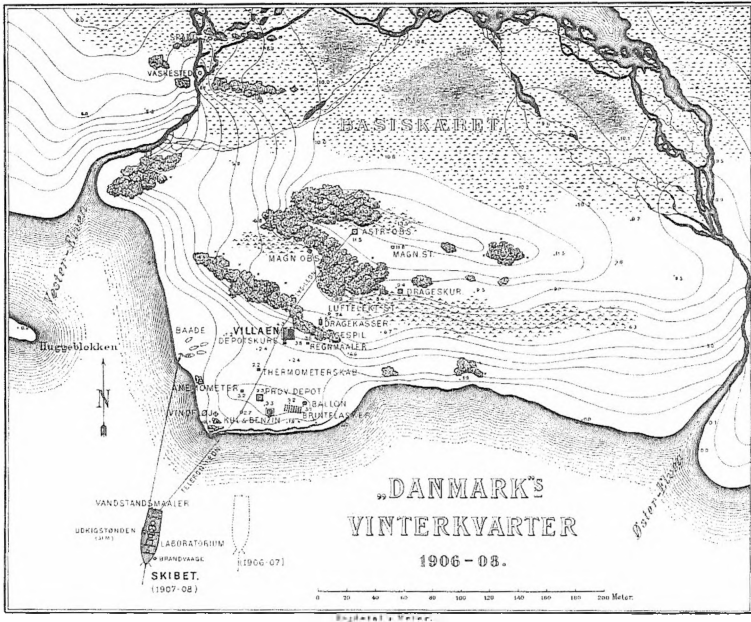
Mylus-Erichsen anså ekspeditionen for fuldt provianteret for godt 3 år, når hensyn toges til depoterne på Bass Rock, Shannonøen og Hvalrosøen samt til jagtudbytte, og han nærede des-

uden den overbevisning, at man i fornødent fald, når også depoterne ved Scoresbysund og Kap Dalton medregnedes og der dreves jagt overalt, hvor lejlighed dertil gaves, kunne klare sig i godt 4 år.

Et problem på den tid, hvor man hverken havde flyvere eller radio, var forbindelsen med omverdenen, men det var ekspeditionens hensigt hver gang lejlighed gaves at hjemsende udførlig rapport om ekspeditionens forløb og resultater, således bl. a. i eftersommeren 1907, hvis man på vej med skibet fra første til anden overvintringshavn skulle træffe en hvalfanger, samt fra Vestgrønland, Angmagssalik eller Island i sommeren 1908, når travseringsgruppen og skibet var for hjemgående.

Selv regnede ekspeditionen med at kunne få tilsendt post over Tromsø med de 3-4 norske jagter, der om sommeren drev fangst mellem Spitzbergen og Østgrønland og undertiden nåede helt ind til den østgrønlandske kyst, og med handelens damper „Hans Egede“ til Vestgrønland, og herfra med skrueskonnerten „Godthaab“ videre til Angmagssalik.

Foruden lederen Mylius-Erichsen, der fra den litterære Grønlandsekspedition medbragte en rig erfaring om rejser i de arktiske egne og nærede en glødende interesse for løsningen af de spørgsmål, der lå for, og med en aldrig svigtende energi arbejdede for at nå sit mål, undersøgelsen af den endnu ubetrådte del af øst- og nordøstkysten, kom ekspeditionen til at bestå af premierløjtnanterne i flåden Alf Trolle og H. A. Ø. Bistrup, kaptajn i hæren I. P. Koch, premierløjtnant i hæren N. P. Høeg-Hagen, styrmand Gustav Thostrup, underbådsmand i flåden Chr. Bendix Thostrup, skibsfører Karl Joh. Ring, elektrotekniker Harald Hagerup, matroserne Knud Christiansen, Peter Hansen og Charles Poulsen, lægen Jens I. P. Lindhard, botanikeren cand. phil. Andreas Lundager, dr. phil. Alfred Wegener, førstelærer L. Vald. Manniche, stud. mag. Fritz Johansen, stud. polyt. Hakon Jarner, stud. med. & chir. Peter Freuchen, kunstmalerne Achton Friis og Aage Bertelsen, maskinmestrene I. K. Weinschenck og H. A. Kofod, snedker Gundahl Knudsen, hovmester Hans Ludv. Jensen og grønlænderne Hendrik Olsen, Tobias Gabrielsen og Jørgen Brønlund; flere af disse havde deres speci-



Ekspeditionsskibet „Danmark“s vinterhavn ved Kap Bismarck 1906-08. –
Litograferet kort i Geografisk Tidsskrift, bd. 21.

elle videnskabelig opgaver, men alle var forpligtede til at deltage i alle forefaldende arbejder, både i skib og på land.

Ekspeditionsskibet forlod København søndag formiddag den 24. juni 1906, lastet med proviant for 3 år og alt det materiel, som hørte til en veludrustet videnskabelig ekspedition, og samme dags aften passeredes Kronborg, der afgav en afskedssalut på 5 skud. Allerede på sin første del af rejsen mødte „Danmark“ en del dårligt vejr og måtte gå ind til Frederikshavn, hvor der foretoges forskellige reparationer, inden der fortsattes til Trangisvåg på Færøerne, hvor de 3 grønlandere, af hvilke Jørgen Brønlund trofast havde fulgt Mylius-Erichsen på den litterære Grønlandsekspedition, og hundene toges om bord. Herfra fortsattes til Eskefjord på Island, hvorfra kursen den 22. juli sattes mod Østgrønland, og der kom herefter til at gå meget lang tid, inden man hørte noget fra ekspeditionen.

Endnu langt hen på efteråret 1907 havde man intet kendskab til ekspeditionens forløb, og da der den 31. oktober fra Tromsø indløb meddelelse om, at det norske fangstfartøj „Laura“, der havde haft post med til ekspeditionen, i løbet af august havde været ved Pendelom-øen, Shannon-øen og Kejser Franz Josephs Fjord samt Dusénfjorden, men trods omhyggelig udkik ikke havde set noget til „Danmark“, overdroges det de to tidligere Grønlandsfarere kommandør G. F. Holm og kaptajn G. Amstrup at foretage en vurdering af, om nævnte meddelelse kunne give nogen vejledning med hensyn til ekspeditionens forløb.

Da disse sagkyndige ikke på grundlag af den korte telegrafiske oplysning kunne afgøre, om „Laura“s rejse inde under kysten kunne betragtes som en så grundig undersøgelse af denne, at Danmarksekspeditionens skib umuligt kunne være forblevet uopdaget, hvis det havde opholdt sig på den besejlede strækning, besluttede man sig til at indhente yderligere oplysninger, og føreren af „Laura“, kaptajn Øien meddelte herefter, at regnet fra nord til syd var der af dette skib foretaget landing på Shannon-øen, på fastlandet i sundet mellem samme og Sabineøerne, på Hvalrosøen samt i Hamkes Bay og Dusénfjorden.

På Shannonøen fandtes på højen en varde med en stang i, men den samme varde havde kaptajnen set 4 år forinden, og han havde ganske vist ikke været i land ved Bass Rock, men så huset her. Nathorsts depot på Hvalrosøen var blevet undersøgt; her havde været anbragt en varde, som fandtes iturevet og tømt for alt med undtagelse af en tom blikboks. På Kap Franklin observeredes kun den samme varde, som havde stået der i flere år. Kaptajn Øien oplyste yderligere, at han efter at have forladt landet den 20. august i hele september måned havde siddet fast i isen, og at ingen andre ishavsfarere på grund af isforholdene var nået ind til Grønland.

På basis af det foreliggende sammenholdt med ekspeditionsplanen mente man næsten med sikkerhed at kunne sige, at ekspeditionen ikke havde overvintret på det planlagte sted i bugten på sydsiden af Shannonøen, for her havde landgang jo fundet sted fra „Laura“, og man mente sig endvidere også berettiget til at antage, at ekspeditionsskibet „Danmark“ på det tidspunkt,

„Laura“ besejlede kysten, ikke havde passeret strækningen, idet Mylius-Erichsen i så fald, således som planlagt, måtte have sat alt ind på at få rejst varderne på de i planen bestemte steder, nemlig i bugten på sydsiden af Shannonøen og på Hvalrosøen, men på begge disse steder var der jo foretaget landgang fra „Laura“ med negativt resultat.

Man anså det heller ikke for usandsynligt, at ekspeditionens skib så udmærket godt enten nødtvunget eller frivilligt kunne være gået i vinterhavn nord for Shannonøen, nødtvunget på grund af isforholdene, eller frivilligt fordi en bedre vinterhavn var fundet nordligere, idet Mylius-Erichsen netop havde forudset det sidste alternativ ved i sin plan udtrykkelig om den påtænkte vinterhavn i bugten på sydsiden af Shannonøen at skrive, at den indtil videre måtte anses som den bedste, hvilket ville sige, at hvis en bedre fandtes noget nordligere, ville denne blive benyttet.

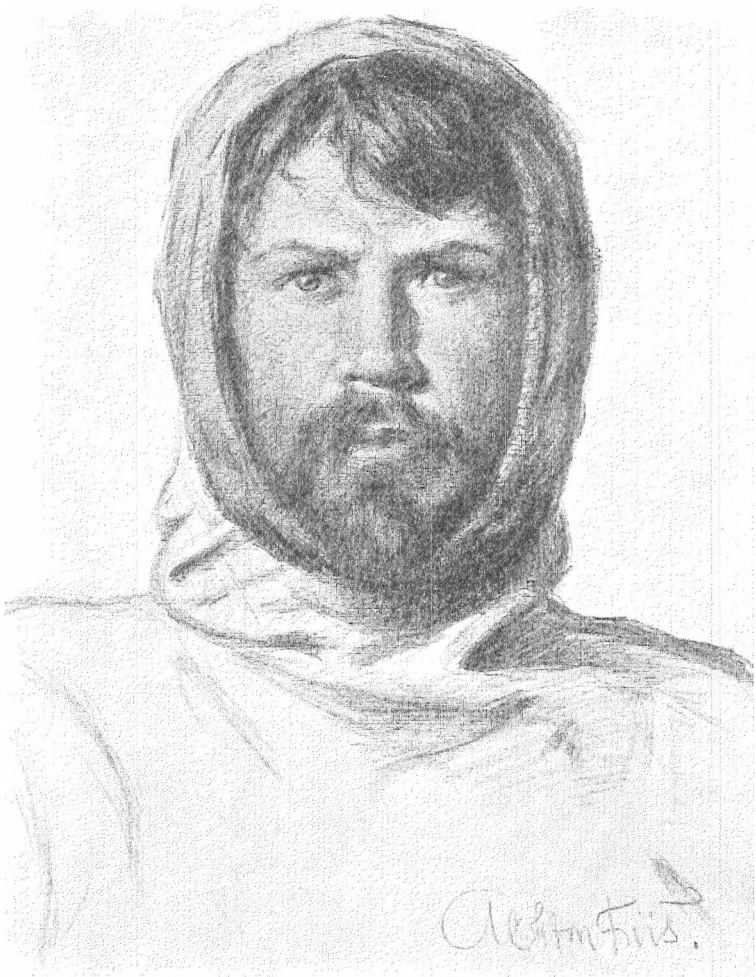
På den anden side var det jo hans hensigt, hvis „Danmark“ gik i vinterhavn nord for nævnte ø, at rejse en varde på øen med beretning desangående, men det ansås imidlertid for ret naturligt, om han havde bestemt sig til først at rejse denne varde, når han i løbet af sommeren 1907 fra vinterhavnen søgte syd på, men at der jo intet kunne være til hinder for, at Mylius-Erichsen kunne være kommet til Shannonøen, efter at „Laura“ havde været der, idet isforholdene efter „Laura“'s rejse at dømme ikke havde været gunstige dette år, ja, at „Danmark“ måske slet ikke var kommet los i årets løb, men på andet år lå infrosset i vinterhavnen. Det ansås heller ikke for rimeligt, at Mylius-Erichsen skulle have sat noget ind på at få varden bygget i løbet af vinteren ved en udsendt slædeekspedition, idet han på det tidspunkt måtte antages at have haft alle sine kræfter behov for at løse ekspeditionens hovedopgave, at trænge op langs nordøstkysten, og dels var det ikke givet, at en udsendt slædeekspedition ville have kunnet finde byggemateriale i et muligt fuldstændig sne-dækket landskab; endelig erindredes om, at alle varderne var bestemte for en eventuel hjælpeekspedition, som Mylius-Erichsen efter sin plan ikke forventede udsendt før i sommeren 1909.

Hvad angår det tømte Nathorst-depot på Hvalrosøen forekom

det højst usandsynligt, at dette skulle være taget af Danmarks-ekspeditionen. Var denne, hvis skibet var skruet ned, tyet ind til Hvalrosøen, havde den selvfølgelig, inden den drog syd på, forsynet sig fra depotet, men i så tilfælde ville man jo utvivlsomt have fundet mange spor desangående, såsom rester af emballage eller af de sager, der ikke kunne medføres, og først og fremmest måtte man jo have fundet en varde med beretning. At skibet i sommeren 1906, inden det gik nord på, skulle have taget depotet om bord ansås for lige så usandsynligt, dels var skibet jo velforsynet hjemmefra, dels ville det være stridende mod al fornuft at medtage dette depot, som, hvis skibet måtte forlades nord på, kunne blive til uberegnlig nytte; det forekom derfor langt sandsynligere, at et eller andet fangstskib muligt efter ordre eller eventuelt uden tilladelse havde tømt det.

Som konklusion af sine undersøgelser og overvejelser kom de sagkyndige til det resultat, at „Laura“s rejse på ingen måde pegede i retning af, at ekspeditionen var mislykket eller forulykket, selv om den på den anden side heller ikke gav nogensomhelst oplysning, som kunne borttage eller formindske den ængstelse, som man på den tid altid måtte nære overfor udfaldet af enhver arktisk ekspedition. „Laura“s rejse gav i det hele taget kun oplysning om, at Danmarks-ekspeditionen efter al sandsynlighed ikke havde været på den forholdsvis korte strækning, som det norske skib havde besejlet.

Som nævnt mente man, at ekspeditionen meget godt kunne befinde sig nord for Shannonøen, i hvilket tilfælde der var grund til at nære de bedste forhåbninger, men den mulighed, at skibet befandt sig sønden for den af „Laura“ berejste strækning fra Hvalrosøen til munden af Kejser Franz Josephs Fjord, ansås ingenlunde for utænkkelig. I sommeren 1906 var isforholdene, så vidt man vidste, også ugunstige. Skibet kunne, tvunget af omstændighederne, været kommet ind til kysten temmelig langt syd på, været nødsaget til at gå i vinterhi her og ikke haft held til at komme nord på i sommeren 1907; man så jo, at „Laura“ efter at have forladt Kejser Franz Josephs Fjord for at søge ud af isen, drev så godt som hele september måned syd på uden at kunne slippe ud.



Forfatteren og grønlandsforskeren *Ludvig Mylius-Erichsen*, f. i Viborg 1872, død nov. 1907 i Nordøstgrønland (79-Fjorden). – Tegning af Achton Friis på Nationalmuseets etnografiske Samling (deponeret af Handels- og Søfartsmuseet).

Var „Danmark“ skruet ned i isen og besætningen søgt ind til kysten, gav „Laura“'s rejse kun den oplysning, at besætningen ikke var kommet ind på den forholdsvis nordlige strækning, dette skib havde besejlet, og det ansås heller ikke for rimeligt at antage det, idet Mylius-Erichsens opgave i så tilfælde havde været at søge syd på for at have den kortest mulige strækning til Angmagssalik, en opgave, der på grund af isens stadige drift syd efter ville kunne lettes ham under hans arbejde ind mod kysten. Var ekspeditionen i dette tilfælde nået ind til kysten, ville man sikkert, når Angmagssalik besejledes det efterfølgende år, enten træffe ekspeditionen her, eller i hvert fald nogle af deltagerne, der kunne give underretning om de øvrige; i Amdrups depot ved Kap Dalton fandtes der nemlig fuldstændig slædeudrustning til at kunne foretage rejsen ned langs østkysten, i det mindste for en del af ekspeditionens deltagere.

Det forekom alt i alt de sagkyndige, at der ved „Laura“'s rejse ikke var fremkommet sådanne efterretninger, at der kunne være grund til at udsende en hjælpeekspedition allerede i sommeren 1908.

Angmagssalik var på grund af isforholdene ikke blevet besejlet i 1907, og man savnede således underretning om, hvorvidt ekspeditionen eller nogle af dens deltagere skulle være her, men man regnede med, at den grønlandske handel det efterfølgende år sikkert ville sætte alt ind på, at kolonien blev besejlet så tidligt som muligt, og fandtes nogle af deltagerne her og gav oplysning om, at resten af ekspeditionen fandtes nord på, ville man anse det for heldigt, om handelens skib endnu samme år kunne gøre et forsøg på at afhente dem, ligesom man foreslog at udsætte en mindre belønning til det ishavsfartøj, der eventuelt hjembragte oplysninger om ekspeditionen.

Den kongelige grønlandske handels besejling af handelsstationen Angmagssalik på østkysten fandt endnu omkring disse år sted således, at dampskibet „Godthaab“, efter at have deltaget i kystfarten på vestkysten, i midten af august fra Egedesminde, hvortil forsyningerne til handelsstationen med en anden skibslejlighed var sendt op, foretog en rejse til Angmagssalik.

Det var imidlertid som nævnt ikke i 1907 lykkedes at besejle



Grønlænderen *Nicolaj Isak Jørgen Brønlund*, f. i Jakobshavn 1877, død nov. 1907 i Nordøstgrønland (Lamberts Land). – Tegning af Achton Friis på Nationalmuseets etnografiske Samling (deponeret af Handels- og Søfartsmuseet).

stationen, så man var også fra den kant uden viden om Danmarks-ekspeditionen, og det ansås derfor for heldigt, om et af handelens skibe allerede i sommeren 1908 kunne gøre et forsøg på at afhente ekspeditionens medlemmer i tilfælde af, at nogle deltagere blev truffene i Angmagssalik og kunne give underretning om, hvorvidt resten af ekspeditionen befandt sig nord på.

Fra handelens side stillede man sig straks imødekommende, men gjorde opmærksom på, at da udsendelserne til stationen imidlertid dette år var så betydelige, at det ikke ville være muligt at indtage det hele på een gang i damperen „Godthaab“, havde man set sig nødsaget til at fravige den i de senere år fulgte plan for stationens besejling og givet ordre til, at „Godthaab“, der skulle afgå til Vestgrønland den 8. april, allerede i de første dage af juli skulle afbryde sit ophold i Vestgrønland og afsejle direkte til København for at kunne være her så betids, at skibet igen kunne afgå herfra til Angmagssalik i de første dage af august.

Det var da hensigten, at skibet på oprejsen skulle anløbe en islandsk havn for at komplettere sin kulforsyning og dernæst gøre et forsøg på at komme ind til Angmagssalik. Den resterende del af stationens forsyning skulle da med anden skibslejlighed forud være ført op til Dyrefjord på Island, og „Godthaab“ skulle da efter fuldent første besejling af stationen afhente restladningen i Dyrefjord og om gørligt overføre den til Angmagssalik på en ny rejse hertil.

På baggrund heraf foreslog handelen, at såfremt Danmarks-ekspeditionens medlemmer eller en del af disse fandtes ved Angmagssalik, skulle „Godthaab“ efter sin første besejling af stationen føre dem til Reykjavik, hvorefter skibet fortsatte til Dyrefjord for derfra at overføre resten af godset til Angmagssalik.

Skulle kun en del af ekspeditionens medlemmer blive truffet ved stationen, og der samtidig havdes oplysninger om, at den øvrige del af ekspeditionen var efterladt på et nogenlunde bestemt opgivet sted, var det hensigten at lade „Godthaab“ efter endt udlosning ved Angmagssalik og medbringende de ved stationen værende ekspeditionsmedlemmer afgå til Dyrefjord, hvor disse – måske med undtagelse af et enkelt lokalkendt medlem – landsattes, hvorpå „Godthaab“ efter at have kompletteret sin

kulbeholdning skulle gøre et forsøg på at nå ind til det pågældende sted for at søge at redde de derværende ekspeditionsmedlemmer; lykkedes dette, skulle skibet atter afgå til Dyrefjord for at landsætte ekspeditionsdeltagerne og derefter, såfremt årstiden tillod det, forsøge at udføre sin anden besejling af stationen.

Imidlertid nåede ingen af de påtænkte undsætningsforanstaltninger at komme til udførelse, inden der i begyndelsen af august fra den danske konsul i Ålesund indløb meddelelse om, at norske hvalfangere havde truffet ekspeditionen ved Kap Bismarck.

Både i 1907 og 1908 havde komiteen foranlediget, at ekspeditionsdeltagernes slægtninge til deres pårørende skrev et kortfattet brev, som komiteen ved hjælp af norske hvalfangere ville forsøge tilsendt „Danmark“; brevene aftryktes i et passende antal eksemplarer, der fordeltes til de forskellige hvalfangere, som skulle mod Østgrønland, med anmodning om at forsøge at komme i forbindelse med ekspeditionen og overlevere denne disse breve og for hjemgående medtage ekspeditionens og dens medlemmers post.

Medens komiteens anstrengelser i 1907 desværre var forgæves kronedes de det efterfølgende år med held, idet kaptajnerne Peder Trandal, Paul Lillenæs og Lauritz Brandal, der var førere respektivt af kutterne „Vesterisen“, „Søblomsten“ og „Havfruen“ af Ålesund, efter ved Shannonøen at have fundet en meddelelse fra „Danmark“ opsøgte og kom i forbindelsen med ekspeditionen.

Såvel „Vesterisen“ som „Havfruen“ havde fået post med til ekspeditionen med anmodning om at aflevere den i tilfælde af, at skibene under deres færd skulle støde på den, og de to fartøjers skippere, som selv havde erfaring for, hvad det fra den øvrige verden afsondrede liv i ødemarkerne betød, havde foresat sig at gøre hvad de kunne for at bringe posten frem.

Indtil den 2. juli havde de imidlertid intet set til ekspeditionen og vidste ikke, hvor den havde slået sig ned; det var ingen let sag at lede efter den, men den nævnte dag var Trandal med nogle af sine folk gået i land på Shannonøen for at kigge efter fangst, og herunder stødte de på et af de depoter, som en amerikansk ekspedition tidligere havde nedlagt forskellige steder. Lige

inden for døren til depotet fandt man et langt blikhylster, til hvilket var fastbundet en lille blikæske med påskrift „Til Finderen“. Inden i æsken lå en seddel med oplysning om, at der i det lange blikhylster fandtes en beretning fra den danske Grønlandsekspe-
dition, og en anmodning om at sende hylstret til komiteen i København; desuden gaves på sedlen oplysning om, hvor ekspeditionen befandt sig. Det viste sig senere, at en slædeekspedition, som havde holdt jul og nytår på Bass Rock, havde nedlagt budskabet.

Kaptajn Trandal med „Vesterisen“ opsøgte nu straks „Havfruen“ og „Søblomsten“, der også befandt sig i farvandet, og alle 3 kaptajner besluttede at forsøge at bringe ekspeditionens post frem til den.

Først gik „Vesterisen“ nord over med fordoblet besætning, men trods store anstrengelser lykkedes det ikke at komme noget videre fremad. Senere stod alle 3 fartøjer nord over og havde nu heldet med sig, idet „Søblomsten“ omtrent 3 sømil fra land observerede noget, som man mente lignede en udkikstønde. Alle 3 fartøjer satte da hver en båd i vandet og roede ind mod land, og kort efter fik man fra toppen af en holm øje på ekspeditions-skibet. Man vendte herefter tilbage til fangstfartøjerne, som nu var kommet noget nærmere land, efter posten, og de 3 kaptajner drog herefter afsted med denne.

Efter 2½ times march, dels over is og dels over land, nåede de frem til skibet uden at være observerede fra dette, før de var næsten helt fremme, men da de blev opdagede kan det nok være, der blev begejstring, det var jo samfulde 2 år siden, at ekspeditionen havde set andre mennesker, og lige så længe siden, den havde hørt hjemmefra.

De 3 norske skippere blev modtaget på det allerbedste og trakterede med mad og drikke, og snakken gik selvfølgelig fra begge sider, inden nordmændene efter en halv snes timers forløb drog tilbage til deres skibe med posten til komiteen og familierne hjemme i Danmark.

Siden fik nordmændene om bord i deres skibe besøg af næsten hele ekspeditionen, men omsider måtte fangstfartøjerne bryde op og fortsætte deres arbejde. I nærheden af ekspeditionen var



Musik i messen på ekspeditionsskibet „Danmark“ under vinterkvarteret 1906–08. Tegneren Achton Friis med mandolin og premierljt. Henning Bistrup ved klaveret. – Tegning af Aage Bertelsen på Nationalmuseets etnografiske Samling (deponeret af Handels- og Søfartsmuseet).

der adskilligt hvalros, men den var svært sky, da man fra ekspeditionen havde gjort jagt på den for at skaffe hundefoder; fangstskibene fik dog fat på et par stykker, inden de satte kursen syd på.

Af de 3 norske fangstskibe nåede „Havfruen“ først hjem til Ålesund, og kaptajn Brandal udtalte sig meget begejstret om ekspeditionens storartede resultater; den havde kortlagt hele Nordøstgrønland og i det hele taget opnået glimrende resultater, men lederen og 2 af ekspeditionens deltagere var døde. Han meddelte endvidere, at „Danmark“ sikkert ville komme hurtigt ud af isen, og at ekspeditionen inden hjemrejsen ville kortlægge land syd for Kong Oscars Fjord. Brandal selv var sluppet hurtigt ud ved et særligt tilfælde og mente, at de andre hvalfangere, der medbragte ekspeditionens post, kunne ventes inden for en kortere tid, og dette holdt også stik hvad angik „Søblomsten“, idet denne indkom samme eftermiddag som „Havfruen“. Dens kaptajn hævdede ligeledes bestemt, at Mylius-Erichsen, Høeg-Hagen og en grønlander var døde. „Søblomsten“ havde på udrejsen medbragt Illustreret Tidende's billeder af

ekspeditionsdeltagerne og kunne herigennem opgive navnene, men billedet, på hvilken de døde var mærkede med et kors, var nu om bord i „Vesterisen“, som man var skiltet fra midt i Nordhavet, men forventes også snart at ville ankomme.

„Vesterisen“ ankom til Ålesund den 15. august og medbragte premierløjtnant Trolles rapport, der bekræftede, at Mylius-Erichsen, Høeg-Hagen og Jørgen Brønlund var døde.

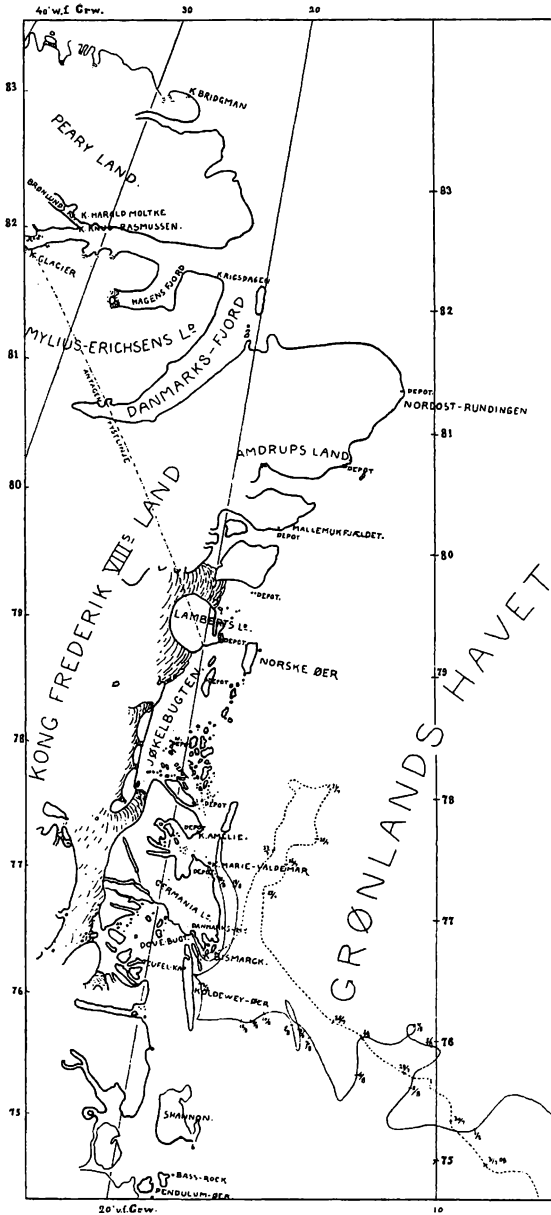
Ekspeditionsskibet „Danmark“ selv ankom samme dag til Bergen, hvorfra der fortsattes til København, hvortil ankomsten fandt sted 8 dage senere, og først nu kunne man danne sig et fuldstændigt billede af ekspeditionens forløb.

Ekspeditionen havde den 12. august 1906 fået landkending af Østgrønland, og efter en meget vanskelig sejlads gennem pakisen var det den 13. lykkedes at gøre landgang på Koldeweyøen på ca. 76° n. br., hvorfra man gik nordpå, til uigennemtrængelig pakis imellem Kap Marie-Valdemar og Orleansøen hindrede videre fremtrængen. Man var hermed nået frem til $77^{\circ} 30'$ n. br. eller lige så langt mod nord som hertugen af Orleans, og efter at have udlagt et depot på $77\frac{1}{4}^{\circ}$ gik skibet i havn lidt inden for Kap Bismarck på $76\frac{3}{4}^{\circ}$ n. br.; det besluttedes begge årene at blive ved denne havn, som man gav navnet Danmarks Havn.

Her blev straks travl virksomhed med at bygge huse, sætte alle de videnskabelige undersøgelser i gang, undersøge omegnen, ved jagt at indsamle hundefoder, træne til slæderejser o. s. v. I løbet af efteråret blev der foretaget slædeture i forskellige retninger, bl. a. en større rejse ca. 300 km mod syd til Germania Havn; hovedvægten blev iøvrigt lagt på kartografiske arbejder samt udlægning af depoter mod nord.

Efter forskellige mindre sikringsekspeditioner drog den 28. marts 1907 en lang kæde bestående af 10 stærkt belæssede hundslæder i 4 hold under samlet ledelse af Mylius-Erichsen mod Grønlands nordspids. Efterhånden som de arbejdede sig frem, blev der anlagt depoter med proviant til hjemrejsen og de derved tiloversblevne slæder detacheredes påny sydefter for at optage kort over forskellige strækninger.

Det var meningen, at Mylius-Erichsen med Høeg-Hagen og



Skitse af Nordøstgrønland med de af Danmarksekspeditionen berejste egne. Den stiplede streg angiver „Danmark“s rute 1906, den fuldt optrukne dets rute på hjemrejsen 1908. — Geografisk Tidsskrift bd. 19 (1908).

Jørgen Brønlund ville arbejde sig op til den formodede Pearykanal og det punkt, Kap Glacier, hvor Peary havde været i 1892 og 1895, medens Koch, assisteret af Bertelsen og grønlænderen Tobias, skulle sætte over kanalen til det nord for liggende Peary Land og berejse dette til det punkt, Kap Bridgman, hvortil Peary nåede i året 1900. Disse to afdelinger arbejdede sammen for at nå nord efter, og begge led dag efter dag skuffelser, idet landet, i stedet for som antaget at bøje af mod nordvest, stadig fortsatte i nordøstlig retning, således at den vejlængde, hvorefter provianteringen var beregnet, forlængedes betydeligt og derved gjorde sandsynligheden for at nå målet mindre. Endelig passeredes landets nordøstpynt, som viste sig at ligge ca. 260 km længere mod nordøst end antaget. Her nedlagdes det sidste depot, og nogle dage efter skiltes de to afdelinger.

Mylius-Erichsen fulgte kystlinien, som man antog måtte føre ham hen imod Kap Glacier, medens Koch med sine ledsagere drog videre mod nord med al udsigt til at måtte leve på sultekost, inden de nåede tilbage til depotet.

Mylius-Erichsens forudsætning var desværre fejlagtig. Efter i lang tid at have arbejdet sig frem langs kysten viste det sig, at de, i stedet for at være i kanalen, var kommet ind i bunden af den ca. 200 km lange fjord, Danmarksfjorden, hvorfra de møj-sommelig måtte arbejde sig tilbage igen langs fjordens vestre kyst. Ud for den yderste pynt, Kap Rigsdagen, ville skæbnen, at de den 27. maj mødte Kochs hold, som lykkelig og vel havde løst den stillede opgave, idet det havde nået Kap Bridgman på $83^{\circ} 50'$ og hjembragte Pearys dersteds deponerede beretning samt havde kortlagt nordøstkysten og østkysten af Peary Land, hejst flaget, taget landet i besiddelse og kaldt kyststrækningen Kong Frederik den VIII's Land. Det havde været så heldigt at træffe moskusokser og havde derved fået proviantbeholdningen forøget så meget, at det uden at lide nød var nået til og endog forbi rejsens mål, med andre ord, Grønlands omrids var bestemt, og holdet var nu på hjemrejse.

Det aftaltes, at Mylius-Erichsens afdeling på grund af den store forsinkelse, som Danmarksfjorden havde forvoldt, skulle vende tilbage sammen med Kochs afdeling, men i løbet af nat-

ten var Mylius-Erichsen og Høeg-Hagen gået til fjelds, de havde fået et overblik over landet vest efter, antog, at den resterende kyststrækning kunne berejses på nogle få dage, og besluttede derfor at gå videre mod vest, medens Kochs afdeling straks tiltrådte hjemrejsen og efter en besværlig og farefuld rejse den 23. juni nåede tilbage til skibet efter en fraværelse på 88 dage, i hvilket tidsrum der var tilbagelagt ca. 2000 km.

Mylius-Erichsen og hans 2 rejsefæller opholdtes imidlertid ved kortlægning til slutningen af juni, og da sneens opløsning på dette tidspunkt hindrede deres tilbagerejse måtte de blive over 125 danske mil eller næsten 1000 km fra skibet praktisk talt uden proviant og petroleum og alene henvist til jagtlykken, og de var derfor allerede afkræftede, da de den 19. oktober begyndte tilbagefærden med 4 hunde.

Da Mylius-Erichsens afdeling ikke kom tilbage, blev alt sat ind på at bringe den undsætning; længere sommerrejser var umulige i disse egne, men i slutningen af september, da islægget var begyndt, afgik fra skibet en undsætningsekspedition på flere slæder nord på for at komme det ikke hjemvendte slædehold til hjælp, men denne ekspedition blev på omtrent 80° n. br. standset af åbent vand klods ind til kysten og kom tilbage en af de første dage i november uden at have fået forbindelse med de savnede.

I løbet af måneden suppleredes depoterne mod nord for at sikre Mylius-Erichsens returnering, og efter at solen påny var kommet på himmelen, drog Koch den 10. marts 1908 igen af sted for at forsøge undsætning, men hermed udtømtes også ekspeditionens sidste rejsekraft, idet de 20 bedste af de resterende 28 hunde og det bedste materiel medgik til rejsen. Det lykkedes Koch ved det på Lambert Land udlagte depot at skaffe sig visshed om den sørgelige skæbne, som havde ramt kammeraterne, idet liget af Jørgen Brønlund fandtes her i en kløft. Ved hans lig fandtes Høeg-Hagens kortskitser visende resultatet af de foretagne undersøgelser samt Jørgen Brønlunds på grønlandsk førte dagbog. I denne læstes følgende beretning på dansk: Ankom 79 grader fjorden efter forsøg hjemrejse over indlandsisen i november måned. Jeg kommer hertil i aftagende måneskin og

kunne ikke videre af forfrysninger i fødderne og af mørket. Andres lig findes midt i fjorden foran bræ (omtrent $2\frac{1}{2}$ mil). Hagen døde 15. november Mylius omtrent 10 dage senere. Jørgen Brønlund.

Fra Kap Rigsdagen var de gået mod vest, havde nået deres mål, Kap Glacier, og kortlagt en del af landet på nordsiden af kanalen. På tilbagevejen var de blevet tvungne til at oversomme i Danmarksfjorden, hvor jagten havde været sparsom, og hvor de uden tvivl har lidt nød. Om efteråret har de igen arbejdet sig hjem efter, og hvad de har lidt på denne rejse uden proviant, klæder og fodtøj kan sikkert ingen pen beskrive. Mylius-Erichsen og Høeg-Hagen bukkede under nogle få mil, før de nåede depotet, medens Jørgen Brønlund har slæbt sig afkræftet og udhungret fra sine kammeraters lig til depotet, fordi han har følt det som sin pligt at gøre sit til, at kammeraterne og efterverdenen fik underretning om deres sejr, kamp og død.

Jørgen Brønlund, der lå frosset ihjel med sin bøsse over brystet, blev begravet på stedet, så godt forholdene tillod det, hvorimod det ikke var muligt at finde Mylius-Erichsen og Høeg-Hagens lig, da alt var dækket af metertyk sne.

Den 18. juli ankom det sidste rejsehold til skibet, og da isen var brudt op i fjorden, blev al kraft sat ind på at fremskynde afrejsen, der fandt sted 3 dage senere.

Den 21. juli byggede alle hjemmeværende af ekspeditionens medlemmer på en skrænt i nærheden af Danmarks Havn en ca. $4\frac{1}{2}$ m høj stenvarde med et trækors til minde om Mylius-Erichsen, Brønlund og Høeg-Hagen, og da den var rejst samledes alle om den og sagde et sidste farvel til de 3 døde kammerater.

Umiddelbart før afrejsen etableredes i det største af husene et depot forsynet med proviant, kul, klæder osv. tilstrækkelig for 3 mand i et år, idet det var hensigten med dette depot dels at erstatte, hvad ekspeditionen havde forbrugt af de amerikanske depoter på Shannonøen og Bass Rock, dels at skabe et nøddepot, som kunne sætte eventuelle nødstedte i stand til enten at nå de store amerikanske depoter eller overvintre på stedet; det mentes, at et sådant nøddepot nu, da der syntes af og til at komme norske fangstmænd så langt mod nord, kunne få betydning for disse.

Da de gunstige isforhold mod nord bød på en overordentlig sjældnen chance til at foretage videnskabelige undersøgelser i farvande, der ellers ikke var tilgængelige, besluttedes det at foretage et kryds nord på i det åbne vand, foretage videnskabelige undersøgelser og derefter søge ud så nordligt som muligt. Det lykkedes også at få foretaget en del trawlinger og hydrografiske undersøgelser, men imidlertid viste skibets kedel sig at være så svag, at det måtte anses for uforsvarligt at fortsætte undersøgelserne. To gange, medens skibet lå i isen, skete der havari på kedlen, men det lykkedes begge gange maskinmester Weinschenck at få den lappet; selv om „Danmark“ sikkert havde kunnet klare sig ud af isen for sejl alene, var det dog en meget ubehagelig situation at være i, men den friede maskinmesteren ved resoluthed og dygtighed skibet ud af.

„Danmark“ kom godt ud af isen; den norske islods Ring ledede med stor dygtighed skibets sejlads i isen, og skønt der var stadig tåge fandt han altid en fremkommelig vej. Den 31. juli stod ekspeditionsskibet heldigt ud gennem det yderste bælte af isen, der duvede stærkt i en dønning af sydøst. Efterhånden arbejdede „Danmark“ sig sydover og fik i nærheden af Jan Mayen en stiv sydvestlig vind, der tvang skibet noget øst over, således at man opgav den oprindelige bestemmelse om at gå til Eskefjord på Island og i stedet søge norsk havn, dels fordi kulbeholdningen var omtrent opbrugt, dels da kedlen trængte til et grundigt eftersyn, og den 15. august ankom „Danmark“ som nævnt til Bergen.

Ekspeditionen havde løst sin opgave programmæssigt. Østgrønlandskysten var berejst indtil Kap Bridgman på omtrent $83\frac{1}{2}^{\circ}$ n. br. og ind i Pearykanalen til Kap Glacier, hvorunder det havde vist sig, at kysten gik langt østligere end ventet, der var opnået forbindelse med Pearys varder på Peary Land og ved Kap Glacier, det danske flag var hejst og landet taget i besiddelse for den danske stat. Desuden var til stadighed foretaget slæderejser i videnskabeligt øjemed i det Danmarks Havn omliggende terræn ind på indlandsisen og syd på indtil egnene omkring Ardencape Inlet, og der var indsamlet et rigt videnskabeligt materiale i alle de specielle grene, i hvilke videnskaben

var repræsenteret, og kysten var ikke alene blevet kortlagt nord over, men også syd på til $74\frac{1}{2}^{\circ}$ n. br.; så godt som overalt fandtes rester af tidligere eskimoisk bebyggelse.

Ekspeditionens 25 overlevende medlemmer fik alle fortjenstmedaillen i sølv med spænde og hver en hædersgave på 1000 kr., hvilket sidste også gjaldt Høeg-Hagens og Jørgen Brønlunds efterladte, medens Mylius-Erichsens enke af statskassen tilstodes en livsvarig hædersgave på 1500 kr. årlig.

De 3 norske hvalfangerkaptajner fik for deres indsats hver et guldur med inskription og den danske konges kronede navnetræk, og kutternes besætninger – 26 mand – 2000 kr. til deling mellem sig. Disse belønninger overleveredes kaptajnerne og besætningerne ved en højtidelighed i Ålesund Fiskeriforening den 31. januar 1909 i overværelse af byens embedsmænd og en talrig repræsentation for byens fiskeri- og søfartsinteresserede.

På Langelinie i København rejstes en mindesten for de 3 omkomne, og i Godthaab yderligere en sten for Jørgen Brønlund.

Skrevet på grundlag af utrykt materiale i Marineministeriets arkiv.

HELLERISTNINGSBÅDEN SOM SYMBOLSK FARTØJ

Av

LOUIS E. GRANDJEAN

Forledet i ordet helleristning har vi modtaget fra svensk. Det skulle egentlig staves hælleridsning i betydningen at indhugge eller indridse tegn eller mærker på en hælde, en flad sten eller klippevæg. Den svenske form har fået arkæologisk borgerret i dansk. Hvis man skibstypologisk vil udtrykke sig korrekt er helleristningsfartøjerne ikke skibe men både. I vore nabolande bruger man oftere betegnelsen helleristningsskibene.

Arkæologerne har dokumenteret, at helleristningerne skrives sig fra bronzealderen, ikke alene fra den ældre men fra den hele periode og et stykke ind i den ældre jernalder. Det vil sige fra tiden 1500 til 400 f. Chr. og dertil et stykke ind i tiden e. Chr. Der har i de sidste årtier været en stigende interesse for disse helleristninger og deres sande betydning og man kan mærke en stigende tendens til at ville lægge dem ind under skibsbygningsarkæologien. Det er derved blevet aktuelt at tage det grundproblem op til undersøgelse, om disse helleristningsbåde har noget med skibsarkæologien at gøre.

En ganske kort retrospektiv redegørelse vil derfor være på sin plads. Fra dansk side har *A. M. Hansen*¹ hævdet, at der ikke er leveret bevis for, at helleristningsbådene har haft indenlandske fartøjer som forbilleder. De var efter hans opfattelse skematiserede og stiliserede billeder og altså ikke virkelighedstro gengivelser. Hansen mente, at bådene havde direkte eller indirekte oprindelse i de græske skibsbilleder fra Dipylontiden, den periode fra 1000–800 f. Chr. opkaldt efter Athens dobbeltport Dipylon, hvor de største fund blev gjort. *G. Ekholm*² stillede sig helt på Hansens side og tiltrådte, at helleristningsbådene ikke gengav

nordboernes egne fartøjer. Ekholm var enig i tesen om det skematiske og stiliserede men antog, at forbillederne måtte søges i Mykeneskibene. Han hævdede, at bådene var anbragt både på helleristningerne og på rageknivene som metaforer eller sindbilleder på overfarten til de dodes rige.

A. W. Brøgger³ forkastede begge disse teorier om græsk oprindelse og sluttede sig til danskeren Sophus Müller, som havde påvist, at forbillederne retteligere måtte søges i Italien og især i egnene omkring Adriaterhavets nordlige ende. Men enige var de alle om, at bådene var metaforer.

Marinedirektør *Gustaf Halldin* har senest i to interessante artikler i „Sjöhistorisk Årsbok“ 1949 og 1951–52 givet en meget overskuelig sammenfatning av hele litteraturen omkring disse helleristningsbåde og fremsat sine personlige hypoteser om dem. I en vis udstrækning finder marinedirektøren støtte for sine hypoteser hos tyske forskere. Halldin er en dygtig tekniker og vil som sådan se impressionistiske billeder av bronzealderens både således som de anvendtes heroppe i Norden. Han vil især ikke godkende fartøjet på en gravsten fra 600 f. Chr. i Novillare på Norditaliens kyst som en lang række videnskabsmænd har udpeget som paradigma forsynet som det er med mast og sejl.

Ligheden er slående og trafikvejene for handlen peger også hen på Norditaliens egne. Men for Halldin har risteren altså i reglen haft virkeligheden for øje, direkte eller indirekte, og han mener ikke, at man ved et teknisk studium kan komme bort fra denne opfattelse. Halldins typologi er helt og holdent baseret på „att risteren avtecknat vad han sett framför sig“.

Det må medgives, at man indtil nu ikke har vidst meget om, hvorvidt risteren var kunstner eller tekniker. Man har dog anet, at risteren måske var „præst“, som forsåvidt ingenting har set, men blot nøje har gengivet det ritualbillede, som traditionen tilbød ham. Efter individuel evne naturligvis. Vi skal derfor nu undersøgende bevæge os fra det skematisk-stiliserende hen imod det magisk-rituelle, om hvilket vi i de senere år har fået kendskab i temmelig stor udstrækning. Hvis det lykkes at dokumentere, at helleristningerne er ritustegn, må man underbyggende forsøge at finde nøglen til deres forståelse. Ouspenskij⁴ har fornuftigt

sagt, at der ikke eksisterer noget hemmeligt tegn, som ikke kan løses ved en eller anden nøgle. Vi skal altså forsøge at finde frem til nøglen, hvis dokumentationen skal føres i bund.

I

Det er nødvendigt igen at berøre lidt filologi. Der er to ord, som må forklares tydeligt, fordi de ikke altid opfattes helt rigtigt. Ved ordet *kultisk* menes, hvad der hører gudsdyrkelse til. Ved ordet *sakralt* menes derimod, hvad der hører det hellige, det religiøse til. De dækker altså ikke ganske hinanden. På det almenreligiøse område har de sakrale handlinger og metaforer en vis dialektisk-mystisk karakter, som har særlige betingelser for at brede sig med søfarten og søhandlen, fordi de er plastiske og kan tillempe. Det kultiske lader sig vanskeligere overføre, fordi det har en speciel tilknytning til *en ganske bestemt* gudsdyrkelse. Måske kræver nuancen en forklaring. Dyrkelsen av ilden og vandet var t. ex. let at overføre fra den ene kultur til den anden, al den stund det metaforiske var så letfatteligt og uden besvær kunne indpasses i forskellige, allerede udformede gudsdyrkelser. Det sakrale glider let igennem her. Men der kan heller ikke være tvivl om, at visse sindbilleder, der sigtede til døden, også sakralt kunne vinde universel udbredelse jævnsides med søfarten og søhandlen.

Hovedexporten herhjemme var rav. Det er utænkeligt, at exportørerne ikke skulle have hørt det mindste om, hvortil ravet skulle bruges. De har hørt det av mellemhandlerne. Det var ikke et smykkemateriale som ravet anvendes til i vore dage. Ravet var helliget Apollon. Solgudens søster græd over ham, da han døde og hendes tårer var metaforisk ravklumper, som skyllede op fra havet. Men også i jødedommen spiller ravet en rolle. I den jødiske fremstilling av de uvejrssky-bårne Keruber angaves farven på disse ved det apollinske rav. De juveler, som jøderne satte øverst, var rav – krystal – safir. Det var sol, hav og himmel, som for Ezekiel betød *Guds udstråling*. Menneskesønnen i Daniels vision var legemlig set fornedet krystal (den mandlige del) men foroven rav (den guddommelige eller kon-

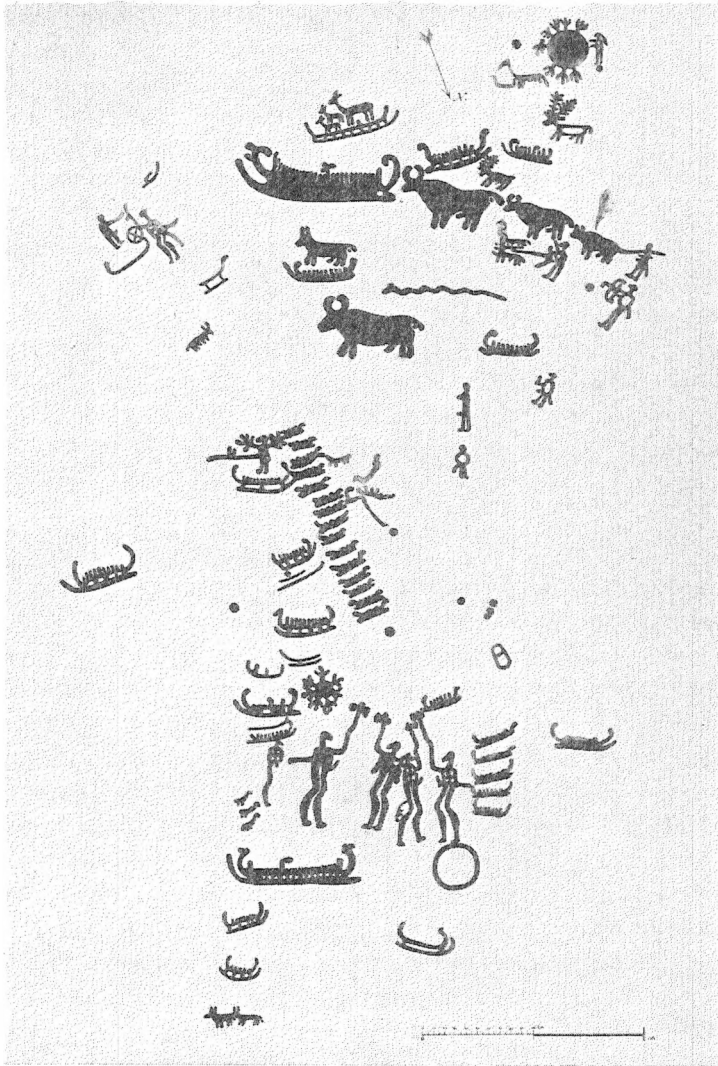
gelige del), som forbandt menneskesønnen med den tredje i treenigheden: det kvindelige element. Mellem metaforer og menneskesind foregår der en indre dialog, den mest æteriske og svævende, vi kender. Overfor denne indre dialog vil enhver fremmed kultur stille sig nysgerrig og undrende, men aldrig uden at der sker en påvirkning.

Det må også forsøges, om vi kan finde ud av, hvorvidt stederne, hvor helleristningerne er fundet, har været begravelsessteder eller blot viiede steder, hvor de levende tog afsked med deres døde ved visse sakrale, kultiske eller magiske riter. *Robert Graves*⁵ er vel idag den fineste kender av mytografien og han har dokumenteret, at selv den senere kong Arthur-kult er nået frem til Baltikum og Danmark ad rav-ruten i tiden mellem 1600–1400 f. Chr.

Den græske kultur i bronzealderen var stærkt påvirket av den egyptiske. Middelhavets pelasger, „de søfarende“, optog meget av kulturlandet Egyptens tankegang. Det er egypterne, som først udformede tankerne om rejsen i solbåden til de dødes rige. De egyptiske præster benægtede på denne måde dødens existens, eftersom solen ikke døde hver dag men blot „gik ned i fred“ til ny oprejsning eller „opstandelse“. Man hilste den velopstået. Derfor fik de døde små modeller med av både i graven til brug for sjælens sidste rejse.

*Christopher Hawkes*⁶ har henledt opmærksomheden på, at begravelse allerede praktiseredes i Slesvig i begyndelsen av bronzealderen og at de anvendte egetræskister oprindeligt var identiske med *den udhulede ege*. Han mener, at idéen om en sidste sørejse til den næste verden dermed er sandsynliggjort over det meste av Skandinavien. Mellemløddet fra Egypten til Skandinavien er utvivlsomt det græske heltepos om Herkules. For at komme over ur-oceanet tvang Herkules solguden Helios til at udlevere sig sin bægerformede guldbåd. Det var i dette gyldne bæger, at Helios selv førtes tilbage over Okeanos, når solen var gået ned i vest.

Robert Graves har indgående studeret Herkules-skikkelsen og mener, at Herkules fra begyndelsen var kornguden. I guldbægeret, som har form som en vandlilje eller lotus, avsløres det,



Helleristninger fra Tanum i Bohuslän, nord for Göteborg. Med fremstillinger af skibe, mennesker og dyr. Se forfatterens fortolkning i teksten. – Tavle af Helvig Kinck på Handels- og Søfartsmuseet.

at det er den i Nilen voxende lotus, som er symbolet på frugtbarheden, der knyttes til solkulten. På denne måde blev Herkules i det klassiske Hellas et andet navn for solen, den selv udødelige og for det altid døende men også altid tilbagekommende sol-år. Graves mener at genkende druidernes „Ogma solskive“ i Herkules. Men han mener også, at nordboernes *Odin* eller *Erkulf* er en omskrivning av Herkules. *Odin* er „døren“ mellem bevidsthedens forgrund og baggrund, fordi han er håndværkeren, som i myterne er specialist i hængsler, låse og nagler. Det er *Odins* „andet jeg“ – som vi kender fra *Havamals XI* kapitel – som kan åbne, hvad der er lukket og lukke, hvad der er åbent. Han er således selve egetræsdøren eller „egen“ mellem liv og død. Og her synes vi at stå ved tegnenes nøgle. Helle-ristningerne er håndværkerens sakrale værk. Denne håndværker er metaforisk *ikke* teknisk skibsbygger. Båden er metaforen for hængslet.

Det er her, at vi ser mytologien, mysterielæren og søfarten i et meget intimt forhold til hinanden. Det er få enkeltvidenskaber, som kan klare sig på egen hånd. Den tværvidenskabelige forsker må altid søge helheder og trænge ind i mange videnskaber, der griber avgørende ind i hinanden. *Helios* var guden for den i et bestemt kresløb vandrede sol, som de søfarende agtede nøje på under deres sejlads. Når menneskets livssol er gået ned, kommer vi strax over i en døde kult, hvor *Herkules* overtager *Helios* rolle. *Herkules*, siger *Graves*, betyder *Heras* hæder, og *Hera* er dødsgudinden. Det er *Odin*, som heroppe i Norden frigør sig fra *Freya*, den hvide gudinde, som dyrkedes inden de mandlige guder slog igennem. *Herkules*' tvillingbroder kaldtes i legenderne for *Pocas*, der tænder bålet, hvorpå *Herkules* opbrænder ligesom det er *Heras* pile han arver. *Odin* havde en *Medodin*, hans „andet jeg“. *Erkulf* er den løveskinsklædte opdager av bogstaverne, runerne. Oprindelig hed *Odin* *Danu* eller *Dan*. Til *Dan* var misteltenen knyttet, „den faldt fra himlen ned på egen“.

Men inden vi går videre til den nordiske døde kult vil vi betragte den oprindelige egyptiske døde kult, som vi takket være egyptologernes dygtighed kender ganske godt.

II

Hos egypterne var ur-oceanet *Nun*, den træge, der i begyndelsen skjulte solen i sit hemmelighedsfulde skød. Solen „opstår av sig selv“ ved en mægtig indre kraft, som egypterne kaldte Cheprer. Kopterne d. v. s. egypterne, der skrev på græsk, opfattede Helios som en treenighed:

1. *Cheprer*, morgensolen med den mægtige indre kraft,
2. *Re*, middagssolen med høj fylde og manddomskraft,
3. *Atum*, aftensolen, den trætte gamle, alt-og-intet.

Den mytologiske fremstilling lader ved middagstid – høj middag – *Re* stige om fra Cheprers morgenbåd til Atums nedadgående aftenbåd. Det er Atums aftenbåd, der fortsætter sejladsen gennem solnedgangsstedet, som sindbilledligt bliver til „dødebåden“ hos egypterne. Det er omvendt fra aftenbåden, at *Re* ved høj midnat stiger om i Cheprers morgenbåd.⁷

Hvis vi vil forstå helleristningernes sakrale betydning, kommer vi ikke udenom den forestilling, egypterne gjorde sig om, at kun når den døde ved rette ord, tegn og ritualer indviedes ved graven eller bålet, kunne han erhverve egenskaber som *Ach*, d. v. s. en levende lysånd, der kunne stige om ved høj midnat til Cheprers morgenbåd. Ved ankomsten til himmelbrynet begyndte den egentlige og alvorlige sejlads eller himmelfart over *Nun*, hvor der var alskens farer og besvær. Men en *Ach*, den sande lysånd, kendte de „kraftige ord“, som gav ham gudernes hjælp.

Sejladsen i den gyldne solbåd på dens natrejse var en *fantasifuld forestilling*, som i plasticitet og føjelighed kunne udvikles indenfor de forskellige religioner og kulturmønstre. Det er *opstandelsesmysteriet*, som indebæres i det metaforiske. Her kan t. ex. nævnes kong Arthurs magiske skib „Prydwen“, hvis efterled betyder hvid. Prydwen er heller ikke en skibstype, det er en metafor. Det er båden som tegnet på *den sidste rejse*. Solen, der går ned i havet, virker endnu på vor tids mennesker med en ganske særlig dragende magt og stærkere end solnedgang over land eller bjerge.

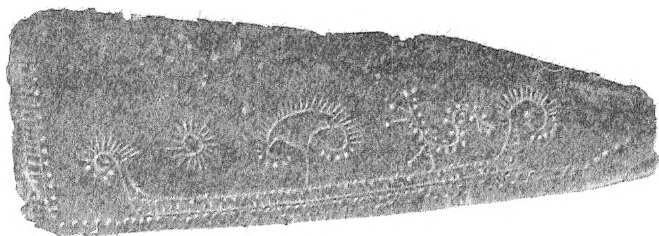
Nu bliver spørgsmålet om, hvordan de religiøse og døds-

kultiske forestillinger er nået op til os, til helleristerne, av betydlig mindre valør. Vi har vished for, at de er nået os ad to veje. Ad den ene vej, det europæiske flodsystem, har vi fået en etapevis vareudvexling med landene omkring Middelhavet. Arkæologerne har påvist, at de importerede varer stammer fra Norditalien, Ungarn og Schlesien. Selv de i Danmark fremstillede bronzesager har haft forbilleder fra disse lande, især egnene omkring Mellem-Donau, det nordlige Adriaterhav og i Norditalien. Vi rykker atter tilbage til Novillare. Den anden vej er den søværts, ad hvilken vi har haft kontakt med Middelhavet gennem de plantesteder, som først Fønikerne anlagde ved Gades eller Cadiz, Bourgneuf eller Armorica i Bretagne og i Irland og England.

Først nu har videnskaben påvist, at vi kan regne med Fønikernes søfart på Nordeuropa via Gades eller Quadesh langt tidligere end hidtil antaget. De nyeste forskninger nævner de fønikiske kolonier som oprettet allerede i 200 f. Chr. Guldstykker fra Irland er fundet i Fønikien og for et par år siden er der på en ø i Mälaren fundet irske sager fra kun 200 e. Chr. Egyptiske glasvarer er fundet i Stonehenge, så varebytningen viser, at også kulturel udvexling har fundet sted. Der er meget der tyder på, at Homers fabler er mytisk omdigtning av geografiske oplysninger fra Fønikerne.

Geoffrey Bibby har i „spadens vidnesbyrd“, Kbhvn. 1957 gjort opmærksom på, at bronzalderen var søfartens årtusinde med vidtstrakte sørejser langs Atlanterhavets kyster. Selv på de kanariske øer er der bronzalder helleristninger. Bibby sekunderer den antagelse, at det er „missionærer, som er stødt frem ad søvejen og som er de egentlige ristere av de religiøse tegn. Man har endog, siger han, fremsat den arbejdstæori, at skibsfarten har været nordisk i den forstand, at skibene og besætningerne har været norske, lejet av det vestlige middelhavs folk. Missionæridéen omkring „the children of the sun“ forligte de besværligste kendsgerninger. Analogien med de kristne missionærer i 1800-tallet er overbevisende.

Vi har idag nået en langt rigere forståelse av, at alle plantestederne havde etableret en religiøs kult, som de fremmede



Ragekniv fra bronzealderen, med fremstilling af skib. Se forfatterens fortolkning i teksten. – Fra apoteker Helwegh Mikkelssens samling.

koloniserende handelsfolk dyrkede. Den fredelige søfart og handel havde en naturlig interesse i at organisere alle deres foretagender ved hjælp av *den etiske myndighed*, som deres gudsdyrkelse gav dem ihænde. Selv ombord på skibene var den et fortrinligt middel til at opretholde disciplinen. En efterklang herav er kompagnitidens skibspræster, så langt kan vi faktisk følge traditionen. Det er på denne måde, at de kulturelle og religiøse påvirkninger fulgte søfarten og handlen og på en måde bliver deres største værdi.

*Eduard Schuré*⁸ har fremskaffet et stort materiale, der viser, at sammen med købmændene, ja endog med sørøverne, ofte fulgte præster, som ledede og styrede og ligefrem havde kommandoen over dem. De medførte også tit et træbillede av en eller anden guddom. Schuré har fået den opfattelse, at næsten alt åndeligt liv er udgået fra templerne og derfra bragt ud i verden av skibsfarten. Det er højst sandsynligt, at han har ret. Nye plantesteder eller faktorier fik tændt ild fra hjemmets tempel, som bragtes over havet med skibene. Den evige flamme på den ukendte soldats grav er et svagt rudiment av den magt, magien endnu har i moderne menneskers sind.

Et eksempel på en virkelig fremragende købmands verdensindflydelse har vi i *Thales* fra Milet, der levede i 500-tallet f. Chr.

Thales havde som købmand og søfarende foretaget vidtstrakte rejser, kendte til skibsbygning og navigation og skaffede sig overalt alsidige kundskaber. Hans astronomiske indsigt var så stor, at han kunne forudsige en solformørkelse 585 f. Chr. Det var også Thales, der lærte søfolkene at vælge Lillebjørn i stedet for Storebjørn som det faste punkt på himlen at navigere efter om natten.

Det, som særlig interesserer os her, er at det var Thales, som søgte at udfinde alle tings ophav i vandet, *i havet*, hvori noget dukker op udenom mytologiens gamle søgen i *ilden*. Han kendte Herkulesstøtterne i deres sande betydning på døderejsen over havet. Derfor er det særlig interessant, at vi netop i disse metaforer kan påvise en fuldstændig forvrængelse, der kaster lys over faren ved at bearbejde den metaforiske mytologi.

Poul Martin Møller skrev engang: „Lærde avskrækker folk fra deres videnskab ligesom fønikiske skippere ved løgnagtige fortællinger om kykloper og andre menneskeædere skræmmede folk fra at søge Spaniens sølv“. Her ligger nemlig sandheden om skippernes løgnagtige historie om, at de, der søgte udenfor Herkulesstøtterne ved Gibraltar og Ceuta aldrig ville komme levende tilbage. Og megen religionsvidenskab har på samme måde fortiet den rette sammenhæng.

Hvad udtrykker Herkulesstøtterne da mytografisk? At det er de to søjler, *som den døende passerer imellem* i dødebåden på den sidste rejse. Det er nemlig de to gådefulde søjler i Salomos tempel: Boas og Jakin, som er henholdsvis metaforer for solen og månen eller livet og døden. Jakin er ifølge Euripides slangens dødelige hvislen og billedet på, hvorledes døden kom ind i verden og hvad der følger efter døden. *Robert Graves* siger, at Jakin i keltisk mytologi er taxtræet, som udtrykker døden. Hertil skulle i træalfabetet akazien, søndagstræet være Boas. Mellem de to søjler slynger der sig en skarlagenstråd eller bånd, som var helliget månegudinden som et ødelæggelsens emblem. Men båndet er på samme tid kærlighedens Ariadne-tråd, som fører ud af dødens labyrinth. Der er altså en slags ankerkætting til dødebåden.

Hvad lærer vi bl. a. av den synkretisme, som handel og søfart

har medvirket til i religionernes historie? At det f. ex. er utænkeligt, at ækvatordåb, ophængning av kirkeskibe i kirkerummene o. lign. ikke oprindelig skulle have haft både sakrale og kultiske betydninger. Det oprindelige grundlag ligger blot skjult så langt tilbage, at de lærde simpelthen skræmmer folk fra at efterforske grundlaget.

I Holmstrup kirke i Vestsjælland gjorde bønderne kors ved en av kirkens hvidkalkede piller i flere hundrede år, inden det opdagedes, da pudsen blev fjernet, at der indenfor sad et katolsk helgenbillede. Dette var altså forklaringen på en gådefuld handling.

Sosostriis IIIs store halvmåneformede dødebåd er ved undersøgelser av kulstof 14 i geigertælleren blevet nøjagtigt dateret til 1720 f. Chr. altså til en tid, der ligger næsten 4000 år tilbage⁹. Det er meget lange tidsrum, hvori den synkretiske udvikling har haft muligheden for alskens forvrængninger.

Idag er det et anerkendt urforhold, at religion og kunst er intimt knyttet til hinanden. Selv de mest ubehjælpssomme kunstneriske billeder er udstyret med magisk kraft. For vore forfædre har det derfor haft ringe betydning, om helleristningerne har været kunstnerisk eller teknisk tilfredsstillende. Det var nemlig *ikke de levendes både*, der blev hugget ud i stenene. Det var tegn, magiske billeder, der skulle skaffe salighed til de døde på deres sidste rejse over havet og hjælpe dem til oprejsning. Thales havde ret i, at havet udvider himmelbrynet i overført betydning. Rav, krystal og safir er ædelstene, som udtrykker livet på havet, hvori himlen spejler sig i solens gyldne lys. At skibet eller båden på denne måde allerede hos primitive folk får en sakral betydning er psykologisk ganske forståeligt og benægtes heller ikke av nogen. Skibsrummet, der bærer frem over mørkets grønne hav, bliver naturligt sindbilledet på *den menneskelige søgen* i samme øjeblik symboliken intellektualiseres. Mennesket har her været langt dygtigere for årtusinder siden, end vi idag er istand til at forestille os.

Helleristningsbådene var – for at bruge et maritimt sprog – registrerede i evigheden. Tanken kan være pudsigt for en embedsmand i skibsregistreringskontoret, men den er sand. Stregerne

er huggede i stenene med naiv og troskyldig enfoldighed. De kan derfor aldrig sammenlignes med stregerne i touch fra nogen skibsbyggers tegnestue, hvor menneskeligt fristende det end kan være at drage sammenligninger. Sådanne sammenligninger er forudsætningsløse og vildleder, når det ikke opdages, at situationer ikke er historisk analoge. Disse helleristningsbåde er ikke tegnede til sejlads på de syv have eller indre farvande; de tilhører drømmenes og fantasiens mægtige hav.

Vi må derfor konkludere, at de steder, hvor helleristningerne findes, har været beregnet til at indvie de døde til opstandelse eller oprejsning, selvom vi ikke kender det fint udarbejdede ritual, som må have været i anvendelse. Der var intet i disse fra middelhavsområdet overførte metaforer, som direkte stred mod den nordiske mytologi. Der var dybere sammenhænge, og det evige i menneskets længsel finder altid forskelligt udtryk til forskellige tider.

Vi véd av historiske kilder, at den ældre bronzealder var en stærk bevæget tid og at et dybtgående religiøst islæt trængte frem sydfra og fæstede rod her i Norden. Hvad gik disse nye forestillinger ud på? Soldyrkelsen og ligbrændingen giver os svaret. De to ting fremtræder nemlig samtidigt og holder sig i århundreder.

Det navnkundige minde om bronzealderens soldyrkelse, solbilledet fra Trundholm i Nordsjælland, er desværre opfattet som et bevis for, at solen tænktes trukket over himmelhvælvet av sin hest. Fundet fra Nors i Thy av ca. 100 småbåde dannet av guldblik over spinkle bronzeribber er desværre opfattet som en takkegave fra en heldig og taknemmelig søfarende. Dette er en meget grov måde at udlægge symboler på. Sakralt er hesten foran solen selvklaart kun et tegn eller en hieroglyf for *bevægelse* og ikke et spor mere! Hvem skulle have troet, at solen blev trukket av en hest? Den *sejlede* hen over himlen. Helios er også en havgud. Bølgerne er hans heste. Saltvandet er hans gudedrik, som han nedsvælger, når solen synker i havet. Som bølgekamens skum er *den hvide hest* traditionelt helliget solen. Og hvad de små guldbliksbåde angår, så er det tydeligt nok præstens lager av dødebåde – godt gemt for ransmænd – men idéen om

en samlet takkegave er mildest taget absurd. Votivgaverne er ofre av jordiske ting, som man setter særlig pris på. Derfor er de små guldbåde solgt – en for en til de riges efterlevende – til nedlæggelse hos den døde. Han havde kun brug for én båd. Og den har sikkert været dyrere end guldværdien, thi al religion har fra tidernes morgen desværre haft noget at sælge.

Lad os slutteligt undersøge, om de andre helleristningsfigurer forstyrrer den tankegang, som her er bragt til udtryk. Øxen og ilden dyrkedes jævnsides med solen, fordi solen væsentligst hører dødekulten til. Øxen og ilden er som bekendt skaberkraftens billeder. Derfor er helleristningsbådene omgivet av ildtegnet: de skålformede fordybninger ved at lave ild. Mændene i bådene svinger øxen i den oprakte hånd. Et sejrstrofæ over døden. Sommetider er en sol med i båden.

Når vi konfronteres med en tidsalder av trolddomskunst og magi, må vi nødvendigvis tænke *subjektivt* enfoldigt og usammenfat. Tankeverdenen er væsentlig anderledes end den moderne videnskabsmands. Det kan ikke være anderledes. For videnskabsmanden er *objektivitet* næsten blevet et nyt magisk ord. Det er dog indlysende, at det ved ligbrændingen er unaturligt ved askeurnen at nedlægge den avdødes sværd. Derfor nedlagdes som betryggelse et tilsvarende symbolsk tegn: sværdet *en miniature*. Det er på samme måde, at dødebådene en miniature får anvendelse ved ligbrænding. Er der ikke råd til guldbåde for de fattige, så tyr man til helleristningsbådene. Mere indviklet er det ikke. *Sejles* skulle der over havet til de dødes rige.

Men hvordan klarer vi skibsbillederne på rageknivene? Hvad betyder disse ornamentale udsmykninger? Ren æstetik? Det er ikke tænkeligt. Den, der barberede sig, måtte formilde genius eller gud, som vågede over ham. I hår og skæg væxt sad der skabende kræfter (Samson og Absalom), og ved at rage sig måtte man undgå dødeligt svækkende virkninger. Derfor skibsbillederne.

Så er der fodsålsfigurerne på helleristningerne. Hvad så med dem? Var det ikke herhjemme *Kierkegaard*, der skrev så smukt, at „der i vort sind er et fodspor av vort dybere jeg“. Men tanken er ældgammel. Pyramidens grundflades diagonal var på egyptisk

udtrykt ved „uchatebt“, som betyder „den, der løber på fod-sålen“. Det er, hvad vore drømme og vor andet jeg gør. De er ulegemlige, uden krop, men efterlader sig dog et spor i vor bevidsthedsbaggrund. Det er drømmene og det andet jeg, som begiver sig ud på rejse i dødebåden.

Således er der intet, som lægger sig hindrende i vejen for at opfatte helleristningerne som sakrale og kultiske. De er gået ind i den religiøse forestillingskreds herhjemme og derved er også tanken om i helleristningsbådene at se virkelige avbildninger av på havet brugte fartøjer avvist.

Det spørgsmål blev mig stillet ved mit manuskripts første udarbejdelse av en psykolog: er der nu også sandsynlighed for, at bådene er det primære og de andre tegn kun sekundære. Er der sikkerhed for, at det er en dødekult som gengives og ikke modsat en livskult, en *frugtbarhedskult*?

Hertil er svaret, at den årtusindergamle dødekult i mysterielæren var religionens inderste kerne. Problemet var, hvordan mennesket gør sig fri av denne verdens motiver og impulser og søger sit „andet jeg“, som ligger begravet i bevidsthedsbaggrunden, i instinkterne. I dødekulten opførte den døde selv dramatisk hovedrollen for at lære at møde det guddommelige i sig, ånden eller det såkaldte „guddommelige barn“. Dødebåden er en åben båd og udtrykker det samme som „kongens kiste“, der var åben både i pyramiden og på Babelstårnet. Ved den åbne båd eller ege (kiste) vender man tilbage til „det sande liv“, som er evigt. Så er det altså rigtigt, at dødekulten *som en fordobbelse* også var en livskult. Den samme mystisk-dialektiske fordobbelse opdager vi ved billederne av pløjning på hællerne, som viser hen til en frugtbarhedskult. Det er livets og dødens rytme, Boas og Jakin, Herkulesøjlerne, som udtrykker: intet liv uden død, ingen sommer uden vinter, intet lys uden mørke o. s. v.

Vi kan derfor med rette sige, at menneskehedens *bevidstheds-krise* nu som dengang er den samme, fordi bevidstheden – som hjernebevidsthed – ikke kan klare virkelighedens dobbeltkarakter.

Det er ikke uden interesse, at urkristendommen havde skik at indridse *fisk* i mur og sten. Et sidestykke til helleristningerne. Fiskningen er en så stærk symbolsk handling, at den næsten er

en terapeutisk del av livet. Her lærer man atter noget om de gamles forestillinger og indbildningskraft. Det er nemlig havet og vandet, som Thales opdagede, som i begge tilfælde er et rensende element. Havet er så stort og dybt, at syndefaldet slet ikke magtede at omfatte det. Metaforisk udtrykker fisken kyskheden. Derfor blev solen-havet-himlen eller ravet, krystallen og safiren sammen med båden-og-mennesket en stor vidunderlig symbolkres, fast tvundet gennem årtusinder, så ingen behøver at tvivle om, at båden er *det frelsende tegn* uanset hvordan den er bygget eller udformet.

Metaforisk er båden *redningsbåden* i natten og stjernerne er himlens fyrvæsen. De små guldbåde minder os om guldkalken, som var tegnet på den højeste indvielse i mysterielæren. Fyldt med vin var kalken symbolet på den guddommelige inspiration. Vi er helt i idéverdenen.

Fra vikingetiden kender vi guldbægre udformede som en båd med en hank med dyrehoveder, der minder om skibsstævne. I et mysteriespil om Hamlet har jeg beskrevet denne forestillingsverden, som mødte kristendommen. Jeg henviser til „Guldbægeret“, hvis nogen ønsker at trænge dybere ind i min argumentation.¹⁰

Det er mit håb, at jeg har gjort tilstrækkelig opmærksom på faren ved alle symboler og metaforer. *Aldous Huxley*¹¹ har med rette erklæret, at dersom metaforet bryder ud og bliver mål i sig selv, har vi i bedste fald med en frugtesløs skønhedsdyrkelse og med sentimentalitetet at gøre og i værste fald med en form for psykologisk virksom magi. Vor omgang med det metaforiske maner derfor til den største forsigtighed.

*Franz Werfel*¹² har rammende sagt, at den egyptiske billedkunst må anses for at være den største til alle tider, fordi den holdt hele sin energi rettet mod tanken om døden og netop derved tilintetgjorde denne tanke. Werfel forklarer, at egypterne gjorde dette for at frigøre sig for forgængeligheden. Dette er fint opfattet og viser os de nordiske efterdønninger av den egyptiske symbolisme i et klart lys. Det er just som *frigørelse*, at vi skal opfatte hællerne med ristningerne av de ejendommelige dødebåde. For de livstørstende nordboer måtte døden være en grusom

tanke uden tilliden til, at døden kun var „halvvejen av vor tilværelse“ som det hed i et gammelt ritual.

Stenene står der den dag idag som tegn på noget dybt menneskeligt, som er uforgængeligt.

KILDEHENVISNINGER

- 1) Se Om Helleristninger i Årsberetning, Oslo 1908. 2) I Upplands Fornminnesförenings tidsskrift VII og VIII, 1913. 3) De forhistoriske tider i Europa, Kbhvn. 1927, II del p. 227. 4) I Tertium Organum, Kbhvn. 1919. 5) Robert Graves: The White Goddess, New York 1958 p. 108. 6) I Prehistoric Foundation of Europe. 7) Egypten gennem tre årtusinder, Kbhvn. 1948. 8) Eduard Schuré: De store Indviede, Kbhvn. 1948 p. 156. 9) Om Willard F. Libbys dateringer ved geigertælleren se Ruth Moore: Ben, sten og årtusinger. Kbhvn. 1954 p. 49. 10) Guldbægeret, et mysterie-spil om Hamlet, Kbhvn. 1956. 11) Aldous Huxley: Den evige Filosofi, Kbhvn. 1950, p. 272. 12) Franz Werfel: Kunstens Kald, Kbhvn. 1948.

BONDE OG FISKER

Lidt om det middelalderlige sildefiskeri og dets udøvere

Af

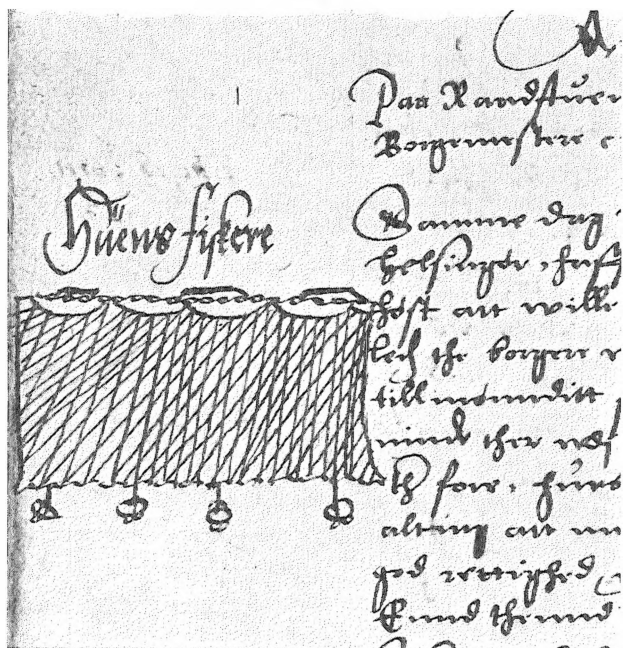
BJARNE STOKLUND

I 1945 bragte Handels- og Søfartsmuseets årbog en oversigt over skånemarkedets historie og udvikling af mag. art. Paul-Erik Hansen. Der tegnes heri et levende billede af dette vigtige kapitel af Danmarks økonomiske historie på grundlag af den nyere forsknings resultater. Det betones med Curt Weibull, at sildefiskeriet var det afgørende grundlag for de store markeder, som blev holdt ved Skanør og Falsterbo fra omkring 1200 til de i løbet af 1500-årene tabte deres betydning, og det fremhæves, at mens handelen domineredes af købmænd fra hansestæderne, så var selve fiskeriet den meste tid på danske hænder, selv om også tyske fiskere deltog. I en sådan oversigt kommer dog handelen uvilkårligt til at stå i første række, mens fiskeriet bliver lidt stedmoderligt behandlet. Historikerne vil i deres studier over skånemarkedet først og fremmest koncentrere sig om dets handelshistoriske og nationaløkonomiske betydning. Etnologen, som møder med andre forudsætninger og med en anden problemstilling, vil derimod rette sin opmærksomhed mod selve fiskeriet og spørge: Hvorledes foregik dette sildefiskeri? Hvilken teknik anvendtes, og hvorledes var det organiseret? Hvem var fiskerne? Hvor kom de fra, og hvorledes var deres erhvervs-mæssige og sociale stilling?

Det er vanskeligt at besvare disse spørgsmål med nogenlunde sikkerhed. Materialet er tyndt og meget spredt, ja savnes næsten helt fra sildefiskeriets egentlige storhedstid. Først henimod periodens slutning kan en og anden oplysning findes, snart her og snart der, og man kan begynde at lægge brudstykkerne sammen til et mønster. Denne lille artikel prætenderer ikke at give ende-

ligt svar på de opstillede spørgsmål, men skal blot søge at sammenstille nogle spredte oplysninger og kaste strejfflys over det interessante problemkompleks. Den vil i hovedsagen holde sig til spørgsmålet om den erhvervskulturelle baggrund, og da navnlig forbindelsen mellem landbruget og fiskeriet, men indledningsvis vil det være nødvendigt at skitsere, hvorledes selve fiskeriet foregik.

De såkaldte „motbøger“ – reglementer for sildemarkederne – som er bevaret i flere redaktioner fra Skanør-Falsterbo, Dragør, Landskrona og Malmø¹, giver ikke så få oplysninger om fiskeriteknikken. Det anvendte redskab er sildegarnet, som stort set synes at have holdt sig uændret op til vor tid. Garnene er af rektangulær form og anbringes lodret i vandet ved hjælp af flod på oversimen og synk på undersimen. Flere garn bliver lænket sammen under fiskeriet. De kan anvendes enten som sættegarn eller drivgarn. Sættegarnene forankres til bunden med sten eller ankre, og deres position angives af vagere. Sættegarnsfiskerne skal sejle ud om dagen „på standende garn“, og de skal vende hjem inden mørkets frembrud. Det er dem endvidere forbudt at sejle ud uden at have garn med i båden, med mindre de kan bevise, at deres garn allerede er sat ud. Disse bestemmelser i motbøgerne skal formodentlig hindre, at man ulovligt røgter andre fiskeres sildegarn. Når der fiskes med drivgarn, er den ene ende af garnet eller garnlænken fastgjort til en stor vager, mens den anden ende er forstøjet til fiskebåden, som sammen med garnet driver for vind og strøm under fiskeriet, der foregår i nattetimerne. Drivgarnsfiskerne kaldes i motbøgerne for „vragere“, drivere (jfr. ordet vrag), en betegnelse, som har holdt sig op til nutiden blandt de bornholmske sildefiskere. Et lille indtryk af de problemer, der kunne være forbundet med denne form for fiskeri, får man i Frederik II.s søret fra 1561, hvor det hedder: „Er det for os beklaget, hvorledes mange fiskere, udi sildefiskendet besynderligen, om nattetide af skib og store skuder udi Øresund – – – oversejles og dermed mister både liv og fiske-redskab“. Det pålægges derfor alle skippere, at de i det farvand, „der som for de fiskere, som kaldes vragere, almindelig drift er, skal herimellem ikke sejle om nattetide fra Skt. Bartholomæi



Randtegnning af et sildegarn i Helsingørs tingbog 1569, anbragt ud for en sag om fiskeriet ved Hven. Det tegnede garn er en såkaldt *sildenæring*, som er typisk for Øresund, og som adskiller sig noget fra Storebæltets *hankegarn* og de bornholmske *manser*. – Fot. Dansk Folkemuseum.

apostoli og til Skt. Dionysii episcopi dag² – d. v. s. fra 24. aug. til 9. okt., som var det tidsrum, i hvilket skånemarkedet og de store sildefiskerier fandt sted. Begge kategorier af fiskere nævnes i øvrigt i Christian II.s købstadslov fra 1521: „Alle som ville fiske i Øresund om sommer og høst, de skulle holde dem efter gammel sædvane, sætte deres garn for ankere og stene, som bundsætning haver været fra arildstid, og de, som drive ville vragledes, skulle drive efter som gammel sædvane været haver –“³.

Sildefiskerne var organiseret i „selskaber“, hvis ledere, „styre-mændene“, havde pligt til at løse et fisketegn hos tolderen på markedet. Motbøgerne nævner intet om størrelsen af disse selskaber, men den lybske foged på Falsterbo omtaler danske fiske-skuder bemanded med 6 mand⁴. Andetsteds tales om „5 karle

på hver båd“⁵, og på nogle Wismar-skuder var der 4 mands besætning⁶. Selskaberne synes således at have været af samme størrelsesorden som dem, der fiskede i det 19. årh. — almindeligvis på 4–6 mand. Motbøgernes forskrifter synes at vise, at fiskerne på markedet sædvanligvis frit har solgt deres fisk til opkøberne. Dog tyder nogle oplysninger i den lybske fogeds bog⁷ samt nogle bestemmelser i Dragør-motbogen⁸ på, at der også kunne eksistere et kontraktforhold mellem fisker og købmand. Det er dog ikke muligt at sige noget nærmere om karakteren af sådanne forbindelser, ligesom det heller ikke fremgår, om der er tale om danske eller tyske fiskere. De sidste synes at have været talrige på Dragør-lejet.

Det middelalderlige sildefiskeri var et udpræget kystfiskeri, som blev drevet fra baser i land, de såkaldte *fiskelejer*. På fiskelejerne havde fiskerne deres boder, hvor de spiste og overnattede i sildetiden, og stejlepladser, hvor garnene tørredes og bødedes. Resten af året lå lejerne øde og ubeboede hen, og de må derfor ikke forveksles med en senere tids *fiskerlejer*, der er beboet hele året rundt af en befolkning, som udelukkende ernærer sig af fiskeri.

Ved Skanør og Falsterbo fandtes en lang række sæsonfiskelejer langs forstranden uden for de tyske købmænds „fed“. Fiskere fra samme by eller samme egn havde ofte deres boder liggende samlet på markedsområdet. Kong Eriks motbog påbyder, at „alle tyske fiskere lægge deres skuder tilsammen og alle danske fiskere deres skuder sammen, så at de tyske fiskere skulle ej ligge blandt mønbo, lollandske, falsterbo, skelskørske eller på Knæet blandt dem af Køge eller dem af Helsingborg eller hveden de ere af riget“⁹. Denne bestemmelse, som antagelig er udsprunget af stridigheder mellem danske og tyske fiskere i disse urolige år, afspejler opdelingen i fiskelejer og giver samtidig et fingerpeg om, hvorfra de danske fiskeres hovedmasse kom. Denne antydning bekræftes af materialet fra 1500-årenes første halvdel, hvor oplysningerne flyder så rigeligt, at det er muligt at sige noget nærmere om de enkelte fiskelejer og deres brugere. Hovedkilden er en fortegnelse over afgiften af fiskeboderne ved Falsterbo i toldregnskabet fra 1494¹⁰. Her nævnes Stege leje med 149 boder,

Stubbekøbing leje med 66 boder, Nykøbing leje med 31 boder, Århus leje med 44 boder og Sjællandsfar leje ligeledes med 44 boder. Listen indledes med 98 navne under overskriften „Bodhæ penninghæ aff Ugllæ“. Schäfer opfatter denne overskrift som gældende for hele bodeafgiftslisten, men den er snarere sideordnet de følgende overskrifter for de navngivne fiskelejer. Uglen er en lokalitet sydvest for det lybske fed, og her har åbenbart fiskere fra områder uden egne fiskelejer haft deres tilholdssted. Her skal vi bl. a. søge fiskerne fra Warnemünde, der nævnes i en beskrivelse af det rostockske feds grænser i 1494. Dette fed strækker sig „siden swo langk, som Lubeske fytt recker tiill Ugelen, som the Wernemynner fiskere pley at ligge, som thet Lubeske fytt wender“¹¹. For Århus lejets vedkommende har vi bevaret en angivelse af de nøjagtige dimensioner. Det måler mod øst 110, mod vest 114, mod syd 192 og mod nord 199½ alen¹². Lejerne syd for Århus lejet har haft omtrent samme udstrækning i retningen øst-vest. Det hedder om dem, at de strækker sig „op i landet i sin bredde lige ved Årslejet og ud i stranden til den yderste revle“ eller „fra de tyske kors til den yderste revle“. Om de øvrige lejers størrelse kan man i øvrigt kun skønne på grundlag af antallet af boder i 1494.

Der synes i begyndelsen af 1500-årene at være en tilbøjelighed, navnlig blandt købstæderne, til at sikre sig brev på særlige, afgrænsede fiskelejer. Således foregår der i disse år øjensynlig en opdeling af det gamle Sjællandsfar leje. I 1500 får borgerne i Vordingborg brev på en „kronens grund ved Falsterbo“, „som de selv og ingen anden uden deres minde må ligge på, når de Falsterbo søgende vorder i skånefisket“. Det angives at ligge syd for og grænse op til Århus lejet¹³. I 1561 finder vi imidlertid her et fiskeleje, kaldet Jungshoved leje. Dette år får bønderne under Jungshoved slot fornyet bekræftelse på deres fiskeleje på Falsterbo, hvilket strækker sig fra Præstø leje til Års leje og fra de tyske kors til den yderste revle, idet de breve, de havde på lejet, var bortkomne¹⁴. Det nævnte Præstø leje var blevet overdraget denne by i 1499¹⁵. 1526 fik borgerne i Svendborg brev på et „fed og fiskeleje på Falsterbo“, som angives at ligge næst østen for Københavns leje og norden for ærkebispens og Kalund-

borgs leje¹⁶. Det er ikke muligt at sige noget nærmere om, hvor de fiskelejer, som dette brev omtaler, skal placeres. Det samme gælder et leje, som omtales i 1560, og som frembyder ganske særlig interesse. Dette år udstedes et brev for bønderne på Falster på et fiskeleje på Falsterbo, kaldet Falsters bondeleje, som de nu selv har i værge, mod sædvanlig afgift; de har nemlig berettiget, at de og deres forfædre i lang tid har haft dette fiskeleje, men at de breve, som de havde derpå var brændt hos den mand, som havde dem til opbevaring¹⁷. Dette fiskeleje skiller sig sammen med Jungshoved-lejet ud fra de øvrige ved at være bondeleje og ikke købstadsleje.

Toldregnskabet fra 1494 har en liste på 168 fiskere, der betaler afgift af boder på Hoben, en flad ø uden for Skanør, og endvidere en liste på 11 navne, der betaler „bode penninghe af Høøb“. Det er uklart, om dette sidste er en anden lokalitet eller, som Schäfer mener, en særlig del af Hoben. Afgrænsede fiskelejer, navngivet efter fiskernes hjemsted, omtaler toldregnskabet ikke fra denne del af skånemarkedets område. Fra ældre tid kendes kun et enkelt sådant leje, „Næstwithe legghe“, der omtales i 1353¹⁸. 1562 får borgerne i Sønderborg og borgerne i Flensborg tilladelse til at benytte nogle fiskeboder i Skanør, men der nævnes ikke noget om, at de har egne, afgrænsede fiskelejer¹⁹.

Toldregnskabet indeholder endnu en vigtig kilde til belysning af sildefiskernes geografiske rekruttering: En liste over folk, til hvem der er udstedt „vragertegn“ på Skanør. Rent sprogligt kan disse „vragere“ både være de folk, der sorterer sildene, og drivgarnsfiskere. Schäfer, som ikke har medtaget listen i sin udgave af toldregnskabet, har valgt den første tolkning. Der er imidlertid ingen tvivl om, at det her drejer sig om fisketegn, og at der med vragere menes drivgarnsfiskere. Listen omfatter 95 fiskere, hvoraf en del er anført med hjemsted. Desværre mangler dette i den tilsvarende liste fra Falsterbo, som omfatter 38 fiskere. De stedfæstede drivgarnsfiskere fordeler sig således: Af byboerne er de 9 fra Stege, 1 fra Østerborg (den nuv. landsby Borre på Møn), 5 fra Skelskør, 1 fra Kerteminde, 1 fra Nyborg, 2 fra Svendborg, 3 fra Fåborg, 3 fra Grenå, 1 fra Sønderborg,

1 fra Flensborg og 4 fra Trelleborg. De følgende må derimod antages at tilhøre landbefolkningen: 12 fra Lolland, 1 fra Møn, 1 fra Stevns, 4 fra Bogø og 1 fra Agersø. 3 angives at være fra Fyn og 1 fra Jylland.

Sammenstiller man nu de anførte oplysninger om fiskere og fiskelejer på skånemarkedet, ser man tydeligt, at den geografiske rekruterings tyngdepunkt ligger i et område, der udgøres af Sydsjælland, Møn, Lolland-Falster og de omgivende småøer. Tydeligst træder det frem for landbefolkningens vedkommende, men også borgerne kom for største delen herfra. Købstædernes trivsel i dette område hang nær sammen med sildefiskeriets lunefulde op- og nedgang. Et morsomt glimt af dets betydning får man i et brev af 2. aug. 1515²⁰. En flåde på 40 skibe og fiskeskuder fra Stege, Stubbekøbing og Nykøbing (netop de tre byer, som har egne fiskelejer ved Falsterbo i 1494!) lå da parat for på lensmandens bud at føre markgrevinde Elisabeth af Brandenburgs følge og udrustning over Østersøen. På dette tidspunkt havde flåden allerede ligget og ventet forgæves i 3 uger, og utålmodigheden steg fra dag til dag, således at lensmanden på Nykøbing slot så sig nødsaget til at underrette kongen om den vanskelige situation. Årsagen til den voksende uro var, at en af årets vigtigste begivenheder nærmede sig: høstfisket stod for døren, og ved den lange venten blev skipperne hindret i deres fiskeri. At udvandringen fra en by som Stege har været ret omfattende i høstfisketiden får man et indtryk af i 1543, da byen søger at undgå indkvartering af landsknægte, thi „borgerne formår ikke at holde dem, da største parten er på Falsterbo og andetsteds om deres næring“²¹. Det tydeligste indtryk af den rolle, fiskeriet spillede for Steges økonomi, får man dog, da silden hen mod århundredets slutning svigter. 1582 får borgerne eftergivet deres skatterestancer, og byskatten nedsættes fra 175 til 100 mk., fordi de „have underdanigst ladet give os til kende, hvorledes deres by, siden fiskende hos dennem er afslagen, skal være fast forringet og forarmet, så at udi den sted tilforn samme steds haver været ved 500 vederhæftige, bosiddendis og formuendis borgere, skal de nu være meget ringere og mesten forarmet“²². Det svigtende fiskeri bliver således, om ikke den

eneste, så dog en meget væsentlig årsag til byens nedgang i det 17. århundrede.

Landbefolkningen har vi hidtil mødt dels som brugere af Falsters bondeleje og Jungshoved leje, dels som drivgarnsfiskere fra Stevns, Lolland, Møn, Bogø og Agersø. Flere citater fra breve o. l. kan supplere dette billede. I 1528 tales om mænboer, der besøger sildefiskeriet i Skåne²³. I Nykøbing lensregnskab for 1546-47 nævnes „ømænd og andre tjenere her i landet, som løber til Skåne“²⁴, og 1576 omtales „bønder i Nykøbing len, der besøger sildefiskeriet i Skåne“²⁵. I et brev fra 1516 gives tilladelse til, „at forskrevne vore kære undersåtter, bønderne udi Lolland, må fare til fiskeriet udi Øresund og andetsteds, som de pleje at gøre“²⁶.

Som det fremgår af dette brev foregik sildefiskeriet, i hvert fald i begyndelsen af 1500-årene, ikke udelukkende i direkte tilknytning til selve skånemarkedet. Foruden Skanør og Falsterbo fandtes der en række andre fiskelejer, ikke mindst i Skåne, hvilket forklarer, hvorfor vi møder så få skånske fiskere på selve skånemarkedet. I 1537 nævnes følgende fiskelejer i dette område: Falsterbo, Landskrona, Hven, Barsebæk, Dragør, „Elboghen“ (Malmø), Skanør, Skåre, Trelleborg, Abbekås, Kåseberga og Simrishamn²⁷. 1551 udnævnes Anders Knudsen af København til tolder over fiskelejerne Falsterbo, Skanør, Malmø, Landskrona, Skåre, Trelleborg, Ystad, Simrishamn, Kåseberga, Abbekås og de små fiskelejer derimellem²⁸. Også i det område, som vi her har koncentreret opmærksomheden om, fandtes der en del større og mindre fiskelejer. I Christian II.s brev til købstæderne i Sjælland 1/7 1514 hedder det således: „Bekære de (d. v. s. borgmestre og rådmænd i købstæderne), at tyske og udlændiske besøge ulovlige fiskelejer og ligge der at salte blodig sild, som er på Møn, Lolland, Falster og Stevns herred“²⁹.

Blandt de mere betydelige af disse fiskelejer må nævnes lejet på Lollands albue ved Nakskov fjord, som har fået en ganske særlig interesse på grund af de resultatrige arkæologiske undersøgelser, som er blevet foretaget der i de senere år. Disse udgravninger vil være læserne af nærværende årbog bekendt fra en artikel af Marius Hansen i 1953. For Falsters vedkommende



Kort over deltagelsen i fiskeriet ved Skanør og Falsterbo. – *Udfyldt cirkel* = købstæder med egne fiskelejer ved Skanør eller Falsterbo. *Ring* = andre købstæder, som har deltaget i fiskeriet. *Skraveret område* = de egne, hvorfra hovedparten af de deltagende bønder kom.

omtaler Nykøbing lensregnskab fra 1546-47, at „toldsild af nogle små fiskelejer ved landet“ er „uvisse rente“, men der nævnes ikke, hvilke lokaliteter det drejer sig om. Derimod har Stege lensregnskab for 1543-44 en specificeret liste over bodeafgift af 11 fiskelejer i dette len³⁰. Afgiftens størrelse på de enkelte lejer varierer fra 15 sk. til 21 mk. 3 sk. Den største afgift betales af det ikke lokaliserede fiskeleje, Padekær, mens den næststørste afgift kommer fra Brøndehøje leje. Denne lokalitet er nu helt forsvundet, idet den sidste rest af lejet – 3 boder – forsvandt under „den store flod og guds vejrlig 1625“³¹. Samme skæbne ramte ved denne lejlighed Ådermose fiskeleje, som vel er identisk med lensregnskabets Svensmarke Ådermose og Hjelm's Ådermose. Brøndehøje leje lå på Møns sydøstligste punkt, hvor fundne rester af sildetønder angiver dets omtrentlige beliggenhed. Foruden fiskere har også kræmmere haft deres boder her. I lensregnskabet 1543-44 optræder en post, der kaldes „penge, som jeg finge af de kræmmere på Brøndehøje“. Der nævnes 5 borgere: 2 fra Præstø, 2 fra Næstved samt Wyllom Karyck, hvis hjemsted ikke er anført. På Brøndehøje residerede „kongelig majestæts tolder og salter“, der omtales første gang 1541³². Af breve fra de følgende årtier fremgår det, at han skulle varetage de kongelige interesser både på „Brøndehøje og de andre sildefiskelejer under Mønslan“³³. Foruden told af den handel, der fandt sted på fiskelejerne, skulle han oppebære åresild af fiskerne.

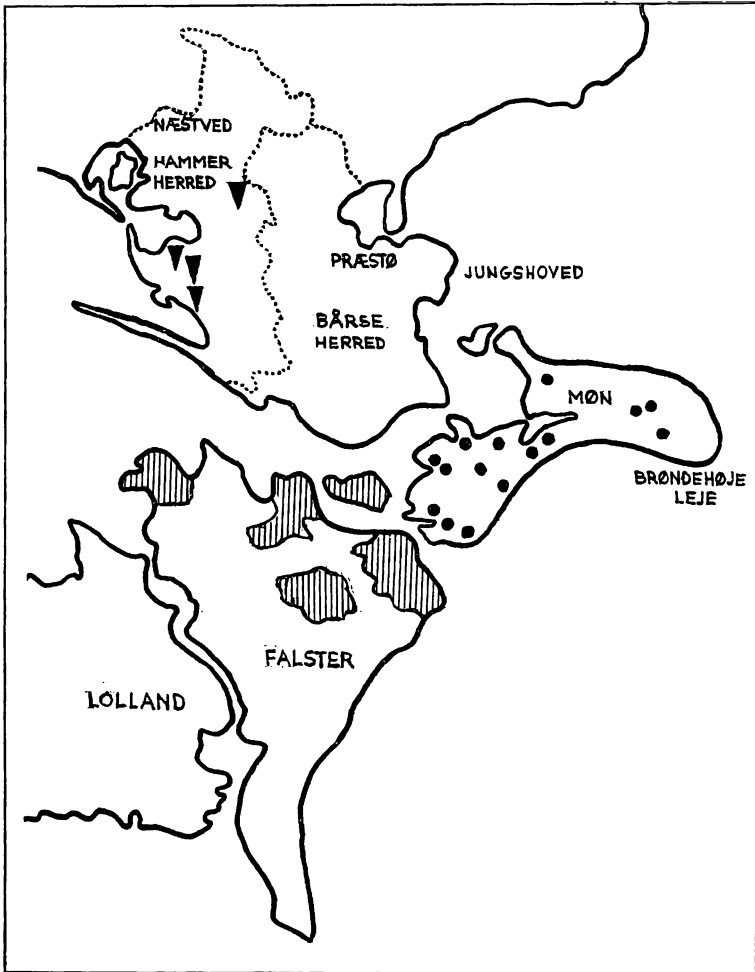
Begrebet åresild synes ikke at forekomme i det ældre materiale fra Skanør og Falsterbo. Det ældste, hidtil fremdragne belæg på denne afgift er et brev fra kong Hans til biskop Niels Skave af Roskilde i 1499³⁴. Kongen tilstår heri bispen ret til åresild og bodepenge af hans egne tjenere, som fisker på lejerne ved domkirkens ejendomme på Sjælland og Møn. Åresilden er altså en afgift til kronen, og den må lige som afgiften af fiskeboderne være begrundet med kongens ret til forstranden overalt ved de danske kyster. I det nævnte brev fra 1541 overdrages Stege len til Anders Bille, „at nyde uden al afgift og borgelejehold, undtagen kronens ret på fiskelejerne over alt Møn, som er 4 ol sild af hver åre, hvilket er samtykt for kongekøb“. Denne mærkelige vending kunne tyde på, at åresilden betragtedes som en fikseret

form for „kongekøb“ eller „kongskøb“, som det almindeligvis kaldes. Kongskøbet – den kongelige forkøbsret, der i praksis kommer til at virke som en beskatning af fiskeriet – nævnes ofte både fra Limfjorden og fra Øresund. De kongelige opkøb på Dragør-lejet blev varetaget af fogeden på Københavns slot. Hans regnskab for året 1518 er bevaret, og det fremgår heraf, at den pris, der blev givet for silden ved kongskøb kun var knap halvdelen af den pris, der måtte gives ved almindeligt „købmandskøb“³⁵. Der er da også flere eksempler på, at fiskerne har søgt at unddrage sig kongskøbet. Det mest udviklede kongelige afgiftssystem møder vi på de bohuslenske sildelejer i 1500-årenes sidste halvdel. Her skal fiskeren erlægge 4 ol sild af hver åre af den første sild, der fanges, hvorefter han modtager et tegn som kvittering. Endvidere skal han, ligeledes af den første sild han fanger, sælge kongens tolder en båd sild efter slig værd, som gammel sædvane og brug har været, og endelig har tolderen ret til „første køb på alle fiskelejerne“ og skal herfor betale så meget, „som billigt og ret kan være“³⁶. I Bohuslen optræder altså kongskøbet side om side med åresilden, og problemet om denne afgifts oprindelse må derfor indtil videre lades uløst.

Af en noget anden karakter er den afgift, der almindeligvis kaldes „bådesild“. Den optræder første gang i Roskildebispens jordebog fra ca. 1370 under betegnelsen „skuthesyld“³⁷. Den opkræves i Flakkebjerg, Hammer og Bårse herreder, på Møn samt i København og Nykøbing Sj. med 1 tønne sild af hver fiskeskude. 1409 opkræver kongen bådesild af hver Nysted-skude, „som til sildefiske farer“, ligeledes med 1 tønne af hver³⁸. I første halvdel af 1500-årene er den almindelige sats derimod 1/2 tønne sild af hver skude, og afgiften afvikles de fleste steder i løbet af dette århundrede, måske på grund fiskeriets svigten. 1540 fritages de Stege-borgere, der fisker ved Falsterbo, for at give „1/2 tønne saltet sild af hver båd over deres rette konningskøb“, „al den stund, de som andre udgive den blodige sild“³⁹. 1556 gives den samme frihed til de Stege-borgere, der fisker i lokale farvande⁴⁰. To år før, i 1554, havde Skelskør-borgere, som fiskede ved Møn, besværet sig over den halve tønne sild, de skulle udgive dér om høsten foruden den sædvanlige åresild. Også de

får bådesilden eftergivet⁴¹. I et brev fra 1576 hedder det, at bønderne i Nykøbing len, som deltager i fiskeriet i Skåne, og som svarer den sædvanlige told og åresild til tolderen i Falsterbo, indtil videre skal være fri for at svare den afgift, de desuden måtte betale på Nykøbing slot ved deres hjemkomst, nemlig $\frac{1}{2}$ tønde sild af hver skude og 1 fjerdingkar af hver 4-årrers båd, da sådant ikke mere er skik andre steder⁴². Skønt der er en del uklare punkter i de anførte oplysninger om bådesilden, fremgår det dog, at den ikke som åresilden erlægges med friskfanget sild, men derimod i tilberedt stand, nedsaltet i tønder, og afgiften betales ikke på fiskelejet, men efter hjemkomsten fra fiskeriet til godsherren eller kronen.

Roskildebispens jordebog nævner foruden bådesild også „sildetiende“. Nogle steder anføres det, hvilke sogne der betaler silde-tiende, men for Sydsjællands og Møns vedkommende er oplysningerne meget summariske. Efter registret over Hammer og Bårse herreder står: „Enhver, der har et skib, som kaldes „fiske-scutæ“, giver efter Mikkelsdag 1 tønde høstsild og 1 sk. grot. Hertil kommer sildetiende, som beløber sig til 10 mk. sølv“. I afsnittet om „exactio Brode“ (Holsteinsborg) er noteret: „Penge af sildetienden, for tiden 9 sk. grot“ og „Hvert skib, som kaldes „scutæ“, giver 1 tønde sild“. I fortegnelsen over biskopstiende på Møn står: „Om sildetiende, i alt ca. 10 mk. sølv“ samt „Om de sild, som kaldes „skuthesyld““. Ved denne sidste post er værdien ikke angivet. Sildetienden synes i Sydsjælland og på Møn at være blevet erlagt i penge, mens bådesilden er betalt i naturalier. I Smørum og Tune herreder mellem Køge og København blev også tienden erlagt i naturalier. Her anfører jordebogen for hvert sogn, hvor mange ol sild der skal betales i sildetiende. På samme måde blev i 1346 afgiften til præstesketet af sildefiskeriet på Öland erlagt i naturalier, hvilket var fastsat til 1 ol sild af hvert „manzsæt“, d. v. s. 2 sildegarn⁴³. I Danmark er det oprindelige formodentlig, at sildetienden betales i naturalier, men i visse egne har man foretrukket at omregne den til et beløb i rede penge. At afgiften også i Danmark har været pålignet sildegarnene synes at fremgå af et senmiddelalderligt regnskab over kirkens indtægter af sognene på Falster⁴⁴. Under „præsternes rente og red-



Bådesild og sildetiende på Sydsjælland, Møn og Falster omkring 1500.
 De runde signaturer viser landsbyer, hvor der betales bådesild ifølge bådesildlisten fra Møn. De trekantede markerer landsbyer, hvor der betales bådesild ifølge Skovkloster-regnskaberne. I de skraverede sogne nævnes sildetiende i fortegnelsen over præsternes indkomster på Falster.

sel“ nævnes i Åstrup sogn: „Af sildegarn til fiskendet 2 mk. og stundom mere efter tidens lejlighed“, i Falkerslev sogn: „8 sk. af sildegarn og stundom mere“, i Gundslev sogn: „18 sk af sildegarn“ og i Vålse sogn: „2½ mk. for sildegarn“. Der må her være tale om sildetiende, som betales efter antallet af sildegarn og erlægges i rede penge. Formodentlig har afgiften været opkrævet i flere sogne end dem, der her er nævnt, blot har man glemt at medtage den i fortegnelsen. Registret viser nemlig også på andre punkter en tydelig inkonsekvens med hensyn til, hvilke poster der er medtaget under de enkelte sogne. De tre af de nævnte sogne ligger ved kysten, men også et indlandssogn som Falkerslev betaler afgift af sildegarn, omend beløbet ikke er særlig stort. Muligvis er det den samme afgift, der i fortegnelsen over præsterenten på Bogø kaldes „Skone tiend“, og som dér beløber sig til 8 sk.; dog forekommer det noget mærkeligt, at denne afgift betales ved påsketid. I øvrigt skulle de Bogø mænd yderligere i biskopsgave udrede en tønne spegesild om året.

I enkelte tilfælde gør bevarede regnskaber over afgifter af sildefiskeriet det muligt at komme nærmere ind på livet af de folk, der deltog i fiskeriet. Et par eksempler herpå skal gives. Fra et år mellem 1513 og 1533 er der bevaret et specificeret regnskab over den sild, som kronens tjenere på Møn skulle give til bådesild⁴⁵. Følgende personer erlægges hver ½ tønne sild (navnene gengives med regnskabets stavemåde, mens stednavnene er normaliseret): Lassæ Lawæ, Matis Stwb og Iøsop i Ålebæk; Mortind Grattæ i Østerborg (Borre); Lassæ Porsæ og Iens Hansen i Busemarke; Matis Pelle i Svensmarke; Iens Massen og Iens Tolssen i Æbelnæs; Mickil i Koster; Iens Kragh i Tjørnemark; Iens Iudæ i Bissinge; Per Ross, Iens Hindssæ og Iens Henrickssen i Frænderup; Mickil Perssen i Hårbølle; Andhres Perssen, Matis Billæ, Mortind Madssen og Hans Hiort i Damme samt Oloff Orm i Vindebæk. De følgende erlægges hver 1 fjerdingkar sild: Mickil Galind i Røddinge, Iens Nielsen i Sprove og Iens Massen i Hovedskov. De tre sidste har antagelig fisket med mindre fartøjer, svarende til de 4-årers både fra Nykøbing len, som i 1576 også kunne nøjes med at erlægge 1 fjer-

dingkar sild, mens de noget større fartøjer, skuderne, betalte $\frac{1}{2}$ tønne sild. De 24 skude- og bådejere, som listen omfatter, kommer fra landsbyer spredt over hele Møn; ofte er de bosat så langt fra kysten, som det overhovedet er muligt på Møn. Der kan derfor ikke være tvivl om, at disse folk ikke blot er fiskere, men også bønder. Om en enkelt af dem, Mickil Galind fra Rød-dinge, kan det siges med nogenlunde sikkerhed, at han er gård-bruger, da han utvivlsomt er identisk med en mand af samme navn og fra samme by, som optræder i Stege lens jordebog 1543-44.

I Skovkloster-abbeden Jeips regnskaber fra midten af 1400-årene¹⁶ optræder i flere tilfælde poster på $\frac{1}{2}$ tønne eller 1 fjerdingkar sild jævnsides med landgildeydelse i form af landbrugs-produkter. Satsene synes at vise, at det også her drejer sig om den såkaldte bådesild. De folk, som betaler denne afgift, er gård-brugere, hvilket tydeligt vil fremgå af nogle eksempler på deres samlede ydelser. I Køng har klosteret 2 fæstere, der i 1467 hver betaler 4 høns, 1 får, 1 gås, 2 pd. byg, 1 td. havre samt $\frac{1}{2}$ td. sild. I Sallerup i Køng sogn er der 17 fæstere, som i 1469 hver ud-reder: 1 gås, 1 får, 4 høns, 1 td. havre, 3 sk. grot samt 2 fjerdingkar sild. To af gårdene betaler dog $\frac{1}{2}$ td. sild, ligesom der også er mindre variationer i de andre poster fra gård til gård. I Kostræde nordligst i samme sogn betalte 7 gårde hver $\frac{1}{2}$ td. sild foruden afgifter af landbruget. De tre nævnte byer er ud-prægede kystbyer. Det gælder derimod ikke om Blangslev i Mogenstrup sogn, som ligger ca. 5 km fra Dybsø fjord. Også her betaler klosterets fæstere imidlertid bådesild. Deres ydelser består almindeligvis af 1 lam, 3-4 høns, 1 gås, 1-2 pd. byg, 1 td. havre samt $\frac{1}{2}$ td. eller 1 fjerd. sild.

I 1561 fik bønderne under Jungshoved slot som nævnt be-kræftelse på deres fiskeleje på Falsterbo, kaldet Jungshoved leje. Et sådant eget fiskeleje må forudsætte, at bønderne i dette om-råde i ganske betydelig grad har taget aktivt del i fiskeriet. Bag-grunden herfor gives samme år i et åbent brev til „bønderne ved strandsiden i Bårse herred“¹⁷. Det hedder heri, at disse bønder „bor i en skarp og bar egn, så de ikke deraf kunne over-komme at svare deres rette landgilde“. Derfor må de i overens-

stemmelse med kong Christian III.s og tidligere kongers tilladelse „bruge sejlads og fiskeri, når der ikke er udstedt almindeligt forbud, og udføre stok, sten og deres eget hjemmefødte kvæg og derfor købe, hvad de have behov til deres huses ophold“. Det brev fra Christian III., der hentydes til, er fra 11. maj 1541⁴⁸: Bårse-bønderne har fremført, „hvorledes det er en såre „skrae“ ejendom, som de er udi boendes, så de have liden ager og eng at bruge, og derfor udi højbårne fyrstes kong Hans', vor kære farbrors, og udi andre vore forfædres, fremfarne konger udi Danmarks tide have altid været vant at bruge sejlads og fiskeri“. Denne ret er imidlertid blevet dem forment, „dennem storligen til skade og afbræk“. Derfor forbyder kongen nu nogen, hvem han end måtte være, at forhindre dem i at søge deres næring på havet. Disse ting gentages næsten ordret i et åbent brev af 25. juli 1595⁴⁹. For kystbefolkningen i Bårse herred har altså søhandel og fiskeri spillet så stor en rolle, at den ser sin eksistens truet, når mulighederne for at bjærge føden på søen indskrænkes. De små skuder er vel blevet anvendt skiftevis som fragtskibe og som fiskefartøjer, således at de er blevet effektivt udnyttet en større del af året.

En lignende kombination af fiskeri og søhandel finder vi også på Lolland-Falster og Møn, hvor bondehandelen blomstrer i det behandlede tidsrum. Direkte omtales denne forbindelse ikke, men der kan ikke herske nogen tvivl om, at de „bønder udi Lolland og Falster“, som „må sejle med deres skib eller skuder og udføre eller udskibe korn til Tyskland“ samt „sejle med øksne, heste og andre varer efter deres privilegiers lydelse“⁵⁰, er de samme som dem, der plejer at „fare til fiskeriet udi Øresund og andetsteds“. Nogen afgørende forskel mellem disse alsidige bønder og de jævne borgere i områdets købstæder, som ernærer sig af søhandel og sildefiskeri suppleret med lidt avlsbrug, har der næppe været, men i middelalderens sidste del træder de to grupper frem som alvorlige konkurrenter. Støttet af kronen søger købstæderne at sikre sig monopol på handelen. 1450 kundgjorde Christian I., at „da den menige almue og bønder, som bor og bygger på Møn, driver handel på Tyskland, så forbydes dette, da vor købstad Stege derved bliver særlig fornædret og for-

dærvet“⁵¹. Efter en noget skiftende politik, bl. a. markeret af forordninger i 1507 og 1516, var man et århundrede senere ikke nået videre, end at bøndernes søhandel stadig måtte tillades i betydeligt omfang. I et kongeligt brev af 10. august 1550 hedder det, at Stege-borgerne har beklaget sig over den forhindring, de har på deres næring og bjærgning ved, at bønderne på Møn må bruge sejlads og købmandskab med korn og deres hjemmefødte kvæg, som de udfører af landet og ind udi Tyskland. I et forsøg på at dele sol og vind lige mellem de to parter forordnes det, at bønderne vel må udføre korn og hjemmefødt kvæg og indføre humle, stål, salt „og hvis andet del, de behov have til deres eget huses ophold“, men deres sejlads begrænses til to tider på året, fra Mortensdag til Kyndelmisse og fra Philippi Jacobi dag til Vor Frue dag om høsten, og de forpligtes til at ind- og udskibe deres gods ved Stege⁵².

Vi har i det foregående opholdt os ved de folk, der ejede fiske-skuderne og udrustede dem til fangstrejserne, men det store høstfiskeri berørte en langt større del af befolkningen. Dette kommer tydeligt frem i nogle forordninger. I „Lollands vilkår“ fra 1446 hedder det: „Item skal ingen lejedreng fare til fiskes fra bonden, han tjener; hvilken det gør, har forbrudt de koste, han med sig til fiskes fører, og 3 mk. mod kongen og 3 mk. mod bonden, han tjente“⁵³. Christian II. vil i købstadsloven af 1521 ikke tilstede, „at nogen embedsmand i vore købstæder, være sig smede, skræddere, skomagere, tømmermænd, bryggere, bagere og murmestre, eller deres svende skulle eller må herefter om høsten fare til fiskeri og give da deres embede over, men skulle da såvel bruge deres embede som anden tid om året, dog må de rede ud med andre fiskere for deres penge“⁵⁴. I den samtidige landlov bestemmes det, at „peblinge og degne, som til skole gå, skulle ikke om høstfiskende give dem fra skolen, eller udi andre embeder, men skulle stedse blive ved skolen at lære, og ej tage dem anden løsagtighed for“⁵⁵.

Sildefisket synes at have været en feber, som greb hele befolkningen: tjenestedrengen lod sin husbond i stikken, peblingen rømte af skole, smeden kastede skødeskindet og skomageren løb fra sin læst. Hvad skulle alle disse folk af vidt forskelligt erhverv

på fiskelejerne? Hvad nytte kunne de gøre i fiskeriet? Forklaringen må søges i sildefiskeriets teknik og organisation. Fiskeri med sildegarn stiller relativt ringe krav til udøvernes tekniske kunnen og maritime indsigt. Sildefiskernes selskaber blev derfor heller ikke så fasttømrede og eksklusive sammenslutninger som visse andre fiskerlav. I sen tid blev de ofte etableret med en enkelt fangstsæson for øje og opløstes igen, når årets fiskeri var overstået. Noget lignende synes at have været tilfældet med de middelalderlige selskaber. Var blot een eller to nogenlunde erfarne folk, kunne man i øvrigt betjene sig af mere tilfældig arbejdskraft. De løse folk, som i middelalderen mødte op i sildesæsonen, har da også paralleller i senere tid. Typisk i så henseende er denne skildring af forholdene ved Storebælts kyster i 1875: „Der er således mange, som hele året igennem lever som daglejere eller i alt fald ikke kommer på søen undtagen netop om efteråret i sildefiskeriet, da de går i selskab med en mand, som ejer båd og redskab, og tager med ham uden at være så søvante, at de kan betroes at styre båden, men må gøre alting efter anvisning, og egentlig ikke gør anden tjeneste end hjælpe til at hale garnene ind og bære dem på land på strandengene for at tørre dem og i bådene igen“⁵⁶.

Det vigtigste element blandt sildefiskerne var dog selvfølgelig de skudeejende bønder, „farmændene“, som man kunne kalde dem med et udtryk, som dog sjældent ses anvendt i Danmark. Gruppen var såvel talmæssigt som med hensyn til geografisk udbredelse på retur i middelalderens sidste del. Desværre gør det sparsomme kildemateriale det ikke muligt at følge dette befolkningslement tilbage i tid, men er ikke tilstedeværelsen af en talstærk gruppe af søfarende bønder en nødvendig forudsætning såvel for vikingetogene som for venderkrigenes søleding? Fiskeriet betragtedes i middelalderen ikke som et særligt erhverv eller som et særligt arbejdsområde. Det var et led i søfarten, „skibmandsskabet“, og ingenlunde et uvæsentligt led. Det fremgår bl. a. af „Ribe skibsmandsret“s ord om, at „hvo som nærer og bjærger sig med skibmandsskab, enten med fiskeri eller anderlunde, han bør at søge Skt. Sørenns lav“⁵⁷.

I nyere tid finder vi kun erhvervsformer baseret på både

jorden og søen som relikter på enkelte af de mindre øer; en analyse af forholdene sådanne steder kan give en vis forestilling om den årscyklus og arbejdsdeling, som rådede i middelalderssamfundet. På de større øer har bønderne helt helliget sig landbruget, og handelen er koncentreret i byerne. Men hvorledes går det med fiskeriet i dette område, hvor det i middelalderen nærmest var en livsbetingelse? Da den store sildefisketid var forbi, synes fiskeriet næsten helt at være opgivet. På Lolland-Falster trivedes kun det mest nødtørftige husbehovsfiskeri, hvilket giver pastor Rhode anledning til i 1776 at komme med hjertesuk som: „vi, som har vandet rundt omkring os, vide næppe at nævne det navn: en fisker“ og „det folk, som Lolland nu har, synes endog at have medfødt frygt for at leve på søen“⁵⁸. Andre steder, f. eks. i Nordsjælland, foregår der en social og erhvervs-mæssig differentiering, således at man kan begynde at tale om en bondebefolkning og en fiskerbefolkning. Den sidste er i 1500-årene fast bosat i en række fiskelejer langs kysten fra København til Halsnæs, i hovedsagen de samme som endnu findes. Beboerne synes helt at ernære sig af fiskeri og måske en smule lokal fragtfart, og de betaler hele deres landgilde i fisk⁵⁹.

Spørgsmålet om fremvæksten af en egentlig erhvervsfiskergruppe blev rejst i 1905 af Johannes Steenstrup⁶⁰, og diskussionen om dette problem er siden blevet fortsat, ikke i Danmark men i Sverige, hvor navnlig de forskere, der har studeret det svenske vestkystfiskeri⁶¹, har taget stilling for eller imod Steenstrups hovedtese: at der i middelalderen ikke findes nogen egentlig fiskerbefolkning i Danmark, men at en sådan vokser frem i løbet af 1500-årene. For Nordsjællands vedkommende synes Steenstrups tese at have gyldighed. I middelalderen drev de nordsjællandske bønder sildefiskeri, endog sådanne, som var bosat ret langt fra kysten. Roskildebispens jordebog nævner således sildetiende fra sogne som Vinderød, Ramløse, Valby og Mårum. En gennemgang af kildematerialet synes at godtgøre, at fiskelejerne med helårsbeboelse først vokser frem omkring 1500. Forhåbentlig kan de arkæologiske undersøgelser, som er indledt med en udgravning i det nu nedlagte Ræveleje⁶², kaste yderligere lys over spørgsmålet. Årsagerne til, at vi netop her får en

egentlig fiskerbefolkning kan endnu ikke udredes. Af væsentlig betydning har det dog sikkert været, at København og Helsingør såvel som egnens slotte og herregårde året rundt var købedygtige aftagere af fersk fisk, hvilket gjorde det muligt for en befolkningsgruppe at basere sin eksistens på et varieret helårsfiskeri.

HENVISNINGER

- 1) *Falsterbo og Skanør*: Dietrich Schäfer har benyttet 4 tyske håndskrifter i sin udgave af motbogen i „Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen“ (Hansische Geschichtsquellen IV 1887); et femte er fremdraget af Walter Stein i „Zwei Moten König Christians I. von Dänemark“ (Hansische Geschichtsblätter IX 1897). „Valdemars Skanørlov“ og Kong Eriks „Skanør lov og Falsterbo“ er trykt i Schlyter: Corpus juris Sueco-Gotorum antiqui IX. – *Dragør*: Den ældste er af K. Kunze gengivet i uddrag i Hansisches Urkundenbuch V. Den yngste (fra ca. 1470) er publiceret af Schäfer i Hansische Geschichtsblätter 1888. – *Malmø*: Trykt i Schlyter: Corpus juris – IX. – *Landskrona*: se ovenfor anførte afh. af Walter Stein.
- 2) citeret efter Tidsskrift for Fiskeri 1868, p. 214.
- 3) Købstadslovens § 48, Kolderup-Rosenvinge: Danske Love IV.
- 4) Schäfer: Das Buch des Lübeckischen Vogts auf Schonen, p. 25.
- 5) Register på de Slotte, Len og Købstæder, som ligger til vor nådige Herres Fadebur, over al Riget. Nye Danske Magazin VI, p. 313.
- 6) Schäfer: Das Buch –, p. LV, note 3.
- 7) smsts., p. 74–75.
- 8) Dragør-motbogen fra 1470, §§ 29 og 41.
- 9) Kong Eriks „Skanør lov og Falsterbo“, § 44.
- 10) Toldregnskab for Skanør og Falsterbo 1494. Rigsarkivet. (Trykt i uddrag i Schäfer: Das Buch . . .).
- 11) Schäfer: Das Buch . . . , p. CVIII.
- 12) Hübertz: Aktstykker vedk. Staden og Stiftet Aarhus I, p. 89.
- 13) Repertoriets 2. rk. V, p. 310–11.
- 14) Kancelliets Brevbøger 1561–65, p. 45.
- 15) Kirkhist. Saml. 4. rk. II, p. 228.
- 16) Frederik I.s danske Registranter, p. 96.
- 17) Kancelliets Brevbøger 1556–60, p. 438.
- 18) Schäfer: Das Buch . . . , p. CXVI.
- 19) Kancelliets Brevbøger 1561–65, p. 166 og 172.
- 20) F. Bojsen: Stege Bys Bog (1904), p. 56.
- 21) smsts., p. 70.
- 22) smsts., p. 104–05.
- 23) smsts., p. 61.

- 24) Ekstrakt af Nykøbing lensregnskab 1546-47. Rigsarkivet.
- 25) Kancelliets Brevbøger 1576-79, p. 69.
- 26) Tidsskrift for Fiskeri 1868, p. 194-95.
- 27) Franz Trebbows forsvarsskrivelse 30. aug. 1537, Schäfer: Das Buch . . ., p. 126.
- 28) Kancelliets Brevbøger 1551-55, p. 69.
- 29) Tidsskrift for Fiskeri 1868, p. 190-91.
- 30) Stege lensregnskab 1543-44. Rigsarkivet.
- 31) Johannes Steenstrup: Danmarks Tab til Havet (Hist. Tidsskr. 8. rk. I, p. 164 ff.)
- 32) Danske Kancelliregistranter 1535-50, p. 202.
- 33) Kancelliets Brevbøger 1561-65, p. 615, m. fl. steder.
- 34) Repertoriets 2. rk. V, p. 202.
- 35) „Register paa Amaghe landh“, trykt som bilag til Chr. Nicolaisen: Amagers Historie I (1907), p. 141 ff.
- 36) Motbog for Marstrand og andre fiskelejer under Viken 1575 (Norske Rigsregistratorer II, p. 168-74). Jfr. motbøger fra 1583 og 1585 (smsts. p. 535 ff. og p. 626 ff.).
- 37) Roskildekirkens jordebøger og regnskaber (Danske middelalderlige Regnskaber 3. rk. I).
- 38) Repertoriets 1. rk. III, p. 127-28.
- 39) Danske Kancelliregistranter 1535-50, p. 133.
- 40) Kancelliets Brevbøger 1556-60, p. 7.
- 41) Kancelliets Brevbøger 1551-55, p. 331-32.
- 42) Kancelliets Brevbøger 1576-79, p. 69.
- 43) John Granlund: Inlands- och Östersjöfiske (Nordisk Kultur XI-XII A), p. 82.
- 44) Trykt i H. F. Rørdam: Bidrag til Falsters kirkelige Topografi i Slutningen af Middelalderen (Danske Magasin 5. rk. VI, p. 273 ff.). Aktstykket er udateret.
- 45) Danske middelalderlige Regnskaber 1. rk. I, p. 246-47.
- 46) Liber reddituum monasterii Sancti Benedicti de Nestweth per fratrem Jacobum abbatem loci exactorum annis 1467-1481. - Jeg skylder professor, dr. phil. Aksel E. Christensen tak for tilladelse til at benytte en afskrift af disse regnskaber.
- 47) Kancelliets Brevbøger 1561-65, p. 87-88.
- 48) Danske Kancelliregistranter 1535-50, p. 181.
- 49) Kancelliets Brevbøger 1593-96, p. 502.
- 50) Kgl. brev af 30. novb. 1547, Danske Kancelliregistranter 1535-50, p. 365-66.
- 51) J. Paludan: Beskrivelse over Møen II (1824), p. 286.
- 52) Danske Kancelliregistranter 1535-50, p. 449.
- 53) Årsberetninger fra Geheimearkivet V, p. 64.
- 54) Købstadslovens § 49, Kolderup-Rosenvinge: Danske Love IV.

- 55) Landlovens § 126, smsts.
- 56) Georg Winther: Bidrag til Kundskab om Fiskeriet i Storebælt (Nordisk Tidsskrift for Fiskeri 1875), p. 303-04.
- 57) Ribe skibmandsret 1478, Nye Danske Magazin II, p. 260-61.
- 58) P. Rhode: Samlinger til Lålands og Falsters Historie (1776).
- 59) Frederiksborgs og Kronborgs lensregnskaber 1582-83. Rigsarkivet.
- 60) Johannes Steenstrup: Nogle Træk af Fiskerbefolkningens Historie (Hist. Tidsskr. 7. rk. VI, p. 1 ff.).
- 61) Olof Hasslöf: Svenska Väst kustfiskarna (1949) og J. Pettersson: Den svenska Skagerakkustens fiskebygelse (1953).
- 62) O. Hildinge: Udgravning af en hustomt i det gamle Ræveleje (Fra det gamle Gilleleje 1957, p. 94-98).

EBELTOFTS SKIBSFART PÅ CHRISTIAN V'S TID

Af

JØRGEN BARFOD

Det kan vel trods alt næppe undre, men i 1600-tallet var den i dag hyggelige lille eventyrby en af de mest virksomme i provinsen med hensyn til søfart. Det er de ellers lidet påagtede *toldregnskaber*, der afslører dette forhold. Desværre er der ikke bevaret så mange af dem, men fra Christians V's tid (1670–99) findes der dog så mange, at vi kan få en forestilling om byens skibsmæssige udvikling i disse dage.

De bevarede toldregnskaber fra byerne indeholder selvfølgelig først og fremmest oversigter over de indtægter, der tilflød fra skibenes last, men i almindelighed har tolderne også til deres indberetninger til København føjet lister over de skibe, der var hjemmehørende i byerne. Denne lille artikel skal imidlertid ikke beskæftige sig med handelen, men kun med de vedføjede skibslister.

Den ældste skibsliste fra Ebeltoft er fra 1669. På en side af toldregnskaberne står den sidste del af en skibsliste, der øjensynlig har været påbegyndt på en af de foregående sider. Skibene har sandsynligvis, som de følgende skibslister, været opstillet således, at de største skibe blev nævnt først på listen og de mindste til sidst. Derfor giver denne skibsliste ikke så meget, men dog alligevel et fingerpeg om størrelsen af byens skibsflåde, idet skibene var nummererede. Listen, der desuden angav skibets ejer eller skipper giver følgende oplysninger:

37.	Niels Tomsen	1	skude	på	3	læster
38.	Søren Jensen	1	„	„	2	„
39.	Søren Jensen	1	„	„	2½	„
40.	Jørgen Michelsen	1	„	„	4	„

41.	Søren Rasmussen	1 skude på 3 læster
42.	Michel Sørensen	1 båd „ 1 „

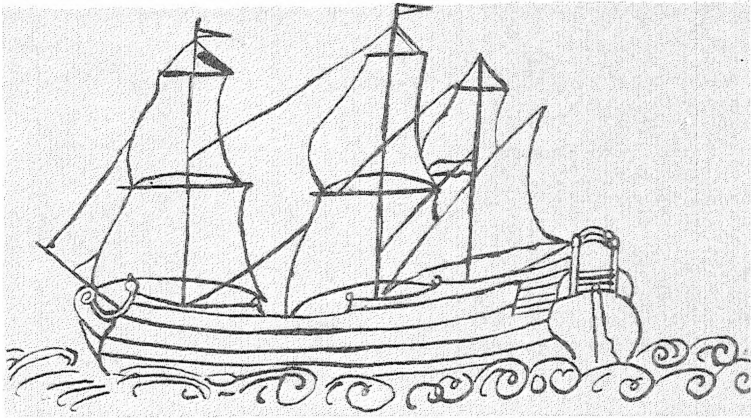
42 hjemmehørende fartøjer er et ganske pænt tal for en provinsby i disse år. Det må nemlig erindres, at svenskekrigene 10 år før havde forårsaget en betydelig nedgang i vor handelsflåde, og landets samlede handelsflåde var ikke så overvældende stor.

På grundlag af indberetninger fra slutningen af året 1672 er der foretaget en samlet opgørelse over „skibe og farkoster i hans kongelige majestæts lande“ (denne opgørelse findes i Søetaten, kgl. ekspeditioner 1673 nr. 7). Af denne ser man, at der ved København var 146 skibe, ved de øvrige byer på Sjælland 114, ved byerne på Låland og Falster 129, ved byerne på Fyn 89 og ved de jyske byer nord for Kongeåen 389. I Norge var der ialt 405 og i hertugdømmernes kongelige del 107. Det vil sige, at der ialt i kongens lande var 1379 skibe og farkoster. Det var åbenbart ved at gå fremad for handelsflåden, idet der sidst på opgørelsen er tilføjet: „Efter forrige indgivne liste for 1671 da befindes for i år mere skiberomme at være ungeføhr overalt 400“.

Denne liste for 1672 angiver imidlertid ingen læstetal, men den er opdelt efter typer i fire kolonner. Den første hedder: defensionsskibe og monterede skibe store og små, den anden hedder: skibe, den tredje: krejterter, skuder, kitzer, og den fjerde: galioter, smacker og jagter. Ebeltoft er opført med et samlet tal på 36, der er fordelt med 34 krejterter, skuder og ketzer, medens der står 1 i henholdsvis anden og fjerde kolonne.

Ingen provinsby på Sjælland, Låland, Falster og Fyn har så mange skibe, men for Jylland nord for Kongeåen er nævnt tre med større tal. Det er Læsø med 60, Aalborg med 51 og Aarhus med 39, men ingen af disse tre byer har skibe opført under de to første kolonner. På Læsø er det fortrinsvis fiskerfartøjer. Ebeltoft hævder sig således meget smukt, men man må dog konstatere en nedgang i antal fra 1669.

Den næste skibsliste fra Ebeltofts toldregnskaber er fra 1680. Der opregnes da 30 fartøjer på ialt 400 læster. De fem største er følgende:



Krejert fra 1600-tallet. Fremstilling af „St. Maria“ af Fredericia, bygget 1696 i Lübeck til skipper og købmand Thomas Mortensen.
– Efter Ludv. Thomsen: Kolding Sejlskibe (1933), 12.

Tommes Rasmussen	1 skude	på 27 læster
Christen Helmich	1 krejert	„ 38 „
Mads Pedersen Koch	1 skude	„ 22 „
Peder Basse og Søren Basse	1 „	„ 21 „
velb. Jørgen Arenholtz skude på Rugård ...	1 „	„ 19 „

Desuden er der 16 skuder på 10 læster og derover, 4 på fra 4 til 8 læster og endelig „5 småskuder på 2, 3 eller højst 4 læster“.

Selv om byens skibsantal i dette år er gået ned igen sammenlignet med den foregående liste står den dog nu med den næststørste flåde i læstetal af samtlige provinsbyer nord for Kongeåen. Aarhus havde 34 på 463 læster, Aalborg 45 på 385 læster og Læsø står kun opført med 35 på 359½ læster. Fradrager vi tilmed tallene på de fartøjer, der er på under 10 læster, bliver Ebeltofts placering yderligere klar. Da bliver tallene nemlig for Aarhus 21 på 394 læster og for Ebeltoft 26 på 377 læster, medens de to andre byer kun havde således: Aalborg 18 på 239½ læster og Læsø 25 på 291½ læster.

Ganske vist var de danske provinsbyers skibe ikke store. Skibe på 100 læster og derover fandtes næsten udelukkende i København. Men derfor er det dog ikke mindre interessant at konstatere Ebeltofts placering blandt provinsens største skibsfarts-

byer. Tilsyneladende var byens betydning på dette felt nogenlunde konstant i Christian V's tid. Vi får et indtryk af det, når vi betragter de følgende års skibslister. En oversigt tager sig således ud:

1681:	31	skibe	på	470	læster
1682:	30	„	„	462	„
1683:	29	„	„	479	„
1684:	30	„	„	534	„
1685:	22	„	„	434	„
1687:	24	„	„	445	„
1688:	22	„	„	436	„
1689:	23	„	„	450	„
1690:	22	„	„	414	„
1691:	21	„	„	341	„

Skibene på over 20 læster ejedes i dette tiår af følgende:

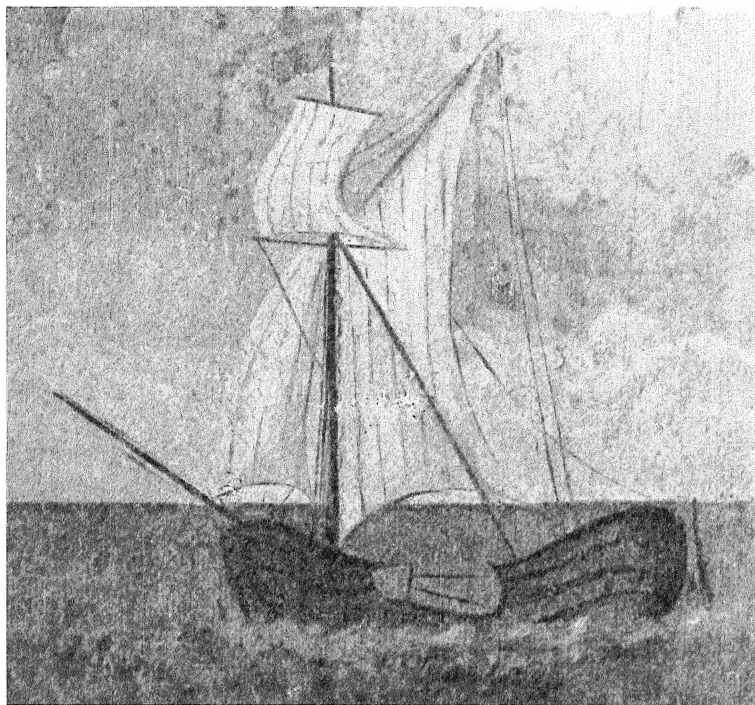
Christoffer Globsen havde i 1681 en krejert på 39 læster, der hed *Fortuna*. Den nævnes i hvert af årene til og med 1689, hvorefter han i 1690 står opført med en skude *Fortuna* på 24 læster.

Christian Helmich havde i 1681 en krejert på 38 læster ved navn *Apelbom*. Om denne meddeles det i 1690, at den var solgt ved auktion til Aarhus. I 1687 nævnes Hans Helmich, vel en slægtning, med en skude *St. Johannes* på 22 læster, men allerede i det følgende år bemærkes det, at samme skude var strandet.

Tommes Rasmussen angives i 1681 som ejer af en skude *Fortuna* på 27 læster. Han døde i 1684 og skuden overgik til sønnen Rasmus Tommesen, der står opført som ejer af den i alle de følgende år.

Michel Andersen Basse havde en skude på 22 læster i 1681. Denne, der hed *Macrellen*, nævnes i alle årene til og med 1691. I 1681 nævnes desuden en skude på 21 læster tilhørende Søren Basse, men denne omtales ikke senere. Det er vel den samme, der omtales i 1680 som tilhørende dem begge.

Endvidere stod i 1681 Mads Pedersen Koch som ejer af en skude på 22 læster ved navn *Fortuna*. I 1687 strandede den ved Rugaard strand. Han står ikke opført med nogen ny større skude, men i 1691 står Jens Sørensen og Niels Koch som ejere af en skude *St. Johannes* på 22 læster.



Skibstype fra 1600'erne. Der findes kun få fremstillinger af danske skibe fra denne tid, og der hersker megen usikkerhed med hensyn til betegnelsen af typerne. Billedet her er malet på et vægpanel i borgmester Mads Lærkes gård fra 1601 i Nyborg (nu Nyborg Museum). – Fot. Behnke, Nyborg.

Den sidste af de større skuder over 20 læster var i 1681 Jørgen Sørensens på 21 læster. Han kaldes i de senere lister for Jørgen Sørensen Holme. Skuden hed *Haabet*, og den fandtes i alle årene til og med 1691.

I 1683 tilgik en skude på 33 læster tilhørende Søren Christensen Brage. Den kaldtes i alle de følgende år for krejert og havde iøvrigt navnet *Duen*.

Desuden nævnes i 1683 Søren Nielsen Hørning som ejer af en skude på 24 læster, men den forekommer herudover kun i listen for 1684.

Ebeltofts skibsflåde

Læster :

1680	1681	1682	1683	1684	1685		1687	1688	1689	1690	1691
------	------	------	------	------	------	--	------	------	------	------	------

Krejterter :

						<i>Haabet</i>		40	40	40	
	39	39	39	39	39	<i>Fortuna</i>	39	39	39		
38	38	38	38	38	38	<i>Apelbom</i>	38	38	38		
			33 ¹	33	33	<i>Duen</i>	33	33	33	33	33
				30 ²	30	<i>Raphael Engel</i>	30	30	30	30	30

Skuder :

27	27	27	27	27	27	<i>Fortuna</i>	27	27	27	27	27 ³
						<i>Fortuna</i>				24	
			24	24							
	22	22	22	22	22	<i>Macrelen</i>	22	22	22	22	22
22	22	22	22	22	22	<i>Fortuna</i>	22				
						<i>St. Johannes</i>	22			22	22
			22								
	21	21	21	21	21	<i>Haabet</i>	21	21	21	21	21
21	21										
				19	19	<i>Snecken</i>	19	19	19	19	19
19	19	19									
18	18	18	18	18	18	<i>St. Maria</i>	18	18	18	18	18
	18	18	18	18	18	<i>Fortuna</i>	18	18	18	18	18
18	18	18	18	18	18						
						<i>Justitia</i>	18	18	18	18	18
17											
		17									
				17							
16	16	16	16	16	16	<i>Fortuna</i>	16	16	16	16	16
16	16	16	16	16	16						

15	15	15	15	15	15								
15	15	15	15										
										Macrelen	14	14	14
										Haabet			14
14	14	14	14	14	14	14				Raphael Engel	14	14	14
										Fortuna	14	14	14
										Haabet	13	13	13
12	12	12	12	12	12	12				Dorotea	12	12	12
										St. Anna	12	12	12
12	12	12	12	12									
12	12	12	12	12									
	10												
					8	8				Tobias	8		
					8								
8	8	8											
6	6	6	6	6	6	6				Nagtergalen	6	6	6
										Nilleken	6	6	6
										Jonas	5	5	5
5	5	5	5	5									
4 ¹	4	4	4	4									
	3	3	3	3									
	3	3	3										
	2	2	2										
Jagter:													
	2												2
Både:													
													1

¹ *Duen* benævnes i 1683 som en skude.

² *Raphael Engel* benævnes i 1684 som en skude.

³ *Fortuna* benævnes i 1691 som en krejert.

⁴ I 1680 er desuden tilføjet: Desuden 5 småskuder på 2, 3 eller højst 4 læster.

En anden skude på 30 læster tilhørende Jens Jensen Morup tilgik ligeledes i 1683. Den hed *Raphael Engel* og omtales i alle de følgende år.

I 1688 står for første gang Erich Samuelsens nybyggede *Haabet* tilhørende Jørgen Arenfeld til Rugaard. Den er på 40 læster og nævnes kun de følgende to år.

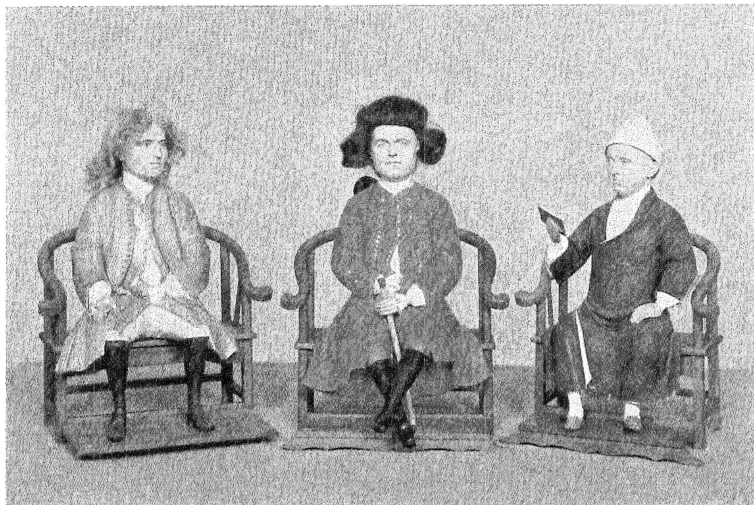
Til sidst kan nævnes *St. Johannes* på 22 læster, der i 1690 alene tilhørte Jens Sørensen Madtsen, men i 1691 også Niels Koch.

Skibslisterne for de sidste år under Christian V's regering er ikke bevarede, men fra skibenes anløb af andre havnebyer kan dele af skibslisten vel nogenlunde rekonstrueres, men dog ikke i så stor udtrækning, at samlede tal kan angives. Imidlertid forårsagede Louis XIV's krige, at handelsskibene måtte samles i konvojer for under krigsskibeskorte at foretage rejser vestpå. I nogle af disse lister findes et par større skibe hjemmehørende i Ebeltøft. Det er to fløjter. Den ene *Fortuna* på 96 læster tilhørte Rasmus Christensen og nævnes på en konvojrejse i 1693. Den anden *Haabet* var på 40 læster og tilhørte Simen Basse. Denne var på konvojrejse både 1693 og 1694.

I skibslisterne for 1687 til 1691 nævnes foruden ejer, skibstype og læstetal tillige fartøjets navn. Det viser en navneskik helt forskelligartet fra vor tids og særdeles karakteristisk.

Det mest foretrukne navn var *Fortuna*, der var knyttet til ikke færre end seks fartøjer på listen for 1687. Et navn af nogenlunde samme tilsnit, *Haabet*, stod på fire fartøjer. Desuden var der syv fartøjer med religiøse navne, nemlig to med navnet *Raphael Engel*, foruden *St. Johannes*, *St. Anna*, *Jonas*, *St. Maria*, *Tobias*. Det eneste verdslige skibsnavn var *Dorothea*, men muligvis kan det her have været helgeninden Dorothea, der har været i tankerne.

De sidste seks navne er af en helt anden karakter end ovennævnte. Der er således to botaniske navne, *Nelliken* og *Apelbom*, samt to fuglenavne, *Nagtergalen* og *Duen*. Kun to er direkte maritimt prægede, nemlig *Macrelen* og *Snecken*.



Tre af de i teksten omtalte figurer fra den danske kinafarer „Cronprinz Christian“, forestillende fra venstre: tredje supercargo *Joachim Severin Bonsach*, kaptajn *Michael Tønder* (1692–1755) og supercargo *Pieter van Hurk* (ca. 1697–1775). Figurerne er alle modellerede i Kanton 1731. Mens *Bonsach* og *Tønder* optræder i tidens farvestrålende herrepåklædning og med paryk, er supercargoen *sans façon* fremstillet i bekvem dagligdragt, i slåbrok og tøfler og med nathue på hovedet. – Farvefoto af H. Hauch, Helsingør.

KINESISKE „ANSIGTSMAGERE“ OG DERES FIGURER

En af de største sjældenheder, der findes på Handcls- og Søfartsmuseet, er dets samling af seks portrætfigurer, modelleret i Kina i 1730'erne og forestillende skibsofficerer og negoticembeds mænd ombord på danske kinafarere. Fra flere sider har museet i de senere år fået forespørgsler om disse figurer, og fotos og beskrivelser af dem har været publiceret i udenlandske tidsskrifter, hvor de har vakt fortjent opmærksomhed. Intet andet museum ejer så stor en samling af den slags figurer, skønt der uden tvivl må have eksisteret flere lignende. I tidens løb er mange af de ret skrøbelige kunstgenstande selvfølgelig gået i stykker, men det er på den anden side sandsynligt, at der i forskellige museer og i privateje findes en del, som ikke er kendt af offentligheden.

Vi har flere vidnesbyrd om, at der i Kanton – den eneste by i det kinesiske kejserrige, hvor det var tilladt europæerne at handle – i 1700'erne

har været såkaldte *face-makers*, som havde specialiseret sig i at portrættere europæiske kunder i figurlig skikkelse. Trangen til at se sig selv „taget af“ og få sit portræt bevaret for eftertiden har vel altid ligget dybt i menneskets sind, men før portrætfotografiets opfindelse har det selvfølgelig kun været et meget begrænset antal af befolkningen, væsentligt den velhavende, der har kunnet få den tilfredsstillt.

I det følgende skal Handels- og Søfartsmuseets samling beskrives og afbildes, ligesom der skal fortælles lidt om andre bekendte portrætfigurer af kinesisk herkomst og om hvad de sparsomme kilder beretter om disse *face-makers* og deres arbejde.

De omtalte seks figurer er deponeret på museet, men tilhører Nationalmuseets etnografiske samling, hvortil de er kommet fra det kongelige Kunstkammer¹.

Fem af disse figurer danner en sammenhørende gruppe og stammer fra det første danske togt til Kina med fregatten „Cronprintz Christian“ 1730–32². De er alle modelleret i Kanton under skibets ophold dér 1731. Nr. 1–4 indgik i Kunstkammeret ved hjemkomsten til København 1732, hvad der sådan set er ganske ejendommeligt, idet de synes at være fremstillet til de afbildede personer selv, som vel også har betalt dem. Man har åbenbart syntes, de var så bemærkelsesværdige, at de fortjente at komme på Kunstkammeret blandt andre raritets- og kunstgenstande. Figurerne stammer tydeligt fra samme atelier, idet de i art og størrelse er ens. De er af en slags fint, hvidt, gibsagtigt ler, er bemalede med oliefarve og guld og er efter kinesisk skik „nikkedukker“, idet hovederne sidder løst på en træpløk, som passer ned i en åbning i halsen på kroppen, der er hul. Personerne er pilskaldede, men de har enten en hårparyk eller en hovedbeklædning sat løst på. Alle figurer er fremstillet siddende, og alle figurers stole er ens, af brunt kinesisk træ, med fladt træsæde, fire ben med tværribbe i bagsiden og med en fodplade foran; stolens ryg er stærkt svungen (mål: 22 × 18 × 22.7 cm). Oprindelig sad hver figur i en fint udstyret æske af form som en slags portechaise, med glasvinduer i siden og glasrude foran i døren. Disse haves nu ikke mere.

1. *Skibets kommanderende chef, kaptajn Michael Christian
Ludvig Ferdinand Tønder*

Han har mørkebrun, buklet, løs paryk med sort sløjfe i nakken (parykken er nylavet for få år siden efter at den oprindelige var gået tabt). Hvidt halsbind med krøs, hvid skjorte med manchetter, langskødet rød vest med én rad gule knapper; rød langskødet frakke uden krave, med to rader gule knapper, store ærmecopslag med knapper, store lommeklapper; frakken er – som på de andre figurer – en „figurfrakke“ med læg i siden. Røde knæbenklæder, sorte strømper og sko. Benene er krydsede; højre hånd er stukket ind under vesten, i venstre holder han en bambusstok med en brun gennem-



Undercargo på „Cronprintz Christian“ *Peter Mule* (1693–1749). Han har lagt parykken og sat en fin fløjls hue på hovedet, mens han fordyber sig i sin bog. På dennes blade kan man læse: Forferdiget udi Canton i China Anno 1731. Bemærk det kunstfærdigt snoede halsbind, hvis ene snip er stukket ud gennem en slids i vesten. Det har sikkert været højeste mode.

sigtig knap og en strop (højde 38 cm). Kunstammerets inventarieprotokol 1775 siger om figuren: „... meget proper og med særdeles Fliid af fiin Indiansk Jord eller Leer posseret ...“.

Tønder (1692–1755) var søofficer og var Tordenskjolds våbenfælle fra Dynekilen og Marstrand. 1716 blev han kaptajn, og 1730 fik han tilladelse til at føre „Cronprintz Christian“ til Kina – hans eneste togt til Østen. 1732 blev han kommandørkaptajn, 1744 kommandør, 1749 schoutbijnacht og 1752 viceadmiral. Han afgik 1754 og døde året efter. Han ligger begravet i Holmens kirkes kapel.

2. *Skibets supercargo, Pieter van Hurk*

Han vises i formløst dagligt negligé, med en hvid lærredsnathue med kvast på hovedet, skjorte med hvidt halsbind, mørkeblå slåbrok med store ærmeopslag og krave; underføret er gråt; hvide strømper og brunrøde tyrkiske tøfler med sorte hæle og opadbøjede snuder. Venstre hånd hviler på låret; i højre holder han en opslået bog med brunt bind (højde 32 cm).

van Hurk (ca. 1697–1775) var hollænder (navnet udtales: Hyrk). Han blev 1730 indkaldt til Danmark som en med kinahandelen velkendt mand for at tjene som „prima Supercargo“ på dette det første officielle danske kinatogt. Supercargoerne havde ledelsen af og ansvaret for skibets handelsforretninger undervejs, mens kaptajnen var ansvarlig for navigationen. „Cronprintz Christian“s togt resulterede i oprettelsen af det danske Asiatiske Compagni, og van Hurk, der resten af sit liv blev i Danmark, deltog aktivt i oprettelsen. 1732–45 var han hovedparticipant; han havde tjent sig en formue undervejs, idet han lønnedes med 4 % af ladningens værdi. 1745–54 var han direktør for kompagniet. Han var ligeledes interesseret i Kurantbankens oprettelse og var bankkommissarius 1739–74. Han blev udnævnt til kommerceråd 1733, agent med justitsråds rang 1749 og etatsråd 1753. Han blev en af den danske handels stormænd i den florissante handelsperiode, og ved sit ægteskab med Marie Fabritius kom han ind i inderkredsen af disse dygtige og kulturinteresserede personligheder.

3. *Undercargo (eller 2. supercargo) Peter Mule*

I stedet for paryk bærer han en sort fløjlskalot med grønblåt opslag og sort dusk. Hvid skjorte med hvidt halsbind, hvis ender er sammensnoet; den ene ende er stukket gennem et dertil indrettet hul i vesten, så snoningen ikke ruller op. Åbenstående, langskødet broderet guldmors vest med en rad gule knapper; lomme med klap; rødt underfø'r; langskødet rød frakke med rødt fo'r, store ærmeopslag, ingen krave; lommeklapper; én rad gule knapper. Røde knæbukser, sorte strømper og spændesko. Højre ben er lagt over venstre knæ. Venstre hånd er stukket i frakkelommen; i højre en opslået bog, indbundet i brunt læder. På bogens opslåede blade i delvis udvisket sort skrift: FORFERDIGET UDI CANTON I CHINA ANNO 1731. (Højde 36 cm).

Mule (1693-1749) blev senere sekretær i Rentekammeret og kammerråd. Hans løn på togtet var 24 rdl. pr. måned, samt $\frac{1}{2}$ % af ladningens værdi.

4. Tredje supercargo Jochim (ell. Joachim) Severin Bonsach

Han bærer en grå, ufriseret paryk, hvis lokker falder ned over skulder og ryg. Hvid skjorte med halsbind, hvis ender er snoet (jfr. Mule); manchetter. Den langskødede guldmors vest med broderierne har én rad gule knapper. Kjolen er lyslilla med hvidt underfo'r uden krave; meget store ærmeopslag, lommeklapper, én rad gule knapper. Lysviolette knæbukser, sorte sko og strømper. Venstre hånd stukket ind under vesten, højre hviler på låret (højde 35.5 cm).

Bonsach fik 24 rdl. mdl. plus $\frac{1}{2}$ % af ladningens værdi. Han foretog senere i hvert fald endnu en rejse til Kina.

5. Oberassistent Hans Christian Ølgod

Parykken er mørkebrun, med kruset hår foran over panden, med valk i siden og sort bånd om nakkepikken. Hvidt halsbind, som er snoet; hvid skjorte med manchetter. Langskødet lys gulbrun vest med én rad gule knapper og rødt underfo'r; langskødet frakke af samme farve som vesten, med én rad gule knapper, store ærmeopslag, lommeklapper, uden krave; rødt underfo'r. Knæbenklæder i samme farve; sorte strømper og sko; krydsede ben. Højre hånd stukket ind under vesten; under venstre arm holder han sin trekantede, sorte hat med guldbort; i venstre hånd har han haft en nu tabt stok (højde 32 cm).

Denne figur har været i privateje før den kom i Kunstkammeret. Til den hørte en kasse, som nu ikke synes bevaret.

Ober-, dvs. overassistenten var skibets inspektør og skriver, kaptajnens betroede hjælper i alle anliggender; han førte skibsprotokollen og „consumptionsbogen“ (dvs. bogen over skibets forbrug). På skibets bemandingsliste henføres Ølgod dog til negotien, altså til handelspersonalet, og det nævnes, at han fik 8 rdl. i månedlig hyre.

Til denne gruppe hører en sjette figur, forestillende 3. styrmanden på „Cronprintz Christian“, *Frederik Zimmer*. Den findes i hans efterkommeres eje i Oslo³.

Han har buklet paryk med sløjfe, hvid skjorte med manchetter, rød vest med sort krave, guldgalloner og én rad knapper; vesten er ikke så lang som de andres. Sort frakke med guldgalloner og én rad knapper, med korte ærmeopslag, uden krave; lommeklapper. Røde knæbenklæder, hvide strømper, sorte spændesko. Højre hånd hviler på låret, i den løftede venstre holder han en snustobaksdåse. Han sidder i et fint lille skab med glasruder.

Efter ornamenteringen at dømme synes dette dog først at være lavet i 1770'erne, men det har måske erstattet en ældre glaskasse.

Frederik Zimmer (1702-74), der var søløjtnant, blev 1745 kaptajn, 1755 kommandørkaptajn og 1772 viceadmiral. Han har nedskrevet nogle højst interessante erindringer fra sit liv, bl. a. fra „Cronprintz Christian“'s omtalte kinatogt.

Af en anden art er busten af

6. Kaptajn Zacharias Allewelt

Den er modelleret i Kanton 1738 og kom til Kunstkammeret 1742, hvor den iflg. inventarieprotokollen befandt sig „in der Intianischen Kammer“; protokollen siger, at den er i „halber lebes Grösse“, men den er faktisk i hel legemstørrelse.

Ansigtet er rundt og fedladent; på den skaldede isse bærer kaptajnen en hvid nathue, sammensyet af vævet stof, med dusk; det er formodentlig en af de ældste nathuer, der er bevaret. Han har en hvid skjorte med hvidt halsbind og krøs; mørkeblå vest og frakke uden krave; én rad blå knapper i vest og frakke, delvis affaldet; frakkens underfo'r rødbrunt. (Mål: 58 × 50 × 35 cm).

Figuren er af en vis vægt, men dog med hulrum indvendig; man kan således se tværs igennem hovedet fra det ene øre til det andet. Figuren er ingen nikkedukke, men hovedet sidder fast.

Allewelt er sikkert af hollandsk afstamning. Han var i 1726 skipper på gallioten „Den unge Jomfrue“, der gik til Guinea. I 1730'erne var han tre gange med Asiatick Compagnis skibe i Kanton: 1733-35 som overstyrmand på „Slesvig“ og 1735-37 samt 1737-39 som fører af fregatten „Kongen af Danmark“. Busten er modelleret på den sidste rejse.

Som helhed kan siges, at figurerne repræsenterer et meget fint modeleringsarbejde, og samtidig er de særdeles levende og fornøjelige. Kunstneren har haft et skarpt øje for de karakteristiske træk, både i holdning og ansigtsudtryk, og samtidig med at han har gengivet personerne, skibets højeste embedsmænd, på en repræsentativ måde, har han behandlet dem med umiskendeligt lune. Man kan måske endda spore en vis ironi i opfattelsen af de „fremmede djævlc“ (*fan kwæ*), som europæerne blev kaldt.

Kunstneren har som repræsentant for en ældgammel kulturturnation måske med lidt velvillig overbærenhed set ned på de fremmede, der vovede liv og velfærd for at komme ud til Østen og hente nogle af dens skatte hjem. Der er vist ingen tvivl om, at bedømmelsen af europæerne mange steder, hvor de kom som udbyttere og handelsmænd, ikke var nær så høj, som de selv har troet.

Man synes, at man på en overbevisende måde lærer de afbildede personer at kende; de bliver så levende for betragteren, og de er glimrende karakteriserede, både af udseende og væsen. Man er fristet til at godtage



Overassistent på „Cronprintz Christian“ *Hans Christian Ølgod*. Også han har snoet halsbind, hvis ender dog er dækket af vesten. Under armen holder han sin trekantede hat, men desværre er hans stok forsvundet i tidens løb. Parykken er kruset fortil, men ret glat bagud. Figureerne giver fortrinlige og morsomme bidrag til forståelsen af Holbergtidens dragt- og hårmoder.

den kinesiske kunstners fortolkning af personerne: kaptajn Tønder som en myndig og ædel mand, van Hurk som en ilter og skarp person, Bonsach som lidt syrlig af væsen, Mule som en lidt indolent men klog mand, Ølgod som den samvittighedsfulde, lidt servile sekretær. Ikke mindst kommer man til at synes om den herlige skipper Allewelt, som simpelthen må være taget lige på kornet, med sin store krop og sit fedladne, godmodige ansigt, med dobbelthage, kødfuld næse og øjenposer, og med nathuen, — en gæv og madglad skipper fra 1700-tallet. Man er fristet at spørge, om europæiske kunstnere i samtiden ville være i stand til eller have mod til at fremstille deres modeller med en så stor realisme, afslørende og uden smiger, som deres kinesiske kollegaer?

At vore figurer har portrætlighed kan der simpelthen ikke være tvivl om. Man tror på personerne, og en nærmere undersøgelse viser, at ansigternes vorter, småknopper og andre små skønhedsfejl samvittighedsfuldt er taget med. Karnationen, hudfarven, veksler fra figur til figur mellem gulbrunt og rosa; øjnene er blå, ja næsten helt lyse. Selve kroppene med de måske lidt for tynde ben er derimod næppe modelleret efter naturen. F. eks. ved vi, at kaptajn Tønder havde træben, idet han mistede sit ene ben i 1715 under Rügen, da han som sekondløjtnant var med til at entre et svensk bombardérfartøj. Træbenet ses ikke på figuren, — men det kan jo have været et ønske fra ham personligt.

Klædedragten er samtidens i al dens farvepragt, med langskødede veste og frakker, syet i figur, med knapper i lange rader, med kæmpestore ærmcopslag og lommeklapper. En af dem, van Hurk, er afbildet ganske *en famille*, formentlig sådan, som han til daglig har gået rundt på skibet, med slåbrok, nathue og tøfler. Også Mule og Allewelt har smidt parykken og iført sig kalot og nathue. De andre har alle parykker af forskellige typer og ser mere officielle ud, kaptajn Tønder også med stok og Ølgod med hat under armen. Kunstneren har forstået at variere de fem siddende figurer på forskellig måde. Alene benholdningen er morsom at iagttage.

Sådant set er der ikke noget, der antyder, at figurerne er lavet af kinesere, — bortset lige fra stolen, som de sidder på. De har et tydeligt kinesisk sving over sig, ligesom forøvrigt de møbler, der blev lavet i Kina efter europæiske forbilleder og eksporteret til Europa.

Såvidt vides er der i Danmark og Norge ikke bevaret flere kinafigurer af samme art, men at der tidligere må have været flere har man et bevis på i digteren *B. S. Ingemanns* skildring af sin mormor (i hans erindringer). Hun var enke efter kinakaptajn Lars Swane (1720–81), der i 1750–70'erne foretog en række togter til Kina som fører af Asiatisk Compagnis fregatter. Digteren fortæller om hendes ganske på kinesisk indrettede værelser⁴:

„... Her sad Chinafarerens Enke omgivet af lutter chinesiske Bordre, Vaser, Skabe og Billeder. Deriblandt udmærkede sig en malet Gipsfigur i Legemsstørrelse, der rigtignok ligesom en Voxcabinetsskikkelse havde noget



Kaptajn *Zacharias Allewelt*, fører af Asiatisk Kompagnis fregat „Kongen af Danmark“. Busten, der er modelleret af en kinesisk „ansigtsmager“ i Kanton 1738, er særdeles realistisk udført; der er omhyggelig gjort rede for hvert træk i det fedladne, men godmodige ansigt, og der er intet gjort for at forskønne det. Kaptajnen har lagt den repræsentative, men varme paryk og bærer i stedet for sin bekvemme nathue. Man tror gerne, at han til daglig har vist sig ombord på sit skib således som her. – Farvefoto af H. Hauch, Helsingør.

Ængstende ved sig ved den altfor store Lighed med Virkeligheden. Den var modelleret i China og forestillede hendes Søn, . . . som Supercargo i fuld-stændig Galladragt. Ansigtet var glat og fint, vistnok materielt ligt, men trods de livlige Farver dødt og uhyggeligt. Han bar Pidsk med Haarpung og puddret, friseret Haar, Chapeau-bas under Armen, langskjødret, broderet Atlaskesvest, brun, afrundet Kjole med store, glimrende Knapper, fine Kniplinger i Kalvekrydset og for Hænderne, brune Knæbenklæder, hvide Silkestrømper og Skoe med store Guldspænder . . .“

Den gamle dames søn, Ingemanns morbror, var supercargo, eller som titlen på den tid var: negotiechef, senere brygger og tømmerhandler i København *Hans Swane* (1753–1803). Figuren må være fremstillet i Kanton i 1780'erne, da han fo'r på Kina.

Denne figur eksisterer ikke mere. Ingemann fortæller senere i levnedsbogen om flytningen fra den falsterske præstegård efter faderens død år 1800⁵:

„... Morbroderens Gibbsstatue med Gallakjolen og al den Herlighed var ubarmhjertig slaacet istykker og begravet, da den dog ikke var værd at flytte. Den var uimodsigelig bleven til Støv, som aldrig meer skulde blive til Morbroder“.

Vi kan kun beklage dette og tænke på, hvilken ubetalelig skat for et museum en sådan portrætstatue ville have været idag.

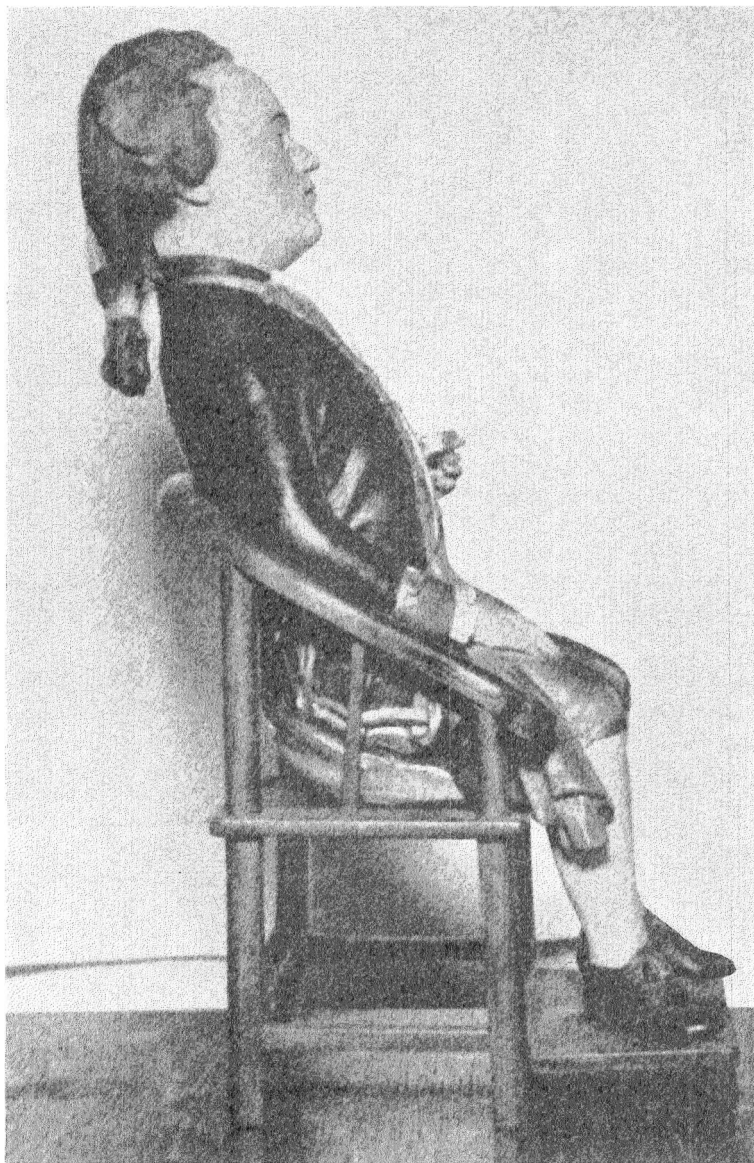
Som det gik denne figur, er det sikkert gået utallige andre, både i ind- og udland. Forbavsende få er kendt i udlandet i vore dage. I virkeligheden synes det som om kun tre er bevaret, én i Holland og to i England. Hvis dette er tilfældet, skulle Handels- og Søfartmuseet have den største samling sådanne figurer i verden, hvad der er al mulig grund til at være glad og stolt over.

De omtalte kendte figurer er følgende:

I privateje i Apeldoorn, Holland, findes en figur af den hollandske kaptajn *Jacob van Damme*, fremstillet i Kanton omkr. 1730. Den er uden ringeste tvivl fremstillet på samme atelier eller af samme kunstner, som har modelleret vore fem siddende figurer samt Frederik Zimmer. Den stol, figuren sidder i, er af nøjagtig samme type som disses. Kaptajnen er fremstillet med modelleret, ikke løs paryk, hvid skjorte, do. halsbind, vest og langskødet frakke, hver med én rad knapper, knæbukser, lyse strømper og sorte sko. Figurens holdning og ansigtsmodellering stemmer helt og fuldt overens med vore omtalte figurer⁶.

En ældre figur er fornylig erhvervet af National Portrait Gallery i London. Den forestiller den engelske guvernør i Madras, *Joseph Collet* (1673–1725). Han er fremstillet stående i hel figur; parykken er modelleret, ikke løs; han har langskødet broderet vest og langskødet frakke med opslag, lommeklapper og broderier foran; broderede knæbenklæder, sorte strømper og højhælede sko med lige snuder og spænder. Under venstre arm har han sin trekantede hat, i højre en stok, og desuden har han en tynd pragtkårde hængende skråt bagud ved venstre lår.

Figuren virker meget værdig, men man kan ikke påstå, at kunstneren har smigret guvernøren; med sit fedladne ansigt ser han en lille smule stupid ud, hvad han vistnok slet ikke var; tværtimod kaldes han en af de mest fremragende embedsmænd i det engelske Ostindiske Kompagni. Figuren, der er ca. 80 cm høj, er på fodstykkets forside signeret: AMOY CHINQUA FECIT 1716. Om det er en egenhændig signatur kan vel omtvistes; det er skrevet med



Tredje styrmand på „Cronprintz Christian“, søløjtnant, senere viceadmiral *Frederik Zimmer* (1702–74). Figuren, der blev modelleret sammen med de fem andre, befinder sig endnu i familieeje. Ansigtet vises i profil; man ser den kunstfærdige paryk med flettet, opbundet pisk. I venstre hånd holder han sin snustobaksdåse. – Reproduceret med tilladelse af ejeren, oberst A. Zimmer, Oslo.

europæiske bogstaver med versaler i kursiv. Man må formode, at den nævnte kinesiske portrætist *Chinqua* fra Amoy har rejst rundt for at udøve sin kunst forskellige steder, altså bl. a. i Forindien. Den virtuose udførelse og den skarpe karakteristik tyder på, at det ikke var første gang, *Chinqua* havde den ære at tage en europæer af. – Til figuren hørte en glaskasse⁷.

At kinesiske kunstnere virkelig kom vidt omkring ved vi. En af dem besøgte endda England i 1769, hvad der nok må kunne betegnes som noget ganske eksceptionelt. Han hed *Chin Chin Chitqua* og var en af de bekendte *face-makers*, som også lavede talrige mandarinfigurer i Kanton. Hans specialc var små buster i ler og bemalede. Han fik vistnok straks en stor kundekreds, og 1770 udstillede han på akademiet i London. Trods dette kender man nu kun én af hans figurer, forestillende lægen dr. *Anthony Askew* og udført omkr. 1770. *Askew* havde behandlet *Chitqua*, da han blev syg i London. Det er et portræt i hel figur; lægen sidder ned, ikke på en stol, men på en meget knudret og fantasifuld klippe; han har fast paryk, bladkrave, vest, langskødte frakke og desuden kappe; højre hånd holder han under vesten – øjensynlig en yndet geste i 1700'erne –, i venstre har han en stok. Figuren ejes af Royal College of Physicians i London. 1771 drog *Chitqua* tilbage til Kina; undervejs faldt han overbord, blev dog fisket op, men behandlede dårligt af mandskabet, der med europæisk overmod så ned på „coloured people“. 1796 tog han sit eget liv⁸.

Hvad der i litteraturen fortælles om „ansigtsmagerne“ er ikke meget. Den svenske skibspræst *Pehr Osbeck*, der 1750–52 foretog en rejse til Kina, skrev en udførlig dagbog herom, og i denne findes der en mængde oplysninger af alle slags om kinafarterne og opholdet i Kanton. Han skildrer *Porcellængaden*, den bredeste i byen, og fortæller, at der på 1. sal ud til gaden ofte findes værksteder⁹:

„Uti et sådant rum arbetade den bekante så kallade *Ansigtmakaren*, som gör af lera människo-bilder, mästendels uti smått. Europeerne plåga esomoftest låta denna mannen taga af sig i deras wanliga klådebonad; hwilket ibland träffas rätt wål . . .“.

1769 var englænderen *William Hickey* i Kanton. Han fortæller i sine memoirer (oversat)¹⁰:

„Der var en kineser, der modellerede udmærket lignende figurer i ler, som han bagefter malede, og de var alle godt udførte. Pott og jeg gik hen til denne mands butik for at se på hans arbejde. Vi fandt Mr. *Carnegie*, skibslægen på „*Nottingham*“, siddende for at blive portrætteret; han gjorde voldsomt vrøvl over det hæslige fjæs han (dvs. ansigtsmageren) lavede. Efter at han havde gentaget dette flere gange, lagde kunstneren sit værktøj og kikkede meget sigende på *Carnegie*, idet han sagde: „Hy you handsome face no have got how can make“ (når du ikke har et smukt ansigt, hvordan

kan jeg så lave et?). Derpå vendte han sig mod Pott og sagde: „Here can make handsome face, for too much ee handsome face have got“ (her kan jeg lave et smukt ansigt, for han har et vældigt smukt ansigt). Carnegie blev fornærmet over begge bemærkninger og erklærede, at han ikke ville betale eller tage figuren med sig. Han holdt sit ord, og næste gang vi besøgte butikken, så vi mr. Carnegie hængt op under en bjælke med et reb om halsen; der hang også andre. Da vi spurgte, hvad det skulle betyde, svarede kunstneren med stor harm: „All these have too much ee grand Ladrones, give me too much trouble, make handsome face, no pay, no take, so must ee hang up“ (alle disse er store tyveknægte og gør mig meget besvær; jeg laver smukke ansigter, de betaler ikke, de tager dem ikke, så må de hænges op.). Bob og jeg satte os begge hen og blev udmærket modelleret, Bob i en midshipman's uniform, jeg i skarlagensrødt med læderbesætning og sølvkniplinger, som var Madras-regimentets uniform“.

Ud fra det her fremlagte stof kan vi opstille følgende kendsgerninger om *face-makers* i Kina i 1700'årene:

1716: Chinqua fra Amoy modellerer i Madras guvernør Collet; helfigur, stående; signeret.

ca. 1730: van Damme modelleres i Kanton; helfigur, siddende i stol.

1731: Tønder, van Hurk, Bonsach, Mule, Ølgod og Zimmer modelleres i Kanton; helfigur, siddende i stol.

1738: Allewelt modelleres i Kanton; buste.

1751: Osbeck besøger *face-maker* (Ansigtemakare) i Porcellængaden i Kanton.

1769: Hickey besøger *face-maker* i Kanton.

1769-71: Chitqua (død 1796) arbejder i London; Askew, helfigur, siddende på en klippeblok.

1780'erne: Hans Swane modelleres i Kanton; helfigur, stående.

Bortset fra Chinqua og Chitqua kender vi på nuværende stadiet intet nærmere til ansigtsmagerne og deres navne. Hvor mange var der? Var der flere ateliers, eller arbejdede de enkeltvis? Meget kunne tyde på det sidste. Nedarvedes kunsten i familien? Før disse spørgsmål har nogen chance for at kunne besvares, må der fremskaffes mere materiale, men om det er muligt, kan ingen vide noget om. Det synes næsten utænkeligt, at der ikke i museer og i privateje i Europa og i Amerika skulle findes nogle flere figurer, og en gennemgang af den trods alt ret sparsomme, men meget spredte rejselitteratur fra kinafarterne kan måske også give oplysninger.

Det er ikke utænkeligt, at flere kunstnere kan have specialiseret sig i at lave portrætter af de pengestærke *fan kwæe*, som kom til Kanton. At en ret stor kunstnerisk fabrikation har udviklet sig i Kanton og også uden for denne handelsby på baggrund af den europæiske fart på byen, er sikkert. Eksporten af porcellæn, lak- og elfenbensarbejder, silketøjer, *preciosa*, alleslags

kunstgenstande, må have kunnet mærkes i Kina. Det var meget store mængder, der årligt førtes til Europa og senere også til Amerika. Men der har også været en ret stor fabrikation af turistsouvenirs, imødekommende lige fra den mest kræsne til den jævne smag. Der er f. eks. blevet solgt masser af tegninger og malerier på lærred, rispapir, glas osv. til søfolkene som et minde om opholdet. I mange museer i ind- og udland – også på Handels- og Søfartsmuseet – og i privateje findes talrige af disse stereotype billeder af faktorierne i Kanton, af Whampoa og Dane's Island, af Bocca Tigris med mandarinforterne, af Macao – det er i reglen de samme der går igen, og de er absolut ikke af kunstværdi, bortset fra at de er meget morsomme. Man har på fornemmelsen, at malerierne blev fremstillet på samlebånd; eventuelle flag på de opankrede eller forbisejlende skibe var malet hvide og kunne udfyldes efter køberens behag, dvs. efter hans tilfældige nationalitet; ellers kan de stadig forekommende ensartede typer af skibe med vekslende nationalitetsflag ikke forklares. De kinesiske kunstnere havde stor forretningssans: de tilbød endvidere malerier af steder, som kinafarerne anløb undervejs på den lange rejse: Taffelbayen med Kapstaden og Taffelbjerget, Mauritius, St. Helena, Ascension – skønt ingen af „kunstnerne“ formentlig nogensinde har været der. Det mest slående eksempel på, at denne „trommesalskunst“ udelukkende var lagt an på europæiske søfolk, ser vi i at man i Kanton ligefrem kunne købe billeder med europæiske motiver; således har Handels- og Søfartsmuseet et billede af kanalerne og San Marcokirken i Venezia, i stærkt kinciseret udgave.

Også i 1800'erne sad der talrige skibsportrætmalere i Hongkong og andre kinesiske byer og malede skibsbilleder i stærke, sentimentale farver; disse kincsermalerier er ikke til at tage fejl af, dels på grund af farverne og baggrunden med djunker på, dels fordi lærredet har været så dårligt og tyndt, at det i vore dage i reglen er hullet og laset.

Handels- og Søfartsmuseet modtager gerne oplysninger vedrørende det her behandlede emne. Det ville være morsomt, om der kunne fremkomme mere stof herom, især hvis flere af de morsomme og livagtige figurer kunne blive fundet frem af deres gemmer.

H. H.

HENVISNINGER

- 1 Handels- og Søfartsmuseet: Beretning for Regnskabsåret 1936–37 (Helsingør 1937), 7f., 31f.; *Thomas Thomsen*: Kineseriets Tid og de danske Kinafarter, i *Fra Nationalmuseets Arbejdsmark* 1942, 59ff.
- 2 om rejsen, se *J. H. H(usmann)*: En kort Beskrivelse Over Skibets Cron-Printz Christians lykkelige gjorde Reyse baade til og fra China . . . (København 1735); En Dagbog, ført paa en Kinafarer 1730–32 af Kadet *Tobias Wigandt*, i *Tidsskrift for Søværnen* bd. 71 (1900), 181ff.; heri adskillige oplysninger, som er brugt i det følgende. Endvidere er

- stoffet i Kay Larsens kartotek på Handels- og Søfartsmuseet, samt museets egne kartoteker og protokoller benyttet.
- 3 *A. Zimmer*: Av viceadmiral Frederik Zimmers optegnelser 1717-1756 (Horten 1927), 57. – Udgiveren, oberst A. Zimmer, Slemdal, Oslo, har venligst givet oplysninger og tilladt reproduktion af foto af figuren.
 - 4 *Berhard Severin Ingemanns* Levnetsbog (København 1862), 25f.
5 sst. 209.
 - 6 *A. M. Lubberhuizen-van Gelder*: De factorijen te Canton in de 18de eeuw, i *Oud-Holland LXX*, Part III (1955), 162ff.
 - 7 *R. J. Charleston*: Chinese face-makers, i *Antiques*, maj 1958, 459.
8 sst. 46of.
 - 9 *Pehr Osbeck*: Dagbok öfwer en Ostindisk Resa Åren 1750. 1751. 1752. (Stockholm 1757), 143.
 - 10 *Memoirs of William Hickey* (ed. Alfred Spencer) I (London 1950), 227; også cit. hos Charleston 461.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1958

„Handels og Søfartsmuseets Venner“ afholdt sin ordinære generalforsamling i Kongens Kammer på Kronborg slot mandag d. 28. juli 1958. Direktør H. Westergaard valgtes til dirigent.

Formanden, professor, dr. techn. C. W. Prohaska, aflagde beretning. Han beklagede, at der i årets løb kun var sket temmelig lidt, og at modelarbejdet kun skred langsomt frem. Modellerne af vagerkutteren „Løvenørn“ og galeasen „C. Stylsvig“ var endnu i arbejde. En tredje model af en fiskejagt fra ca. 1770, konstrueret af flådens fabrikmester Henrik Gerner, var sat i arbejde efter de originale tegninger, som findes i Rigsarkivet, og som sammen med en række andre konstruktionstegninger fra 1700-tallet var fundet frem af museumsdirektør Klem, og som museets embedsmænd var gået i gang med at registrere for at få et overblik over, hvad der findes af materiale til dansk skibsbygnings historie i 1700-tallet. Formanden udtrykte håbet om, at de kommende år måtte blive begivenhedsrige. Medlemstallet havde stadig en tendens til stigning og var nu over 1200.

Formanden beklagede, at medlemmerne havde måttet savne årbogen, der plejede at blive udsendt inden generalforsamlingen. Det havde imidlertid af forskellige grunde vist sig vanskeligt at bringe trykningen til afslutning i så god tid, at årbogen kunne udsendes inden sommerferien. Især var det vanskeligt at få regnskaberne afsluttede, reviderede og behandlere af museets komité og selskabets bestyrelse i rette tid inden årbogens sætning. Bestyrelsen havde derfor besluttet fremtidig at udsende årbogen ved sensommer eller efterårstid, men iøvrigt tilstræbe at afholde generalforsamling i maj eller juni. En enkelt havde ytre ønske

om at sætte tidspunktet for generalforsamlingen til senere end kl. 16, men bestyrelsen mente, at det var bedst at fastholde dette tidspunkt, bl. a. under hensyntagen til lysforholdene i museet, idet der til generalforsamlingen altid hørte en rundgang i museet. Formanden nævnte, at de to revisorer, fhv. stadsingeniør Th. Jørgensen og fuldmægtig Frank Estrup, var trådt tilbage efter at regnskabet's førelse var overgået til en statsautoriseret revisor. Bestyrelsen ville derfor under punkt 4 foreslå, at dette firma valgtes i stedet for de to revisorer, som lovene taler om. Ved denne ordning mente man sig i overensstemmelse med lovene, ligesom ordningen måtte siges at være hensigtsmæssig og fuldstændig betryggende.

Formanden afsluttede sin beretning med en tak til årbogens bidragydere og annoncører samt til pressen for velvillig behandling af selskabets og museets anliggender.

Beretningen toges til efterretning uden videre bemærkninger.

Kassereren, museumsdirektør Klem, forelagde regnskabet, der var ført af statsautoriseret revisor A. Engell-Nielsen, og som balancerede med en sum af kr. 19.565,43. Driftsregnskabet udviste et overskud af kr. 7.789,28. Status balancerede med et beløb af kr. 100.660,98. Reservefondet androg nu kr. 20.203,75. De likvide midler omfattede kr. 34.035,49, af hvilke kr. 352,14 forelå i kontanter, medens resten henstod på bank- og girokonto. Selskabets obligationsbeholdning, der nominelt var på kr. 75.000,00, var bogført til en kursværdi af kr. 64.437,50. Efter en enkelt bemærkning fra et medlem om hensigtsmæssigheden af at føre en særlig konto for kursregulering gaves decharge uden afstemning.

Til bestyrelsen genvalgtes borgmester Sigurd Schytz, direktør Ernst v. Kauffmann og formanden. I stedet for de to hidtidige revisorer, der som nævnt ønskede at fratræde, valgtes det statsautoriserede revisionsfirma A. Engell-Nielsen og A. Krogh Jensen til at foretage revisionen af selskabets regnskaber.

Da ingen ønskede ordet under punkt eventuelt, afsluttedes generalforsamlingen kl. ca. 16,30, hvorefter selskabet foretog rundgang i museets lokaler under ledelse af museumsdirektør Klem og museumsinspektør Henningsen. Under rundgangen

beså man især nyopstillingerne samt samlingen af galionsfigurer, der var nyrestaureret og nyophængt.

I tiden der er forløbet siden generalforsamlingen, er den nævnte model af galeasen „C. Stylsvig“ modtaget. Modellen er udført af skibstømmer Gunnar Winther, Nyborg, og er et overordentlig smukt stykke arbejde, en meget værdifuld forøgelse af museets modelsamling. Udover modellen har selskabet skænket museet endnu en række genstande. Museets samling af fliser er på denne måde forøget med en hollandsk flisekomposition på 20 fliser i blå af frisisk oprindelse, udført i slutningen af 1700-tallet og forestillende en såkaldt statenjacht. Gaverne omfatter desuden en serie gengivelser af middelalderlige og senere bysegl med skibsfremstillinger fra Rigsarkivet, udført af konservator Gärtig, et par fajancekopper med prospekter fra Helsingør havn samt nogle farvelagte tegninger med skibsfremstillinger: skonnerten „Anes Minde“ af Fjellebroen, barkentinen „Fuglen“ af Marstal samt briggen „König van Dänemark“ af Altona 1780-erne. Ikke mindst det sidstnævnte er af værdi, idet det er et af de ældste eksisterende skibsbilleder af denne type. Gaverne er nærmere omtalt i museets årsberetning i nærværende årbog.

Selskabets medlemstal ved udsendelsen af nærværende beretning er 122 livsvarige og 1058 årmedlemmer, således at det samlede medlemstal for tiden ialt andrager 1180 medlemmer.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1958

Udgifter:

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:			
Udgivelse af årbog 1958	17.231,10		
÷ salg af årbøger og særtryk	1.336,34		
annoncer og tilskud til denne	12.700,00		
refunderet papirafgift (anslået)	450,00	14.486,34	2.744,76
<hr/>			
Gaver til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg		13.946,64	
Kontorhold:			
Porto	1.898,00		
Kontorhold	1.523,11		
Diverse udgifter	654,78	4.075,89	
<hr/>			
Henlæggelse til reservefond iflg. vedtægternes § 9		1.500,00	
			Kr. 22.267,29

Indtægter:

Kontingent:			
1086 årsbetalende medlemmer	15.176,00		
12 livsvarige medlemmer	1.500,00	16.676,00	
<hr/>			
Renter af bank, postgiro og obligationer		4.271,13	
Underskud overført til kapitalkonto		1.320,16	
			Kr. 22.267,29

STATUS PR. 1. JANUAR 1959

Aktiver:

Likvide midler:		
Kassebeholdning	530,29	
Landmandsbanken, Helsingør,		
checkkonto 11130	19.515,33	
checkkonto 2702	8.044,28	
Postgiro	1.010,22	29.100,12
<hr/>		
Obligationer:		
Kr. 15.000 5 % Dansk Statslån S. 2007 à 91¾	13.762,50	
Kr. 15.000 5 % Dansk Statslån S. 1977 à 96½	14.475,00	
Kr. 14.000 6½ % Københavns Lån I à 104	14.560,00	
Kr. 10.000 5 % Østifternes Kreditf. 16 s. 2. afd. à 89½	8.950,00	
Kr. 10.000 5 % Ny Jydsk Købstads Kreditf. 11. s. à 88¼	8.825,00	
Kr. 11.000 5 % Jydsk Grundejer Kreditf. 1. afd. I à 88½	9.735,00	70.307,50
<hr/>		
Udestående fordringer		2.950,00
<hr/>		
		<u>Kr. 102.357,62</u>

Passiver:

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.....		87,95
Reservefond:		
Saldo 1. januar 1958	20.203,75	
Henlagt ifølge driftsregnskab	1.500,00	21.703,75
		<hr/>
Kapitalkonto:		
Saldo 1. januar 1958	75.921,08	
Kursregulering samt udtræknings- gevinst obligationer	5.965,00	
		<hr/>
	81.886,08	
÷ underskud ifølge driftsregnskab	1.320,16	80.565,92
		<hr/>
		Kr. 102.357,62
		<hr/>

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 vi har revideret.

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

København, den 3. april 1959.

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
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 minimumskontingentet.

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, 1957-58 kr. 5.- pr. stk.). 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. FROHASKA, 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 SCHYTZ.
Kommandør, fyrdirektør P. E. SINDING, K. af Dbg., DM.
Museumsdirektør KNUD KLEM, kasserer og sekretær.

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Alsing, Svend, LRS., Kbh.
Amsinck, Ove, skibsreder, Klampenborg.
Andersen, Chr., skibsreder, Kbh.
Andersen, H. H., skibsreder, Kbh.
Andersen, N., dir., Odense
Barfoed, H. L., skibsf., Trørød.
Bendix, Adam B., dir., Hell.
Benzon, Boje, fabrikejer, dr. sc., Stokkerup.
Benzon, Aage von, bankier, Kbh.
Bonde, L., lods, Søborg.
Brinch-Fischer, K., boghandler, Esbjerg
Buck, Aage, gross., Kbh.
Bærentzen, Axel, red., Kbh.
Bøgelund-Jensen, S., dir., Kbh.
Cahnbley, John, gross., Kbh.
Christensen, F. H. Lauenborg, statsaut.
skibsmglr., Vejle.
Christensen, T. C., skibsreder, Kbh.
Christiansen, O., dir., Nakskov.
Dinesen, O., propr., Præsto.
Dithmer, G., dir., Kbh.
Ekman, Lia, fru, Valby.
Elving, Jens, komm.-kap., Kbh.
Enderborg, Erik, toldass., Kbh.
Falbe-Hansen, V., ORS., Kbh.
Finsen, Aage, kreditfor. dir., Gent.
Gamborg, L., HRS., Klampenborg.
Goddik, Peter, gross., Vedbæk.
Grandjean, Louis E., forf., Kbh.
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., godsjejer, dr. med.,
Snekkersten.
Hatt, Gudm., prof., dr. phil., Kbh.
Heering, Peter, fabrikant, Kbh.
Henningsen, Bent, Hgør.
Henningsen, Gunnor, Hgør.
Henningsen, Henning, mus. insp., Hgør.
Henriques, H., vekselerer, Kbh.
Hoffmann, J. H. civiling., Charl.
Horn-Lassen, Kaj, gross., Kbh.
Hvidt, L. N., dispachør, Kbh.
Højgaard, Kn., civiling., Kbh.
Illum, Svend, dir., Vedbæk.
Ingelsson, Kai, konsul, dir., Valby.
Illum, Svend, dir., Vedbæk.
Jacobsen, Georg, bankdir., Odense.
Jacobsen, Svend F., dir., Kbh.
Jensen, Henry L. W., gross., Kbh.
Jensen, J. Gotfred, skibsreder, Arhus.
Jensen, P. C., skibsreder, Gent.
Jensen, P. J. godseksp., Kbh.
Jeppesen, H. Hjerner, revisor, Kbh.
Juel-Christensen, Ove, gross., Heli.
Kalm, K., dir., Kbh.
Kampmann, Chr., ing., Charl.
Kauffmann, Ernst v., bankdir., Kbh.
Kemp, Frithjof, ORS, Kbh.
Klem, Karen, skolepsykolog, cand. psyk., fru,
Hgør.
Klem, Knud, mus. dir., Hgør.
Knudtzon, Th., HRS, Gent.
Kraft, F. W., dir., Valby.
Kromann, E. B., skibsreder, Marstal.
Kure, O., pastor, Assens.
Lading, Henry P., dir., Charl.
Langebæk, Steen, LRS., Kbh.
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, dir., Alkmaar.
 Lund, Carl C., tandlæge, Hell.
 Lund, Svend Aage, chefred., Gentofte.
 Lundbeck, H., fabrikejer, Valby.
 Lyman, John, dr., Washington.
- Mansa, H. H., dir., civiling., Virum.
 Marx-Nielsen, C. C. dir., Bøgedal pr. Fruens Bøge.
 Matzen, F., skibsf., Sønderborg.
 Millech, Bruno, gross., Kbh.
 Munck, Niels, civiling., dir., Charl.
 Møller, E. S., ing., Vedbæk.
 Møller, Mærsk McKinney, skibsreder, Kbh.
- Nedergaard, Hans R., ing., Holbæk.
 Nielsen, Carl, dir., Kbh.
 Nielsen, Georg, dir., Kbh.
 Nielsen, Kai, dir., Kbh.
 Nielsen, N. C. A., LRS., Kbh.
 Nielsen, Niels, prof., dr. phil., Kbh.
 Nielsen, Oluf, bankdir., Kbh.
 Nielsen, Otto V., res. kapellan, Benløse.
 Nielsen, Severin, ing., Kbh.
 Norsmann, Poul, dir., cand. polit., Hell.
- Næser, Vincent, læge, Gent.
 Nøregård, Georg, dr. phil., Kbh.
- Pade, H. W., dir., ing., Klampb.
 Pedersen, Ole W., Heil.
 Peter, Emil, gross., Kbh.
 Petersen, K. K., dir., Charl.
 Pontoppidan, F. C., komm.kapt., Kbh.
- Ragoczy, L., dir., Kbh.
 Reinhard, Erik, dir., Kbh.
 Rothe, Fr., kontorchef, Kbh.
- Schmidt, Axel, kontreadmiral, Grønnedal, Grønland.
 Siefert, Ernst, husejer, Korsør.
 Simon, L., gross., Charl.
 Strand, Victor B., gross.,generalkonsul, Kbh.
 Sundberg, K. A., vekselerer, Kbh.
 Svendsen, O., skibsreder, Kbh.
 Svenningsen, Hans, skibsreder, Kbh.
- Thomasen, S. A., gross., Kbh.
 Tomdrup, Bernh., fabrikejer, Hell.
 Tuxen, K. H., skibsreder, Kbh.
- Winsløw, Wiggo, fabrikant, Kbh.
 Worm, Kai Toxen, skibskonstr., Karrebæksminde.
 Wright, H. K., ing., Kbh.

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

- Abrahamsen, Mogens, el-montør, Roskilde.
 Ackermand, K. E., kommandør, Springfb.
 Agger, Knud, kunstm., Hjør.
 Ahrensberg, H. M., husejer, Kvistgård.
 Alberg, Magnus, gross., Kbh.
 Albertsen, R. L., adm. dir., orlogskapt., Kbh.
 Albertsen, Vald., montør, Brønshøj.
 Albrechtsen, A., snedker, Hjør.
 Albrechtsen, Erling, mus. insp., cand. mag., Odense.
 Allerup, Otto, vinhandler, Kbh.
 Alsøe, Erik, sekretær, cand. jur., Charl.
 Andersen, Adolph, Eftf., skibsmæglere, Randers.
 Andersen, Allan E., købmd., Hjør.
 Andersen, Arvid S., konsul, Hjør.
 Andersen, Aug., portør, Snekkersten.
 Andersen, Aug., sagfører, Alborg.
 Andersen, Børge Bjørn, skibing., Sønderborg.
 Andersen, Carl, postkontrolør, Hjør.
 Andersen, C. Mazanti, skibsreder, Charl.
 Andersen, E., gross., konsul, Kbh.
 Andersen, E. V., smed, Hjør.
 Andersen, Harry, bogtrykker, Hjør.
 Andersen, J. Chr. A., fhv. værkfm., Frberg.
 Andersen, John, kontorass., Kbh.
 Andersen, Jørgen, lærer, Charl.
 Andersen, Knud, maskinisp., Kbh.
 Andersen, N. S., apoteker, Ebeltoft.
 Andersen, P. E. T., rest., Hjør.
 Andersen, T. Scavenius, læge, Ærøskbg.
 Andersen, V., tømrermester, Espergærde.
 Andersson, Børge J., lods, Koge.
 Andreassen, A. C., gross., Kbh.
 Andreassen, E., sek.ljt., Rungsted Kyst.
 Andresen, Clr., skibsreder, Hell.
 Andrup, Birthe, bibliotekar, Irk., Charl.
- Ankjærgaard, H. J., togfører, Hjør.
 Arbejdernes Fællesorganisation, Hjør.
 Arendrup, Adolf, bankbestyrer, Rungsted Kyst.
 Arnsing, H. I., remisearb., Hjør.
 Aschengreen, J. Chr., dir., Søllerød.
 Asmund, Berit, lektor, Snekkersten.
 Asmussen, Alfred, gross., Kbh.
 Aspmann, A. V., skibstømrer, Hjør.
 Aspmann, H. L. V., skibstømrer, Hjør.
 Assens, biografdir., Valby.
 Axen, Frode, gross., Lyngby.
- Bager, L. J., hovedbogholder, Hjør.
 Bagh, Axel, ing., Valby.
 Balleby, boghdt., Thisted.
 Bang, Aksel, fisker, Fejø.
 Bang, Hjalmar, dir., Gent.
 Bang, Jørgen, dir., cand. jur., Kbh.
 Bang, Ulf, gross., Rungsted Kyst.
 Bang-Ravn, Jens, Dragør.
 Bardenfleth, Henrik, fuldmægtig, Holte.
 Barfod, Jørgen H., adjunkt, Klampb.
 Barfoed, Jens, dir., Gentofte.
 Barfoed, Knud V., arkt. M.A.A., Kbh.
 Barfoed, Sven, dir., civiling., Gent.
 Bay, Bjørn B., prokurist, Sundby.
 Bay, Oluf, ORS, Kbh.
 Bech, Erik, statsadvokat, Dragør.
 Bech Pedersen, Gunnar, fabrikant, Snekkersten.
 Beck, seilmager, Valby.
 Behrendsen, H. A., skibsbygger, Hjør.
 Bengtsson, Erik, fuldmægtig, Kbh.
 Bentzen, K. M., musikl., Skodsborg.
 Benzon, O., konstrukt., Kbh.
 Berg, skibsing., Skelskør.
 Berg, Erik, gross., Kbh.
 Berg, Henry, snedkerm., Kbh.

- Berg, K., overpolitbetjent, Lyngby.
 Berg, Leif, dir., cand. polit., Kbh.
 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, rådmand, 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., Frhav.
 Bjerre-Petersen, Jørgen, dir., Kbh.
 Bjørn, Acton, arkitekt, M.A.A., Kbh.
 Bjørneboe, Lars, Rungsted.
 Blichert, Ejnar, læge, Hålsingborg.
 Blixt, Knud Erik, overfenrik, Nærum.
 Blok, L. M., distriktings-, Ringkøbing.
 Boa, A. W., fabrikant, Gent.
 Boas, Jørgen, læge, Dianalund.
 Boesen, Per, Kbh.
 Bohn, C. V., Sehestedt, toldforvalter, Ærøskøbing.
 Bohr, Niels, prof., dr. phil., Valby.
 Bojesen, Fanny, fru, Kbh.
 Borg, Chr., gross., Kbh.
 Borup-Nielsen, Sv. Aa., kontorchef, Hjør.
 Bøfeldt, Niels E., arkt. M.A.A., Rungsted Kyst.
 Brahe, Mogens, arkitekt, Holte.
 Brammer, Kai, boghdl., Hjør.
 Bremerstent, E., overbibl., Hjør.
 Briand de Crèvecoeur, E., kontreadmiral, Humlebæk.
 Broch, Axel, stadskoleinsp., Hjør.
 Broegaard, Jørgen A., forstander, Ollerup.
 Broen, Paul, Klampb.
 Broholm, F., stud. mag., Kbh.
 Brun, Erik, landsdommer, Hell.
 Brunoe, Søren, billedhugger, Kbh.
 Bruun, Jørgen G., købmd., Skødstrup.
 Buch, Helge, ing., Charl.
 Buchthal, Fritz, dr. med., Kbh.
 Buhl-Madsen, P., lærer, Roskilde.
 Burmeister & Wain, A/S, Kbh.
 Busch, Julius A., søljt., Charl.
 Bünner, Ellen, viceinsp., fru, Hjør.
 Bystrup, N., arkitekt, M.A.A., Hørsholm.
 Bytinsky, M., fuldmægtig, Virum.
 Bærentsen, H., LRS, Kbh.
 Bøgh-Hansen, E., forvalter, 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, skibsbygm., Hjør.
 Carlsson, J., barberm., Hjør.
 Carlsson, Sv. Ove, medhjælper, Skørping.
 Carstens, Karen, lektor, Kolding.
 Carstensen, Harald, civiling., Lyngby.
 Chennells, F. B., N. Zealand.
 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, Ejvind, købmd., Kbh.
 Christensen, Folmer, malerm., Snekkersten.
- Christensen, H. K., kapt., havarierkøper, Kokedal.
 Christensen, Jens Ivar Barfod, toldass., Snekkersten.
 Christensen, J. P. Spangbro, 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 Bang, skibsf., Søborg.
 Christensen, Røger, farvehdl., Hjør.
 Christensen, Viggo, fhv. overborgmester, Kbh.
 Christiansen, Chr., skibsbygm., Rønne.
 Christiansen, Haldur, snedkerm., Hjør.
 Christiansen, Hans V. Bohn, lærer, Virum.
 Christiansen, Hans Aa., snedker, Hjør.
 Christiansen, Inger, fr., Hell.
 Christiansen, Irving, ing., Kbh.
 Christiansen, Michael Bohn, ing., Kgs. Lyngby.
 Christiansen, O. C. V., kontorchef, Kbh.
 Christiansen, Vermund, repræsentant, Kokedal.
 Christie, Andreas, afd. chef, Rungsted Kyst.
 Christoffersen, Chr., tømmerhdl., Bagsværd.
 Christy, Agnes, provisor, fru, Kbh.
 Clausen, E. Th., gross., Kbh.
 Clausen, H., bestyrer, Hjør.
 Clausen, Halfdan, støbering., Hjør.
 Clausen, Åge, Gent.
 Cleemann, P. F., skibsreder, Abenrå.
 Cordsen, Henning, fabrikant, Kbh.
 Cruse, Erik Bang, ing., Kbh.
- Dahl, Paula, sygeplejerske, Hjør.
 Dahlstrøm-Nielsen, Henry, kjejnsmem., Hjør.
 Dalgaard, A., boghdl., fru, Hjør.
 Dam, Anton, diakon, Tåstrup.
 Damborg, E., kontorchef, Brh.
 Dammann, Herbert, Hamborg.
 Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Dannebrog“ A/S, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Heimdall“ A/S, Kbh.
 Dampskibsaktieselskabet „Progress“, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Torm“ A/S, Kbh.
 Danckwardt, C., civiling., underdir., Kbh.
 Danielsen, Otto, befragter, Kbh.
 Dansk Cement Central A/S, Kbh.
 Dansk Esso A/S, Kbh.
 Dansk Skibstømrerforbund, Kbh.
 Davidsen, Frantz, ing., Kbh.
 Deleuran, W., vinhdif., Fredericia.
 Den danske Landmandsbank, Kbh.
 Den kongelige Porcellainsfabrik, 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., departementchef, Charl.
 Djørup, Johs., læge, Kbh.
 Dragstrup, Vagn, prokurist, Kbh.
 Dreyer, Thorvald, arkt., M.A.A.
 Drosted, Mads, arkitekt, M.A.A., Hjør.
- Ebbehøj, Chr., dir., ing., Kbh.
 Eckhausen, H., kustode, Hjør.
 Eckhardt-Hansen, I., stud. polyt., Snekkersten.
 Egenfeldt, Poul, dir., Ålborg.

Eilschou-Holm, Fr. Vilh., sømandspræst, Kbh.

Ejlbøl, Viggo, dir., Kbh.

Elkjær, G. V., viceskoleinsp., Hgør.

Ellekilde, fru overing., Charl.

Elsøe, Herluf, dir., Kbh.

Elving, Ingeborg, sproglærerinde, Hgør.

Enevoldsen, C., sparekassedir., Løkken.

Engel, Otto, arkitekt, M.A.A., Kbh.

Eriksen, Egon Ellegaard, maskinmester, Skjern.

Eriksen, Hans, dir., Hgør.

Eriksens, Arne, guldsmed, Fr.havn.

Ernst, Max, lektor, cand. mag., Hgør.

Erting, Aksel, tømrerm., Hgør.

Esbjerg Tovværksfabrik A/S, Esbjerg.

Fabeck-Larsen, C. R., salgschef, Gent.

Fabeck-Larsen, Sv. A., hovedrepræsentant, Nyk. F.

Faber, Rich., boxchef, Hell.

Fabricius, Th., pens. fyrrass., Kbh.

Falck, Mogens, gross., Lyngby.

Fencker, Erik, maskinist, Kbh.

Fischer, O., kapt.løjtn., Snarøya, Oslo.

Fischer-Knudden, dir., Odense.

Fisker-Andersen, Jacob, ing., Hgør.

Fjeldborg, Børge C., dir., civiling., Birkerød.

Flensmark, Harald, præst, Kbh.

Foldager, Reinald, toldass., Hgør.

Foreningen af Skibs- og Baadebyggere i Danmark, Nykøbing M.

Forsmark, A., stemmer, Hgør.

Fossing, A., antikvitetshdl., Næstved.

Frandsen, Geo. maskinm., Brønshøj.

Frederichsen, Fr., prokurist, Lyngby.

Frederiksborg Amtsråd, Hillerød.

Frederikshavns Værft og Flydedok, Fr.havn.

Fredfeldt, Knud V., kommunelærer, Vanløse.

Fredholm, Povl, malerm., Bregninge pr. Svendborg.

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., Fr.havn.

Frup, Dan, lab.-ing., Kbh.

Funch-Rasmussen, C., insp., Kbh.

Fyhn, Hans, fabrikant, Kbh.

Fyrdirektoratet, Kbh.

Gade, Chr., grovsmed, Hgør.

Garde, H. A., civiling., Kbh.

Garnum, Otto, læge, Kbh.

Geisler, R., skibsing., Brønshøj.

Gents, E. Th. V., sekretær, Espergærde.

Gerfelt, Jørgen, skibskonstr., Kgs. Lyngby.

Germundsson, A., speditør, Kbh.

Gjermansen, Richard, civiling., Hgør.

Gleerup, Alfred, læge, Kbh.

Gløde, F., statsaut. translator, Kbh.

Gorissen, N. J., HRS, Kbh.

Gottliebsen, Ole, tegner, Tårnbæk.

Grau, Ove, skibsmægler, Kolding.

Graversen, Hans, lærer, Fr.værk.

Greisen, Bent, ass., Humlebæk.

Grennemoose E. E. N., murerm., Hgør.

Gundel, Mogens, prokurist, Skodsborg.

Gustafsson, Nils, realskolelærer, Hillerød.

Güllich, S. A., vognmnd., Hgør.

Gaardø, Chr., forstander, overlærer, Hgør.

Haderslev Havneudvalg, Haderslev.

Hage, Torben, kammerherre, Klampb.

Hagelund, F., assurandør, Hgør.

Haglund, F., kapt., Kbh.

Hahn-Petersen, Eigil, skibsreder, Kbh.

Halldin, Hans, skrædermester, Nyk. F.

Hansen, Anders, købmd., Slagelse.

Hansen, Bendt, civiling., driftbest., Fredericia.

Hansen, Bennet C. K., skibsreder, Kbh.

Hansen, fru skibsreder Bennet C. K., Kbh.

Hansen, Chr., skoleinsp., Hgør.

Hansen, Conrad, urmager & guldsmed, Allinge.

Hansen, C. O. Vaaben, disponent, Kbh.

Hansen, Einar, afd.arkt., Kbh.

Hansen, Elise, kontorass., Kbh.

Hansen, Ernst, kleinsmedem., Hgør.

Hansen, Ernst, malerm., 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, J. A., pens. lods, Kbh.

Hansen, Johs., kontorchef, Kbh.

Hansen, Julius, borgm., Kbh.

Hansen, Karl Johan, monter, Brønshøj.

Hansen, Knud, nav.dir., Kbh.

Hansen, Knud, journ., Kbh.

Hansen, Knud E., civiling., Kbh.

Hansen, L. E., maskinmester, Gilleleje.

Hansen, Magnus, lods, Karrebækssminde.

Hansen, Marius, lektor, cand.mag., Nakskov.

Hansen, Niels, bestyrer, Brønshøj.

Hansen, Ove Juul, installatør, Snekkersten.

Hansen, Paul, ing., Nakskov.

Hansen, S. G., kontorchef, Springforbi.

Hansen, S. Gram, tandlæge, Charl.

Hansen, Søren Henri, stud. techn., Hgør.

Hansen, S. Ingemann, civiling., Kbh.

Hansen, Willy, prokurist, Valby.

Hansen, Age, købmd., Nyk. F.

Hansfort, I. C., dir., Hgør.

Harlang, Frantz, dir., Kbh.

Hartmann, A/S Brødrene, Lyngby.

Hartz-Rasmussen, Willy, fhv. skibsfører, Ødis.

Hasager, Niels, red., Kbh.

Haslund Poulsen, Helge, maskinarb., Hgør.

Hauch, H., fotograf, Hgør.

Hauschildt, Søren, læge, Skive.

Haxlund, Axel, cand. jur., Valby.

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, Hgør.

Henningsen, Grethe, sygeplejerske, Hell.

Henningsen, Hans, farveriejer, Nyborg.

Henningsen, Kaj, tekstiling., Virum.

- Henningsen, Ove, LRS, cand. jur., Fredericia.
- Henningsen, Sv. Aa., lektor, Snekkersten.
- Henriksen, Carl, inkassator, Odense.
- Henriksen, H. H., Hgør.
- Henriksen, Hans, arkitekt, Kbh.
- Henriksen, Karen, bogholderske, Arhus.
- Henriques, Frederik, gross., Klampb.
- Herlow, A. O., overass., Valby.
- Hermansen, B., forhyringsass., Vanløse.
- Hermansen, Kristian, fyrmester, Keldsnor fyr.
- Hesseldahl, skolebestyrerinde, frk., Tølløse.
- Hill-Madsen, Ernst, ing., Kbh.
- Hilsted, Finn, underdir., LRS, Kbh.
- Hintze, H. V., dir., Nyk. F.
- Hjorth, Stenild, civiling., Kbh.
- Hoff, Alfred, ing., Vanløse.
- Hoff, Gustav R., maskinfabrikant, Kbh.
- Hoffmeyer, Erik, skibsreder, Hundested.
- Hoffmann, Georg, snedkermester, Arhus.
- Hofmansen, P. K., arkivar, Kbh.
- Holbæk byråd.
- Holck, M., lensbaron, Glumsø.
- Holm, Jacob, & Sønner's Fabrikker A/S, Kbh.
- Holm, Sven, fabrikant, Hell.
- Holm, Valdemar, murerm., Dragør.
- Holmark, Einar, gross., Kbh.
- Holm-Petersen, F., forfatter, Troense.
- Holsee, Sven, statsaut. skibsmægler, Kbh.
- Holt, Arne, befragter, Holte.
- Hornby, H., ing., vicedir., Gentofte.
- Hougs, A. Borch, læge, Aabenrå.
- Howe, Hans, overass., Charl.
- Hovmand, G., skibsmægler, Bandholm.
- Hvass, Tyge, arkt. M.A.A., Hell.
- Hviid, Jørgen A., kommandørkapt., Birkerød.
- Hüsig, Karla, overlærer, Hgør.
- Hägge, Erik, red., Halmstad.
- Høst, K. R., cand. pharm., Alborg.
- Høyer, fyrrass., Korsør.
- Høyer, Jørgen, skoleelev, Kbh.
- Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn.
- Illum, Svend, fru dir., Vedbæk.
- Ingeniør-Sammenslutningen, Kbh.
- Ingwersen, Henry, antikvitetshdl., Snekk.
- Israelsen, H. C., civiling., Hgør.
- Jacobsen, A., dir., New York.
- Jacobsen, C. T., skipper, Læsø.
- Jacobsen, C. W., afd.-ing., Odense.
- Jacobsen, G., ing., Kbh.
- Jacobsen, Harald, gårdejer, Grimstrup.
- Jacobsen, Poul, gross., cand. jur., Rungsted Kyst.
- Jakobsen, S. C., pens. kaptajn, Hgør.
- Jákupsstovu, Jákup i, sekretær, Torshavn.
- Jans, Ove L., gross., Kbh.
- Jantzen, P., civiling., Lyngby.
- Jarvig, Thorkild, isenkræmmer, Kbh.
- Jelstrup, O., skibsreder, Kbh.
- Jensen, A., havnefoged, Hgør.
- Jensen, A. A., bagerm., Hgør.
- Jensen, A. C. D., forstanderinde, Hgør.
- Jensen, A. Egede, arkitekt, Samsoe.
- Jensen, A. Rothe, reservefogde, Middelfart.
- Jensen, Axel, statsaut. skibsmægler, Arhus.
- Jensen, Bent Holbæk, maskinarb., Allerød.
- Jensen, B. Hjorth, orlogskapt., Gent.
- Jensen, Carl Chr., fuldmægtig, Charl.
- Jensen, C. E. Koch, skibsbygm., Nyborg.
- Jensen, D. A., museumsleder, Glud pr. Horsens.
- Jensen, Ejner E., maskinarb., Randers.
- Jensen, Eric, gross., Kbh.
- Jensen, H., viceskoleinsp., Kbh.
- Jensen, H. V., konditor, Vordingborg.
- Jensen, Helmuth, toldass., Redby havn.
- Jensen, J., gartner, Hgør.
- Jensen, fru gartner J., Hgør.
- Jensen, Jens, politibetj., Vanløse.
- Jensen, Johs., snedkerm., Valby.
- Jensen, Jørn, Hgør.
- Jensen, K. P., kapt., Nekse.
- Jensen, K. W. F., kok, Hgør.
- Jensen, Laurits, fhv. skoleinsp., Hgør.
- Jensen, Marthin, murerstv., Allerød.
- Jensen, Mogens, stud. polyt., Kbh.
- Jensen, N. P., murerarbejdsmd., Brønshøj.
- Jensen, P., købmd., Charl.
- Jensen, P. S., lods, Hgør.
- Jensen, S. A., civiling., Lyngby.
- Jensen, V. F., lokomotivf., Hgør.
- Jensen, Viggo A., prof., dr. med., Riiskov.
- Jeppesen, Jørgen, Kbh.
- Jeppesen, Mogens, købmd., Nyk. F.
- Jepson, Anders, malermester, Nyk. F.
- Jespersen, Knud, repræs., Charl.
- Jespersen, K. Wraae, prokurist, Søborg.
- Jespersen, Povl, dir., Charl.
- Jessen, Børge, prof., dr. phil., Kbh.
- Jessen, C. U., overlage, Hgør.
- Jessen, Erik, maskinarbejder, Kbh.
- Johannesen, Aksel, tømrerm., Snekkersten.
- Johannesen, Emil, fiskehdl., Hillerød.
- Johannesen, J. N. M., snedker, Hgør.
- Johannesen, Johs. P., sognefgd., Snekkersten.
- Johansen, Arnold P., havemand, Hgør.
- Johansen, Henning, centralmekaniker, Kbh.
- Johansen, Ib, befragter, Kbh.
- Johansen, Mikael, kontorchef, Kbh.
- Johansen, N. A., skibsfører, Kbh.
- Johansen, Otto, arbejdsmd., Stenvad St.
- Johansen, Sigvald, inkassator, Hgør.
- Johansson, Karl-Erik, ing., Hägersten, Sverige.
- Johansson, P., kaptajn, Hgør.
- Johnsen, Henning, bogtrykker, Kbh.
- Johnsson, H., Hälsingborg.
- Jonassen, Else, overlærer, Hgør.
- Jorberg, Fr., Berlin.
- Juel-Andersen, G., fiskehdl., Hgør.
- Juel-Brockdorff, Niels, baron, kommandør, Kbh.
- Juel-Christensen, Hans, vinhdl., Kbh.
- Juul, Svend, vinhdl., Kbh.
- Juul, W., smedem., Kbh.
- Jørgensen, A., lods, Hgør.
- Jørgensen, Albert, dir., Hell.
- Jørgensen, Alb. V., HRS, Kbh.
- Jørgensen, A. Th., fhv. stadsing., Hgør.
- Jørgensen, A. W., overbetjent, Vordingborg.
- Jørgensen, C., mejerierje, 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, Th., 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., Skodsbj.
 Karsten, Preben, H. A. & H. D., sekretær, Abyhøj.
 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., konsul, Hgør.
 Kiørboe, Jørgen, sekretær, Kbh.
 Kjær & Sommerfeldt, vinhandel, Kbh.
 Kjærsgaard, Børge, Kbh.
 Kjelner, Th., kunstmaler, Hillerød.
 Kjølens, Per, tømrerm., Vallerød.
 Klangel, K., lærer, Hgør.
 Klausen, A., 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, Johs., overlærer, Kbh.
 Klintenborg, O., cigarhdl., Hgør.
 Klokhøj, 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, Kolbykaas.
 Knudsen, Ib, radiotelegrafist, Svendborg.
 Knudsen, Peder, kontorass., Hgør.
 Knudsen, Per, skoleelev, Kastrup.
 Knuth, Rud., greve, Hell.
 Knutsson, O. F. S., tapetsererm., Hgør.
 Kofod, Erik, dispancher, Kbh.
 Kongo-Hansen, P., sognepræst, Errindlev.
 Kongstad, Jul., kontorchef, Vanløse.
 Kongsted, T., dir., Hgør.
 Kopp, J., gross., Hgør.
 Kopp, N. E., disponent, Hgør.
 Korsør Byråds Havneudvalg, Korsør.
 Kraglund, A. A. J., bestyrer, Hgør.
 Krebs, Niels Dindler, skibsbygger, Hell.
 Kringhøj, Carl, maskinpasser, Esbjerg.
 Kristensen, Hans P., læge, Søborg.
 Kristensen, Knud, fhv. statsminister, Humlebæk.
 Kristensen, K. S., fhv. skibsfører, Kbh.
 Krogsgaard, Mogens R., civiling., Charl.
 Krohn, J. H., afd.ing., Søborg.
 Kroman, Erik, arkivar, dr. phil., Hell.
 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.
 Kaadtmann, F., kaptajn, Udbyhøj.
 Kaae, Jørgen, læge, Gjedved.
 Kaae, Aage, depotbestyrer, Hgør.
 Kaarsen, Elisabeth, fhv. viceskoleinspektice, Hgør.
 Kaaree, M., direktør, Rungsted.
- Lambertsen, S. R., radiotelegrafist, Svendborg.
 Lang, Per, ing., Hgør.
 Lannung, Hermod, LRS, MF., Kbh.
 Lannung, Sven, afd.chef, Kbh.
 Larsen, A. Bodse, lodsoformd., Bandholm.
 Larsen, Astrid, frue, Kbh.
 Larsen, Bent Valcur, cand.mag., Tønder.
 Larsen, A. H., toldkontrollør, Hgør.
 Larsen, C., frue, fotograf, Kbh.
 Larsen, Erh., revisor, Kbh.
 Larsen, Erik Lau, arkt., Hgør.
 Larsen, Finn, snedker, Hvidovre.
 Larsen, F. Rønnow, kordegn, Kbh.
 Larsen, H., snedkerm., Hgør.
 Larsen, Henning, portier, Hgør.
 Larsen, Henri, indkøbschef, Snekkersten.
 Larsen, Henry F., cand. polit., Kbh.
 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, S. Lundsgaard, smedem., Hgør.
 Larsen, Willy, skibsbefragter, Charl.
 Larsen, W. R., fyrpasser, Hgør.
 Lassen, Joh., købmand, Kbh.
 Lau-Jensen, Sv. E., kommunelærer, Søve.
 Lauring, Palle, forfatter, Virum.
 Lauritzen, Ivar, skibseder, Kbh.
 Lauritzen, P., lods, Striber.
 Laursen, P., Kbh.
 Lehmann, Henrik, direktør, Kbh.
 Leisner, R., ing., Lyngby.
 Lemche, Hans Jacob, dir., Kbh.
 Lerche, J., stationsf., Hornbæk.
 Liö, Elias, fyrmester, Myggenæs, Færoerne.
 Lidholdt, Karl, skibsbyggerlærling, Aabenrå.
 Liljeborg, Frank, Kbh.
 Lillegaard, A. E., søløjtnant, Holte.
 Lind, Chr., skibsbygm., Rønne.
 Lindahl, Erik, købmd., Snekkersten.
 Lindquist, Carl-Axel, kaptajn, Stockholm.
 Lindquist, K., prokurist, Stubbeboeking.
 Lindström, Allan, civiling., Vänersborg.
 Lindström, Otto, ing., Valby.
 Linneballe, Ernst, dir., Kbh.
 Linvald, Steffen, mus.insp., Charl.
 Lock, P., læderhdl., Hgør.
 Lohmann, S., fyrmester, Hyllekrog fyr pr. Redby.
 Lolk-Larsen, H., kontorchef, Holte.
 Lorentzen, Børge, bogtrykker, Charl.
 Lotz, M. E., overlærer, Hgør.
 Louis-Hansen, A., fabrikant, civiling., Vedbæk.
 Lund, E., prokurist, Hell.
 Lund, Inger, overlærer, Hgør.
 Lund, Oskar F., skibsing., Herlev.
 Lund, Thorkild P., fyrmester, Hesselø fyr.
 Lund-Hansen, ritmester, Arhus.
 Lundsgaard, J. H., maskininsp., Kbh.
 Lyngbye, Jørgen Svitzer, gross., Gadevang.

- Lynggaard, K., gartner, Hjør.
 Lyngsø, B., lærer, Brede.
 Lynnerup, Søren, Kbh.
 Lønberg-Holm, A., civiling., Kbh.
- Madsen, Carlo Råhauge, lods, Fr.havn.
 Madsen, Edvard, Måløv.
 Madsen, E. N., dir., Springforbi.
 Madsen, J., sekretær, Kbh.
 Madsen, Jørgen, civiling., Århus.
 Madsen, Kjeld, adjunkt, Silkeborg.
 Madsen, V., kapt., Marstal.
 Madsen, Aage K., Iyrbøder, Valby.
 Maegaard, E., dir., cand. jur., Kbh.
 Malling, Jens, ekspeditionssekretær, cand. jur., Hellerup.
 Marineforeningen, Kbh.
 Marinehistorisk Selskab, Klampenborg.
 Marstrand, Jørgen, civiling., dr. tech., Gentolte.
 Mathiasen, Hans, rederiass., Kbh.
 Mathiasen, E., forstander, civiling., Kbh.
 Meilvang, Henry, forvalter, Kbh.
 Meilvang, Viggo, ass., Herlev.
 Mellentin, Aage, gross., Charl.
 Mench, Erik, dir., Kbh.
 Mersing, B. E., overbibl., Svendborg.
 Metz-Hansen, J. H., havnefgd., Esbjerg.
 Meyer, Knud, gross., Kbh.
 Michelsen, Oluf, slagterm., Kbh.
 Michelsen, P., skibsmægler, Odense.
 Mikkelsen, Børge, repræs., Tibberup.
 Mikkelsen, Chr., købmd., 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., færgeløber, Nykøbing M.
 Munch-Nielsen, Th., lods, Hjør.
 Munthe af Morgenstjerne, B. v., kontorchef, Kbh.
 Munthesen, Frode, sekretær, Birkerød.
 Mücke, Billy, fabrikant, Kbh.
 Müller, Poul, læge, Valby.
 Møller, Birthe Kraunsø, frk., Vedbæk.
 Møller, Karen, frue, Vedbæk.
 Møller, Paul, arkitekt, Kbh.
 Møller, Povl, dr., Kbh.
 Møller, Ralph Just, arkivbetjent, Rungsted.
 Møller, Aase Kraunsø, 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. sefartschef, Kbh.
 Neisig, Niels Holger, bankelev, Nakskov.
 Nexø-Larsen, F., gross., Rungsted.
 Nichum, E., plantagejer, Randers.
 Nielsen, Alfred, lods, Udbyhøj.
 Nielsen, Alfred V., gross., Kbh.
 Nielsen, A. M. C., prokurist, frk., Hjør.
 Nielsen, B. Hjeim, gross., Fredensborg.
 Nielsen, Bob Gunnar, styrmandselev, Virum.
- Nielsen, Carl, prokurist, Kbh.
 Nielsen, Carl, bådebygger, Fejø.
 Nielsen, Chr., konservator, Hjør.
 Nielsen, C. J., maskinmester, Valby.
 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, Fr., isenkrammer, Hjør.
 Nielsen, Henning, maskinarbøder, Holbæk.
 Nielsen, Henning, fabrikant, Søborg.
 Nielsen, Holger, gross., Kbh.
 Nielsen, H. R., bogtrykker, Hjør.
 Nielsen, H. Thornberg, underdir., civiling., Varde.
 Nielsen, I. Froberg, mekaniker, Valby.
 Nielsen, J., murerm., Hjør.
 Nielsen, Jacob, repræs., Kbh.
 Nielsen, Jacob, tandlæge, Odense.
 Nielsen, J. C. M., stat.-forst., Hjør.
 Nielsen, Jens, hotclejer, Hjør.
 Nielsen, John, overass., Esbjerg.
 Nielsen, Johs., boghdl., Haderslev.
 Nielsen, J. V., lagerekspedient, Hjør.
 Nielsen, Jørgen, kontorlev, Skodsborg.
 Nielsen, K., toldpakhusfmd., Ribe.
 Nielsen, K. E., skibsfører, Korsør.
 Nielsen, Knud, cand. polyt., Risskov.
 Nielsen, N., Iyrbøder, Hjør.
 Nielsen, Niels Lundwall, tegner, 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, A., toldkontrollør, Varde.
 Nissen, Olaf, maskinm., Kbh.
 Nobel, C., revisor, cand. jur., Kbh.
 Norbøll, K. W., rektor, Hjør.
 Nordholt, P. Aa., postmester, Hjør.
 Nordmann, V., statsgeolog, dr. phil., Kbh.
 Nordquist, Evert, resementør, Stockholm.
 Nordvig, R., ing., Nakskov.
 Normann, L. O., dir., Kbh.
 Normann, Peder, redl., Hjør.
 Norsk, Frans, overlage, Hell.
 Norsk, P., pens. insp., Dragør.
 Norsmann, Poul, dir., cand. polit., Charl.
 Norspang, Ejnar, tegner, Farum.
 Nygaard, Ejnar, kaptajn, skibsreder, Aarhus.
 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., Skelsker.
 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, Værlose.
 Olsen, Poul, slagterm., Hell.
 Olsen, Sophus, fabrikant, Kbh.
 Olsen, V. Rex, kartograf, Holte.
 Olsen, Aage, marineing., Dragør.
 Osgaard, Lauritz, fabrikant, Hjør.
 Ostenfeld, Th., civiling., Kbh.
 Overgaard, F., blomsterhdl., Hjør.
 Overgaard, Frode, dekoratør, Søborg.
 Overgaard, R., komm.lærer, Svinninge.
 Ovesen, Nygaard, assurandør, Vordingborg.
 Ovnbøl, A., læge, Hvidbjerg st.

Parris, Povl, direktør, 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, E. O., smed, Hvidovre.
 Pedersen, Erik, maler, Rønne.
 Pedersen, Evald, forvalter, Hjør.
 Pedersen, Georg, lektor, Holte.
 Pedersen, Harald, revisor, Hjør.
 Pedersen, H. Elmman, revisorass., Kbh.
 Pedersen, I. D. S. V., væver, Hjør.
 Pedersen, Jørgen A., fabrikant, Charl.
 Pedersen, M. P., civiling., Kbh.
 Pedersen, Ole Crumlin, stud. polyt., Hell.
 Pedersen, Ole Homann, ing., Hjør.
 Pedersen, Orla, prokurist, Hjør.
 Pedersen, Poul P. M., forfatter, Kbh.
 Pedersen, S. A. L., lokomotivfører, Kbh.
 Pedersen, Vald., bogtrykker, Kbh.
 Pedersen, Vald., lærer, Fr.lund.
 Pedersen, Aage, læge, Hell.
 Petersen, Anker, chauffør, Kbh.
 Petersen, A. O. A., statslods, Aabyhøj.
 Petersen, Axel, håndværker, Herlev.
 Petersen, Carl, maskinfabr., Gilleleje.
 Petersen, Chr. F. V., slagterm., Hjør.
 Petersen, Chr. Rolf, kæmner, Byrum, Læsø.
 Petersen, Chr. Steen, civiling., Espergærde.
 Petersen, Cl. W., tømrerm., Kbh.
 Petersen, Eiler, gross., Roskilde.
 Petersen, E. Sejer, forstander, Hjør.
 Petersen, F. Højsted, repræs., Kbh.
 Petersen, H. C. F., telegrafkontrollør, 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, N. E., fabrikant, Snekkersten.
 Petersen, P. V., proprietær, Humlebæk.
 Petersen, Robert, kleinsmed, Hjør.
 Petersen, S. A., skibsfører, Korsør.
 Petersen, S. Chr., maskinm., Hjør.
 Petersen, Svend, Kbh.
 Petersen, Sv. Rosten, isenkrammer, 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, Klampb.
 Poulsen, Finn V., optiker, Kbh.
 Poulsen, H., tømrerm., Hjør.
 Poulsen, J. P., smedem., Hjør.
 Poulsen, Poul, skibstømrer, Rødvig.
 Preisler, Børge, optiker, Kbh.
 Privatbanken A/S, Kbh.
 Prohaska, C. W., professor, dr. tech., 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., Brønshøj.
 Rasmussen, A. H., civiling., Kbh.
 Rasmussen, Antoni, kapt., Hell.
 Rasmussen, Chr. Wiboe, hovmester, Valby.
 Rasmussen, C. J., snedkerm., 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., automobilforhrdr., Hjør.
 Rasmussen, Povl H., snedker, Bjørnehoved.
 Rasmussen, R. F., komm.lærer, Hjør.
 Rasmussen, Aage, dir., Kbh.
 Rathje, Eigil, ing., Kbh.
 Ravn, K., værkfører, Hjør.
 Roderiet „Anholt“ A/S, Kbh.
 Reedtz-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.
 Rieme, 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. M.A.A., 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.
 Rosenlöv, Mogens, oberstløjtnant, Kbh.
 Rosenvold, C. F., Abenrå.
 Rygaard, Erik, dommerfuldm., cand. jur., Herning.
 Rysz, P., lodsformand, Korsør.
 Røder, Hans Chr., skibsfører, Brønshøj.
 Rønne Havneudvalg, Rønne.
 Rønsted, Karmark, LRS, Kbh.
 Rørdam, Kjeld, HRS, Kbh.
 Rørmark, Aage, arkivar, Vanløse.

- Sahl, Olaf, arkt., Risskov.
 Salling, E., sognepræst, Mandø.
 Sandager, fyrrass., Hjør.
 Sandal, Axel, boghdl., Kbh.
 Sander, Henning, Kbh.
 Sardemann, Erik, læge, Århus.
 Sarrau, Wm., murer, Karsemose.
 Saxild, Jørgen, ing., Hell.
 Saxtorph, Th., driftsleder, Svebølle.
 Schlack, Gudmund, gross., Kbh.
 Schaumann, H., fhv. sporvejdsdir., Bagsværd.
 Schaumann, P., ing., Virum.
 Scherffenberg, G., ing., Hell.
 Schibbye, Harris, arkt. M.A.A., Kbh.
 Schmidt, A. V. B., overmontør, Hjør.
 Schmidt, Ester, frue, Stubbekøbing.
 Schmidt, Mogens, lodsinsp., orlogskpt., Gent.
 Schmiegelow, C. H., smedem., Hjør.
 Schneider, 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, forvalter, Kbh.
 Schrøder, Per, civiling., Lyngby.
 Schrøder-Christensen, E. P. H., skatteinsp., Ålborg.
 Schultz, Aage, installatør, Kbh.
 Schultze, Mogens, malerm., Gent.
 Schwiegerhausen, Gunter, retoucher, 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., fyrdir., kommandør, Kbh.
 Sivertsen, Poul S., skibinsp., 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.
 Smidt & Co. A/S, F. L., Kbh.
 Smidt, Carsten M., overlæge, dr. med., Næstved.
 Snorrason, Egill, dr. med., Kbh.
 Sonne, H. O., civiling., Hølte.
 Sonne-Hansen, K., dir., Charl.
 Sparekassen i Nykøbing Falster.
 Spiro, Anatol, ing., Kbh.
 Spodsborg, K. E., læge, Vanløse.
 Sprenger, K., fabrikant, Hjør.
 Stallknecht, G., skibsfører, Hølte.
 Starch-Petersen, B., billedskærerem., Hjør.
 Steffensen, H. C., underdir., Hjør.
 Steffensen, Hother E., Espergærde.
 Steffensen, James, afd.ing., Hell.
 Stephensen, Magnus, arkitekt, Gent.
 Stolt, Poul, montør, Skodsborg.
 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.
 Strøyberg, Jens, apoteker, Assens.
 Stub-Nielsen, Axel, dyrlæge, Hjør.
 Stürup, C., & Co.s eftflg. A/S, Hjør.
 Staarup, Hans, fhv. havnedir., cand. polyt., Århus.
 Svarer, Jørgen, mæglerlev, Ærøskøbing.
 Svestrup, Margrethe, bibliotekar, Hjør.
 Svendborg Bank A/S, Svendborg.
 Svendborg Havneudvalg, Svendborg.
 Svendsen, G. J., fyrrass., Højstrup.
 Svendsen, Hans, ing., Dragør.
 Svendsen, Jørgen, ing., Hjør.
 Svendsen, Paul W. E., red., Vejle.
 Svendsen & Christensen, A/S dampskibsselskabet „Vendila“, Kbh.
 Svendsen, Sv. K., kredslæge, Hjør.
 Sylvestersen, Joh., Randers.
 Sæbye, Poul, kunstmaler, Klampb.
 Søegaard, C., cand. pharm., Hjør.
 Sølvær, Carl V., kaptajn, Skodsborg.
 Sørensen, Axel, ing., Hell.
 Sørensen, E. Gether, overlærer, Hjør.
 Sørensen, E. V., grosserer, Birkerød.
 Sørensen, Frank, ing., Hjør.
 Sørensen, Frederik Richard, toldass., Hou.
 Sørensen, G. Lund, hotelportier, Kbh.
 Sørensen, K. E., skibsmægler, Kbh.
 Sørensen, Keld, trafikass., Hjør.
 Sørensen, Poul, civiling., Kbh.
 Sørensen, Preben, kobbersmed, Hjør.
 Sørensen, Preben, maskinchef, Hellebæk.
 Sørensen, R.I., kompasretter, kpt., Brh.
 Sørensen, S. C. F., Ålborg.
 Sørensen, Vagn, kontorass., Hjør.
 Sørensen, Valdemar, skoleinsp., Hjør.
 Sørensen, Aage, slotsbetj., Hjør.
 Tang, Gia, prokurist, frk., Valby
 Tegner, V. P. B., civiling., Kbh.
 Thalbitzer, Carl, red., Kbh.
 Thalbitzer, V., amtsforvalter, Kbh.
 Theisen, Nils A., skoleelev, Espergærde.
 Tholstrup, Olaf, ing., tekn. adjunkt, Horsens.
 Thomsen, A. M., hotelejer, Hjør.
 Thomsen, C. A. H., Trolle, fhv. 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.
 Thuse, Viggo, dir., Søborg.
 Tikøb sogneråd, Espergærde.
 Tilly, Albert, postmester, Esmrum.
 Tofte, Knud, sognepræst, Skibby.
 Torp, Folmer, butikschef, Roskilde.
 Tranholm-Jørgensen, A., skibsfører, Kbh.
 Trondal, M., skibsfører, red., Nyborg.
 Truelsen, Truels, styrmand, Kbh.
 Trædni, Heine, prokurist, Hjør.
 Tscherning, Carl, adjunkt, Birkerød.
 Tuborgs Bryggerier, Hell.

- 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.
 Valmin, Jan, ark., M.A.A., 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, dir., cand. mag. Kbh.
 Vidø, Leif, lærer, Kbh.
 Vilandt, Leif R., kapt., Springforbi.
 Vilholm, Gunnar, mejeriejer, Hgør.
 Vilholm, fru mejeriejer, Hgør.
 Villadsen, Jens, fabrikant, Kbh.
 Villund, Kjeld, cand. act., Valby.
 Vohlert, Knud, gross., Kbh.
 Voss, C., mejerist, Hgør.
 Vyff, Kr., proprietær, Vonsild.
 Vaabenhistorisk Selskab, Kbh.
- Wallentin, Andreas, arkt., Brønshøj.
 Walløe-Meyer, John, fuldmægtig,
 Humlebæk.
 Warburg, Hugo, fabrikant, Kbh.
 Weber, Margot, Mlle, Lausanne.
 Weilbach, J. S. V., sejl- og kompasmerger,
 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, Gunnar B., skibstømrer, Nyborg.
 Wistoft, C. A., Kbh.
 Witte, Richard, dir., Bagsværd.
 Wolff, Per, stud. polyt., Kbh.
 Wolther, turistsekr., Odense.
 Worm, C. A., dir., Kbh.
 Worm, M., fyrskibsfører, Alborg.
 Worsøe, K. H., Dronningborg v. Randers.
 Würtz, Peter, malermester, Snekkersten.
 Waagepetersen, H. L., dir., cand. polyt.,
 frue, Hgør.
 Waagepetersen, H. T., gross., Kbh.
- Yde-Andersen, D., mus.insp., Kbh.
- Ørberg, Paul G., adjunkt, Svendbg.
 Ørnfelt, Axel, stud. geom., Kbh.
 Øst, Ake, järnvägsmän, Malmö.
 Østergaard, Torsten, overløge, dr. med.,
 Hgør.
- Aagaard, Werner F., tekn. kalkulat.,
 Vanløse.
 Aalborg Portland-Cement-Fabrik A/S, Kbh.
 Aalborg Værft A/S, Alborg.
 Aamand, Erik, Snekkersten.
 Aarhus Havneudvalg, Aarhus.

BYTTEFORBINDELSER

- Bergens Museum og Bibliotek.
Bergens Sjøfartsmuseum.
Blekinge Museum, Karlskrona.
Borgarsyssel Muscum, 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.
Foreningen 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 Studiekklub.
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 Landbruksmuseum,
 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 Lucht-
 vaart, Rotterdam.
 Jydsk Selskab for Historie, Sprog og
 Litteratur.
 Jönköping Läns Hembygdsförbund.
 Kalmar Läns Fornminnesförening.
 Universitetsbibliothek, 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 Vetenskapssam-
 fundet, 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 Volken-
 kunde 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.
 Navigationsällskapet i Finland,
 Helsingfors.
 Nordenfjeldske Kunstindustri-
 museum, Trondheim.
 Nordiska Museet, Stockholm.
 Nordland Fylkesmuseum, Bodø,
 Norge.
 Nord-Trøndelags Historielag,
 Sakshaug.
 Norrbottens Läns Hembygds-
 förening, Luleå.
 Foreningen til norske fortidsminnes-
 merkers bevaring, Oslo.
 Norske museers landsforbund, Oslo.
 Norsk sjøfartsmuseum, Bygdø, Oslo.
 Ny Carlsberg Glyptotek.
 Odense bys museer.
 Städtisches Museum, Osnabrück.
 Peabody Museum, Salem (Mass.),
 USA.
 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-Holsteini-
 sche 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.
 Hist.-top. Selskab for Søllerød
 Kommune, Holte.
- Tekniska Museet, Stockholm.
 Thorvaldsens Museum.
 Tidsskrift for Søværnen, 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.

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
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 Holcby Dieselmotor Fabrik
Københavns Frihavns-Aktieselskab
Kjøbenhavns Handelsbank A/S

Københavns Havnevæsen
Lemvig-Müller & Munck A/S
K. F. Marstrands Eftf.
A/S Naskov Skibsværft
Nordhavns-Værftet A/S
Nordiske Kabel- og Traadfabriker A/S
Odense Staalskibsværft A/S
Privatbanken i København A/S
A/S Thomas Th. Sabroe & Co.
N. Schiøtt & Hochbrandt
Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia
Thomas B. Thrige A/S
A/S Titan
Tuborgs Bryggerier
A/S Varde Stålværk
Iver C. Weilbach & Co.
C. Wiibroe's Bryggeri A/S
Aalborg Værft A/S



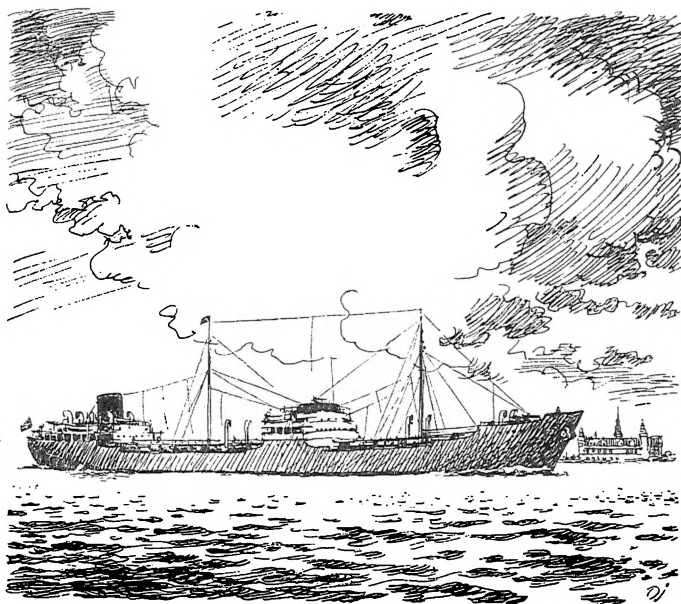
BALTICA
FORSIKRING

Hovedkontor:

BREDGADE 40-42, KØBENHAVN K

Afdelingskontorer
og agenturer overalt i
Danmark





INTERNATIONAL OIL BUNKERING



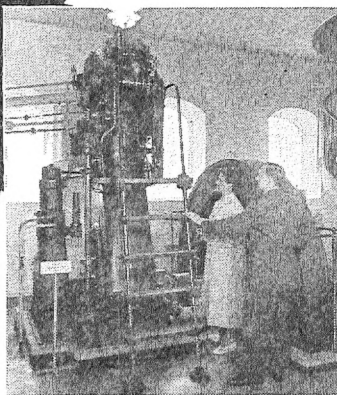
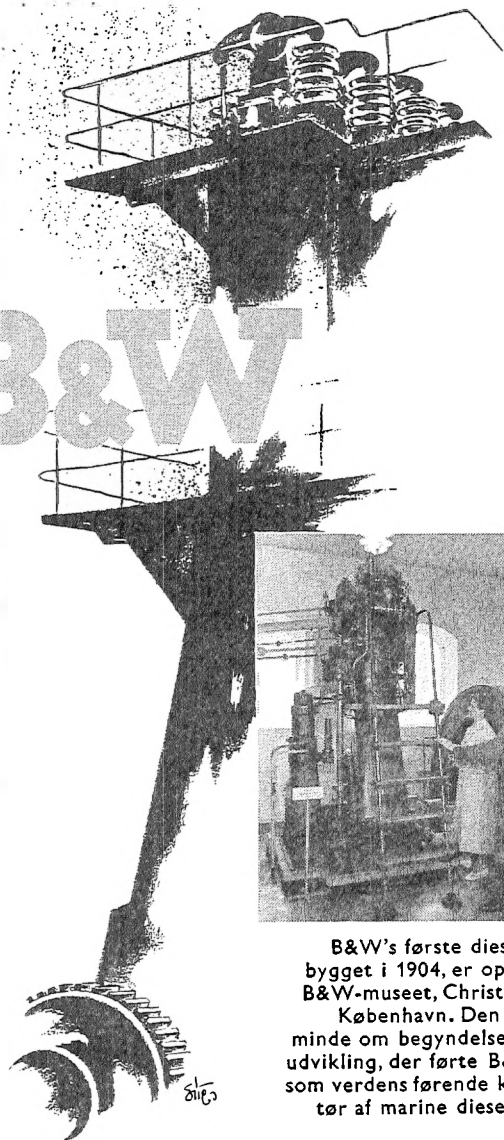
BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
KØBENHAVN

Telegramadr.: BEPEBUNKER

Fjernskriver: 2217

...leading in the maritime world

B&W



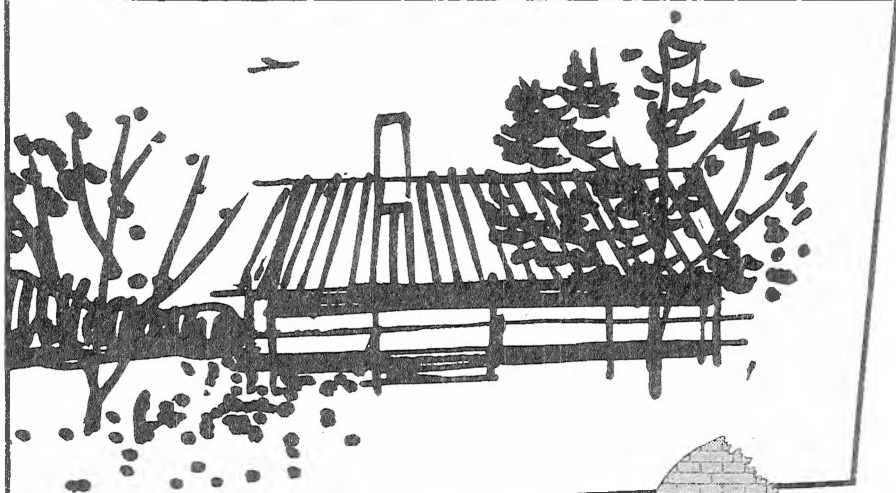
B&W's første dieselmotor, bygget i 1904, er opstillet på B&W-museet, Christianshavn, København. Den står som minde om begyndelsen til den udvikling, der førte B&W frem som verdensførende konstruktør af marine dieselmotorer

BURMEISTER & WAIN

København . Danmark

CEPEXO

- vandafvisende mürfarve



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

*Den ideelle overfladebehandling
til bygværker af enhver art.*

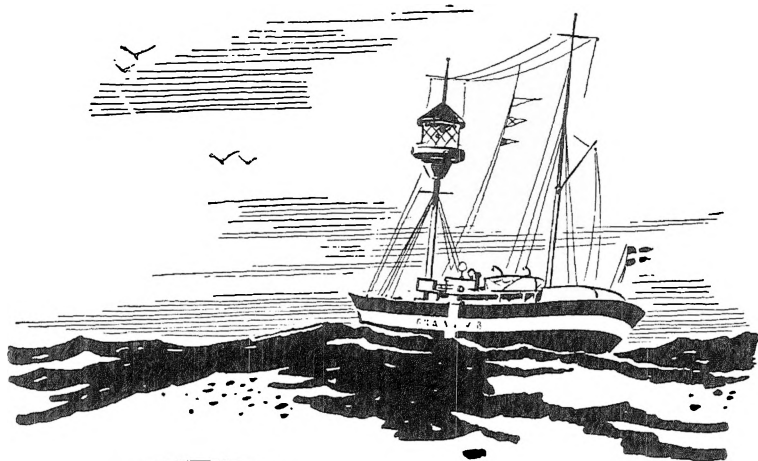
Fås i 8 smukke farver og hvid.

Anvendes på

murværk, puds, beton m. m.



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

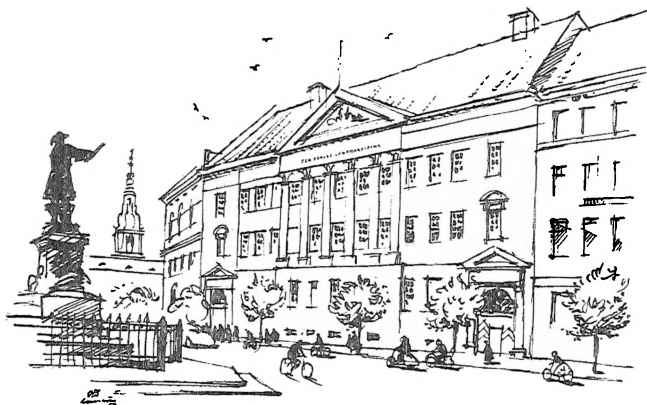


**gennemfører en kvalitet,
der holder sin kurs...**

DANSK ESSO A/S



DEN DANSKE LANDMANDSBANK
AKTIESELSKAB



Hovedsæde: Holmens Kanal 12
København K

62 filialer i København og omegn
61 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



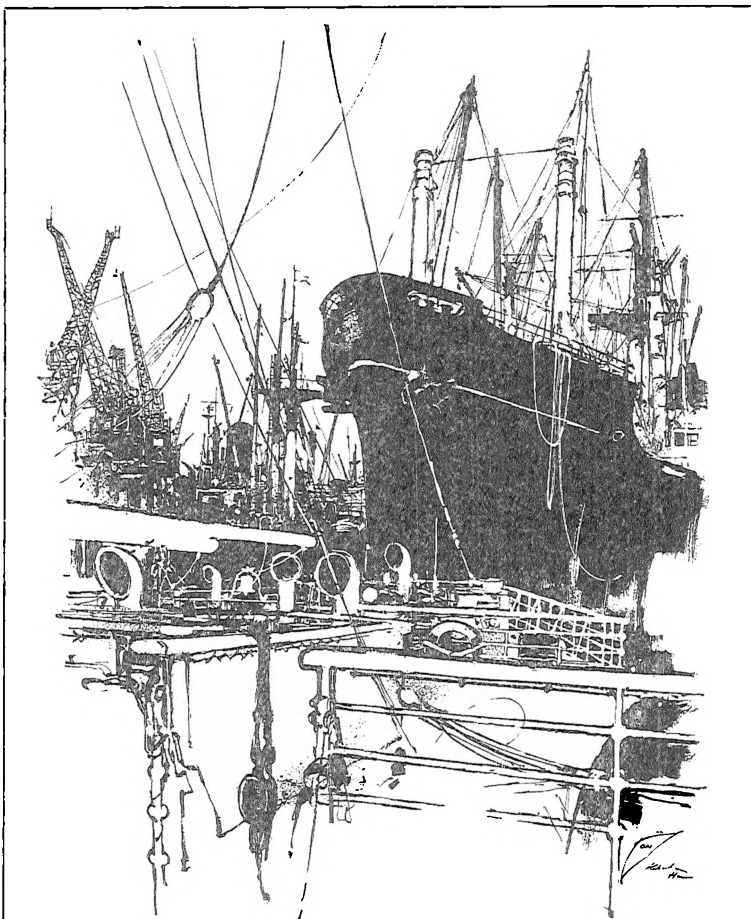
HANDELSBANKEN



HØVEDSÆDE: HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K. TELEFON: C. 8600

112 afdelinger og filialer over hele landet.

AKTIEKAPITAL: KR. 80.000.000. RESERVER: KR. 160.000.000



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 EFTF.

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

Aktieselskabet
NAKSKOV SKIBSVÆRFT

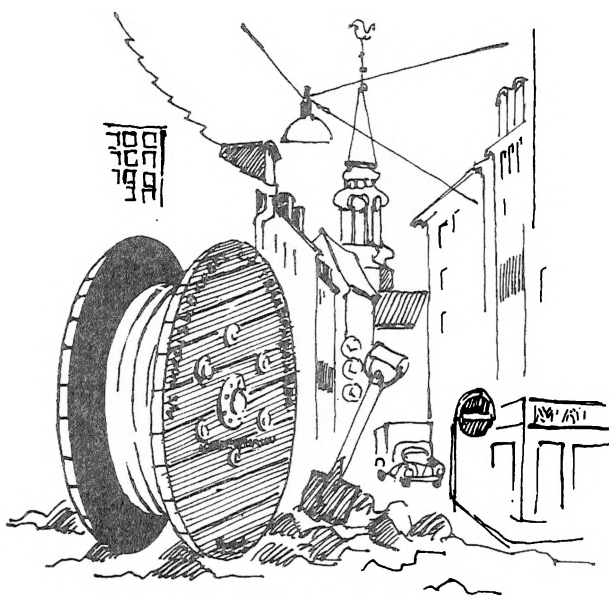
Nybygninger

Reparationer

Afdeling
DE FORENEDE MASKINFABRIKKER
Skibshjælpemaskiner

NORDHAVNS-VÆRFTET

AKTIESELSKAB



NKT

KØBENHAVN

*La Coursvej 7, F
Telefon Fasan 7000*

AARHUS

*Fredensgade 38
Telefon 3 51 11*

ODENSE

*Østre Stationsvej 38
Telefon 12 06 43*

AKTIESELSKABET

NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER



PRIVATBANKEN I KJØBENHAVN

Over 100 års erfaring i penge-spørgsmål

Hovedkontor: Børsgade 4

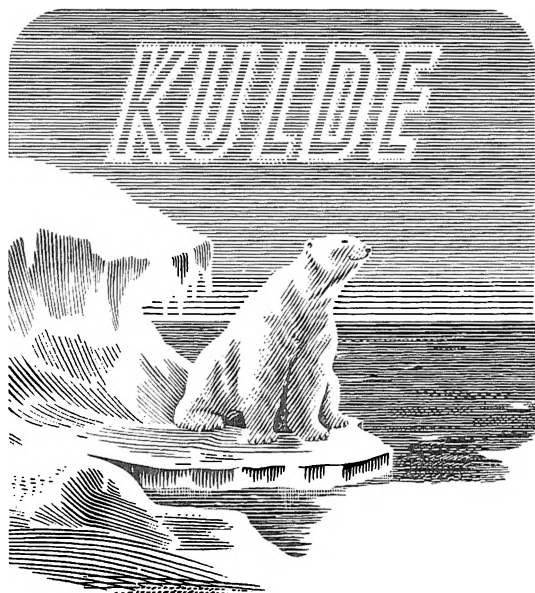
Telefon: Central nr. 1

46 filialer

Filial i Helsingør:

HELSINGØR og OMEGNS BANK

Stengade 52

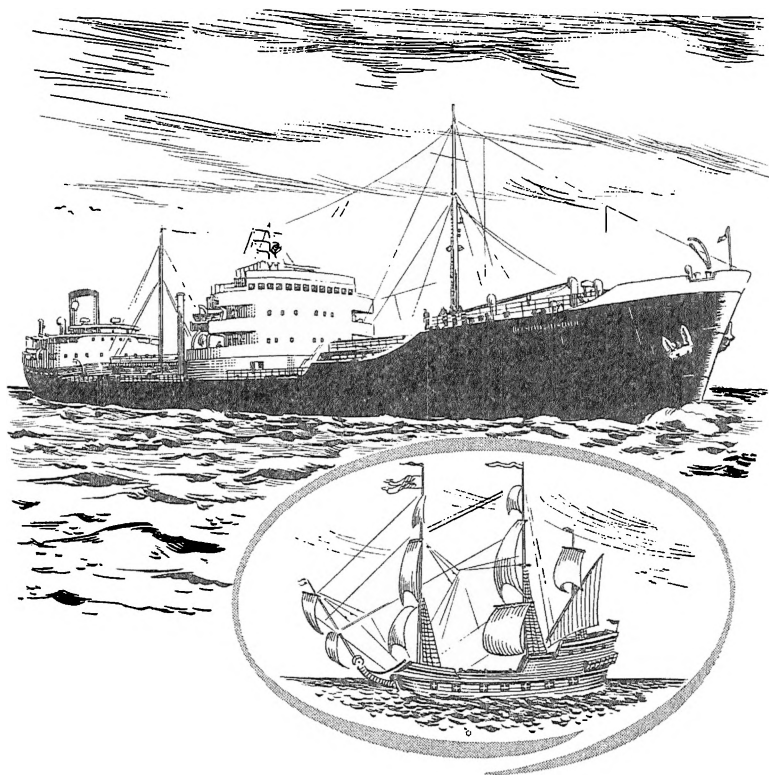


SABROE

AARHUS

KØBENHAVN

KØLE- OG FRYSEANLÆG TIL ETHVERT FORMÅL



Før var det vinden —

nu er det Shell olier

der er drivkraften på havene



Shell World-Wide Bunkering Service

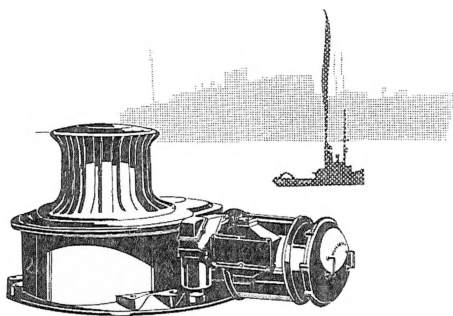
SHELL MARINE LUBRICANTS



Forsikring

— spørg

SKANDINAVIA



THRIGE

ELEKTRISKE
SKIBSUDRUSTNINGER

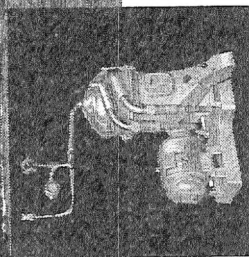
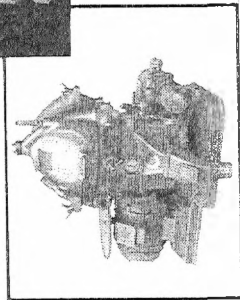
TBT

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 NAUTISKE INSTRUMENTER

SØKORT

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

AMALIEGADE 30 KØBENHAVN K. TLF. MINERVA *5927

TELEGRAM: COMPASWEILBACH

HAN, HUN OG *Hamlet*



WIIBROE *Hamlet* LUKSUSØL

DEN ELEGANTE FESTDRIK

Leverandør til det kgl. danske Hof og det kgl. svenske Hof

AALBORG VÆRFT A/S

