



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>



ÅRBOG 1961

ÅRBOG

1961

Omslagsbilledet: Sølvpokal fra 1842, tilhørende Niels Juel Foreningen
i Troense.

*Cover: Silver cup from 1842, belonging to the Niels Juel Society
in Troense.*

ÅRBOG

1961

MED REGISTER 1942-61

Udgivet af

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER“



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1961 (bind 20 i rækken af museets årbøger)

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. De engelske oversættelser er foretaget af fru Maureen Neiiendam, København. Kortskitserne er tegnet af ing. John Hansen.

Redigeret af KNUD KLEM og HENNING HENNINGSEN

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag. Aftryk helt, delvis eller i referat af årbogens indhold er tilladt, når årbogen angives som kilde og et eksemplar af aftrykket indsendes til Handels- og Søfartsmuseet.

MUSEETS PROTEKTOR

Hans kongelige Højhed prins Axel

MUSEETS KOMITE

Afdelingschef, cand. jur. J. WORM*, R¹., formand

Direktør J. A. KØRBING*, K¹., DM., næstformand

Skibsreder O. AMSINCK, R.

Grosserer, konsul ERIK ANDERSEN*, R., DM.

Professor, dr. phil. JOHS. BRØNDSTED*, K., DM.

Professor, dr. phil. AKSEL E. CHRISTENSEN

Direktør, dr. techn. H. P. CHRISTENSEN, K¹., DM.

Orlogskaptajn P. HOLCK, R., DM.

Kontorchef, cand. jur. H. E. HOLTEN, R¹.

Skibsreder E. B. KROMANN, R.

Skibsreder MÆRSK MCKINNEY MØLLER

Direktør, cand. jur. K. H. OLDENDOW, K., DM.

Kaptajn J. KASTRUP OLSEN, R., DM.

Borgmester SIGURD SCHYTZ*

Grosserer, generalkonsul VICTOR B. STRAND, R¹.

Komiteens sekretær: Fuldmægtig i Handelsministeriet E. ASSENS.

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale:

Museets leder: Museumsdirektør, cand. mag. KNUD KLEM

Museumsinspektør: cand. mag. HENNING HENNINGSEN

Museumsassistent: SVEND JØRGENSEN

Sekretær: Fru JOHNNA HENDRIKSEN

Kustoder: H. ECKHAUSEN og K. A. MORTENSEN

Konservator: CHR. NIELSEN

INDHOLDSFORTEGNELSE

Museets komité og personale	5
Museets beretning for regnskabsåret 1960-61	9
Museets driftsregnskab 1960-61	19
Peter Wamberg, distriktschef: Knud Rasmussen og anlæggelsen af handelsstationen Thule 1910	23
Wolfgang Rudolph, etnolog: De pommerske åledrivråser og deres betydning for Danmark	49
Christian Nielsen, konservator: Bådebyggeriet på Fejø og de danske åledrivråser	90
Chr. L. Sørensen, skibsfører: Sømandsforeninger i Troense	151
Ingvar Olsen, kaptajn, arkivar: Træk af Nyord lodseris historie i ældre tid	160
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende tekster	174
Beretning fra selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1960	184
Selskabets driftsregnskab for 1960	187
Selskabets love	190
Selskabets bestyrelse og medlemmer	194
Museets bytteforbindelser	204
Register over årbøgerne 1942-61	207

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING

for

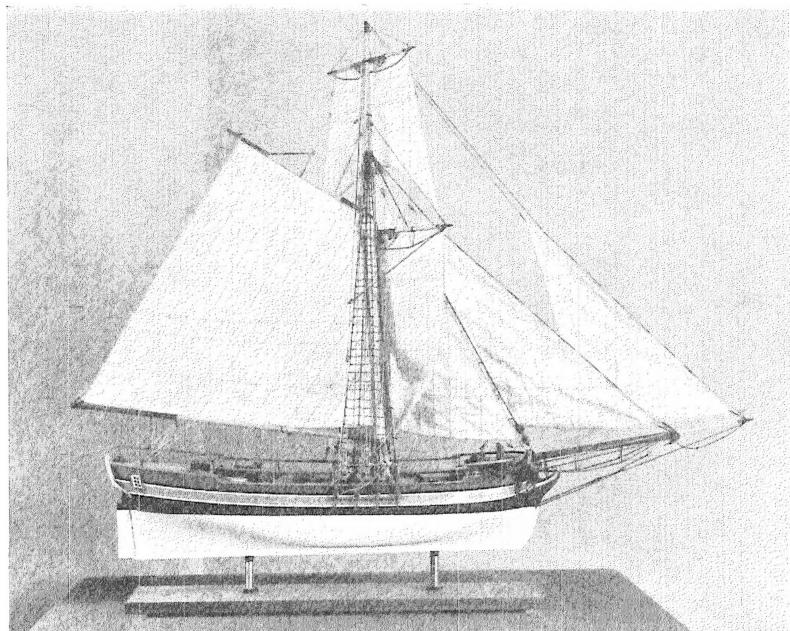
REGNSKABSÅRET 1960-61

MUSEETS samlinger er i det forløbne år forøget med nogle meget værdifulde modeller. Fra direktør Engelbert-Pedersen, København, er som gave modtaget en særdeles veludført model af en orlogsfregat fra omkring 1700, og Dansk Esso A/S har skænket museet en model af selskabets nybygning, det mere end 32.000 tons store motor-tankskib „Esso Danmark“, bygget 1960 af Odense Staalskibsværft. Museet har derved opnået en meget værdifuld forøgelse af sin samling til belysning af tankskibenes udvikling her i landet. Endelig er på museets eget modelværksted ved konservator Chr. Nielsen udført en model af postsmakken „Mercurius“, bygget 1793 til Storebælts-overfarten efter tegninger af fabrikmester E. W. Stibolt; til modelbygningen har museet benyttet de originale tegninger, der velvilligst er stillet til rådighed af Rigsarkivet. Skala 1 : 24. Da der forefindes fuldstændige tegninger, er modellen åbnet i den ene side, således at den indre aptering ses. Den bidrager derved ikke alene til at give fyldige oplysninger om skibets konstruktion, men giver også et indblik i den komfort eller rettere mangel derpå som stod til rådighed for de rejsende i de dage.

Fra arkitekt J. Friis-Petersen, København, er modtaget et sæt konstruktionstegninger af Grønlandske Handels barkskib „Nordlyset“, der i 1852 blev bygget på Jacob Hansen Løves værft i Helsingør. Disse tegninger er særdeles værdifulde, idet de repræsenterer en række opmålinger, som arkitekten har foretaget i sin ungdom af dette skibs aptering. Af materiale fandtes i forvejen kun den bevarede sejltegnning samt en halvmodel stammende fra Løves værft, der begge forlængst er indgået i museets samlinger. Ved hjælp af de nævnte

opmålinger samt linietegningen af skibet, som arkitekt Friis-Petersen har udført på basis af halvmodellen, foreligger der nu fuldstændige tegninger til den berømte grønlandsfarer, og museet har derfor på sit modelbyggerværksted, ligeledes ved konservator Chr. Nielsen, i forårets løb igangsat bygningen af en model af skibet. Fra arkitekt Friis-Petersen er desuden modtaget en værdifuld samling fotografier af forskellige af Grønlandske Handels skibe såvelsom et stykke af klædningen af kvasen „Svanen“ af Bogense, der på udmærket måde belyser pindebygningens princip. „Svanen“ byggedes omkring midten af forrige århundrede i Nordenhuse ved Nyborg, pindebygningens „hovedkvarter“. Det er vel næppe nu muligt længere at finde eksempler på dette byggeprincip. Samlingerne vedrørende sejlskibsvæsen er endvidere forøget med et maleri af J. Dahl, 1878 : skonnertbriggen „Thea“ af rederiet Moses & Søn G. Melchior, skænket af fhv. forstanderinde, frk. Berg-Jensen, København. Fra fhv. fyrdirektør, kommandør Sinding er som gave modtaget et af dennes egne arbejder, skonnerten „Najaden“ under reparation på Rasmus Møllers værft i Fåborg. Som testamentarisk gave fra afdøde kustode Holm, Bornholms Museum, Rønne, er modtaget en farvelagt tegning af J. P. Olsen : briggen „Tre Venner“ af København, 1832, kapt. J. Madsen. Af megen værdi er ligeledes et maleri af C. Olsen, 1862, af hjuldampere „Horatio“, et af det i 1841 stiftede helsingørske dampskibsinteressentskabs kendte skibe med shakespeareske navne, der i en lang årrække betjente øresundsfarten. Maleriet er skænket museet af fru S. Malver, København. Et minde om dansk historisk sejlsportsvæsen, et maleri af Carl Sand, 1908, af C. F. Tietgens bekendte lystkutter „Naja“ liggende på Helsingørs red, er skænket af landsretssagfører Svend Alsing, København. Fra Korsør havn er ved havnemester Hjorth-Jensen modtaget nogle vragele, der i 1928 blev fundet i Korsør havn, og som består af dele af køl og stævn af et træskib. Materialet er ikke tilstrækkeligt til at give en nøjere datering af fundet, men det kan meget vel dreje sig om et meget gammelt fund, muligvis et middelalderfund.

Et morsomt minde om det i 1732 stiftede Asiatiske Kompagni er en ved auktion indkøbt glaspokal med kong Frederik V's kronede mono-



Postsmakken „Mercurius“, bygget 1793 til storebæltsoverfarten (Korsør-Nyborg) efter tegninger af fabrikmester E. W. Stibolt; 57' × 16'-6" × 7' 9", 20 commercelæster. Model i skala 1:24, bygget af konservator Christian Nielsen efter tegninger på Rigsarkivet. – „Mercurius“ og søsterskibet „Ørnen“ tilhørte postvæsnet og førte både post og passagerer. Disse elegante skibe var mere velsejlende, bedre holdt og efter datidens forhold mere bekvemme end de af færgelavene i Korsør og Nyborg ejede bæltsmakker. De havde midtskibs et opholdsrum og agter en kahyt til passagererne.

Model (scale 1:24) of post smack "Mercurius", built 1793 for the Great Belt service.

gram, kompagniets initialer de sammenslyngede bogstaver DAC samt fremstilling af kompagniets fregat „Kongen af Danmark“. Desværre har pokalen en gammel revne, men er i øvrigt et interessant stykke. Den er formentlig fremstillet i Potsdam ca. 1760 og graveringen må sikkert tilskrives H. G. Köhler.

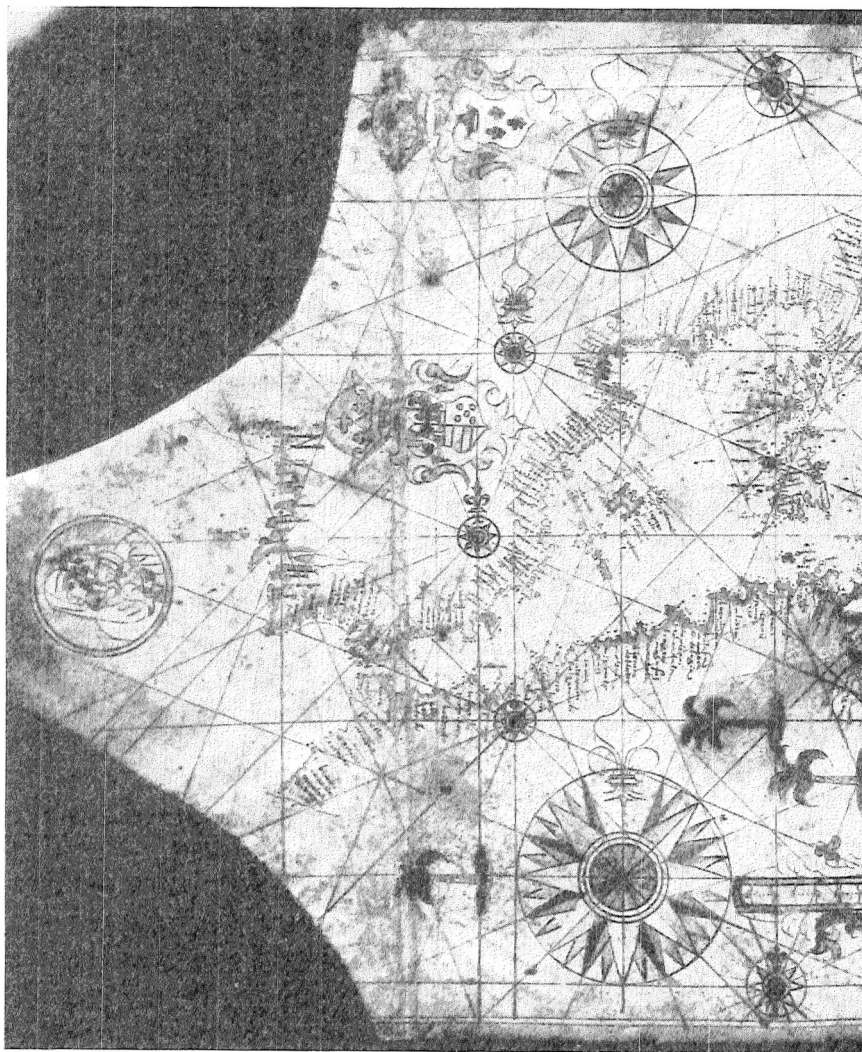
Samlingerne vedrørende dansk kolonivæsen er ved køb forøget med nogle stik af fortet Frederiksberg i Dansk Guinea og af Trankebar

1764, og som gave fra fru Gudrun Lawaetz, København, er modtaget en blyantstegning af Fr. v. Scholten med portræt af guvernør Peter v. Scholten siddende ved sit skrivebord i guvernementspalæet i Christianssted. Tegningen, der giver et interessant indtryk af boligens indretning i Dansk Vestindien, har tidligere været offentliggjort i Brøndsted: Vore gamle Tropekolonier, bd. II, s. 320. Til samme samling er ligeledes som gave fra fhv. driftsbestyrer Frithiof Hansen, København, indgået en række fotografier fra Dansk Vestindien samt nogle malerier og en tegning fra plantagen „Orange Grove“ og forbjerget „The White Horse“ på St. Croix. Ved køb er erhvervet en porcellænsbowle fra handelshuset Major Wright i Helsingør af den type som firmaet anvendte som gave til skippere og redere, som man stod i forretningsforbindelse med. Desuden skal nævnes en hollandsk snustobaksdåse med kalendertavle (typen behandlet af P. Halkjær Kristensen i „Arv og Eje“ 1956), en farvelagt tegning signeret B. (Jens Bang?): Gibraltar 1779, der er erhvervet ved køb; et sæt lodder i væggetui af malm er skænket af Fru Albertine Birch, Ordrup, et træmål, formentlig saltmål, fra 1887 er givet af værkfører K. Ravn, Helsingør. Grosserer Kai Elmquist har foræret museet et kompas, fabrikeret af kompaslager Peter Berg, København, og benyttet af postskibsfører J. Pontoppidan ved Storebæltsoverfarten. Et betydeligt materiale vedrørende tatovering er modtaget som testamentarisk gave fra fotograf Hans J. Hansen, København, der tidligere har været behjælpelig med indsamlingen af stof vedrørende tatovering. Det drejer sig om diverse tatoveringsredskaber, en samling fotografier samt desuden et manuskript med fotograf Hansens erindringer fra hans omskiftelige liv som sømand og tatovør. Museet er fotograf Hansen taknemlig for, at han med så stor ildhu fulgte dets opfordring til indsamling af dette stof, der har bevirket, at museet nu er i besiddelse af et stort værdifuldt materiale til belysning af tatoveringens kunst. Fhv. rigger A. Hansen, København, har skænket museet en samling riggerredskaber, bestående af en bændselskølle, nogle klædekøller, pikkerønder samt pren og merlespir, der er en værdifuld forøgelse af museets samling af riggerredskaber.

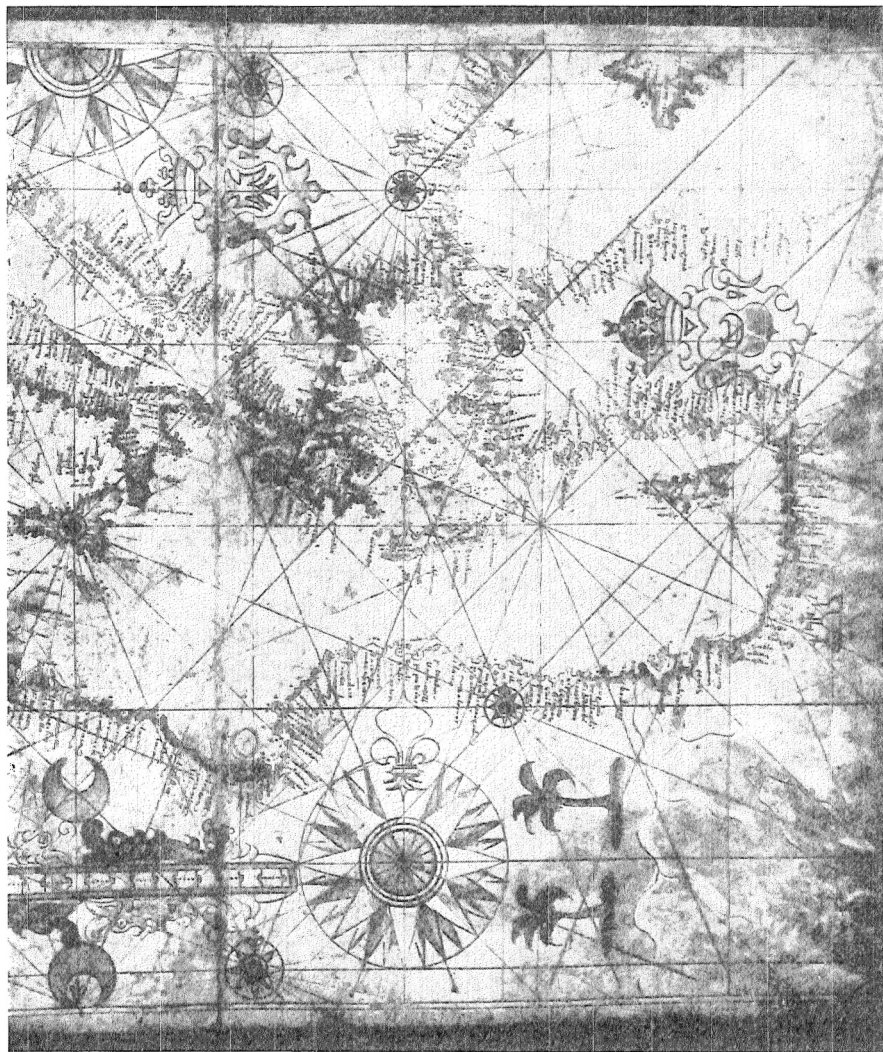
Årets værdifuldeste nyerhvervelse må utvivlsomt siges at være en

portolan fra ca. 1560, et italiensk arbejde tegnet på gedeskindspergament. Som de fleste andre portolaner omfatter det Middelhavsområdet. Det er et meget smukt og højt interessant stykke. Det er skænket museet af dets venneskab. Museet ejer nu 3 portolaner, idet det tidligere har erhvervet to smukke og velbevarede genstande af denne kategori, skænket i det ene tilfælde af venneskabet, i det andet af selskabets første formand, afdøde skibsreder Willie C. K. Hansen.

Museet har som gave modtaget arkivalier fra hr. Bent Andersen, Rødovre, ekspeditionssekretær A. Arley, København, overlærer G. Balsløv, Odense, A/S Alfred Benzon, København, lektor Arne Espegaard, Esbjerg, Foreningen til Søfartens Fremme, maskinmester Geo Frandsen, København, hr. Frederik Frederichsen, Kongens Lyngby, statslods P. A. Gruelund, Aarhus, driftsbestyrer F. Hansen, København, Poul Brinch Møller, København, fru Kirstine Nielsen, Ejsing, Orlogsmuseet, maskinfabrikant Carl Petersen, Gilleleje, maskinmester S. Chr. Petersen, Helsingør, forfatteren Stig Rolvsen, Valby, overlærer Knud Schwaner, Odense, direktør Egon Sommer, Odense, Søfartshistorisk Forening, F. M. Walle, Minde pr. Bergen samt Willemoesgården, Assens. Til fotografisamlingen er indgået materiale fra Mr. Cecil Byford, Dover, maskinmester Fencker, København, maskinmester Geo Frandsen, København, kommunelærer K. Fredfeldt, Vanløse, arkitekt Friis-Petersen, København, Fa. Max Gassmann, Genève, vagtmester Holmström, Helsingborg, Det kgl. Bibliotek, Marineforeningen i København, konservator Chr. Nielsen, Helsingør, assistent Viggo Nielsen, Herlev, maler Erik Pedersen, Rønne, Orlogsmuseet, Skovlunde Amatør Fotoklub, Foreningen til Søfartens Fremme samt modelerer Werge, København. Endelig har museets bibliotek modtaget gaver fra skibskonstruktør Otto Benzon, København, forfatteren Erik Bertelsen, Gilleleje, kommandørkaptajn N. Juel Brockdorff, København, Danmarks Rederiforening, C. L. Davids Samling, professor, dr. Jorge Dias, Porto, Fiskeriministeriet, forfatteren Louis E. Grandjean, A/B Göteborg-Frederikshavn Linien, antikvarie Gustaf Halström, Stockholm, Handelsministeriet, Aktieselskabet „Hjejlen“, Silkeborg, Jens P. Jensen, Sejerø, civilingeniør R. Hein Johansen, København, direktør Sv. Koks-



Portolan („havnebog“) fra ca. 1560, italiensk arbejde, tegnet på gedeskindspergament. Som de fleste andre portolaner omfatter denne middelhavsområdet og anfører langs kysterne en tæt række stednavne. Kortet er forsynet med målestok, angivende de såkaldte portolanmil, og har kompasroser og -streger. Det er ornamenteret med farvelagte våbenskjolde, palmer m. m., og på klap-



pen til venstre ses en madonna i cirkel. Portolanen har øjensynlig været monteret på en træplade; den bærer spor af flittigt brug. Af de ret sjældne portolaner ejer Handels- og Søfartsmuseet nu ialt tre. – Gave fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Italian portolan from c. 1560, showing the Mediterranean.

bang, Odense, Københavns almindelige Brandforsikring, adjunkt Kårsted, Århus, dr. A. W. Lang, Nordseebad Juist, tandlæge Laursen, Holsted, frk. Rut Liedgren, Stockholm, Moses & Søn G. Melchior, København, Nationalmuseet, Nordiska Museet, Stockholm, museumsdirektør Stig Notini, Göteborg, Odense Bys Museer, direktør Knud Oldendow, Kastrup, Peabody Museum, Salem, Mass., U.S.A., fru Inger Rastrup, København, Rigsarkivet, forfatteren Stig Rolvsen, Valby, orlogskaptajn Rolf Scheen, Oslo, Statens sjöhistoriska Museum, Stockholm, dr. Helmuth Thomsen, Hamburg, A/S Tønsberg Reperbane, Tønsberg og direktør H. Westergaard, Charlottenlund.

Museet takker alle de nævnte givere, ligesom det udtaler sin oprigtige tak til de personer og institutioner, som på forskellig måde har været museet behjælpelig, herunder naturligvis ikke mindst de firmaer, institutioner og fonds som har ydet bevillinger til museets drift eller til specielle opgaver. De nævnte beløb, hvortil der er givet nærmere specifikationer i nedenstående regnskab, har været af stor værdi for museets arbejde. Den samme tak gælder ligeledes bidrag gennem tilskud eller annoncer til museets og dets venneskabs årbog.

I anledning af det danske fyrvæsens 400-års jubilæum d. 8. juni 1960 åbnede museet denne dag en særudstilling af forskelligt materiale til belysning af admiral Poul Løvenørns virksomhed som nyskaber af det danske fyrvæsen og hans betydningsfulde arbejde som chef for det kongelige danske søkortarkiv, til hvis stiftelse i 1784 Løvenørn tog initiativ. Til udstillingen udlåntes tegninger, dokumenter, søkort og andre genstande fra fyrvæsenet, søkortarkivet, Frederiksborgmuseet samt hofjægermester Knud lensgreve Holstein-Ledreborg. Udstillingen besøgte d. 9. juni af et selskab af fyrdirektører, der havde deltaget i jubilæumsfestlighederne, og holdtes åben nogle måneder indtil årets udgang. I anledning af fyrvæsenets jubilæum indeholdt museets årbog 1960 en fremstilling af det danske fyrvæsens historie gennem de 400 år. Årbogen udgaves i samarbejde med og med økonomisk støtte af fyrvæsenet. Museet har med nogle modeller af lokale danske småskibstyper deltaget i udstillingen „Så til søs“ i KB-hallen og har efter opfordring fra Udenrigsministeriet i marts-april 1961 ar-

rangeret en udstilling i Musée des Salorges i Nantes, der havde til opgave at belyse dansk indsats på skibsbygningens og søhistoriens område.

Fra museets bibliotek er gennem Statens Bibliotekstilsyn eller direkte til museet bekendte lånere udlånt søhistorisk litteratur. Museet har stået i kollegial forbindelse med tilsvarende institutioner i Norden og det øvrige udland, herunder især tyske museer og forskere vest og øst for jerntæppet. Billedmateriale fra museets samlinger er fremskaffet til tidsskrifter og forlag, ligesom forespørgsler vedrørende søhistoriske emner er besvaret i betydeligt omfang. En afstøbning af museets galionsfigur „Danmark“ er udført til udsmykning af 4. maj-kollegiet i Marstal. Museet har som i tidligere år ydet vejledning ved bygning af kirkeskibsmodeller samt ved fastlæggelse af ceremonier i forbindelse med ophængning af sådanne.

14. juni 1960 besøgte museet af en række danske og svenske kolleger ved et møde i den såkaldte „Slotsherreklub“. Af øvrige besøg skal nævnes den internationale skibsrederklub „Old Tie Club“, der modtoges på museet d. 19. april 1960. Konservator Chr. Nielsen og museumsinspektør Henningsen har foretaget studierejse til en række søfartsmuseer i Norge og Sverige. Ved Dansk kulturhistorisk Museumsforenings og Dansk historisk Fællesforenings årsmøde i Odense 22.-23. september 1960 var museet repræsenteret ved museumsdirektør Klem, medens denne og museumsinspektør Henningsen deltog i Skandinavisk Museumsforbunds møde i Åbo i Finland d. 4.-8. september 1960. I forbindelse hermed besøgte søfartsmuseet i Åbo samt Svensk sjøhistorisk Museum i Stockholm. Efter indbydelse fra The American Association of Museums har direktør Klem i foråret 1961 sammen med 16 andre museumsledere fra Europa, Palæstina, Nigeria, Indien, Pakistan, Australien, Mexico, Canada og U.S.A. foretaget en studierejse til museer i de midtvestlige stater i U.S.A., i forbindelse hermed foretoges studiebesøg i forskellige amerikanske søfartsmuseer, herunder især The Peabody Museum, Salem, Mass., museet i Newport News, Virginia samt i Museet Mystic Seaport, Conn.

Udskrivning af søhistorisk kildestof fra arkiverne er også i inde-

værende år fortsat især ved udlån fra landsarkivet i Aabenraa og fra Stadsarkivet i København. Det er lykkedes museet at opnå en bevilling på beskæftigelsesloven, hvorved flere medarbejdere midlertidig har kunnet tilknyttes dette arbejde. Udskrivningsarbejdet har derved kunnet forøges. Også fotograferingen af konstruktionstegninger i Rigsarkivet er fortsat ved støtte fra Tuborgfondet. I indeværende år er udført mere end tusinde fotograferinger. I årets løb er katalogiseret 1127 museumsgenstande samt 513 fotografier, ligesom museets bibliotek er vokset med 460 numre.

Som følge af det stadigt stigende arbejde har museet set sig nødsaget til at ansøge statsmyndighederne om forhøjelse af statstilskuddet med henblik på en forøgelse af museets arbejdskraft. Museet takker myndighederne for deres imødekommenhed over for dette andragende, der har medført, at museet fra 1. april 1961 har kunnet ansætte korrespondent Svend Jørgensen, Helsingør, som museumsassistent.

Sluttelig skal anføres at museumsbesøget i regnskabsåret 1960-61 har andraget 80.074, heraf 1.464 gratis besøgende eller et samlet besøg på mere end 16.000 flere end året forud.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1960-31. MARTS 1961

UDGIFTER

Administration og drift:

Lønninger m. m.	151.050,46	
Rengøring	6.998,07	
Opvarmning	1.500,00	
Kontorhold og diverse udgifter	11.080,47	
Assurance	2.848,97	
Kørsel og transport	2.614,23	176.092,20

Museets samlinger:

Indkøb: Museumsgenstande	2.282,43	
„ Biblioteket	1.526,24	
„ Fotosamlingen	3.858,79	
Opstillinger m. v.	1.105,41	
Særopgaver	144,32	8.917,19

Afskrivning på inventar og indretning af kontorlokaler	3.692,03	
	<u>Kr.</u>	<u>188.701,42</u>

INDTÆGTER

Indtægt ved forevisning	52.347,85	
Statens tilskud	101.808,00	
Tilskud fra tipstjenesten	5.000,00	
Private bidrag ifølge specifikation	28.600,00	
Renter	366,67	
Salg af søhistoriske skrifter	316,59	
Underskud overført til kapitalkonto	262,31	
	<u>Kr.</u>	<u>188.701,42</u>

Specifikation af private bidrag i 1960/61:

Anonym giver	4.000,00
A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866	300,00
Danmarks Rederiforening	5.000,00
A/S Det danske Kulkompagni	300,00
A/S De danske Sukkerfabrikker	200,00
Det forenede Dampskibsselskab A/S	3.000,00
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier	2.500,00
Dampskibsselskabet „Hafnia“'s Fond	200,00
A/S Dampskibsselskabet „Heimdal“	250,00
Helsingør kommune	4.500,00
J. C. Hempels Legatfond	1.000,00
Rhederi M. Jebsen A/S	100,00
A/S Motortramp, Stensved	100,00
Dampskibsselskabet „Norden“ A/S	200,00
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab A/S	200,00
Dampskibsselskabet „Torm“	50,00
Tuborg Fondet	5.000,00
Kryolitselskabet „Øresund“ A/S	500,00
A/S Det Østasiatiske Kompagni	1.000,00
A/S Dampskibsselskabet „Vendila“	200,00
	<hr/>
	Kr. 28.600,00

STATUS PR. 1. APRIL 1961

*Aktiver**Samlingen:*

Saldo 1. april 1960	1.894.108,97	
Indkøbte genstande m. m. 1960/61	8.917,19	
Modtagne genstande m. m. 1960/61 ...	36.077,56	1.939.103,72

Likvide midler:

Kassebeholdning	1.762,19	
Landmandsbanken, checkkonto 3493 ..	19.072,87	
Sparekassen O 9031	1.984,00	22.819,06

Diverse tilgodehavender 2.979,39

Inventar og indretning af lokaler:

Anskaffelsessum	18.460,16	
÷ afskrivninger pr. 31. marts 1961 ...	9.884,11	8.576,05

Kr. 1.973.478,22

Passiver

Diverse kreditorer 1.000,00

Kapitalkonto:

Saldo 1. april 1960	1.927.745,78	
Indkøbte genstande m. m. 1960/61	8.917,19	
Modtagne genstande m. m. 1960/61 ...	36.077,56	

1.972.740,53

÷ underskud ifølge driftsregnskab 262,31 1.972.478,22

Kr. 1.973.478,22

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

København, den 11. april 1961.

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

Hvorledes forøges

Handels- og Søfartsmuseets samlinger?

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

Museets samlinger omfatter

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

Skibsinventar.

Skibsbilleder, malerier, akvareller, tegninger. Portrætter af handelens og skibsfartens folk, stik og fotografier.

Billeder og genstande fra de gamle danske kolonier samt Grønland.

Nautiske instrumenter og søkort.

Skibstømrer- og bådebyggerredskaber, sejlmagersager.

Arkivalier, herunder konstruktionstegninger af ældre og nyere skibe, skibsjournaler etc.

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

Gaver eller deposita

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

KNUD RASMUSSEN OG ANLÆGGELSEN AF HANDELSSTATIONEN THULE 1910

Af

PETER WAMBERG

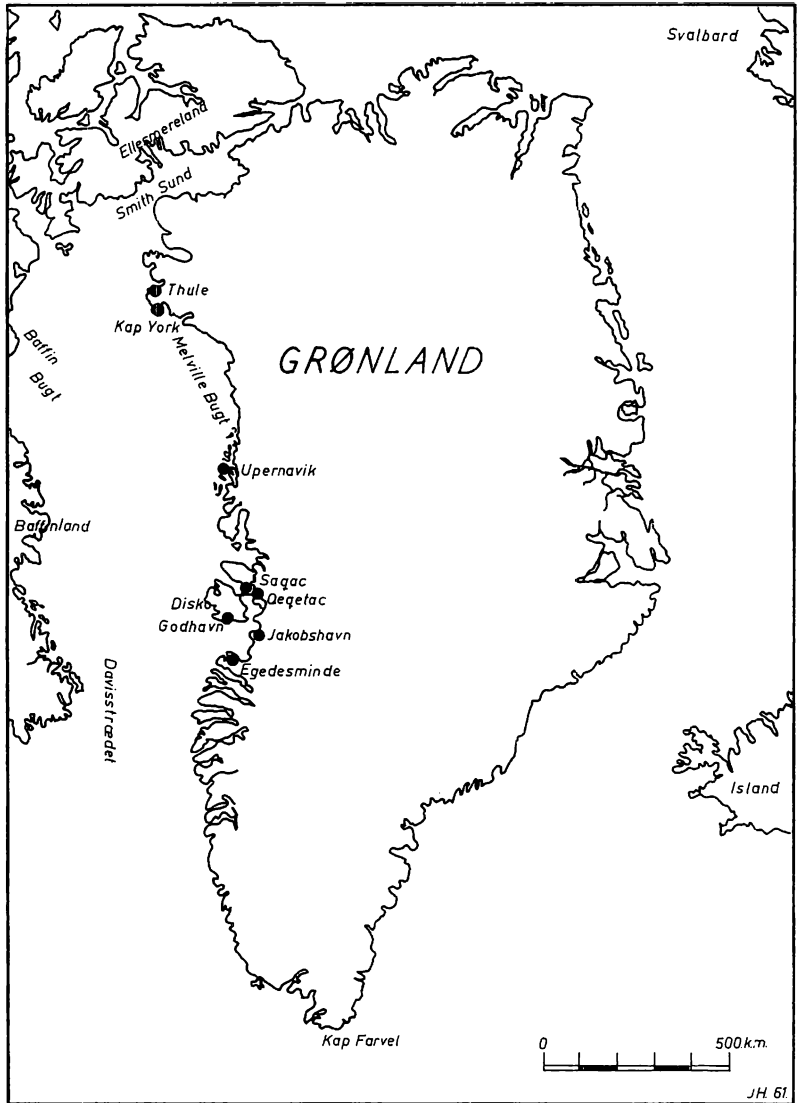
Fhv. distriktschef Peter Wamberg, nu boende i Bergen, fortæller som den eneste nulevende deltager om anlæggelsen af verdens nordligste handelsstation Thule. Forfatteren var med som styrmand ombord på ekspeditionsskibet.

SIDSTE ÅR var det 50 år siden Knud Rasmussen grundlagde handelsstationen Thule cirka 400 kvartmil nordenfor den nordligste koloni Upernavik i det daværende danske Grønland. Om dette skal jeg fortælle i det efterfølgende.

Den 8/7 1910 blev jeg påmønstret som styrmand med ekspeditionsskibet i København. Kaptajnen hed J. Jensen og skibet var en 3-mastet slettopskonnert på 49 reg.tons med 16 H.P. hjælpemotor. Jeg fik hyren gennem en avisannonce, og det passede mig udmærket, da jeg netop var kommen hjem efter at have ligget på station i Norge et år som styrmand med Svitzers „Øresund“ og der havde fået interesse for ishavsfangst. Skibet hed „Motor“ og var hjemmehørende i Gåbense. Det var chartret af Knud Rasmussen og Peter Freuchen, og pengene til ekspeditionen var delvis skaffet tilveje af Knud Rasmussen og Peter Freuchen ved en foredragsrejse med lysbilleder gennem de danske byer. Herom fortalte de ofte morsomt. Knud Rasmussens svigerfader, etatsråd Andersen, har formentlig også hjulpet til. Det var i hvert fald, såvidt jeg forstod, et helt privat foretagende uden statsstøtte, udover at vi fik lov at anløbe havnene i Vestgrønland, hvor vi skulle komplettere vore forsyninger, bl. a. med hunde, hundeseler, skindtøj, hundefoder o. lign. Det var et godt fartøj, men ikke forsynet med ishud eller andre isforstærkninger;

udkigstønde havde vi heller ikke. Vi lå i Nyhavn og lastede. Underst i lasten havde vi nogle tons kul, dernæst stykgods med alle nødvendige forsyninger til ekspeditionen. Det er jo ikke alle år, man kan komme frem til Thule med et sejlskib med hjælpemotor, så Knud Rasmussen og Peter Freuchen måtte kunne klare sig i mere end et år. Hovedlasten i rummet var et helt hus, hvor væggene og taget var af flager. Alt var færdigt tilpasset, grundramme, rejseværk, skillerum, døre, vinduer o. s. v., og skulle kunne bygges op på kort tid. På dækket havde vi en del lange granstammer og nogle tønder petroleum til motoren, samt en 19 fods båd, som vi måtte have liggende på skrå med kølen op. Vi gik på prøvetur i Sundet med et stort selskab af Knud Rasmussens og Peter Freuchens slægt og venner, og det gik udmærket, fordi vi havde skibets gamle motorpasser med. Værre blev det på rejsen, da den påmønstrede maskinpasser skulle overtage. Manden var god nok, men han kendte kun til dampmaskiner og ikke til motorer. Under prøveturen kom en ældre venlig dame hen til mig og udtalte sin ængstelse og bekymring over den farlige rejse. Det var Knud Rasmussens mor, og hun havde god forstand på, hvad hun talte om. Hun havde rejst mange gange mellem Grønland og Danmark med sejlskib, og bl. a. så hun, at skibet ikke var isforstærket og ikke havde ishud. Hun syntes at have tillid til mig og bad mig passe godt på hendes søn.

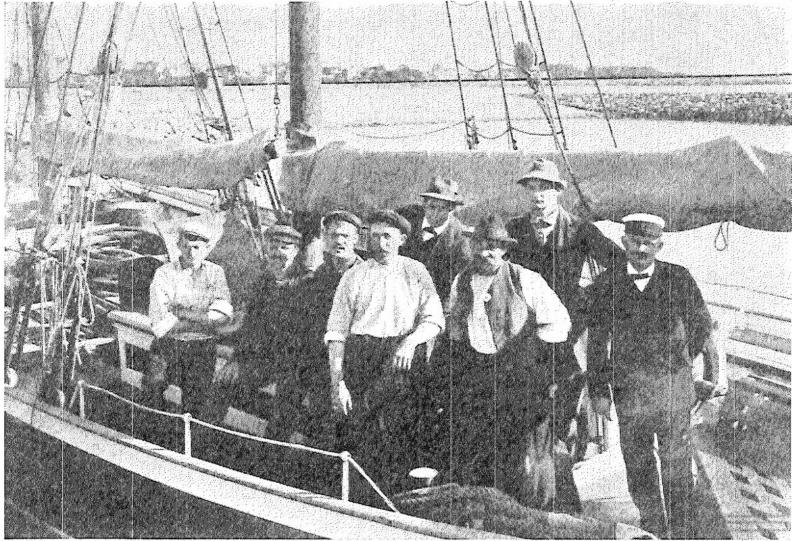
Vi hejste vore sejl og forlod Sjællands skønne kyster, anløb Frederikshavn og fortsatte rejsen over Nordsøen og ud i Atlanten. Somme tider gik motoren og somme tider ikke. Vi måtte anløbe Torshavn på Færøerne for motorskade. I kahytten boede Knud Rasmussen, Peter Freuchen, kaptajnen og jeg. Der var kun 3 køjer, og Peter Freuchen sov i sin sovepose på gulvet. Han måtte ligge krumsluttet, da gulvfladen kun var nogle få kvadratfod, og han var som bekendt stor af vækst. I ruffet boede foruden maskinpasseren en københavnsk tømmermand og to matroser. Det var første klasses søfolk. Den ene, Buxbom, havde været bådsmænd med Grønlandske handels sejlskibe, den anden var skonnertmand. Han gjorde tjeneste som kok, men var dygtig til alt. Alt gik godt. Tømmermanden og kokken var på min



Kortskitse over Grønland med de i teksten nævnte steder.

Map of Greenland.

vagt, maskinpasseren og Buxbom på kaptajnens vagt. Efter anløbet af Torshavn fortsatte vi vestover med kurs mod Kap Farvel. Rejsen varede vel 8–10 dage, men tiden gik hurtigt. Til trods for de ukomfortable boligforhold i kahytten var vore passagerer bestandig i godt humør, og det var meget interessant at høre Knud Rasmussen fortælle om polareskimoerne og Peter Freuchen om Danmarksekspeditionen, som han havde været medlem af. De var jo unge mænd og på vej til at virkeliggøre deres ungdomsdrømme. Det var Knud Rasmussens plan at skabe en dansk virksomhed blandt polareskimoerne ved at anlægge stationen Thule og derved lette det dengang hedenske og helt primitive folk overgangen til civilisationen. Til trods for en mange tusind år gammel jægerkultur stod polareskimoerne på et rent stenalderstadium. De kunne lave buer, lanser, harpuner og skeletter til deres kajaker af renernes horn og sødyrenes ben, og deres kvinder beredte fugleskind til varmt og blødt undertøj. Af bjørneskind, sælskind og ræveskind lavede de ydertøj og fodtøj. Det syedes sammen med dyresener, som spaltedes til sytråde. De kunne tænde ild ved at slå gnister mellem jernsten og flint og antænde tørt mos, som var fugtet med tran. Trannen tyggede de af et stykke spæk og silede den ud mellem tænderne over den tørre mos. Knud Rasmussen sagde, at det var meget vanskeligt at gøre uden at blande trannen med spyt, og hvis den blandedes med spyt, ville det ikke brænde. Af remmesælens skind lavede de harpunliner, hundeseler og remme til surringer af alle slags. De kunne altså leve og leve godt på deres vis uden nogen kontakt med det vi kalder civilisation. Kontakten med de hvide var tværtimod en fare for dem. Denne krise ville Knud Rasmussen hjælpe dem over, og for dette havde han alle betingelser. Han holdt af dem og kunne tale deres sprog og vinde deres fulde tillid, fordi han helt ud forstod deres tankegang og sjæleliv. Ved anlægget af stationen fik Knud Rasmussen også et udgangspunkt for sine planlagte ekspeditioner. Han talte allerede dengang om sin påtænkte rejse fra Grønland til Stillehavet, som blev til virkelighed 11 år senere. Sidst men ikke mindst regnede han også med, at stationen kunne betale nogle af omkostningerne ved ekspeditionerne.



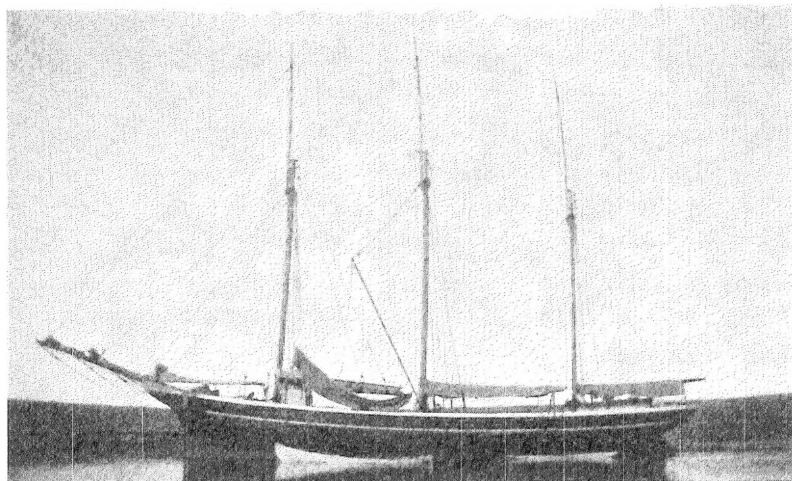
Ekspeditionens medlemmer og skibsbesætningen fotograferet på agterskibet af m/skonn. „Motor“ ved afrejsen fra København juli 1910. Fra venstre: kokken (der også var matros), tømmermanden, maskinpasseren, styrmand P. Wamberg (artikelns forfatter), Knud Rasmussen, matros Buxbom, Peter Freuchen og kaptajn J. Jensen.

The members of the expedition before leaving Copenhagen July 1910.

Det var en vildtrig egn, hvor der kunne skaffes mange skind af blåråv og isbjørn og tænder af hvalros og narhval og ved oplæring af polareskimoerne andre produkter, f. eks. sælskind og tran.

Planernes realisation var imidlertid afhængig af, at vi kom godt frem. Nu så vi den første storis, som kom drivende med polarstrømmen ned langs Grønlands østkyst, og foreløbig måtte vi gå mod syd langt udenom Kap Farvel, som vi ikke fik i sigte. Blandt storisen så vi is, som ragede hushøjt op over vandfladen. Jeg mente, det var isfjelde, men Knud Rasmussen lo og sagde, at det kalder vi for isskods. Isfjelde er meget større. Jeg skulle senere få nok at se af begge dele. Da vi var kommen så langt mod syd, at isen var sådan fordelt, at vi kunne komme igennem, gik vi vestover igen, og da vi var kommen klar af storisen, styrede vi nordover og op i Davisstrædet mellem

Baffinslandet og Grønland. Vi holdt os bedst til Grønlandssiden, men efter et par dages sejlads mødte vi drivis. Da jeg kom på dæk efter formiddagsfrivagten, var vi inde i tæt drivis, og skuden sad fast. Kaptajnen stod til rors, men heldigvis var motoren ikke i gang, ellers havde vi mistet propelvingerne. Der var en svag dønning, og vi fik et stort isskods ind under agterenden, mens stævnen stod fast. Alle mand, også passagererne, måtte ud på isen og med håndmagt lykkedes det os at skubbe agterenden klar af isskodset. Situationen var ellers farlig, men her var det jo en fordel, at skuden var lille. Med forsigtig manøvrering lykkedes det for os at få skuden ud i fordelt is, og så styrede vi vestover mod Baffinslandet i håb om at finde åbent vand eller så fordelt is, at vi kunne styre nordover igen. Peter Freuchen stod til rors, og motoren var i gang. Det var tåge. Efter nogle timers forløb mente Peter Freuchen, at vi skulle prøve at gå nordover igen. Jeg forandrede så kurs nordover. Isen tætnede hurtigt, men denne gang fik vi da drejet skuden rundt og kom ud i fordelt is uden at stoppe motoren. Efter et par timers forløb klarede det op, og isen blev så fordelt, at vi kunne sætte vor kurs nordover. Med et så lille og svagt skib er der jo ikke tale om at forcere arktisk drivis. Vi måtte pænt følge det åbne vand mellem isflagerne. Vi styrede nu nordover langs Grønlands vestkyst og havde land i sigte. Landet her ligner Norges vestkyst med høje fjelde og dybe fjorde, med den forskel, at der ingen skov er på fjeldsiderne, og dale og kløfter er opfyldt af is med sne øverst. Vi så svømmende hvalrosser udfor Holsteinsborg, og jeg så mange mærkelige striber i vandet. Da jeg spurgte Knud Rasmussen, hvad det var, svarede han, at det var håkjæringeskrementer. Der måtte være mange håkjæringer. Det er en stor bundhaj, som grønlænderne driver fangst på. Af leveren laves tran, kødet skæres i strimler og bruges til hundefoder. Den tran, som af sig selv drypper af kødstrimlerne, er fin og klar som vand og brændes uraffineret i dertil indrettede lamper, som brænder med et stærkere og klarere lys end vore gammeldags petroleumslamper. Det ru skind er også en i Europa eftertragtet handelsvare.



3-mastet m/skonnert „Motor“ af Gåbense, tilhørende kapt. P. W. Andersen og chartret af Knud Rasmussen og Peter Freuchen til Thule-ekspeditionen. Skibet var bygget i 1907 af Ring Andersen i Svendborg og målte 64 brt. Det blev 1917 sænket i Nordsøen af en tysk U-båd. (Forf. fot.).

The expeditionary ship, 3-masted motor schooner "Motor" of Gaabense.

Da vi nåede op i Discobugten, fik vi et storslået syn at se, som jeg aldrig vil glemme. Bræerne inde ved Jakobshavn og deromkring havde netop kælvet, og hele Discobugten lå fuld af større og mindre isfjelde af fantastiske former og skinnende i alle schatteringer af grønt og blåt, og den øverste del var hvid. Jeg forsøgte at tælle og kom til syv hundrede. Man tænke sig disse isfjelde spredt ud over et dybblåt hav i solskin. Det var enestående smukt og storslået, et uforglemmeligt og egenartet syn. Vi var så heldige at have fint vejr og solskin. Det er ellers sjældent. Så mange isfjelde vil oftest give tåge.

På Discoøens sydpynt ligger Godhavn, som vi anløb. Kajakker kom ud for at tage imod os, og alle flag blev hejst. Grønlænderne klædte sig i deres maleriske og smukke festdragter, og om aftenen dansede vi til harmonikamusik. Knud Rasmussen var i land og besøgte venner og ikke mindst de ringeste og fattigste blandt befolkningen. Han var voldsomt populær. Jeg spurgte en dansktalende eskimo,

hvad de mente om Knud Rasmussen? „Tja – næst efter vorherre, så tror vi jo på Knud“, svarede han.

Jeg var en tur i land med Peter Freuchen for at hjælpe ham med teodolitten; han skulle jo være de fremtidige ekspeditioners kartograf. I Godhavn kom en grønlanderinde ved navn Vivi og bad Knud Rasmussen om at få lov til at følge med til Thule. Vi tør ikke tage dig med, sagde Knud Rasmussen, for vi ved ikke, under hvilke forhold vi kommer til at leve. Jeg kan ikke få det værre, end jeg har det nu, svarede Vivi. Da er du den rette for os, sagde Knud Rasmussen, og hun kom ombord med sin 11-årige søn. Vivi var forøvrigt datter af en i sin tid berømt eskimo. Han havde været med flere amerikanske ekspeditioner og bl. a. en gang holdt liv i 17 mennesker, som drev på en isflage i 4 dage, alene ved fangst fra kajak.

Vi indrettede et telt midtskibs til Vivi, og der sov hun i sovepose med sin søn ovenpå hundefoder i sække. Hun klagede ikke.

Vi sejlede videre fra Godhavn mod nordøst om Discoøen og videre østpå til Qegetac, hvor Knud Rasmussens onkel var kolonibestyrer. Her blev vi som sædvanlig festlig modtaget. Under dansen kom Knud Rasmussen og inviterede mig på grønlandsk festmad. Det var kold steg af en hund, som hans tante trakterede med, fordi det var en af hans livretter. Det smagte udmærket, men på samme måde som fårekød smager af får, smager hundekød af hund. Jeg var i land og prøveskød to rifler, jeg havde købt i København for at tuske med polareskimoerne. Knud Rasmussen lod mig forstå, at han ikke syntes om den påtænkte tuskhandel og tilbød mig at købe dem af mig. Jeg lod ham få dem for den pris, jeg selv havde givet, og vi fik dem med på hjemrejsen. Vi kunne jo let komme i en situation, hvor vi havde brug for dem (indefrysning, forlis).

I Qegetac fik vi de første hunde ombord og forsyninger af forskellige slags, hundefoder, hundeseler, skindklæder o. s. v.

Vi forlod Qegetac og sejlede vestover til Saqac. Igen festlig modtagelse, middag hos kolonibestyreren, som bød på rensdyrsteg. Derefter musik og dans i forsamlingshuset. Grønlanderne var meget



På grund af vindstille bugseres ekspeditionsskibet ind til ankerpladsen ud for Thules nøgne fjeldkyst. (Forf. fot.).

"Motor" is towed near shore at Thule.

musikalske og gik op i dansen med liv og sjæl. Foruden de danse, vi kunne, dansede de især to grønlandske stepdance, som de for mange år siden havde lært af de skotske hvalfangere. På grønlandsk hedder de : Arfineqpingasut og Sisamat.

Det er almindeligt at bytte gaver, og jeg fik af min dansepartner en nydelig tobakspung af forskelligfarvet sælskind. Knud Rasmussen fortalte, at hun ansås for at være den smukkeste pige i Nordgrønland, og skøn var hun, så det var jo en stor ære for mig.

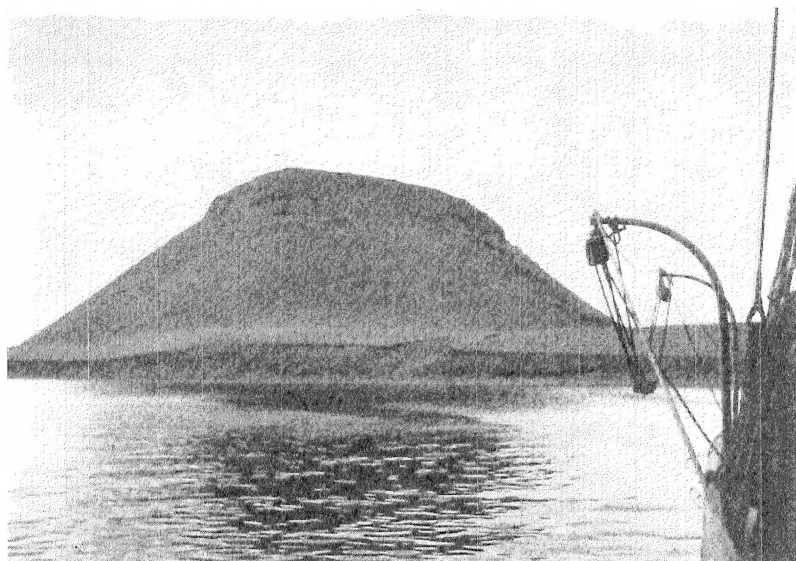
I Saqac fik vi flere forsyninger og flere hunde. Alle steder ville alle mennesker gøre det så godt for Knud Rasmussen som de kunne. Om morgenen satte vi kurs vestover for Vajgattet mellem Discoøen og Grønland med ca. 30 hunde på dækket foruden dækslasten med Vivi på toppen. Det var et broget liv ombord. Hundene var jo bundne hver for sig, men en løbsk tæve bed af og til sin fortøjning i stykker og kom løs, og hvor den viste sit forsorne ansigt, skabte

hanhundene sig aldeles gale, rev og sled i deres fortøjninger og hylede noget så voldsomt. De fandt det nok trist at se og lugte så megen dejlighed og så være bundet.

Vi søfolk kan jo som bekendt bruges til lidt af hvert, men hundelort på fingrene, når vi skulle bruge tovværket til at manøvrere med sejlene, var dog lidt af en prøvelse, selv om der var vand nok udenbords til at vaske hænderne i. Knud Rasmussen og Peter Freuchen fodrede selv deres hunde.

I Vajgattet er der grundt mange steder, men alle grunde var effektivt afmærkede af isskods, som stod på grund. Kommen gennem Vajgattet havde vi de sidste 400 kvartmil igen til Kap York over den berygtede Melville bugt, hvor mange stærkere skibe end vort er bleven skruet ned af drivisen. Vi var imidlertid heldige med vejret og fordelt drivis. På den sidste del af sejladsen kunne vi ikke bruge kompasset, fordi vi var så nær den magnetiske nordpol. Vi fik land i sigte nogle mil øst for Kap York, og Knud Rasmussen kendte landet igen. Han havde jo rejst her flere gange med hundeslæde, da han var med på den litterære Grønlands-ekspedition sammen med Mylius Erichsen, Harald Moltke og Jørgen Brønlund. Vi sejlede langs landet og kom snart til Kap York. Jeg havde frivagt, da vi sejlede op gennem Smith sund, og da jeg kom på dæk igen, havde vi mistet begge propelvingerne i drivisen, men var kommen på højde med Nordstjernebugten, i hvis bund Thule ligger.

Det blev nu mit job at krydse i drivisen ind mod Thule, for vinden var stik i stævn. Det gik meget godt, og da vi nærmede os Thule, kom kaptajnen på dæk og tog roret. Da skete der et uheld, som kunne have fået katastrofale følger for skib og last. – Vi styrede bidevind for styrbords halse ind mod Thulefjeldet, hvor brændingen stod på land. Klods i læ havde vi et lille isfjeld. Da vi skulle gå over stag, faldt skibet af i vendingen, fordi kaptajnen havde holdt det for tæt til vinden, så det ikke havde fart nok i vendingøjeblikket. Vi drev ned på isfjeldet med levende sejl. Det så meget farligt ud, og kaptajnen kaldte passagererne på dæk. Imidlertid tørnede skibet først med stævnen mod isfjeldets fod, derved kom skibet gennem



Bopladsfjeldet ved Thule, set fra ekspeditionsskibet, som ligger til ankers i bugten. (Forf. fot.).

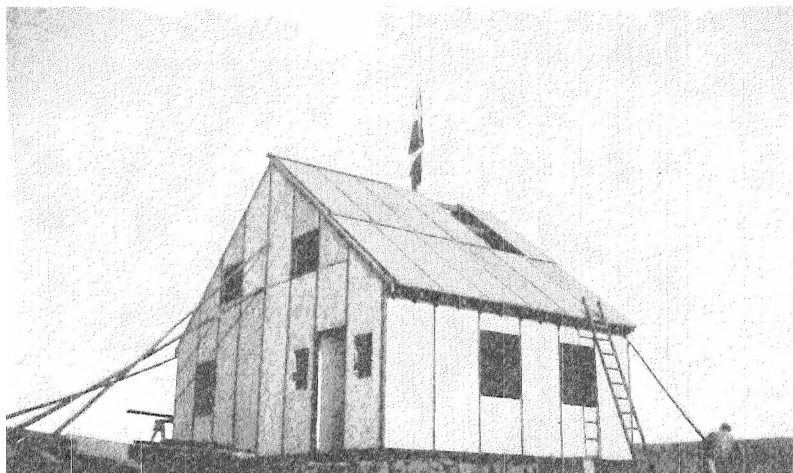
The "Settlement Mountain" at Thule.

vinden, forsejlene kom bak, og forskibet drejede hurtigt ud fra isfjeldet i den friske vind, og sejlene fyldtes igen, men agterskibet tørnede så voldsomt mod isfjeldet, at vi fik beskadiget lønningen og et par dækstøtter agter, men det var jo billigt sluppet. Efter endnu et par boutter fik vi stille. Men nu kom polareskimoerne ud fra Thule i en hvalbåd, som de havde fået af polarforskeren Peary. Vi satte ekspeditionens båd og skibsbåden på vandet, og de tre robåde slæbte os det sidste stykke med polareskimoerne til hjælp. Kommen helt ind under land lod vi gå anker i en lun og helt isfri havn. Hundene blev øjeblikkelig ført i land. Jeg ved ikke, hvem der var mest glad, enten hundene eller skibsbesætningen, men det var en kolossal lettelse for begge parter. Hundene var jo bundne under rejsen. Passagererne blev ført i land, hvor de slog deres telte op, og vi lossede vor dækslast af hundefoder og granstammer og spulede dæk. Det trængte det hårdt til, efter at 30

hunde havde været ombord i mange dage. Det var en meget glad kaptajn og styrmand, som spiste sammen den aften. Det havde været et begivenhedsrigt døgn. Vi havde mistet propelvingerne og nær mistet både skib og last, men nu lå vi tilankers ved rejsens mål, og nye opgaver ventede. Lasten skulle losses i små både på åben strand. Huset skulle bygges. Vi skulle have reservepropellen sat på og tage ballast ind for hjemrejsen. Alt måtte gøres så hurtigt som muligt, for vi var allerede i den sidste halvdel af august, og ny is kunne lægge sig hvad dag som helst og tvinge os til at overvintre. Det var altså i høj grad om at gøre at få fart i arbejdet. –

Knud Rasmussen havde tidligere haft to vintre sammen med polareskimoerne, og de var allesammen hans gamle venner og glade for at se ham. Selvfølgelig ville Knud Rasmussen fejre gensynet med en eskimoisk spisefest. Peter Freuchen skulle jo også nu lære at leve på polareskimoisk vis, og traktementet var to år gammelt kød, som eskimoerne hentede fra deres kødgrave. Det spises rå. Herom fortalte Peter Freuchen: „Jeg lukkede øjnene og skød hjertet op i livet og begyndte at spise. Da jeg holdt op, var mine øjne stadig væk lukkede, for jeg havde ædt så meget, at jeg ikke kunne se ud af dem.“ Her skal bemærkes, at kød ikke fordærvs på samme måde deroppe som hos os. I eskimoernes kødgrave er temperaturen om sommeren omkring nul. Kødet rådner ikke, det gærer og surner, og der findes ikke spyfluer.

Næste morgen tidlig kom Knud Rasmussen ombord og spurgte mig, om jeg kunne losse skibet med kun polareskimoer til hjælp, da han måtte have den øvrige skibsbesætning og kaptajnen til hjælp med at bygge huset. „Hvad hedder „godt“ på eskimoisk?“ spurgte jeg. „Det hedder noget sådant som „a jing“,“ svarede Knud Rasmussen. „Og hvad hedder „dårligt“ på eskimoisk?“ spurgte jeg. „Det hedder noget som „a jok“ eller „a jok pok“.“ „Det skal vi nok klare“, svarede jeg. „Men De må endelig ikke blive vred, om eskimoerne gør noget forkert,“ sagde Knud Rasmussen. „Disse mennesker udfører arbejdet som en venskabstjeneste, og fordi det



Huset, der var begyndelsen til verdens nordligste handelsstation, under rejsning, afstivet på grund af storm. Det var i sektioner medbragt fra Danmark. (Forf. fot.).

Erection of the house of the trading station; the house was brought from Denmark.

morer dem, men hvis De bliver vred, synes de ikke, det er morsomt mere, og da er der ingen magt på jorden, som vil kunne få dem til at arbejde igen“.

Det viste sig, at det faldt mig let at arbejde sammen med polar-eskimoerne. De arbejdede hurtigt og var alligevel forsigtige med godset. Arbejdet gik med godt humør. De morede sig over mine „a jing“ og „a jok“ og var glade, fordi jeg bar dem i land fra båden, når vi skulle losse på stranden. Båden kunne jo ofte ikke flyde helt ind og jeg havde gode søstøvler. Eskimoernes sommerfodtøj var nok ikke vandtæt, og desuden var de vel ikke vant til at blive båret på hænderne af en hvid mand.

Mens godset hurtigt kom i land og blev modtaget af villige hænder, voksede huset hurtigt op. Navnlig gjorde Buxboms store praktiske dygtighed sig gældende under det arbejde. Men her var ekspeditionen nær ved at blive ramt af en ny katastrofe. Der brød pludselig en stærk storm løs. Huset var rejst og tagflagerne lagt på, men døre og



Storfangeren Samik, som havde deltaget i Robert Pearys ekspeditioner. Det fortæltes om ham, at hans kødgrave aldrig var tomme, og han var den første til at holde eskimoisk spisefest for Knud Rasmussen og Peter Freuchen.

(Forf. fot.).

Samik, one of the great Eskimo hunters at Thule.

vinduesruder var ikke sat i. Vi kom løbende til hjælp fra skibet. Væggene bulede ud, og taget løftede sig ved vindens pres. Polar-eskimoerne forstod, hvad det drejede sig om, og under Knud Rasmussens ledelse tog de hver sin glastrude og satte dem på plads samtidig. Dette tog så meget af trækvinden bort, at vi kunne få tid til at få alle ruderne på plads, og vi søfolk lagde samtidig nogle af de medbragte granstammer tværs over tagflagerne og surrede dem fast til fjeldet med ståltov (wirer). Huset var reddet, men i sidste øjeblik. Et par tagflager blæste væk, og vi reparerede hullet med brædder og planker. Stormen kom pludseligt, med klart vejr.

Da huset var bygget, indbød Knud Rasmussen os til fest på fersk



Kvinde fra Thule med barn på ryggen og to større børn. Kvinderne gifter sig i 16 års alderen, og mændene, når de kan forsørge en familie. Kvinderne er i fåtal i det lille samfund, da pigebørnene undertiden dræbes ved fødslen, hvorimod drenge altid er velkomne, da de betyder alderdomsforsørgelse. (Forf. fot.).

Woman from Thule with children.

moskusoksekød, som nogle eskimoer havde bragt på slæde fra Ellesmereland. Ellesmereland ligger på den anden side af Smith sund, og man må rejse flere dagsrejser nordpå med slæde for at komme over sundet på isen. Så lange rejser foretager polareskimoerne for at skaffe sig de varme moskusokseskind. Det er deres liv stadig at rejse til nye fangststeder, og det er også deres lyst. —

Jeg bad om jeg i stedet kunne få lov til at gå lidt indover landet med mit gevær. Der havde jo ikke været nogen fritid under vort arbejde. Knud Rasmussen forstod og bad 3 eskimoer ro mig ud til et næs i nærheden, hvor der skulle være chance for harer. På vejen derud skød jeg nogle søfugle og gik så indover land. Jeg så ingen

harer, men da jeg kom tilbage, kom mine ledsagere bærende med hovedskindet af en hvalros, som havde været nedkulet med sten på stranden, åbenbart et bytte fra tidligere fangst på stedet. De bar skindet i skægbørsterne og slængte det på en sten med kødsiden op. Så trak de deres knive og begyndte at spise af kødet, imens de ivrigt indbød mig til at deltage i måltidet og med gebærder lod mig forstå, hvor lækkert det var. – Ja, jeg trak min kniv og deltog i måltidet, det smagte godt nok, men jeg spiste jo ikke så meget. Vi rejste tilbage, og næste dag fik jeg at vide, at der havde været trommesang under Knud Rasmussens fest, og at en gammel eskimokvinde under sin ekstase havde skræmt vores tømmermand, så han løb, og hun løb efter ham. Det havde virket komisk på den øvrige skibsbesætning, men eskimoerne så måske anderledes på det.

Næste dag var søndag, og vi holdt hviledag for første gang. Jeg tog min buchsflint for at gå indover landet, men da det var tæt tåge, måtte jeg følge et udtørret bækleje for at kunne finde tilbage. – Vegetationen var græs, mos, dværgpil, blomster, en gul valmue og forskellige slags lav. Jeg skød bom på en storkjove, men så ellers ikke andet end snespurve. Tågen lå tæt. Da jeg kom tilbage, spurgte Knud Rasmussen hvad jeg skød på. Man havde hørt skuddet, og eskimoerne berettede, at der var en isbjørn i nabolaget. Det viste sig at være rigtigt. Om natten kom bjørnen ned til stranden og svømmede ud. En eskimo så den, satte efter i kajak, harpunerede og dræbte den, og det var hans svendestykke, for det var hans første bjørn. Han var 19 år gammel, og polarforskeren Peary havde taget ham med til Amerika, da han var dreng. Han lærte sig engelsk, men længtes så stærkt tilbage, at Peary sendte ham hjem med et hvalfangerskib; de kommer af og til så langt mod nord. Hans ophold i Amerika førte imidlertid næsten til hans undergang. Han havde jo været i Amerika i de år, da andre eskimoiske drenge lærer at håndtere en kajak, kaste en harpun, skyde med bucc og pil og dræbe isbjørne, hvalrosser og sæler med lanse, såvel i vandet som på landjorden. Dette såvel som anden slags fangst, f. eks. fiskefangst og fangst af fugle og harer kræver stor og langvarig øvelse, og polareskimoen



Vinterboliger ved Thule, med en lang, lav gang, som fører ind til det for varmens skyld højereliggende opholdsrum. Polareskimoerne er nomadefolk, der følger vildtet, og husene kan benyttes af enhver, som bestemmer sig til at overvintre her. Om sommeren afdækkes de for udluftnings skyld. (Forf. fot.).

Winter dwellings of the Polar Eskimos at Thule.

lærer sine børn op, fra de er ganske små. De begynder med småvildt og fisk, men det at dræbe bjørnen med lanse, enten det er på land, imedens hundene slår ring om bamsen, eller på søen, hvor bjørnen er kastet fast med harpun, og jægeren forfølger den i kajak, regnes som en manddomsprøve. Har den unge mand klaret det, regner man med at han kan forsørge en familie, og pigerne smiler til ham.

Ovennævnte eskimodreng kunne absolut intet af dette og var derfor til latter og hån for de andre drenge, og pigerne ville ikke se på ham. Han var en undermåler, som ikke kunne forsørge en familie, og eskimopigerne ved, hvad det er at dø af sult. De lærer sulten at kende, når fangsten mislykkes.

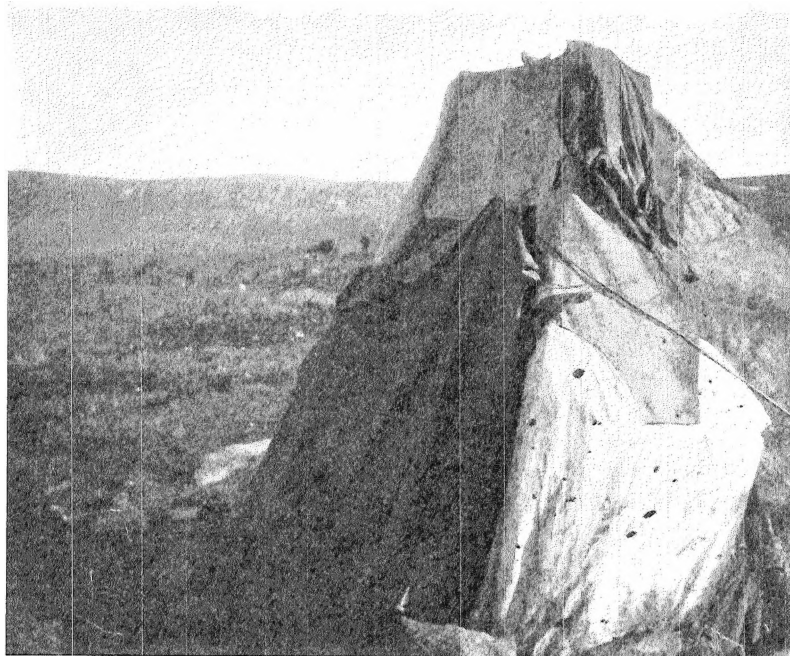
Peter Freuchen fortalte om den unge mand, at han var så mismodig, at han tænkte på at tage sit eget liv. Nu lykkedes det altså for ham

at dræbe sin første bjørn og slæbe den til land, og dermed havde han hævdet sig blandt sine bopladsfæller, og hans selvtillid kom tilbage. Jeg har senere hørt, at han var Peary's søn, og det er jo muligt, men en faders position har ingen betydning blandt polareskimoer. –

Tid var mangelvare for os. Vi arbejdede så at sige både dag og nat for at blive færdig og komme ud, inden nyisen lagde sig og vi frøs inde. En nat var det $\div 4^{\circ}$ og isning på vandet. Jeg kan dog berette om et par morsomme og interessante episoder sammen med Knud Rasmussen. Han bød mig ind i sit telt, som var langagtigt. Han sad selv inderst med ansigtet mod indgangen. På hans højre side sad Peter Freuchen, og på hans venstre side sad jeg. Nedenfor Peter Freuchen og mig sad en række eskimomænd på jorden med benene mod hverandre, og nederst i teltet var der en flok kvinder og børn. Disse kvinder hviskede og lo og morede sig, og det var tydeligt at se, at det var Freuchen, de morede sig over. „Hvad er det dog de kvinder finder så morsomt ved mig?“ spurgte Freuchen Knud Rasmussen. Knud Rasmussen spurgte nedover og lo godt, da han fik svaret. „Ved du, hvad de siger“, sagde han til Freuchen, „de siger, at du, som er så stor, ikke er noget mandfolk“. Freuchen smilte, men så ud som et spørgsmålstegn. „Det er fordi du har sælskindsbukser på. Heroppe går ingen voksen mand med sælskindsbukser, men bjørneskindsbukserne får han først, når han selv har dræbt bjørnen“. –

Peter Freuchen beviste, som bekendt, senere sin manddom ved at gifte sig med en af eskimopigerne, som hed Navarana, og det var ifølge Freuchens fortællinger et meget lykkeligt ægteskab.

Knud Rasmussen tog mig med ind i et sommertelt. Teltet var af forskellige slags dyreskind. Indvendig var der en stor briks, som var opfyldt med varme skind af ren, isbjørn og moskusokse. Her sover hele familien i skøn forening. Vi blev trakteret med „matak“, det er underhuden af hvidfisk, som regnes som en delikatesse, også i dansk Grønland. Da vi kom ind, var der en ung mand, som gemte sig mellem skindene oppe på briksen. Knud Rasmussen spurgte, hvorfor han gemte sig, og fik at vide af konen, at det var fordi han ingen bukser havde på. Dem sad konen nemlig og reparerede, men det var ikke



Polareskimoisk sommertelt i Thule. Det består af dyreskind, hvoraf et enkelt er tarmskind eller flækket sælskind, der tjener som vindue. Beboerne af teltet soledede sig udenfor, men da artiklens forfatter viste sig for at fotografere dem, flygtede de skyndsomst ind i teltet. På den golde, flade mark anlagde amerikanerne efter sidste krig en luftbase. (Forf. fot.).

Summer tent of the Polar Eskimos at Thule.

hendes søn eller mand. I Thule havde man ingen skræddere. Skal man have et arbejde udført, må man optræde med venlighed, og så udføres det som en venskabstjeneste. Penge kendtes jo ikke. Fanges et dyr, deles det mellem alle efter visse regler. Det er paradisiske tilstande, når ikke fangsten slår fejl, og det gør den vist sjældent ved Thule, men måske oftere på deres lange slæderejser. Men de holder alligevel af at rejse.

Da vi var der, opholdt der sig ca. 60 mænd, kvinder og børn ved Thule.

Så snart vi var færdige med huset, bankede vi skibet, d. v. s. vi

flyttede alt tungt hen på forskibet for at lette agterenden op. Såvidt jeg husker, hejste vi også med samme formål en båd op under klyverbommen. Så halede vi agterenden ind til land, hvor havbunden skrånede passende. Dette gjorde vi ved højvande, og ved lavvande lykkedes det vor maskinpasser at tage den gamle propel af og sætte en ny på, som vi havde i reserve. Det lyder meget let, men det var et arbejde, som krævede megen omhu og forsigtighed på et fremmed sted, hvor man er ukendt med bund- og dybdeforholdene. Forskellen mellem høj- og lavvande var 3-4 fod. Så førte vi ballast ombord og lagde skuden på rigtigt trim for manøvredugtighed under sejl. Ballasten blev surret og stivet af efter alle kunstens regler, så den ikke kunne forskyde sig, når vi kom i svær søgang. Det gik udmærket.

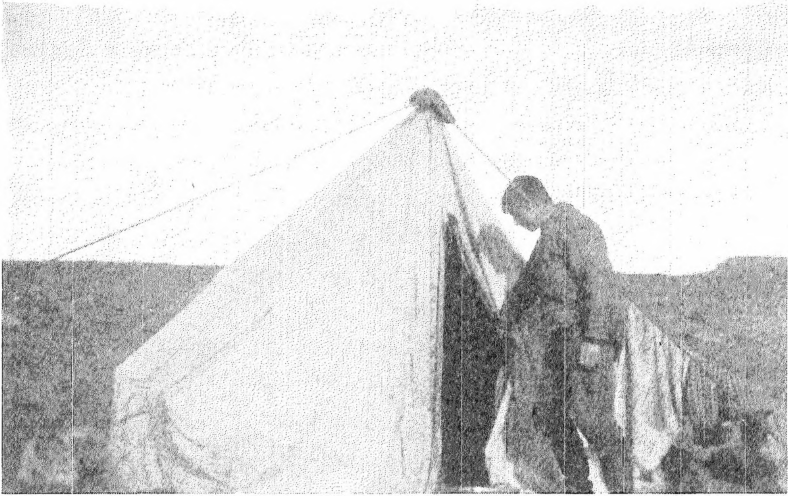
Lasten var snart taget ombord. Det var 3 tønder saltede hvalroskind, 311 fine blårævskind og en del narhvaltænder og hvalrostænder. Dagen før vi skulle rejse kom Peter Freuchen langs siden i kajak, og foran sig havde han liggende noget friskt spæk af en bjørn, som netop var harpuneret og dræbt i nærheden. Den havde svømmet, og en eskimo satte efter den i kajak, harpunerede og dræbte den. Freuchen inviterede mig på spæk og forsikrede, at det smagte som valnød. Jeg spiste også noget af det. Der var ingen dårlig smag af det. Vi fik en del af bjørnens kød med os som fersk proviant, og vor kok lavede velsmagende mad af det.

Vi tog nu afsked med Knud Rasmussen og Peter Freuchen, og Knud Rasmussen bad mig opsøge ingeniør Nyboe, når vi kom til København, og det gjorde jeg også.

Det sidste jeg så af Knud Rasmussen var, at han drog på hvalrosfangst med de to robåde mellem de drivende isflager. Det hastede vel med at skaffe foder til de mange hunde.

Vi littede vort anker og stod ud af bugten. Snart nåede vi Smith sund og satte kursen mod syd mellem drivisflagerne. Heldigvis gik motoren igen, men vi måtte jo spare på brændslet. Vi bestemte os dog til at lade motoren blive ved at gå, til vi kom længere mod syd, hvor vi ventede at finde mere åbent vand. Det slog til.

Efter nogle dages sejlads gik vi ind i Vajgattet til Saqac. Derfra



Ekspeditionens leder, Knud Rasmussen, ved indgangen til sit telt i Thule 1910.
(Forf. fot.).

The leader of the expedition, the famous Polar explorer Knud Rasmussen.

gik vi til Godhavn. Her hændte der mig noget morsomt. Jeg havde efterhånden fået meget langt hår, og da vi skulle ligge en dag i Godhavn, gik Buxbom velvilligt i gang med at klippe mig. Da han havde klippet mit halve hoved, mente grønlænderne ombord, at de så en hvalrosunge i vandet ude ved indløbet til havnen. Buxbom smed saksen og halede båden op langs siden. Jeg sprang ned efter min riffel, og så roede Buxbom ud mod havneindløbet, så skummet fossede om bådstævnen. Da vi kom i nærheden af havneindløbet, så jeg dyret komme op langt nede i det klare vand. Jeg skød, idet den brød vandskorpen, og dræbte den øjeblikkelig, men den sank skælvende. Vi roede ombord noget slukørede og fuldendte klipningen. Imidlertid gik grønlænderne ud med deres kajakker, og det lykkedes for dem at fiske dyret op med torskepilke, hvorefter de slæbte det til land, og grønlænderinderne gik raskt i gang med flåning og partering af dyret. Det viste sig at være en stor remmesæl.

Jeg gik i land og opsøgte kolonibestyrer Vinterberg for at få lov

til at tage skindet med mig. Det kunne han ikke give lov til, da Grønlandske handel har monopol, men han sagde, at jeg kunne tage skindet med mig, og når vi kom til København, skulle jeg blot henvende mig til handelen. Det var kun en formalitet, da ingen ville tænke på at sige nej. Hr. Vinterberg var forøvrigt meget elskværdig og viste mig lidt rundt i kolonien. Da vi var kommen lidt udenfor bebyggelsen, sagde han: „Nu fløjter jeg et bestemt signal, og så kommer mit ene hundespand“. Der var ingen hunde at se, men da han fløjtede, kom der pludselig 10–12 store hunde, som var de stampet op af jorden. „Nu fløjter jeg et andet signal, og så kommer mit andet hundespand, og så kommer de op at slås.“ Han fløjtede igen, og straks kom der som ved trolddom 10–12 store hunde, og da begge spand ville hen til deres herre, opstod der det vildeste hundeslagsmål, jeg har set. Hårtotterne stod som en sky om de kæmpende dyr. Så jagede hr. Vinterberg dem fra hverandre med et par kommandoråb og et spark til dem, som var senest til at lystre, og hundene luskede knurrende til hver sin side, idet de sendte hverandre alt andet end venlige blikke. Det var meget interessant at se, og jeg takkede hr. Vinterberg og gik ombord med mit skind.

Vi fortsatte rejsen og anløb Egedesminde, hvor jeg bl. a. så en lille dreng vælte med sin kajak, så han sad i kajakken med hovedet ned. Nogle unge kvinder skød hurtigt en konebåd fra land og bjergede både kajakken og drengen. De ruskede ham og skændte på ham, hvorefter han løb hjem brølende af skam og vrede. Stakkels dreng! Man synes man har oplevet noget lignende før, men sådan er det altså også for små drenge på Grønland.

Vi fortsatte rejsen sydover. Hvor der var fuldt af drivis og isfjelde, da vi rejste nordover, var der nu helt isfrit. Kun et og andet isfjeld så man drive. Vi havde agterlig vind, som efterhånden øgede til en hylende orkan, med meget høj og krap sø, så vi måtte dreje til. Med 3 reb i mesanen og et par olieposer ude til at tage bråddet af søerne drev vi ud af Davisstrædet. Skibet lå som en måge på vandet og klarede sig flot. I disse nætter så jeg et syn, som er vanskeligt at beskrive. Det var meget stærke nordlys. Det så ud, som storm-

skyernes kanter var kranset med ildtunger i alle spektrets farver, og man indbildte sig at kunne høre smæld, når ildkanterne hoppede fra sky til sky. Det så ud, som himlen stod i brand, og samtidig hylede stormen, og brådsøernes morild lyste i natten. Det var vildt og skønt, men måske frygtindgydende for et lille menneske, som driver på havet i en nøddeskal.

Vi gik langt syd om Kap Farvel, før vi forandrede kurs østover. Efter 2-3 ugers heldig sejlads befandt vi os atter i Nordsøen. Her gik motoren i stykker. Det var støbegodsvæggen mellem udstødningen og kølevandet, som der var sprunget et stykke ud af. Maskinpasseren gav op, men Buxbom mente, han kunne reparere skaden, og maskinpasseren bød ham 50 kr., hvis han klarede det. Kaptajnen bød ham også 50 kr., og så kom Buxbom til mig, og bad mig komme med ned i maskinrummet for at se på, hvad han gjorde. I løbet af en time eller lidt mer tættede han hullet ved hjælp af et gevindstykke, møtrikker og pakning, og maskinpasseren og kaptajnen var hver deres 50 kr. fattigere. Det var mange penge i 1910. Matroslyren var kr. 60,00 om måneden. Buxbom fik pengene, da vi kom til København den 4/11, og de var ham vel undt.

Jeg afleverede lasten og mønstrede af. –

Nu som gammel mand glæder jeg mig over, at jeg fik anledning til under Knud Rasmussens kyndige vejledning at stifte bekendtskab med nordpolens livsglade naboer, de elskelige og overordentlig interessante polareskimoer, og at se den jægerkultur, de i løbet af årtusinder har tillært sig, helt adskilt fra andre mennesker og i kamp med en natur, hvor man skulle synes, at ingen mennesker kunne leve. Mest beundrer jeg deres fænomenale dygtighed som jægere.

Vi havde med os hjem nogle saltede hvalrosskind. Hvert af disse skind havde ca. 20-30 små huller. Det var efter eskimoernes primitive lanser. Først kaster de fra kajakken den svømmende hvalros fast med harpun, forsynet med svømmeblære (et oppustet sælskind), og dernæst dræber de den med deres lanser. Kampen foregår i dyrets eget element, og for hvert hul har kajakmanden måttet komme dyret så nær, at han med hånden kunne støde lansen i dyret og trække

den ud igen. Det sårede og rasende dyr angriber undertiden kajakken, og det kræver en næsten utrolig dygtighed og åndsnervelse at blive sejrherre i denne kamp. Eskimoerne dræber også den svømmende isbjørn på samme måde. Mange af dem omkommer da også under kampen. En hvalroshan vejer ca. 2000 kg.

Deres kvinder er også utrolig dygtige. De kan tænde ild uden tændstikker og sy smukt, stærkt og vandtæt uden synål og tråd. De laver selv deres nål af en bensplint og spalter dyrenes sener til sytråd. Med disse primitive redskaber laver de overtræk til kajaker og klæder, som tildels kan være smagfulde, udført af forskelligfarvet skind. Kvinderne råder i hjemmet. Skal man tuskhandle, er det konen, man må snakke med, men det er hendes mand, som bestemmer, hvilken mand hun skal sove hos. Vil hun ikke lystre ham i denne sag, får hun prygl, fortalte Knud Rasmussen, men det skal være meget sjældent, at det er nødvendigt. Konebytte er en rent praktisk handling, som bestemmes af mændene under hensyn til fangsten. En mand kan være særlig dygtig til en bestemt slags fangst, og en anden mands kone kan være den bedste hjælper, han kan få til den slags fangst. Så bytter de koner for en fangstrejse, i hele det lille samfunds interesse. Fangsten deles jo mellem dem alle. Et konebytte varer kun en tid. Ægtefællerne holder gerne sammen hele livet, men hvis en mand er en særlig dygtig fanger, kan det hændes, at han har to koner. De vil gerne have børn, da det måske betyder alderdomsforsørgelse, men uønskede pigebørn dræbes undertiden. Kvinderne er derfor ofte i mindretal i deres samfund, og dette kan føre til, at den ene mand dræber den anden for at få hans kone. Knud Rasmussen sagde, at dette er den eneste form for ran og drab, som forekommer blandt polareskimoerne. Eskimoerne er indbyrdes fredelige og slås ikke, men er to mænd blevet uvenner, forsøger de at gøre hverandre latterlige i smædeviser. Den, som får latteren på sin side, har vundet. Det er da en særdeles kultiveret måde at kæmpe på, også efter vore begreber. —

Jeg glæder mig også over, at jeg fik anledning til at gøre en indsats for Knud Rasmussen. Det var en mand, for hvem alle

arbejdede med glæde og iver. Han gjorde arbejdet til en fest med sit ukuelige gode humør og gåpåmod.

Jeg tænker også med glæde på mit samvær med Peter Freuchen, Knud Rasmussens trofaste ven og rejseledsager. Det var ham, som stod for det forretningsmæssige ved ekspeditionen. Vi havde hejst det danske flag 400 kvartmil længer mod nord og lagt grunden til et nyt kapitel i Knud Rasmussens, Peter Freuchens og polareskimoernes liv.

Nu er jo, som bekendt, bopladsen ved Thule omdannet til et stort amerikansk militærstøttepunkt, „Amerikas øre“, og polareskimoerne er rejst derfra.

Nu flyver man derop på nogle få timer. Det var anderledes, da man for 50 år siden sejlede derop med et skrøbeligt lille sejskib.

KNUD RASMUSSEN AND THE FOUNDING OF THE TRADING STATION AT THULE 1910

Summary

As recently as fifty years ago the Polar Eskimos of the northernmost parts of Greenland lived an almost Stone Age existence. For many hundreds of years they had lived as hunters and they still followed this way of life. They made their clothing from the skins of birds, bears, seals and foxes, and from the bones of these same animals they fashioned tools and weapons.

The sudden change over from this culture stage to modern civilization necessarily created enormous difficulties for the Eskimos. Knud Rasmussen, the Danish polar explorer, realised this. He was a great friend of the Eskimos and understood their temperament and way of thinking. He resolved therefore to establish the trading station of Thule in order to help them over this critical period. In July 1910 he set sail northwards from Copenhagen in a chartered vessel, the three masted schooner „Motor“ of Gaabense. With him were Peter Freuchen, also a polar explorer and later author, Capt. J. Jensen and Peter Wamberg, the author of this article, who sailed as first mate.

In spite of poor equipment and uncomfortable conditions the vessel reached Greenland safely and all the way up the west coast was welcomed with much rejoicing in the old colonies, which had been founded as long ago as the eighteenth century. Not until Thule did the first mishap occur and even then the consequences were not unduly serious. The ship hit an

iceberg but not as badly as was at first feared. After unloading supplies and equipment work began on the actual building of the trading station, which had been shipped over in sections. A fierce gale nearly thwarted their plans, but with the willing assistance of the Eskimos they managed to get the building finished. The return journey could not be postponed longer than was absolutely necessary, on account of the new ice of the autumn. After several days work repairing the damage done to the ship and taking in ballast course was immediately shaped southwards again. Knud Rasmussen and Peter Freuchen remained on the station. The voyage south along the west coast of Greenland, where the vessel put in at several places, was rich in more or less enjoyable experiences, which provide a vivid picture of the Greenlander's abilities as a hunter but also of his poor existence. There was only a single instance of engine trouble during the voyage back to Copenhagen, which was reached on the 4th November.

Thule, the most northern trading station in the world, was to have great and beneficial importance for the Eskimos in this harsh land. In the present day an American military camp has been built there and the original inhabitants evacuated.

DE POMMERSKE ÅLEDRIVKVASER OG DERES BETYDNING FOR DANMARK

Af

WOLFGANG RUDOLPH

Forfatteren, der er videnskabelig-teknisk medarbejder ved det tyske folkemindelinstitut (Institut für deutsche Volkskunde) under Videnskabernes Akademi i Berlin, har gennem mange år haft den opgave at undersøge fiskeriets kulturhistorie langs østersøkysten mellem Wismarbugten og Odermundingen. Her fortæller han om et af berøringspunkterne mellem Tyskland og Danmark: de såkaldte „tyskevaser“ og åledrивfiskeriet, som påvirkede dansk fiskeri og atter modtog impulser herfra i vekselvirkning. Problemet behandles fra dansk side i den følgende artikel af Chr. Nielsen.

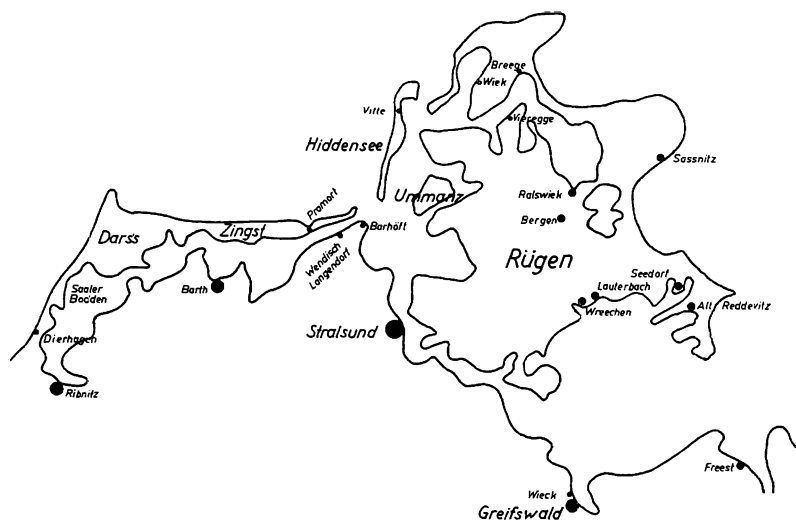
1.

TIL de mest karakteristiske fiskefartøjer i Forpommerns farvande hører drivkvaserne fra området omkring byerne Stralsund, Greifswald, Barth, Ribnitz og øen Rügen samt Hiddensee. Med hensyn til dimensioner, form, takkelage og brug frembyder disse både noget ganske særligt. Deres udviklingshistorie er interessant og fyldt af problemer, som langt fra alle er klarlagt.

Drivkvasen, kaldet „Zeesboot“, kan med stor sandsynlighed anses for en videreudvikling af den forpommerske „Zeeskahn“, om hvis form og udseende man ganske vist kun kan gisne. Hverken vrangfund eller samtidige billedfremstillinger er bevaret. De litterære kilder og aktstykker er ligeledes yderst mangelfulde. I en krønike fra Stralsund fra det 16. århundrede anføres en „zesekan“ allerede fra året 1449.¹ Ligeledes dukker den op i Rügens Landret, der er samlet og nedskrevet af landfoged Matthäus Normann ca. 1530.² Både Stralsund-

fiskerrullen fra 1601³ og Greifswald-fiskeriordningen fra 1621⁴ kender den. Dähnert beskriver den 1781 i sin ordbog over den pommerske dialekt som „en slags fiskerbåd“⁵, og historikeren og etnografen Grumbke fra Rügen karakteriserer 1805 denne „Zesekahn“ fra farvandet omkring Rügen på følgende måde: „Et sådant fiskefartøj er så langt som en jagt og benytter sejl. I midten af det findes en vandbeholder til de fangne fisk, kaldet „Raumloch“ (lasthullet) . . .“⁶ Datidens fragtjagter, opmålt i Stralsund, opviser følgende længder: 9,17 m til 23,76 m, i gennemsnit 14,21 m.⁷ Disse angivelser svarer til de dimensioner, som en linjetegning i arkivet i det tidligere Museum für Meereskunde i Berlin viser; den er betegnet således: Stralsunder Zesener-Kahn, 1866 (målestok 1: 24). Det her fremstillede fartøj er klinkbygget, med konveks buet forstævn og lige, bagud hældende agterstævn; den er spidsgattet. Længde overalt $42\frac{2}{3}$ fod, køllængde 34 fod, største bredde 14 fod. Tre blyantskitser af den bekendte Greifswald-maler Caspar David Friedrich (i Nasjonalgalleriet i Oslo) kan muligvis give oplysninger om „Zeese Kahn“ens takling. De er dateret „Stralsund 1818“ og afbilder store fiskerbåde med to ulige høje master, af hvilke den agterste er den længste. Begge master fører hver et sprydsejl.

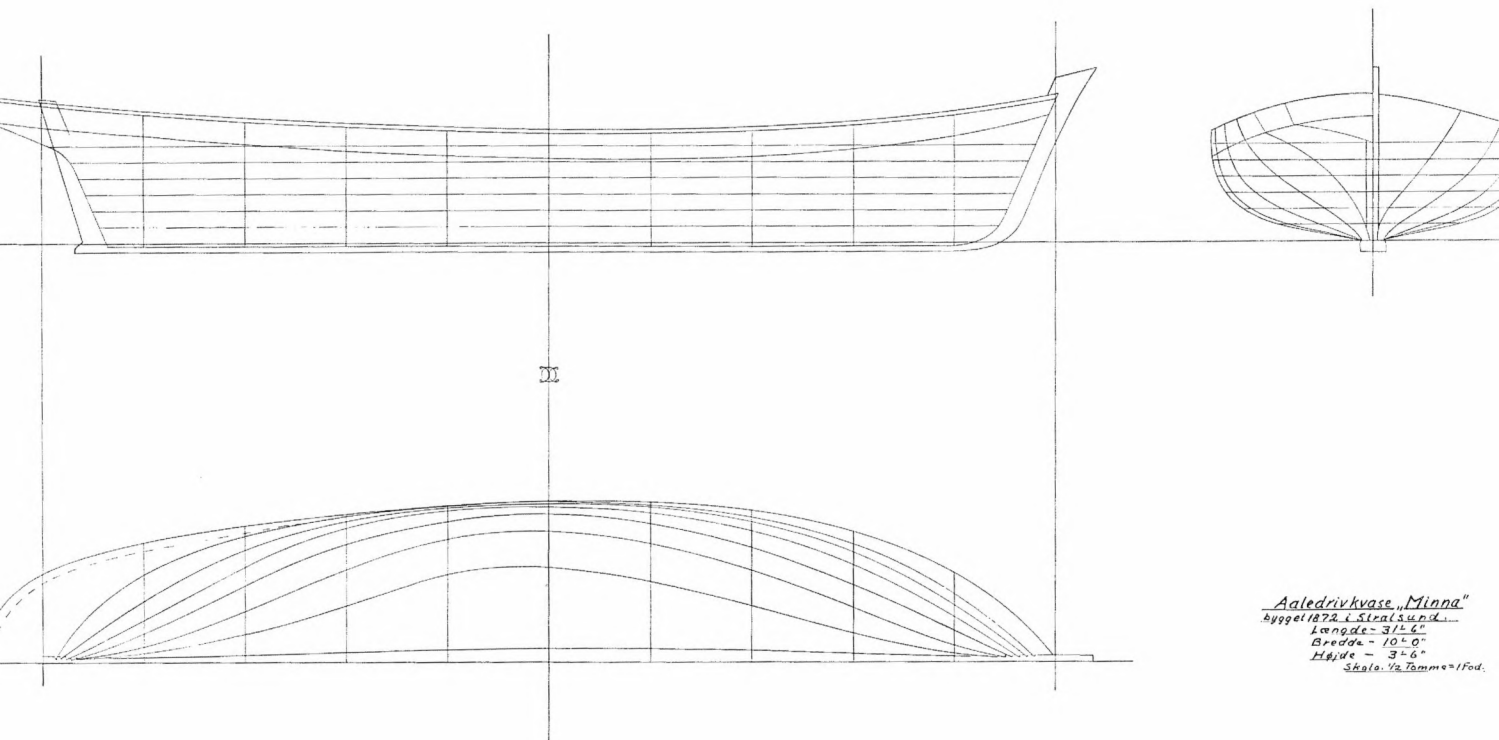
I slutningen af det 19. århundrede (1895) var typen i Stralsund og på Rügen fuldstændigt ude af brug. Kun to hyttefåde (*Ligger*), som var fremkommet ved ombygning af „Zeese Kahn“, vidnede om typens tidligere forekomst.⁸ Havde man dengang blot nøjere beskrevet dem eller i det mindste målt dem op! 1902 berettes endnu engang: „Gennem århundreder var (i Stralsund, W.R.) store og tunge „Zeese Kahn“ i brug. Først omkring midten af forrige århundrede kom drivkvaserne („Zeeseboote“) frem, hvis takelage og agterskib i tidens løb har været genstand for forskellige omformninger . . . Tendensen til at ændre drivkvasernes udformning er blevet særlig stærk i de sidste 30 år. Omformningen har udviklet sig så rivende, at de ældre typer allerede idag overhovedet ikke længere bygges på værfterne i Stralsund, ja at der endog ikke længere findes nogen, der måske ville være i stand til at udfærdige modeller af far-



Kortskitse over hovedområdet for de pommerke åledrivkvaser med angivelse af de i teksten forekommende stednavne.

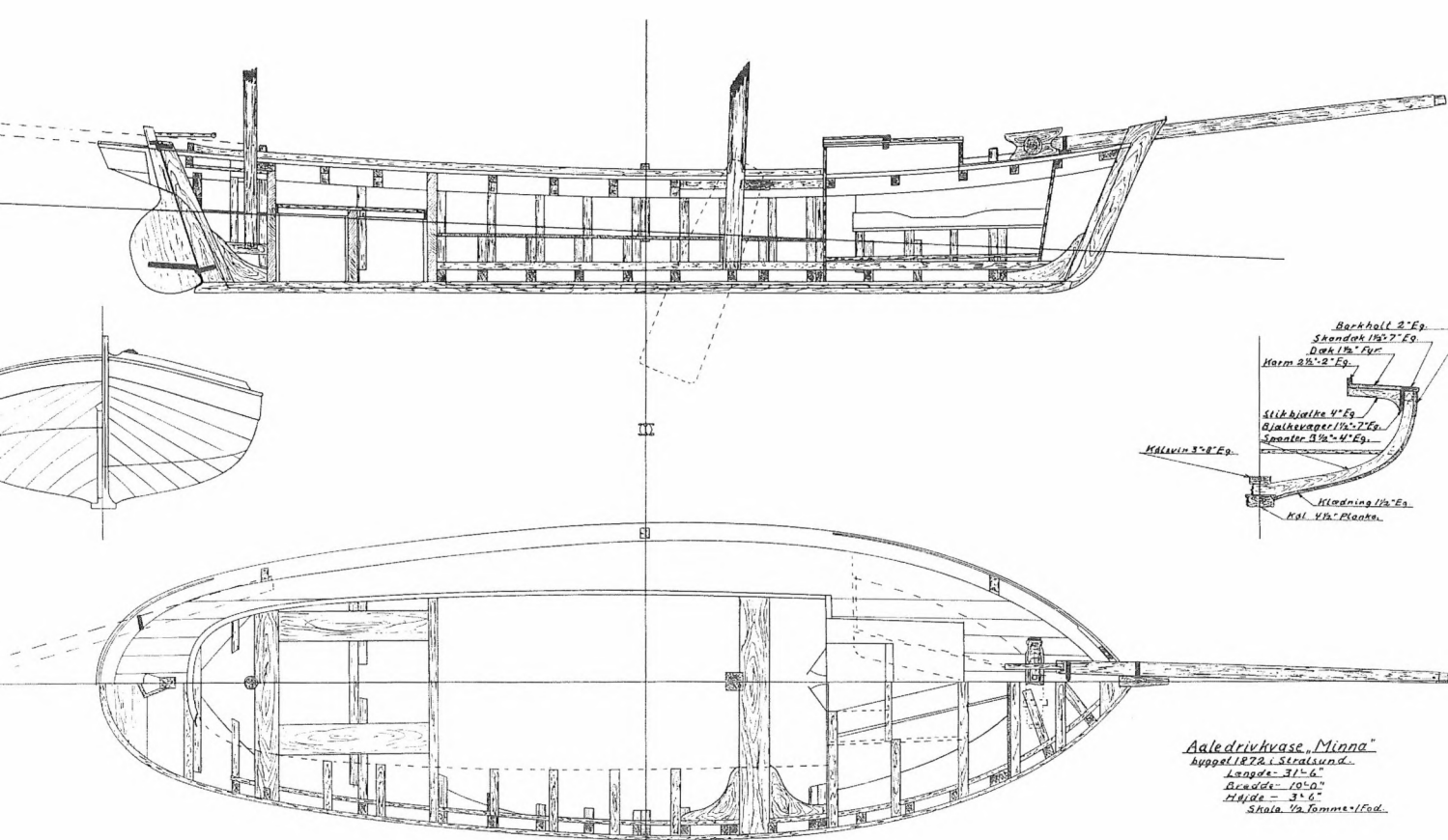
Das Revier der vorpommerschen Zeesboote.

tøjer af den art⁹. Allerede den i 1858 udstedte politiforordning om fiskeriet i regeringsområdet Stralsund taler om drivkvaser („Zeesen-Bööte“). Man kan herefter antage, at ændringen fra „Zeeskahn“ til „Zeesboot“ allerede dengang var igang. 1872 melder den officielle fiskeristatistik for byen Stralsund om en hjemmehørende flåde på 68 „Zeesboote“ og 7 „Zeeskähne“¹⁰. Bemærkelsesværdigt er det, at overgangen fra „Zeeskahn“ til „Zeesboot“ synes at være sket i samme tidsrum som overgangen fra skudeform til formen på de pommerke jagter, der sejlede i de indre farvande i Rügens lokale fragtskibsfart. Den første kendetegnes ved fyldige linjer, flad bund, ringe dybgående, enkel lodret forstævn, spidsgattet agterskib eller klodset virkende, glat afskåret spejlhæk, fast dæk kun i forskibet –, den sidste ved skarpe linjer, høj køl, udfaldende, konkavt buet stævn, udragende hæk, helt lukket skibsskrog.¹¹ Ligeledes fik den forpommerske bygning af søgående skibe i 1850–60'erne et stærkt opsving ved i tilpasset grad at overtage de nordamerikanske klipperformer.¹²



Linietegning til åledrivkvasen „Minna“ af Guldborg, bygget i Tyskland 1872 og indført af fisker Max Rütting 1881.
 Opmålt af konservator Chr. Nielsen 1939, da den var hjemmehørende i Kragenæs.

Zeesboot „Minna“ von Guldborg, 1872 in Deutschland gebaut. Linierriss.



Arrangementstegning til åledrivkassen „Minna“.

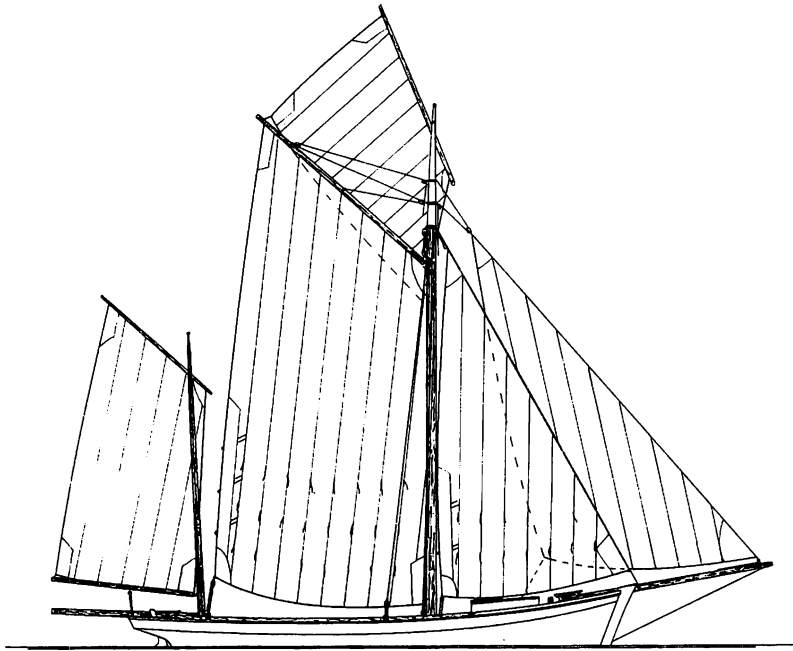
Žeesboot „Minna“, Bauzeichnung.

I denne forbindelse skal det nævnes, at man ligeledes har haft „Zeeskähne“ ved det mellempommerske Oderhaff, mellem Anklam, Ueckermünde og Wollin, endog indtil 1908. Derefter blev brugen af dem forbudt af fiskerimyndighederne. Disse Oderhaff-„Zeeskähne“ var med en længde (over dæk) på 22 m de største fiskefartøjer i Østersøen. Deres køllængde var 66–68 fod, den største bredde 20–22 fod.* De var altid klinkbygget på liggende kølplanke med lige, svagt udfaldende forstævn og spidsgattet agterskib med næsten lodret agterstævn. Deres gammeldags takkelage bestod af to høje, smalle råsejl samt stagfok. De var forsynet med sidesværd. Der fandtes dam til fiskene.¹³ Om disse mellempommerske „Zeeskähne“, som efter 1524 omtales i forskellige dokumenter,¹⁴ var identiske med de gamle forpommerske „Zeeskähne“, er uvist. Hvis dette er tilfældet, hvis altså den ovenfor omtalte ændring fra „Zeeskahn“ til „Zeesboot“ skulle have været begrænset til Forpommern, så måtte man med flid søge efter årsagerne, som udløste disse forandringer i Forpommern og på den anden side hindrede, at de trængte ind i det mellempommerske Oderhaff-område.¹⁵

Paulus Schiemenz gav ved århundredskiftet en nøje beskrivelse af drivkvasen fra Stralsund-Rügen.¹⁶ Fra de år stammer også endnu nogle få drivkvaser, der henligger delvis som vrage i vore havne. For udforskningen af den omformning, drivkvaserne senere er undergået, står der tilstrækkeligt eksakt materiale til rådighed. Nyere typologiske ændringer skal omtales i det følgende i sammenhæng med beskrivelsen af nutidige eksempler på denne bådtype.

Dimensionerne på de drivkvaser, der benyttes idag, holder sig inden for følgende grænser: Længde overalt 10,0–12,5 m, største bredde 3,0–3,80 m. Som køllængde angives nu for det meste 28 til

* Når de angivne mål her og i det følgende veksler mellem fod og meter, skyldes dette, at de første er taget fra bådebyggerens originale ordrebøger, hvorimod de sidste stammer fra den af mig foretagne opmåling og kulturhistoriske inventarisering af de endnu bevarede fartøjer, samt fra de officielle kilder. En omregning enten til det ene eller det andet målesystem er ikke foretaget, da det undertiden kan være umuligt at afgøre, om der er brugt pariser, rhinlandske eller svenske fod.



Sejltægning til åledrivråsen „Minna“.

Zeesboot „Minna“, Segelriss.

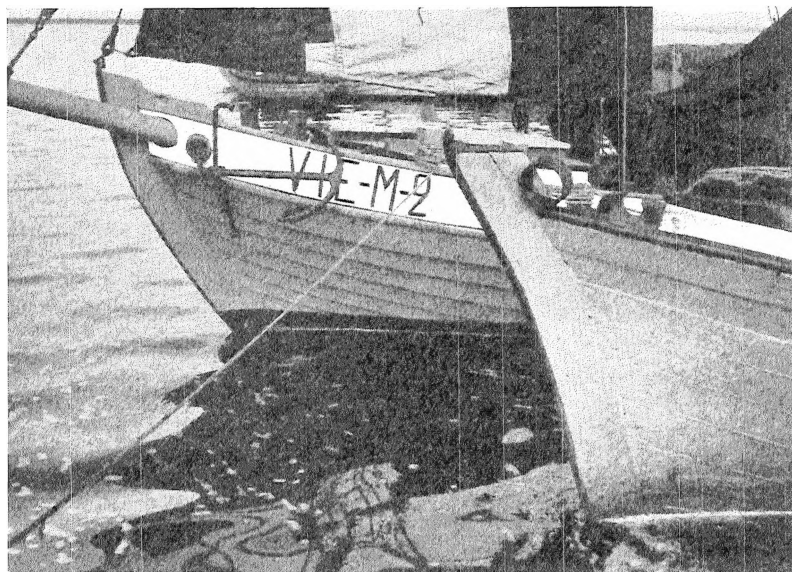
30 fod. De ældre drivråser var åbenbart mindre, i hvert fald på Rügen. Et fartøj af denne art, som var bygget 1880 i Wreechen på Rügen, målte 23 fod i kølen. En ny Stralsund-drivråse, opmålt af Schiemenz i 1895, havde følgende dimensioner:

Længde overalt	11,00 m
køllængde	9,42 m = 30 fod
største bredde	3,45 m
lastens dybde	1,05 m
dybgående forude	0,63 m
dybgående agter	0,79 m

Den i Alt Reddevitz på Rügen hjemmehørende drivråse blev 1957, da man på foranledning af „Institut für deutsche Volkskunde“ foretog en undersøgelse af fiskeriredskaber og både, opmålt således:

Længde overalt	11,50 m	
køllængde		27 fod
største bredde	3,75 m	
højde forskibs		60 tommer
højde midtskibs		40 tommer
højde agter		58 tommer

Som byggemateriale benytter man eg til køl, stævn og lønningsplanker, blødt træ (ædelgran, rødgran) til dækket, ædelgran til masten, fyr til rundholterne. Alle drivkvaser er bygget på liggende, 25-40 cm bred kølplanke (*Sohl*). De 14-16, undertiden op til 24 spanter består af bundstokke (*Boddenholt*) og ved siden af liggende oplængere (*Upplanger*). Begge spantedele er boltet sammen. Ældre kvaser viser også oplængerne liggende oven på bundstokkene. I kimningen er der i disse udskåret spygatter. Ofte ligger der et kølsvin fra for til agter over bundstokkene. Som vigtigt indvendigt længdeforbandt løber i begge sider en stærk bjælkevæger (*Liefholt*) langs med oplængernes toppe fra for til agter. Kølplanke og stævn er forbundet med stævnknæ. Antallet af rangplanker er 10-13, for det meste af 1½ tommes tykkelse. De ligger op til stævnene og kølplanken i en spunning. På øverste rang er af og til påspigret en fenderliste. Beklædningen skal på Rügen tidligere overvejende have været på klink (således ved nybygninger 1880 i Wreechen, 1893 og 1897 i Lauterbach). Det samme beretter også en ålekvasefisker i Ralswiek på Rügen, født 1875. I værftsbyerne Stralsund, Greifswald og Barth har klink- og kraelbygningen af drivkvaser åbenbart eksisteret side om side indtil omkring 1890. Efter den tid har kraelbygningen velsagtens fået overtaget der.¹⁷ Anderledes stillede tingene sig i Freest ved Peenemundingen, den østlige hovedbyggeplads for drivkvaser. Der begyndte man først i 1929 med kraelbygningen.¹⁸ Man kan heri ganske tydeligt fastslå indflydelsen fra den traditionelle klinkbygning, der var fremherskende i Oderhaff-området.¹⁹ I 1960 var bordlægningssmåden for drivkvaser i havnene på Rügen fordelt således: 4 krael og 5 på klink. Hos Schiemenz fortælles om en ældre drivkvaser fra Rügen, som under vandet var kraelbygget, medens de 3 øverste

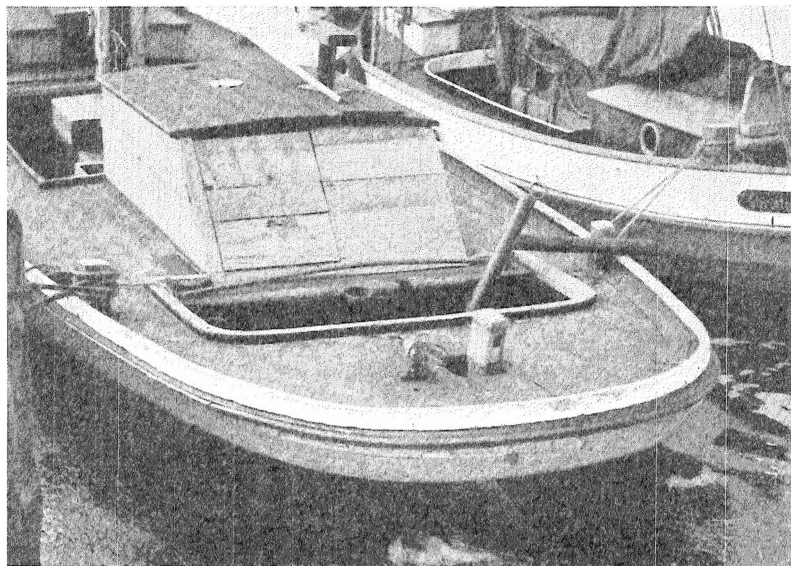


Forstævnsformer på tyske åledrivkvaser, fot. af forfatteren 1958 i Vieregge på Rügen. Kvasen t.v. (med konveks forstævn) er klinkbygget, og den t.h. (konkav) er kravelbygget; begge klædningsformer veksler.

*Vorstevenformen (konvex und konkav) deutscher Zeesboote.
Vieregge (Rügen) 1958.*

range var tømret på klink. Idag træffer man ikke længere en sådan blandet beklædning.²⁰

Forstævnen på de drivkvaser, der var bygget på byggepladser i fiskerlejerne (således 1880, 1893 og 1895 i Wreechen og Lauterbach på Rügen), var krummet udad (konveks) i overensstemmelse med den almindelige tradition for bygning af fiskerbåde. I Stralsund og på andre købstadværfter foretrak man derimod før århundredskiftet de lige, let fremadfaldende eller lidt klipperagtige (konkave) stævne, som er karakteristiske for handelsskibene. Også på Rügen har man til slut fulgt denne mode (i Seedorf 1895, Lauterbach 1897) og en kort tid bygget på den måde, førend man efter 1900 efterhånden igen vendte tilbage til den konvekse form på forstævnen. Den kaldtes nu „dansk“. Man kan formode, at denne tilbagevenden er sket under



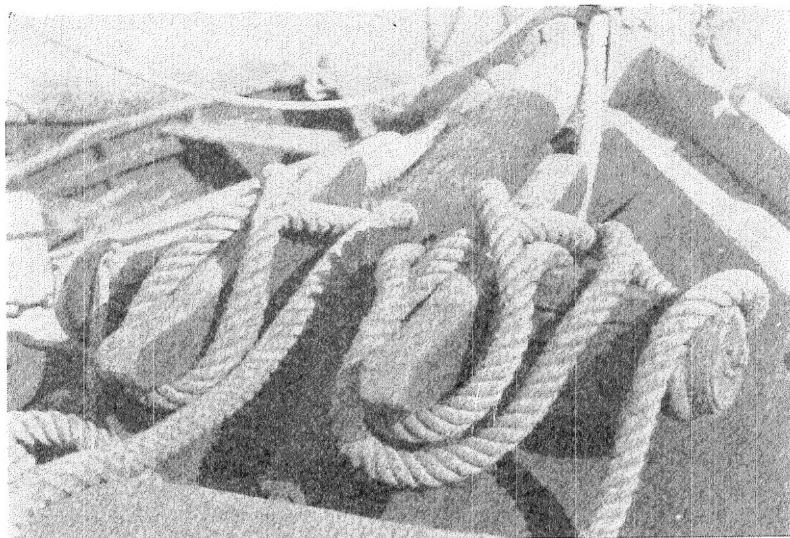
Agterskib af tysk drivkvas med oval hæk. Det oprindelig åbne rum er her blevet delt ved et ruf over den i nyere tid installerede motor.

Fot. af forfatteren i Vieregge (Rügen) 1958.

Zeesboot mit Rundgatheck. Vieregge 1958.

indflydelse af den danske jagt-byggemåde af skonnerter og galeaser. På de tre førende forpommerske skibsværfter begyndte man at bygge efter „dansk skik“, i 1897 i Anklam hos Peuss, i 1898 i Seedorf hos Krüger og i Barth hos Holzerland senest 1901.²¹

Agterskibet på drivkvaserne fra Rügen var før århundredskiftet spidsgattet (således 1880, 1893 og 1895 i Wreechen og Lauterbach) med lige, bagudfaldende agterstævn. En sådan kvas blev hånende kaldt „*lütt Spitzmors*“ (lille spidsmå). På de forpommerske købstadværfter foretrak man derimod sandsynligvis det rundgattede agterskib eller den lille udragende ovale hæk, der var karakteristisk for tidens fragtskibe. Fra Stralsund skal denne mode – således fortælles det af gamle ålefiskere – også have bredt sig til Rügen; således træffes den 1895 i Seedorf og 1897 i Lauterbach. Efter 1900 kom man efterhånden igen tilbage til det spidsgattede agterskib, men hyppigt med



Detaille af ankerspil (af træ) med fortøjningstrosse. Mellem beddingerne ses palthjulet (af jern) og sprydets rod, støttet mod bagbords bedding.

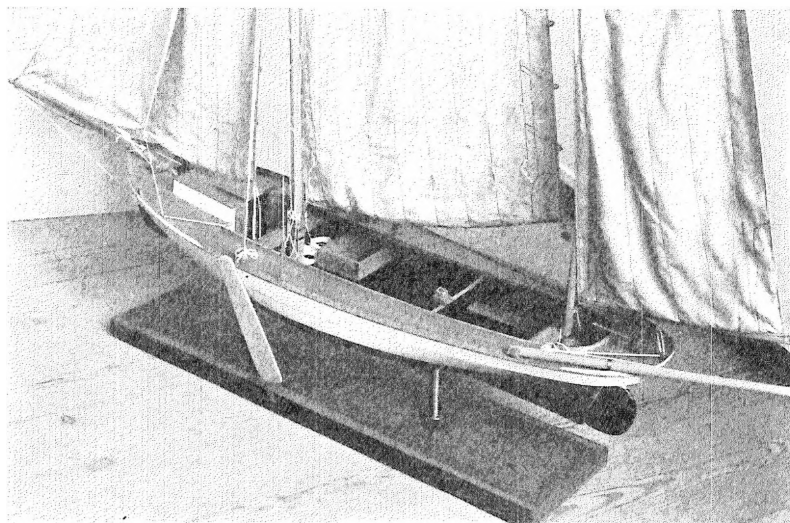
Fot. i Ralswiek 1960 af forfatteren.

Hölzernes Ankerspill. Ralswiek 1960.

konveks krummet agterstævn i stedet for den gamle lige. I 1960 fandtes på Rügen 7 spidsgattede og 2 rundgattede kvaser.

Man kan med sikkerhed hævde, at det af alle pommerske fiskerbåde kun var drivkvaserne, hos hvilke den tydelige indflydelse fra bygningen af søgående skibe lod former opstå, som ellers er ukendte i fiskeriet: klipperstævn, rundgattet hæk og kraelvklædning. Interessant er endvidere den betragtning, at denne indflydelse udgår fra købstædernes værfter og efter nogen tids forløb også breder sig til de mere afsides bådebyggerier i fiskerlejerne.

Drivkvaserne hører til de delvis lukkede fartøjer i kystfiskeriet. Det lukkede forskib er på kvasen fra Alt Reddevitz 4 m langt med en maksimumlængde af 11,30 m, – den lukkede agterende kun 1,30 m. Under fordækket ligger besætningens opholdsrum (*Vörunner*), der næsten altid indeholder to åbne køjer, et lille komfur til bagbord, et

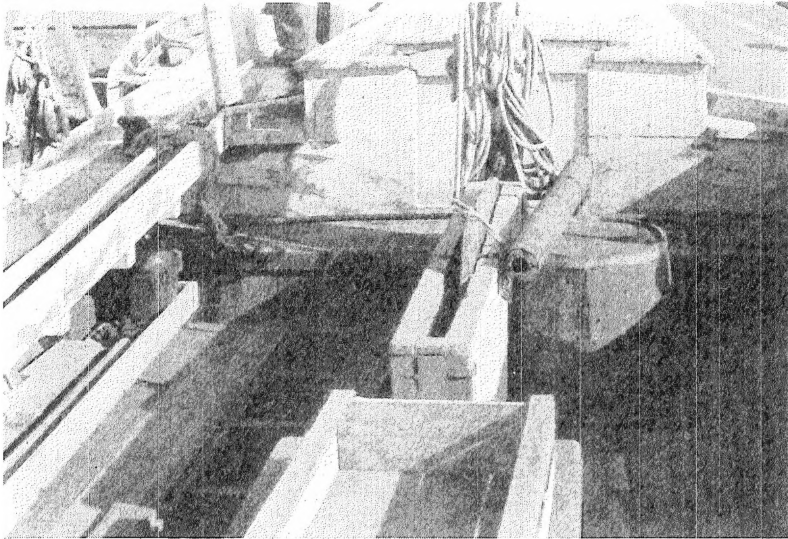


Detaille af model af åledrivvasen „Minna“ af Guldborg, bygget af konservator Chr. Nielsen efter de tidligere afbildede opmålinger. I det åbne rum ses toften med mesanmasten, og foran for denne den åbne dam med pumpe. Mellem dammen og nedgangskappen til ruffet ses sejltøften med stormasten. På dennes forkant er anbragt en bøjle til sidesværdets kædestrop. I den fir-kantede kasse på banjen styrkede man våddets indhold efter hvert driv.

Fot. H. Hauch.

Modell vom Zeesboot „Minna“ von Guldborg. Decksansicht.

eller to skabe samt et klapbord. En del af lukafet er forhøjet ved et ruf (i Alt Reddevitz 1,50 m langt og 25–30 cm højt), i hvis sider der er 1–2 runde eller ovale køjer. Lukafet er tilgængeligt gennem en tofløjet dør i agterskottet, desuden ofte tillige gennem en skydekappe eller lem på taget af ruffet. Foran dette står der på nogle drivvaser et ankerspil af træ. Underste stykke af spilbeddingen ligger på dækket, og i dets midte i overkanten er spillejet halvt nedskåret. Spil-tromlen består af to spilkopper og et midterstykke med huller til håndspage eller med tandkrans af jern. Øverste stykke af beddingen, ligeledes med halvt udskåret leje, er fæstnet til underste stykke med to gennemgående bolte. Yderligere er i begge sider af fordækket anbragt 1–2 træpullerter.



Det åbne rum, set mod forruffet. Midt i billedet den indbyggede sværdkiste med sværdet (sænekølen), som i tidens løb har erstattet sidesværdet. Tønden i styrbords side bruges til styrning af våddets indhold. – Fot. i Ralswiek af forfatteren 1960.

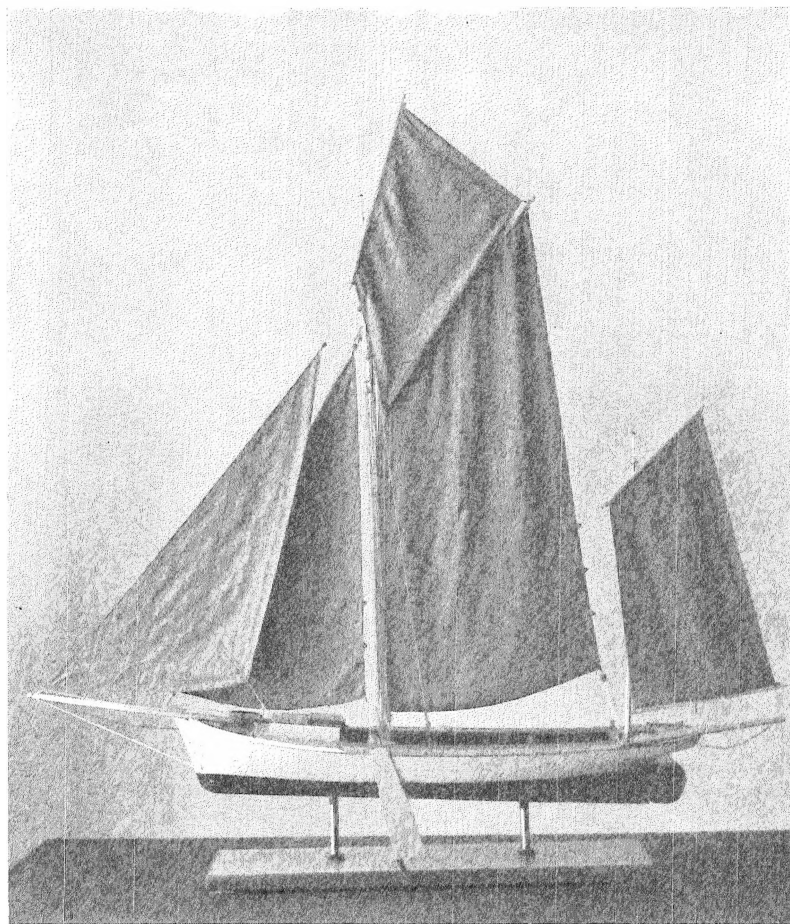
Raum mittschiffs. Ralswiek (Rügen) 1960.

I forlængelse af fordækket strækker der sig til begge sider et sidedæk (*Loopplank*), i Alt Reddevitz 85 cm bredt, forsynet indadtil med en lav liste på højkant. Alle dæksplanker ligger på dæksbjælker. Dækslinjen på drivkvaserne har et forløb med et temmeligt stærkt spring, der kan nå op på 21 tommer. Kun langs med fordækket findes på begge sider en ca. 15 cm høj fast beskyttelsesliste (*Wäderliest*). Den frie arbejdsplads midtskibs mellem sidedækkene (kaldet *dat Ruum*) begrænses fortil af lukafets agterskot og forreste sejltøfte, mod agter af et fast skot under den bageste sejltøfte (*Achterducht*). Begge sejltøfter er indtil 4 tommer tykke kanttræer. I midten af deres agterkant er der halvcirkelformede udskæringer til anbringelse af masterne. På begge tøfter er der fastgjort en kraftig jernstang, der er bøjet nedad i enderne og fæstnet til tøfternes undersider med møtrikker: løjbommen (*Lewwågen*) til føring af sejlskøderne. Særlig den forreste

sejltofte er ofte ved hjælp af fire kraftige knæ af træ forbundet til plankerne og den mod agter tilstødende sværdkiste. Denne er i Alt Reddevitz 2,10 m lang. Midtersværd af jern eller træ kan dog først påvises på drivkvaserne fra ca. 1885–1890 (1893 i Lauterbach). Tidligere benyttede man et løst sidesværd af træ, som på en i 1880 på Rügen bygget drivkase målte 8 fod 3 tommer i højden, forneden 12 tommer i bredden og gennemgående 2 tommer i tykkelsen. Sværdhovedet var ved hjælp af en solid jernkædestrop forbundet til stormasten. Når man krydsede, måtte medhjælperen bære denne svære egeplanke fra den ene side af skibet til den anden. Sidesværdet blev nedfired i læsiden og pressedes mod skibet af vandets tryk.

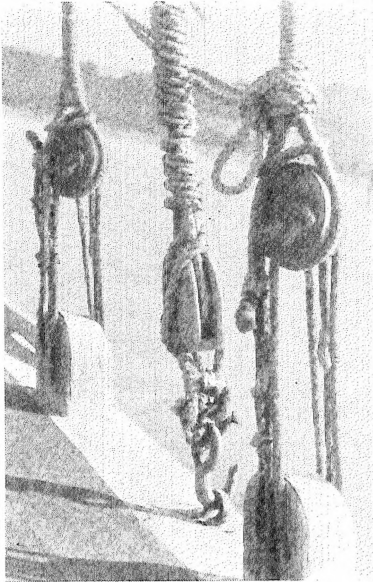
Midtskibet på drivkvaserne er i fuld længde og bredde forsynet med banje. Enten på begge sider af sværdkisten eller tæt agten for denne findes på nutidens drivkvaser den gennemstrømmede fiskedam (på Rügen kaldet *Däken*, også *Deeken*, ved Saaler Bodden *Paik*), for og agter begrænset af et ca. tre tommer tykt, fast skot (*Schweff*) og altid tvedelt, enten ved et fast langskibs midterskot eller sværdkisten; i denne dam anbringes de forskellige fiskesorter. Flere løse skotbrædder, skvalpskot (*Schlagbrä*), tjener endvidere til at formindske vandets skvulpen i dammen. Langsiderne af plankerne er under vandet gennemboret med runde huller. Tidligere var disse damme anbragt længere agterude, foran skottet under den agterste sejltofte. De var desuden åbne foroven, kun dækket med løse brædder, – ligesom endnu i dag de såkaldte „Quatzen“ og „Zuggarn-Polten“ i Oderhaff-området. Siden århundredskiftet har man dog hos os foretrukket den foroven fast tillukkede dam, på Rügen kaldet „*dän'scher Däken*“. Adgang til dammen sker gennem en ophøjet kasseformet afgrænset dragt (*Trumf*), foroven forsynet med løse luger.

Pladsen for motoren findes på moderne drivkvaser midtskibs bag fiskedammen. Maskinen står for det meste åben, kun dækket af en løs hjælm af træ. Den tilstødende plads til rorgængerer er bag den agterste sejltofte (*Roderloch*, *Peek*, *Kumm*, *Back*), med to løse, på langs anbragte siddetofte. Den agterste del af skibet er igen helt dækket, i forløb med sidedækket. Roret er ophængt med tappe i løkker på



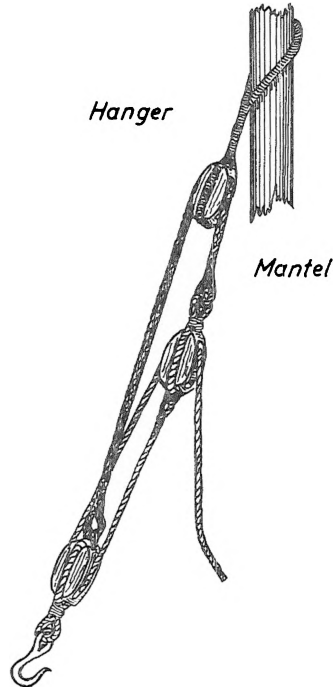
På den omtalte model af åle drivkvasen „Minna“ ses i bagbords side det oprindelige sidesværd. Endvidere bemærker man drivbommen og den i teksten beskrevne sejlføring. – Fot. C. Larsen, Helsingør.

Modell vom Zeesboot „Minna“, mit Schwert.



Detaille af styrbords side, visende vant med jomfruer og sytov. Mellem vantene ses „skidttaklet“s talje.
Fot. 1960 i Ralswiek af forfatteren.

Steuerbordseite mit Jungfern und Takel. Ralswiek 1960.

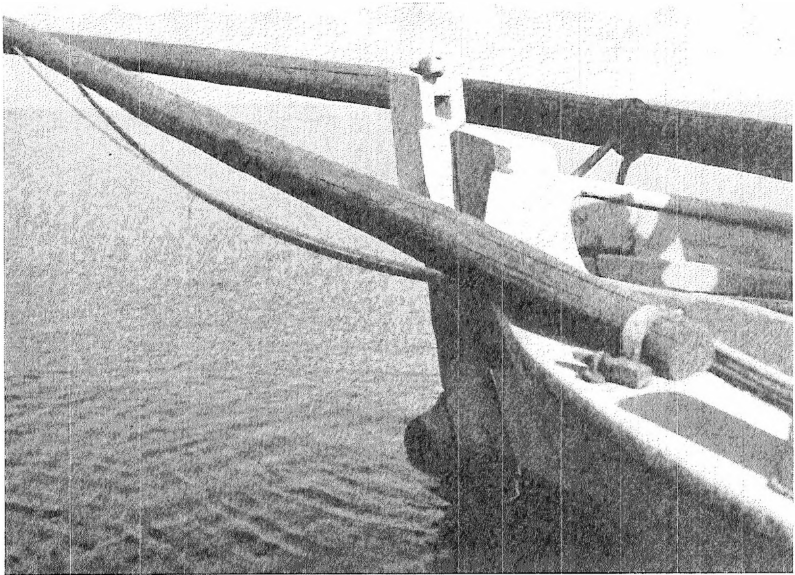


Skematisk tegning af manteltalje (takkel) til indhaling af våddet, på dansk kaldet „skidttaklet“. Denne talje giver samme kraft som en 5-skåret talje, men kun halvt så stor en løftehøjde.

Takel zum Einholen des Treibnetzes.

agterstævnen. På spidsgattede kvaser løber det frit, på hækbyggede kvaser drejes rorstammen inden i et rør, som er bygget igennem hækken (*Koker*). Roret betjenes i begge tilfælde ved hjælp af en lang, løs rorpind (*Roderpinn*), som kan smøges ned over rortoppen eller stikkes igennem rorhovedet.

Alle drivkvaser fører to lodret stående, ulige høje pælemaster, som oftest af grantræ. Den forreste, højeste mast, stormasten (*Grootmast*),



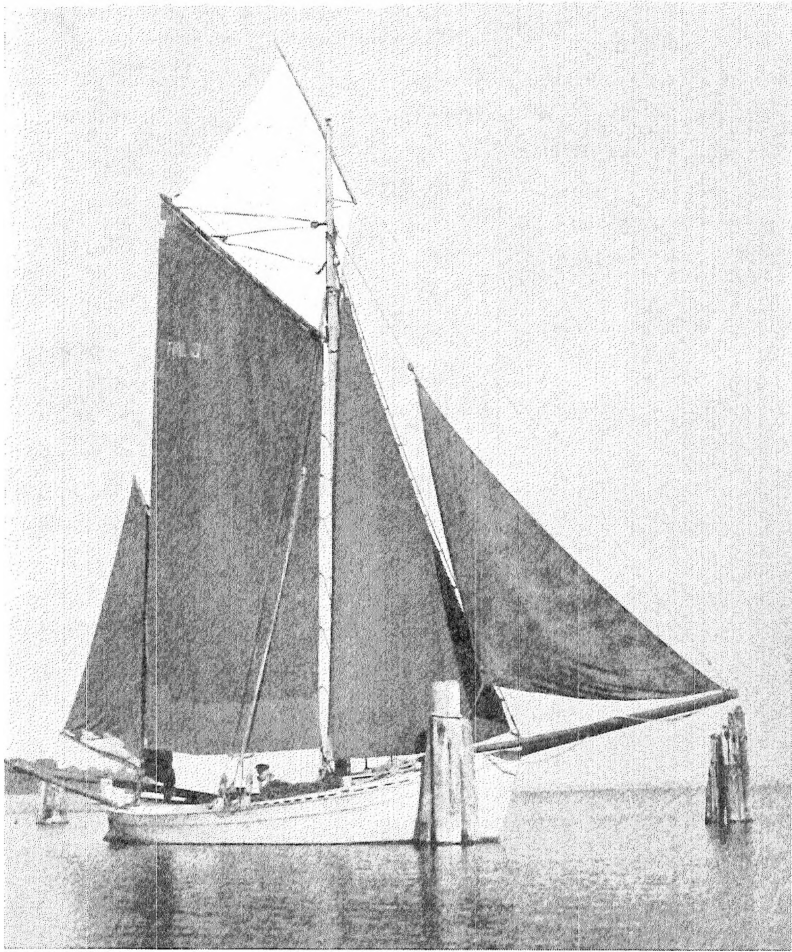
Agerskib af drivkvas, visende arrangementet af drivbommen. Denne ligger i bagbords side, styret af et øjeformet jernbeslag, og støttes af en løs bom under fiskeriet. — Fot. i Ralswiek 1958 af forfatteren.

Heck mit Ausleger-Rundhölzern. Ralswiek 1958.

er ca. 10–11 m lang. Den står med den tapformede fod i et solidt mastespor (*Spoor, Spöör*), der rækker over 2–3 bundstokke, og støttes endvidere op imod udskæringen i den tykke sejltofte. Til tværskibs støtte for stormasten tjener vant; de er af jernwire og er på hver side (*Vörwant, Achterwant*) i reglen ved hjælp af et sammensplejset øje, smøget ned over mastetoppen (*Topp*). Begge vantøjerne fæstnes på godsklamper (*Good*), som med bolte er fastgjort til det øverste stykke af masten. Nedefter bruger endnu næsten alle drivkvaser tovværks-taljereb (*Tallreep*) til at spænde vantene, mellem vantrøstene af jern eller træ (*Püdding*) og øverste jomfru af træ (*Jungfer*), som er splejset ind i enden af vanttovet. Også skæring af taljereb mellem to jomfruer af træ bruges. Fortil støttes stormasten af en jernwire (*Vörstag*), som foroven med sit sammensplejsede øje er smøget ned over mastetoppen

og ligger an på en stagskæbe, som er boltet fast til mastens agterkant oven over de to godsklamper. Forneden kan man fastgøre forstaget, der ender i en indspejset kovs, til stævningen ved hjælp af sjækler. I styrbordsside fører alle drivkvaser ved stormasten en talje. Oven over godset ligger med et sammensplejset øje en kort wirestrop, af og til også en kæde, som man sjækler ind i en mastering. Denne ende kaldes *Hänger*. I en kæde eller wirekovs sjækler eller ihænger man forneden en enskivet blok, over hvis skive der løber et tykt hampereb, mantelen. På den i Ralswiek opmålte drivkase bærer den halende del af mantelen taljens øverste enkeltskiveblok. Den faste del af mantelen er forsjækket til den underste enkeltskivede taljeblok. Denne underste taljeblok er fastgjort mellem vantrøsterne med jernhager til en øjebolt i dækket. Den faste del af taljen er indsjækket i den øverste blok, skæres så igennem den underste blok og løber tilbage til den øverste blok. Den halende tamp kan man beslå på mantelen, når denne er sat eller halet tot (se tegningen). Den ca. 6 m lange agtermast (*Bullmast*) står derimod frit i sit mastespor uden vant og stag, støttet op til udskæringen i sejltoften og sikret til dette stærke kantræ med et overfald af jern (*Öwerfall*).

Ganske ejendommeligt for alle drivkvaser er deres udliggerrundholter i begge ender af skibet. Den ca. 5,3–6,0 m lange klyverbom (*Klüberboom*) ligger med en fjerdedel af sin længde på fordækket på bagbords side af forstævnen. Dér støttes den af et øjeformet jernbeslag (*Ooch*), boltet gennem stævnen. Dens bageste ende er hyppigt boltet eller tappet sammen med ankerspillet eller fastgjort til dækket ved hjælp af et overfald i jernkramper. I agterenden rager en tilsvarende bom ud (*Achterboom*, *Tuckboom*, i Stralsund: *Längboom*, *Längholt*, *Dickboom*), hvis rodende er boltet fast til bagbords sidedæk, og som støttes af et øjeformet jernbeslag ved agterstævnen; men på hækbyggede kvaser ligger den på en støtteklods på hækken. Under fiskeri udskydes desuden endnu to løse bomme (*Utschüwer*, *Driftbööm*), som er betydelig længere: ca. 6½ til 8½ m, og som trækkes ind igen, når fangsten er slut. Den forreste drivbom (*Driftboom*) skyder man ud på styrbords side af forstævnen. Den støttes til klyverbomsnokken af et



Drivkvaser med fuld sejlføring, liggende ved Ralswick. Kvasen er kravelbygget og har konveks stævn og spidsgattet agterskib. – Forf. fot. 1958.

Zeesboot von Ralswiek 1958.

dobbeltøjet jernbeslag (*Brill*). Rodenden surres fast til klyverbommen ved hjælp af en tovende. Ligeledes styres den bageste drivbom fra styrbord ind gennem øjet på nokbrillen på agterbommen. Sædvanligvis holder et overfald af jern dens rodende nede mod dækket. Efter gamle

drivkvasefiskeres beretninger havde drivkvaserne tidligere kun faste udligger-rundholter. I hvert fald var de kortere end nu. Schiemenz iagttog så sent som 1895 nogle kvaser i Stralsund-Rügen-området med 3,0–3,2 m lange klyver- og agterbomme. Drivkvaserne fra Freest ved Peenemundingen arbejder også idag kun med fast for- og agterbom. Disse fartøjer er imidlertid væsentlig mindre :

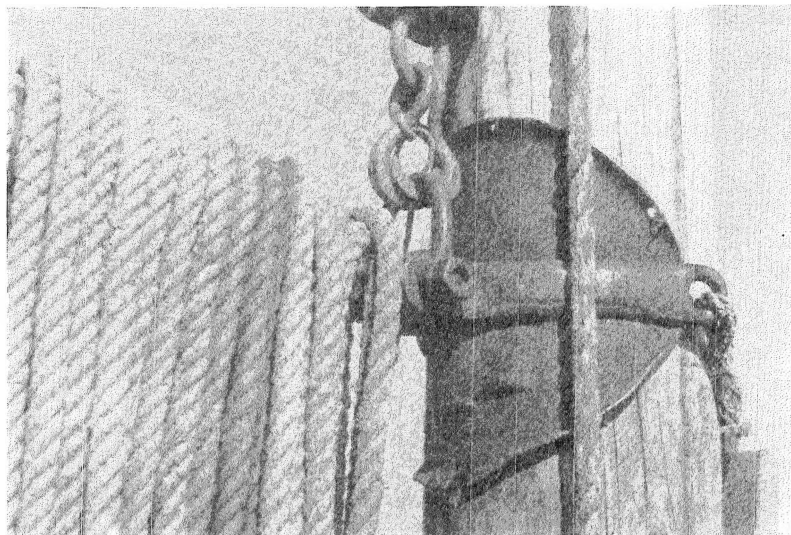
Længde overalt	8,00 m	
køllængde		18 fod
største bredde	2,73 m	
9 plankegange på klink, åben båd, uden kahyt.		

Kvaserne (*Zeeskähne*) på Oderhaff manglede fuldstændig bomme.

Tidligere brugte man på drivkvaserne gennemgående tre- eller firslået hampetovværk. Idag bruges ofte jernwire – f. eks. til vant, stag og taljehanger. Blokkene – tilsammen 21 stykker – består i almindelighed af træ med indlagte jernbeslag. På blokhuset er der enten foroven og forneden smedet et øje af jern, eller der er splejset en kovs på den ene ende. Blokkene fastgøres til master og rundholter i øjebolte eller øjeringe ved hjælp af sjækler eller dyvelskløer (*Schierhåken, Düwelskläu*). Blokke hægtes altid fast i sejlenes ligløkker.

Drivkvasernes sejl er lavet af svær bomuldsdug og forsynet med tovværk til lig. Til storsejlet medregner man for det meste 7–8 dugbaner (*Kleed*) samt en kile. Banerne løber parallelt til agterliget. Imprægneringen af sejldugen sker nu som før ved gennemvædning i en varm blanding af gul okker (ofte med tilsætning af hesteblood), hestefedt eller talg, gul svensk fyrretjære, rapsolie, linolie eller fernis. Tidligere skal sejlene også være blevet røget.

Det trapezformede storsejl er et såkaldt skødsejl, der ikke fører bom. Man lidser det til masten og øverste rundholt, gaffelen. Denne griber om masten med en pånaglet fast klo (*Klau*) af træ, eller en rakke (*Rack*) af jern, som er bøjelig ved led. Den ældste form er trækloen, der så vidt muligt er lavet af en gren, som af naturen har haft den gaffelformede vækst. Gennem begge ender af kloen er skåret et bændsel, på hvilket der ofte er smøget små kloder af træ (*Klootjes*). På



Detailbillede af storsejlets rakke, visende klofaldsblokkens dyvelsklør hugget i rakkens klobøjle. Fot. i Ralswiek 1960 af forfatteren.

Gaffelklau. Ralswiek 1960.

gafleens øverste tredjedel, der spidser til, smøger man to jernringe, hvorpå der foroven er smedet øjer, og desuden et nokbånd af jern med to modstående øjer. Storsejlets overlig er beslået til gaffelen enten ved hjælp af enkelte bændsler, eller små læderremme, eller der skæres gennem de i sejlet indsyede snøringer (*Gådden*) en lidseline (*Zeising*), som i spiral omslynger gaffelen. Ved hjælp af en lidseline holdes også storsejlets forlig fast til masten.

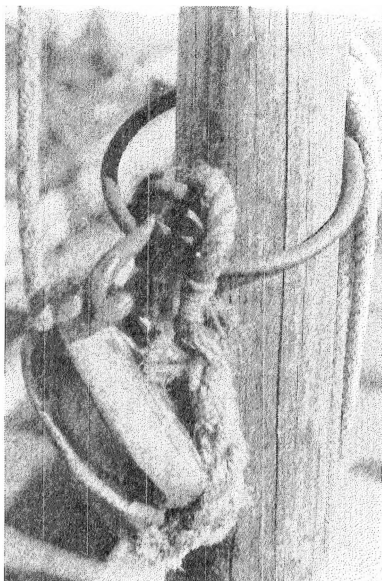
Gafle sættes med to fald. Klofaldet løber gennem to enkeltskivede blokke, af hvilke den underste med hagen hægtes ind i en løkke på kloen. Den ligeledes enkeltskivede masteblok er indsjæklet i en øjebolt, der sidder under godsklamperne. Klofaldets ene ende fastgøres i masteblokøjet ved en påspejset kovs, løber gennem kloblokken og op over masteblokskiven igen og ned til en træklempe, hvoraf der er anbragt flere rundt om masten lidt over sejltøften. Nokfaldet (*Piekfall*) løber for det meste gennem tre enkeltskivede blokke. Enden af

det udgår fra øjet på den yderste gaffelring, hvori dens påsplejsede kovs er hægtet. Den øverste pikfald-masteblok er sjækket i en øjebolt over stagkæben, den underste pikfald-masteblok i en øjebolt over godsklampen. Den tredje blok hægtes i øjet på den inderste gaffelring. Også pikfaldets tamp bliver slået om en klampe på masten over sejltøften, efter at det har gennemløbet den øverste masteblok, gaffelblokken og sidst den underste masteblok. Storsejlets hals kan hales stift ved hjælp af en halstalje. Dennes øverste dobbeltskivede blok hægtes i en stor løkke (*Lögel*), der er indsyet i sejlliget. Den underste, enkeltskivede blok hægtes man i en jernkrampe i undermasten. Taljen bliver sjækket i øjet på masteblokken og løber derfra over den første sejlbløkskive tilbage til masteblokskiven, så til den anden sejlbløkskive og bliver slået om en mastklampe. Storsejlets stilling reguleres med storskødet. Også dette løber gennem to blokke, af hvilke atter den øverste dobbelte hægtes i sejlligets løkke. Den underste enkeltblok er med det underste af sine to øjer sjækket til løjbommen på en sådan måde, at den kan glide. På denne underblok er der desuden fastskruet en klampe til at sætte skødet fast på. Skødet hægtes nu med den påsplejsede kovs i det øverste øje på løjbombsblokken, løber over sejlbløkkens første skive, så over underblokskiven til sejlbløkkens anden skive og slås om underblokklampen. Storsejlet er for det meste forsynet med fire rækker knyttelser til at formindske dets flade med.

På drivkvaserne fra Rügen og Stralsund er det trapezformede mesansejl (*Bullsägel*) fastgjort til to rundholter, enten med enkeltbændsler eller små læderremme. Det øverste rundholt hedder rå (*Råh*, *Bullråh*), det nederste mesanbom (*Unnerboom*). På råen er der i ca. $\frac{2}{5}$ længde, regnet nedefra, slået en jernkrampe, hvori en jernhage griber, der sidder bevægelig på en mastering af jern, som ydermere har en bevægelig løkke til den underste faldblok. På underråen smøges på den yderste tredjedel af dens længde to jernringe, hvori der forneden er smedet øjer. Man hejser sejlet i faldet, hvilket nødvendiggør to enkelte blokke. Råblokken hægtes man i løkken på glideringen, den øverste blok i øjet på en mastering af jern, der er smøget over toppen. Faldet, som er sjækket i det underste øje på masteblokken, løber over

Detaille af mesanmasten, visende masteringen med krogen, som hugges i mesanråens strop, samt blokken til faldet. Fot. i Ralswiek 1960 af forfatteren.

Besahnmastring mit Bullfallblock.
Ralswiek 1960.



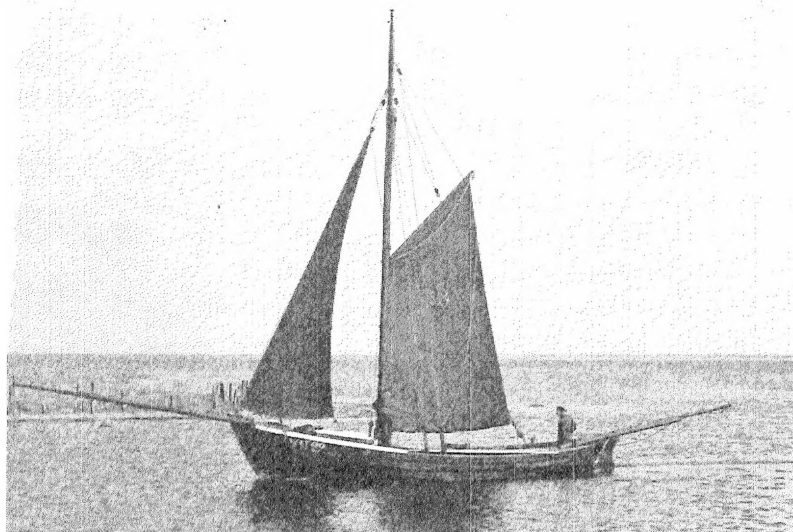
råblokskiven tilbage til mastblokskiven og slås om en træklampe, der er naglet fast på undermasten. En kort tovstrop, som forbinder mesanbommen til en træklo eller jernkrampe på masten, fastholder sejlhals og nok. Mesanskødet fordrer to enkelte blokke. Den øverste blok hægtes i øjet på den inderste bomring, den underste blok i en løkke på rortoppen. Enden af skødet hægtes med den påsplejsede kovs i øjet på den yderste bomring, gennemløber først rorblokken, så bomblokken og kan slås om en skødtold af træ ved siden af rorgængerens siddeplads. Der findes ikke knyttelser på mesansejlet.

Det inderste af de to trekantede forsejl, fokken, glider op og ned på forstaget ved hjælp af bøjede jernkloder (*Stagrieder, Krangen*). Fokkehalsen kan fastgøres i forskellig højde over dækket. Hertil tjener en kort, langleddet jernkæde, hvis underste led sidder på den samme sjækkel, hvormed forstaget fastgøres i stævningen. I fokkehalsens liglække najer man en hage fast, hvis klør så hver især kan hægtes i det kædeled, der ønskes efter sejlets højde. Den øverste blok kan sjækles i dobbeltøjebolten over godsklampen. Af og til hægter man

den imidlertid også i den indsplejsede kovs i en kort jernwire, hvis store øje under tiltaklingen smøges ned over masten og ligger over vantbugterne. Den underste fokfaldblok hægtes i ligløggen ved fokhornet. Faldet fastgøres ved hjælp af en påsplejset kovs i masteblokkens underste øje. Tovet løber så over sejlblokkens skive til masteblokkens skive og ned til en træklampe på undermasten, hvor det slås om, hvorpå dets tamp igen føres op til fokhornet, hvor det før sejl-sætningen blev beslået i den store ligløkke eller blokkens skærehage. Således kan faldet samtidig virke som nedhaler. Til fokkeskødet bruges i almindelighed en kort tovstrop, som man flere gange skærer ind mellem den store ligløkke i skødhornet og en sjækkel, der glider på løjbommen, og som man slår om med to halvstik. Også fokken har knyttelser, for det meste tre rækker.

Det yderste forsejl, klyveren, føres „løst“, altså uden fastgørelse til et stag. Dens hals kan sættes stift ved hjælp af nedhaler (*Utholer*). Dette tov fastgør man simpelthen i den store ligløkke i klyverhalsen. Derfra løber det over et skivgat (*Schiewgatt*), indsat i klyverbommens nok, til fordækket, hvor man for det meste slår udhaleren om en af spillopperne eller en pullert. På nogle drivkvaser hægter man klyverhalsens ligløkke sammen med en glidering af jern, der løber henad klyverbommen, og hvortil man også fastgør indhaleren. Til klyverfaldet benyttes kun en enkelt blok, der er hægget i dobbeltøjebolte over stagkæben. Faldet fastgøres i ligløggen i klyverhornet og slås om en træklampe på undermasten. Klyverskødet består af to lige lange tovbændsler, som løber ned til hver sin side, og det fastgøres kun i den tilsvarende ligløkke. Under sejlads slås læskødet om en af de træklamper, der sidder på lukafets agtervæg. Under fiskeriet slår man derimod klyverskødet om spilloppen. Der er ingen knyttelser på klyveren.

Endelig fører drivkvaserne fra Rügen og Stralsund også et firkantet gaffeltopsejl, hvis overlig ved hjælp af enkelte bændsler lidses til et rundholt, topsejlsråen. Hvis topsejlet skal sættes, fastgør man den øverste ende af faldet til råen. Tovet løber så gennem en enkelt blok, som øverst oppe i toppen af stormasten hægtes i øjjet på en ring, der



Drivkvaser af mindre type, som den findes på øen Hiddensee. Den er klinkbygget, har konveks stævn og er spidsgattet. Den fører een mast med fok, stor-sejl og topsejl. Kvasen vises for indgående til havn med to reb i storsejlet. Bemærk de lange udliggere. – Fot. i Vitte (Hiddensee) 1959 af forfatteren.

Zeesboot, Hiddenseer Form. Vitte (Hiddensee) 1959.

er smøget om masten. På klampen på undermasten gøres topsejlsfaldet tot fast og løber så igen op til topsejlsalsen, hvor det fastgøres i ligløggen. På denne måde kan halsen sættes tæt. Topsejlskødet fastgøres i den tilsvarende ligløgge og løber gennem en enkelt blok, hægtet til det øverste øje i gaffelnokbåndet. Topsejlskødet slås dog ikke om en mastklampe, men fastgøres i forligets løkke på det underste storsejlsreb.

I den beskrevne takkelage danner de små, åbne drivkvaser fra Freest en undtagelse. De fører blot fok og storsejl, dette dog som bomsejl. På Hiddensee mangler nutidens drivkvaser mesanmast og -sejl. Tidligere var de taklet som kvaserne på Rügen.

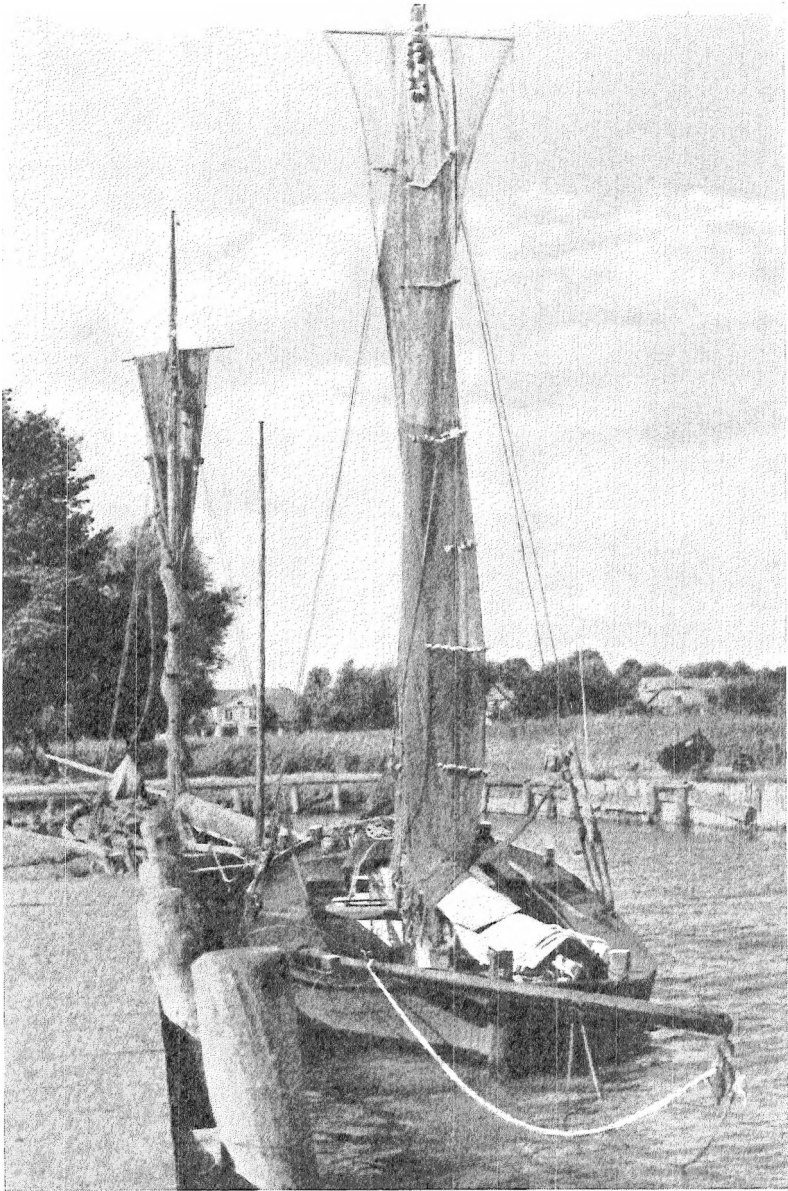
Efter Steinberg²² skal drivkvaserne fra Stralsund første gang være blevet forsynet med hjælpemotorer i 1927. På Rügen begyndte man hermed langt senere og meget tøvende: 1957 i Ralswiek og Seedorf.

Men mange steder – således i Freest og på Hiddensee – findes der endnu rene sejldrivkvaser. Som hjælpemotorer under ud- og tilbage-
turen samt under opkrydsningen efter drivet anvendes glødehoved-
eller dieselmotorer på indtil 20 HK. Drivkvaser med motor giver af
og til afkald på mesanmast og -sejl.

Af yderligere tilbehør finder man altid på drivkvaserne flere fendere,
tidligere af korte rundholter, nu af gamle bildæk. Desuden et stok-
anker, som under sejladsen hænger med den ene flig over den lave
ræling på fordækket. Ankerklyds mangler for det meste. Ankertovet
ligger i en kæbe i rælingen. En løs pumpe af jern til håndkraft og til
at stille op midtskibs, bringer bundvandet op i den gennemstrømmede
fiskedam. Nettet bliver i havn hejst til tørre i stormasten ved hjælp af
et takkel. Slæbetovene til nettet og de sejl, der – som klyver- og topsejl
– ikke bruges særlig ofte, opbevarer man under sidedækkene.

Drivkvaserne fra Rügen og Stralsund er i almindelighed malet over
vandet, for det meste grønne eller grå. Desuden afsætter man ofte
vandlinien med en anden farve, som f. eks. hvid. Skroget under vandet
behandles med kultjære, lejlighedsvis også med giftig farve. Nogle
kvaser bærer navne, næsten udelukkende kvindefornavne. Som regel
ejes kvasen af én person; halvpartnerskab forekommer sjældent.
Besætningen på drivkvaserne består af to mand, fiskeren (*Schipper*)
og styrmanden (*Macker*). Fortjenesten fordeles ligeligt mellem skib,
skipper og styrmand. De fleste arbejder ombord udføres af begge
personer i fællesskab: til- og fralægning i havn, sejlsætning, betjening
af nettet. Roret passes af kvasens ejer, medens den mest egnede eller
stærkeste står for betjeningen af maskinen.

De forpommerske drivkvaser anvendes så godt som udelukkende til
fangst med slæbevåd (*Zeese*). Dette redskab består af en ca. 10 m
lang sæk, der er syet sammen af en overdel og en underdel med 1–2
kalve, og foran med arme til hver side. Nu er overdelen for det meste
lidt længere end underdelen (*Dachzees*). Alt efter årstid og farvand
benyttes våd, der er forskellige med hensyn til maskernes størrelse, til
ål, sandart, flynder og „fisk“ (d.v.s.: gedde, aborre, skalle). Driv-
kvaserne må dog stadig kunne slæbe deres net, der er befæstet til



Drivkvaser i havn i Dierhagen. Våddet er ophængt i masten til tørring efter nattens fiskeri. Kvasen i forgrunden har nedrigget mesanmasten. I drivbommens nok ses en blok med vådline. – Fot. Annemarie Dorn.

Zeesboote im Hafen von Dierhagen.

driv- og træktove, ved sejlkraft alene, altså for rum vind. Det sker for det meste om natten, om foråret og om efteråret. Fartøjet styres under drivet ene og alene ved hjælp af sejlene.²³

Den tidligere betydelige flåde af drivkvaser i Forpommern er nu skrumpet ind til et minimum. Fiskerikontrollen i Stralsund offentliggør en fiskeristatistik, hvor hele det farvandsområde behandles, der her er tale om. Ifølge denne statistik fandtes der i følgende distrikter drivkvaser, der tog del i fiskeriet:

	1884	1894	1912	1960
Øen Rügen	72	62	50	3
Øen Hiddensee	6	8	14	—
Stralsund og Barhöft	112	102		6
Lejer ved det sydlige Strelasund	15	22		1
Greifswald-Wieck	4	4		1
Freest	(?)	18		3
Barth og omegn	84	77		14
Ribnitz og lejer ved Saaler Bodden	25	(?)		9

De sidste drivkvaser blev bygget på Rügen (i Lauterbach) og i Freest i 1946, den sidste drivkase i hele området i Ribnitz 1954.

2.

Efter 1872 udvandrede forpommerske fiskerfamilier fra egnen omkring Barth, fra Stralsund og fra Rügen til det sydøstlige Danmark, fortrinsvis til Lolland, Falster og Sydsjælland. Disse fiskere medbragte deres fiskeredskaber og deres både: de ovenfor beskrevne drivkvaser. De indførte derved fiskeriet med åledrivvåd i de syddanske farvende.²⁴

Man kan foreløbig kun gisne om årsagerne til denne folkevandring, som ganske vist talmæssigt set var ubetydelig, men dog af stor økonomisk og folkloristisk interesse. Det er muligt, at begrænsningen af drivvådsfiskeriet, især i farvandene omkring byen Stralsund, er blevet håndhævet strengt i regeringsdistriktet Stralsund, enten ved Stralsunds meget gamle fiskerlav, som forøvrigt allerede i det 16. århundrede kaldtes „Amt der Zeesenfischer“ (Drivvådsfiskernes Lav), eller fra statens side gennem fiskerikontrollen. Steinberg skrev om den såkaldte

„*numerus clausus*“ (begrænsning i antallet) : „I Stralsund var og er der endnu tilladt 80 drivkvaser. Indtil 1928 var dette tal også til stadighed udnyttet. En ny drivkvasefisker kunne altså kun drive denne form for fiskeri, når en anden opgav sine rettigheder eller døde.“²⁵ En sådan begrænsning i antallet af drivkvasefiskerne og en streng kontrol med deres virksomhed blev stadigvæk krævet af de strandfiskere i samme område, som arbejdede med ruser, bundgarn eller våd, og som ved hver nedgang i deres fangstudbytte henviste til den skade, som drivkvasefiskerne efter deres mening forvoldte fiskeriet. For at få disse stadige stridigheder sagligt bedømt iværksattes til slut en undersøgelse, der resulterede i Paulus Schiemenz's fortrinlige betænkning, hvori drivvådsfiskeriet skildres.

I hvert fald fremgår det af akterne, at forpommerske drivkvasefiskere fra 1872 forlagde deres fangstpladser til Danmark. De vidste besked med fiskeriet i sig selv og beskaffenheden af de danske farvande, især Smålandshavet, idet pommerske fiskehandelskibe, de såkaldte „*Quatzen*“ (handelskvaser), gennem årtier havde opkøbt ål herfra, som danske fiskere havde fanget med våd, og bragte dem til Forpommern. Forholdene dør var meget lig forholdene hjemme i farvandene omkring Rügen-Stralsund, måske endda endnu gunstigere. Flere af de pommerske drivkvasefiskere giftede sig med danske piger og fik dansk indfødsret, især efter at det ved den nye danske fiskerilov af 1888 kun tillodes danske fiskere at drive kystfiskeri. Som eksempel på en sådan indvandring fra Pommern til Syddanmark skal her nævnes familien *Lockenvitz* : Carl Joachim Julius Lockenvitz fødtes 1834 som søn af skipper Julius Niclas Lockenvitz i det gamle fiskerleje Breege på øen Rügen. 1847 gik han til søs på sin faders skib i østersøfart. 1850 sejlede han som matros på et Stralsund-skib til England. 1861 købte han sit eget fragtfartøj til den på hans tid indbringende transport af træ fra Pommern til København. 1862 giftede han sig med Anna Christiane Caroline Larsen fra København. Endnu 1876 betegnes han som skipper i kirkebøgerne i Altenkirchen sogn på Rügen. 1879 drog Carl Lockenvitz fra Breege til Bogø i Danmark sammen med sine to sønner Johannes Carl Jens (født 1868 i Breege) og Carl Joachim

Wilhelm (født 1873). 1896 fik Carl Lockenvitz og hans to sønner dansk indfødsret.²⁶

Af pommerske fiskere, som i sin tid flyttede til Danmark, kan endvidere nævnes:

Bildt, Carl	Præstø	dansk gift
Dinse, Albert August Julius, født i Barhöft v. Stralsund 1850	Guldborg	forlod Danmark igen 1895
Eggert, Franz C. P., født 1860	Horslunde (Lolland)	siden 1877
Hamer, Jacob, fra Stralsund	Nykøbing (Falster)	siden 1881
Heidtmann, Albert Wilhelm Emil	Stubbekøbing senere i Stege	siden 1881
Ihns, Heinrich	Guldborg	vendte 1895 tilbage til Tyskland
Leithoff, C. M. R., født 1857 vist i Wiek på Rügen	Skibbinge (ved Præstø)	siden 1882, dansk gift
Martens, R. C. J., født 1856	Karrebæksminde (ved Næstved)	siden 1883
Permin, Johann Christian Wilhelm, født 1856	Kallehave	siden 1881
Rüting, Albert, født 1837 i Barhöft	Masnedsund (ved Vordingborg)	siden 1878
Rüting, Johann Friedrich Max, født 1855 i Barhöft		
Schultz, M. C., født 1842	Køge	siden 1888

Fiskefartøjer af træ er helt op til vore dage et typisk vidnesbyrd om det folkelige skibsbygningshåndværk. Når fiskere stifter bekendtskab med en hidtil ukendt skibstype, er det en selvfølge, at de overvejer, om denne fremmede bådtype med fordel kan eller bør overtages inden for det hjemlige fiskeri. Hensynet til økonomien, byggemåden og farvandenens beskaffenhed spiller en vigtig rolle i denne forbindelse. Sådanne overvejelser bliver i særlig grad aktuelle, hvis der sammen med bådene skal overtages en ny, fremmed fangstmetode. Og det var det,

det dengang drejede sig om for de danske ålefiskere ved Smålands-havet og Grønsund. I begyndelsen var det ikke frit for, at de troede, at de pommerske drivkvaser var udstyret med overnaturlige kræfter, fordi de fiskede mere end dobbelt så mange ål, som man her altid havde været vant til med de hidtil brugte håndvåd: soppevåd og landdragningsvåd. Man havde tilsyneladende opmærksomheden meget mere henledt på selve båden end på fangstredskabet. Der begyndte nu en ivrig handel med forpommerske „Zeesboote“. Disse blev af de danske fiskere kaldt åledrivkvaser eller tyskekvaser, åbenbart i analogi med de i lang tid kendte pommerske handelskvaser, der typemæssigt set dog tilhørte en helt anden gruppe, og som desuden var fragtskibe. I begyndelsen opkøbte man brugte fartøjer, men snart blev de tilflyttede tyske fiskere formidlere mellem deres danske kolleger og bådebyggerne i Stralsund, Barth, Greifswald og på Rügen. Derfra besøgte de købet af pommerske drivkvaser. De mest bekendte mellemmand i egnen omkring Kallehave var brødrene Max og Albert Rütting.

Kvaserne var meget fine sejlere. De sejlede bedst, når vinden tillod dem under kryds at nøjes med stagfok, topsejl og storsejl. Under fiskeriet førte de tit for balancens skyld mesan og rebet storsejl, ligesom topsejlet var firet ned i læ af storsejlet. Desuden var klyveren gerne sat, forudsat at det ikke var så hårdt vejr, at de kunne nøjes med små sejl.

Snart begyndte de danske fiskere ligesom deres tilflyttede pommer-ske kolleger at ændre drivkvaserne i overensstemmelse med forholdene i de danske farvande. Den foroven åbne gennemstrømmede fiskedam viste sig at være uheldig, og derfor blev kvasen her ret hurtigt ombygget med fast damdæk og tragt. Som led i den kulturhistoriske vekselvirkning blev denne ændring også snart overført til Forpommern, hvor man endnu idag i forbindelse med drivkvaser og kuttere taler om „*dänischen Däken*“ (dansk dam), og hvor dennes faste overdækning i almindelighed kaldes „*Dammdeck*“ (damdæk). Udtrykket „*Damm*“ benyttes ellers slet ikke i Pommern. Den gennemstrømmede fiskedam hedder stadigvæk *Däken* i Mellempommern og ligeledes i Forpommern, hvor man dog i Barth, på øen Ummanz og ved Darss lejlighedsvis også bruger *Paik*. I Mecklenburg (Rostock) kaldes den

Däken eller *Quatsch*. Først ved Kieler Bugt optræder *Damm* samt *Bünn* som betegnelse for denne skibsdel.

I Kallehave, Nykøbing Falster og Fredericia byggedes en del drivkvaser efter tysk forbillede, mens bådebygger Chr. Nielsen på Fejø skabte en hel ny type drivkvaser. Denne havde fra begyndelsen sværdet i en rille i kølen lige agten for masten. Da dette var mere praktisk end sidesværdet og lettere at håndtere, blev de tyske kvaser ombygget efter dette forbillede og fik sværdkiste lige agten for masten. Mange flyttede også dammen frem som i Fejø-kvasen, og det var da også en nødvendighed senere, da motoren kom frem.

Flere pommerske drivkvaser blev også solgt til fjernere dele af Danmark, således en til Læsø i Kattegat og nogle til Gamborg Fjord og Kolding Fjord. En del fiskere dør lod i fiskesæsonen deres kvaser føre på jernbanevogne tværs igennem Jylland til Nordsøkylen og fiskede så med dem fra Esbjerg, Hjerting og Ringkøbing. Størstedelen af kvaserne fik dog deres hjemsted i egnen omkring Smålandshavet. Det samlede antal pommerske drivkvaser, der er solgt til Danmark, kan vel næppe nogensinde fastslås. I de skibsregistreringsprotokoller over småfartøjer, som opbevares i Rigsarkivet i København, er der fundet 54 kvaser af denne art. En liste herover følger som bilag. Af stor værdi er det, at protokollerne angiver kvasernes form – foruden byggeår, -værft og -sted, samt datoen for deres indførelse i landet. Man kan deraf konstatere den overvægt, som kraelbyggermåden har over for klinkbygningen, medens forekomsten af spidsgattet og hækbygget agterskib tilnærmelsesvis opvejer hinanden. De angivne indkøbspriser lå mellem 200 og 2400 kr. (hhv. for brugte og for nye kvaser). Indførselstolden androg 3 %.

I løbet af de første årtier af vort århundrede formindskedes antallet af tyskekvaser i Danmark efterhånden. Indtil omkring 1939 eksisterede der dog endnu tre kvaser alene i Masnedsund ved Vordingborg, og idag findes der stadig enkelte i brug i Danmark, bl. a. i sydsjællandske farvande. For en snes år siden, mens der endnu fandtes flere af de gamle tyskekvaser, lod Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg en af de ældste, „Minna“ af Masnedsund, opmåle. Den var bygget i 1872 i

Stralsund, i krael og forsynet med klipperagtig forstævn og elliptisk hæk. Målene på „Minna“ var: længde 31'3" og bredde 10'1". Konservator Christian Nielsen, der opmålte kvasen, byggede desuden en smuk model af dette fartøj til Handels- og Søfartsmuseet, hvor den står som et vidnesbyrd om de frugtbare forbindelser, som har bestået mellem Forpommerns og Syddanmarks fiskeri og skibsbygning.

K I L D E R

- Borchers, Walter*: Pommersche Fischerboote des Odermündungsgebietes; i: Unser Pommernland, Stettin, 20 (1935), 225-240.
- Dähnert, Johann Carl*: Sammlung gemeiner und besonderer Pommerscher und Rügischer Landes-Urkunden. Bind 1-3, Stralsund 1765-1769.
- Dähnert, Johann Carl*: Platt-Deutsches Wörterbuch nach der alten und neuen Pommerschen und Rügischen Mundart. Stralsund 1781.
- Frommhold, Georg*: Das Rügische Landrecht des Matthäus Normann, Stettin 1896.
- Indigena* (= Johann Jacob Grumbke): Streifzüge durch das Rügenland. Altona 1805.
- Mitzka, Walther*: Norddeutsche Bootsarten, i: Niederdeutsche Zeitschrift für Volkskunde, Bremen, 9 (1931), 68-82.
- Mitzka, Walther*: Deutsche Bauern- und Fischerboote. Heidelberg 1933.
- Mohnicke/Zober*: Johann Berckmanns Stralsundische Chronik. Stralsund 1833.
- Peesch, Reinhard*: Die Fischerkommünen auf Rügen und Hiddensee. Berlin 1961.
- Rassow, Margarethe*: Fischersprache und Brauchtum im Lande zwischen dem Darss und der unteren Oder. Berlin 1958.
- Rudolph, Wolfgang*: Die Schiffstypen der ländlichen Frachtschiffahrt in den Gewässern der Insel Rügen, i: Deutsches Jahrbuch für Volkskunde, Berlin, 4 (1958), 129-154.
- Schiemenz, Paulus*: Über die Zeesenfischerei im Stralsunder Revier. Berlin 1898.
- Steinberg, Rolf*: Die Treibzeesenfischerei im Gebiet von Stralsund, i: Deutsche Fischerei-Zeitung, Radebeul/Berlin, 2 (1955), 257-264 og 290-293.
- Szymanski, Hans*: Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt. Lübeck 1929.
- Szymanski, Hans*: Deutsche Segelschiffe. Berlin 1934.
- Weicker, Hans*: Die Schleppnetzfisherei im Stettiner Haff und seinen Nebengewässern, i: Zeitschrift für Fischerei, Neudamm, 25 (1927), 367-437.
- Endvidere stof i Rigsarkivet i København og byarkivet i Stralsund, samt materiale vedrørende fiskeriredskaber og både, indsamlet og indregistreret ved Institut für deutsche Volkskunde i Berlin.
- Alle dialektudtryk er indsamlet på Rügen 1957-1959, for så vidt der ikke udtrykkeligt er anført andet.

NOTER

¹ *Mohnicke/Zober*: Johann Berckmanns Stralsundische Chronik, 192. – ² *Frommhold*: Das Rügische Landrecht, 186. – ³ Byarkivet i Stralsund. – ⁴ *Dähner*: Landes-Urkunden, VI, 1174. – ⁵ *Dähner*: Plattdeutsches Wörterbuch, 561. – ⁶ (*Indigena*): Streifzüge, 88. – ⁷ Byarkivet i Stralsund, skibsmålebog. – ⁸ *Schiemenz*: Zeesenfischerei, 31. – ⁹ Museum für Meereskunde, Berlin: Rejseberetning (manuskript) af *L. Brühl*. – ¹⁰ Byarkivet i Stralsund, fiskeristatistik. – ¹¹ *Rudolph*: Schiffstypen, 133. – ¹² Nordamerikansk indflydelse på skibsbygningen kan påvises i Stralsund siden 1839. – ¹³ *Weicker*: Schleppnetzfischerei, 369. – ¹⁴ *Borchers*: Fischerboote, 228, og *Weicker*: Schleppnetzfischerei, 374. – ¹⁵ Dette ville være et nyt bevis på den påfaldende traditionelle særegenhed for skibsbygningen ved Oderhaff, der allerede blev bemærket omkring 1750, og som forskere som Mitzka og Borchers allerede i begyndelsen af den systematiske tyske bådtypeudforskning har henvist til. F. eks. ved Oderhaff (Uecker-münde) blev indtil 1928 større fragtfartøjer (skonnerter, galeaser) bygget på klink. – ¹⁶ *Schiemenz*: Zeesenfischerei, 31 ff. – ¹⁷ Efter *Schiemenz*: Zeesenfischerei, 31. – ¹⁸ Ordrebog fra bådebyggeriet Jarling i Freest, byggenummer 228–230. – ¹⁹ På Lassans bådebyggeri, der ligger mellem Wolgast og Anklam, altså helt ude ved Oderhaff, begyndte man endog først i 1943 at bygge fiskerfartøjer på krael, i Ueckermünde ved haffet efter 1948. – ²⁰ De i Danmark værende kraelbyggede tyskekvaser havde den øverste planke på klink, hvilket beskyttede de i hækken opløbende planker, da den var bøjet uden om spidserne på disse (oplyst ved Chr. Nielsen, der har undersøgt flere af disse kvaser). – ²¹ I de gamle værftsbyer var bygningen af søgående skibe allerede ophørt, 1888 i Greifswald, 1889 i Stralsund. – ²² *Steinberg*: Treibzeesenfischerei, 291. – ²³ Fiskeriet beskrives nærmere af *Schiemenz*, *Steinberg* og *Rassow*. – ²⁴ Fra dansk side er jeg gennem konservator *Christian Nielsen*, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, blevet gjort opmærksom på dette forhold. Konservator Nielsen har bidraget med de følgende oplysninger og har sammen med museumsinspektør *Henning Henningsen* foretaget eftersøgninger i Rigsarkivet i København for at finde materiale om de til Danmark solgte „tyskekvaser“ og indvandringen af tyske fiskere. – ²⁵ *Steinberg*: Treibzeesenfischerei, 293. – ²⁶ Disse data hidrører fra personregisteret hos sognepræsten i Altenkirchen på Rügen, samt fra publikationen Alfabetisk Navneregister over Personer, der i Aarene 1850–1915 ved Lov har erhvervet dansk Indfødsret (København 1916).

B I L A G

Kronologisk liste over „tyskekvaser“ i Danmark

Under byggemåde er angivet om klink- eller kravelbygget, spidsgattet eller hækbygget.

<i>Nr. Navn og hjemsted</i>	<i>Ejer</i>	<i>Bygget</i>	<i>Indkøbt ell. indført</i>	<i>Byggemåde</i>
1. „Familiens Haab“ af Stege	Bådfører C. L. J. Vinnicke og sømand C. J. Vinnicke	?	? (1872 ombygget i Stege)	klink spids
2. „Mary“ af København	Gross. M. Munck	?	Stralsund 1873	kravel spids
3. „Valdemar“ af København	Samme	?	Stralsund 1873	kravel hæk
4. „Svanen“ (ex „Völsch“) af Skærbæk	Sømand N. P. Laugesen	Stralsund	Stralsund 1875	kravel hæk
5. „Marie“ af Gåbense	Sømand L. Jørgensen	?	Stralsund 1876	kravel spids
6. „Maagen“ af Gåbense	Sømand J. P. Larsen	Preussen	Stralsund 1877	kravel spids
7. „Ydun“ af Vordingborg	Skipper Jacob Larsen	?	Tyskland 1878	kravel spids
8. „Godthaab“ af Guldborg	Sømand Edv. W. Petersen	?	Stralsund 1878	kravel hæk
9. „Fortuna“ af Gåbense	Sømand R. Jørgensen	?	Stralsund 1878	kravel spids
10. „Valdemar“ af Guldborg	Skibsfører Heinr. Ihns	?	Stralsund 1879	klink hæk
11. „Anna“ af Nykøbing F.	Kvasceskipper Carl Rüting	?	Barhöft 1879	kravel hæk
12. „Wilhelmine“ af Gåbense	Fisker Corn. Pedersen	?	Stralsund 1879	kravel hæk
13. „Corsar“ af Gåbense	Fisker C. Pedersen	?	Preussen 1879	kravel spids

<i>Nr.</i>	<i>Navn og hjemsted</i>	<i>Ejer</i>	<i>Bygget</i>	<i>Indkøbt ell. indført</i>	<i>Bygge- måde</i>
14.	„Marie“ af Nykøbing F.	Fisker P. C. Voigt	?	Stralsund 1880	kravel spids
15.	„Helene“ af Nykøbing F.	Fisker Jacob Hamer	Greifswald 1881	Stralsund 1881	kravel spids
16.	„Bertha“ af Stubbekøbing	Fisker W. E. A. Heitmann	Pommern 1871	Barth 1881	kravel spids
17.	„Vilhelmine“ af Stubbekøbing	Fisker W. Permin	?	Pommern 1881	kravel spids
18.	„Minna“ af Guldborg	Fisker J. F. M. Rütting	1872	Stralsund 1881	kravel hæk
19.	„Johanna“ af Guldborg	Fisker A. A. J. Dinse	?	Stralsund 1881	kravel hæk
20.	„Anc Kirstine“ af Kallehave	Fisker Carl Hansen	?	Rügen	klink spids
21.	„Thorvald“ af Stubbekøbing	?	?	1882	kravel spids
22.	„Ida“ af Præstø	Fisker C. Leithoft	Rügen 1879	Stralsund 1882	kravel spids
23.	„Nordenskiöld“ af Middelfart	Bådfører Chr. Andersen	?	Stralsund 1882	kravel spids
24.	„Maren“ af Præstø	Fisker Carl Bildt	Barth 1879	Stralsund 1882	kravel hæk
25.	„Marie“ af Præstø	Fisker Chr. Petersen	?	Stralsund 1882	kravel spids
26.	„Sabina“ af Præstø	Fisker H. Pedersen	Barth 1881	Barth 1882	kravel hæk
27.	„Nordlyset“ af Middelfart	Fisker P. Corneliussen	?	Stralsund 1883	klink spids
28.	„Havlykken“ af ?	?	?	1884	kravel hæk
29.	„Enigheden“ af Østskov (Fr.sund)	Fisker L. Nielsen	?	Tyskland 1884	kravel spids

<i>Nr. Navn og hjemsted Ejer</i>		<i>Bygget</i>	<i>Indkøbt ell. indført</i>	<i>Byggemåde</i>
30. „Ellen“ af Kallehave	Fisker Hans P. Hansen	?	Stralsund 1885	kravel spids
31. „Dorthea Kirstine“ af Kallehave	Fisker And. Andersen	Barth 1878	Pramort 1885	kravel spids
32. „Kirsten“ af Kallehave	Fisker Chr. Rasmussen	?	Stralsund 1885	kravel spids
33. „Karl“ af Masnedsund	Fisker P. Rasmussen	?	Stralsund 1891	kravel spids
34. „Marie“ af Kallehave	Fisker H. J. Petersen	?	Stralsund 1891	kravel spids
35. „Vilhelmine“ af Kallehave	Fisker R. Petersen	?	Stralsund 1892	kravel spids
36. „Vilhelmine“ af Masnedsund	Skipper F. Petersen	?	Stralsund 1893	klink hæk
37. „Speculation“ af Horsens	Fiskerne Jens og Julius Juhl	?	(målt i Horsens 1894)	klink spids
38. „Emma Kirstine“ af Skærbæk	Fisker Søren Damkjær Sørensen	?	(målt i Fredericia 1894)	kravel spids
39. „Maagen“ af Skærbæk	Fisker Rasm. Sivertsen	?	(målt i Fredericia 1894)	kravel hæk
40. „Delphinen“ af S. Stenderup	Fisker J. J. Tønnesen og matros T. G. Bech	Stralsund 1871	(målt i Kolding 1894)	kravel hæk
41. „Slesvig“ af Aborre Mark (Assens)	Fisker Hans Jensen	?	(målt i Assens 1894)	kravel hæk
42. „Caroline“ af Kallehave	Fisker Vilh. Permin	Barth 1881	Stralsund 1897	kravel hæk
43. „Christian“ af Kallehave	Fisker P. Rasmussen	?	Stralsund 1897	kravel hæk

<i>Nr.</i>	<i>Navn og hjemsted</i>	<i>Ejer</i>	<i>Bygget</i>	<i>Indkøbt ell. indført</i>	<i>Byggemåde</i>
44.	„Wilhelmine“ af Masnedsund	Fisker Fred. Petersen	?	Stralsund 1897	kravel hæk
45.	„Karoline“ af Kallehave	Fisker J. Chr. W. Permin	?	Stralsund 1898	kravel hæk
46.	„Sidney“ af Femø	Fisker J. J. Andersen	Stralsund 1892	Stralsund 1898	kravel spids
47.	„Anna“ af Kallehave	Fisker Jens Jensen	?	Stralsund 1899	kravel spids
48.	„Charles & William“ af Middelfart	Fisker Hans Christiansen	?	? (købt fra Kolding 1899)	kravel hæk
49.	„Thora“ af Kallehave	Fisker Jens Em. Petersen	Tyskland	Stralsund 1900	klink spids
50.	„Caroline“ af Kallehave	Fisker J. Chr. Wilh. Permin	?	Tyskland 1901	kravel hæk
51.	„Mary“ af Sandvig (Præstø)	Fisker Ludv. Edv. Jensen	Tyskland ca. 1890	Wendisch- Langendorf 1902	kravel hæk
52.	„Ellen“ af Teglgård (Middelfart)	Fisker Carl Oskar	Stralsund	Stralsund 1904	kravel spids
53.	„Ternen“ af Sortsø (Stubbekøbing)	Fisker Johs. C. J. Lockenwitz	Stralsund 1894	Stralsund 1906	kravel hæk
54.	„Petra Sofie“ (ex „Carl Rütting“) af Karrebæksminde	Fisker Ludv. Jørgensen	Tyskland	Stralsund 1906	kravel hæk

Listen opstillet efter Skibsregistrerings-Bureauets protokoller: Fortegnelse over danske Fartøjer af og under 20 Tons Drægtighed I (1867-76), II (1876-94). - Fortegnelse over danske Fartøjer under 20 Tons Brutto I (1894-95), II (1895-99), III (1899-1906), IV (1906-11) (alle i Rigsarkivet i København).

„ZEESBOOTE“ UND „ÄLEDRIKVASER
(TYSKEKVASER)“

Zusammenfassung

I.

Zu den am meisten charakteristischen Fischereifahrzeugen der Gewässer Vorpommerns gehören die Zeesboote des Revieres um die Städte Stralsund, Greifswald, Barth, Ribnitz und die Insel Rügen nebst Hiddensee. In Abmessungen, Form, Takelung und Verwendung stellen diese Boote durchaus etwas Besonderes dar. Ihre interessante Entwicklungsgeschichte ist noch längst nicht allseitig erhellt.

Der Typus Zeesboot kann mit grosser Wahrscheinlichkeit als eine Weiterentwicklung des vorpommerschen Zeesekahnnes angesehen werden, über dessen Form und Aussehen sich allerdings nur Mutmassungen anstellen lassen. Der Gegenwart blieben weder Wrackfunde noch zeitgenössische bildliche Darstellungen erhalten. Die literarischen Quellen und die Urkundbelege, von denen die frühesten aus dem Anfang des 16. Jahrhunderts datieren, fliessen ebenfalls äusserst dürftig. Der Übergang vom offenbar grösseren Zeesekahn, der vermutlich mit 2-Mast-Sprietsegel-Rigg gefahren wurde, zum eleganten Zeesboot mit seinem charakteristischen 2-Mast-Gaffelrigg scheint sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts vollzogen zu haben, zu einer Zeit, als der vorpommersche Schiffbau starken Auftrieb durch ausländische Form-Einflüsse erfuhr. Um 1890 war der Typus „vorpommerscher Zeesekahn“ bereits restlos verschwunden. Wieweit zwischen diesem und dem noch im beginnenden 20. Jahrhundert existierenden mittelpommerschen Zeesekahn des Oderhaffs Verwandtschaft bestanden hat, weshalb sich dann die Umwandlung vom Zeesekahn zum Zeesboot auf die westlichen pommerschen Landesteile beschränkt hätte, welche Ursachen dort jene Typus-Veränderungen ausgelöst und andererseits deren Übergreifen auf Mittelpommern verhindert hätten, bedarf noch der Aufklärung.

Auch die Zeesboote haben seit etwa 1850 verschiedentlich Wandel in der Steven- und Heckform durchgemacht. Es lässt sich behaupten, dass es von allen pommerschen Fischerbooten allein die Zeesboote waren, bei denen offener Einfluss des Grossschiffbaues Formen entstehen liess, die in der Fischerei ansonsten unbekannt sind: Klippersteven, Rundgatheck und Karweelplankung.

Jener Einfluss ging von den städtischen Schiffswerften aus und unterwarf sich modéartig nach einiger Zeit auch die entfernteren dörflichen Bootsbaustellen in den Gewässern Rügens und des Darss. Am zähesten hielt man im östlichen Vorpommern, an der Peenemündung, am Klinkerbau fest, wahrscheinlich unter dem Zwang der Tradition des Schiffs- und Bootsbaues am Oderhaff.

Die vorpommerschen Zeesboote halten sich heute innerhalb folgender Ab-

messungen: Länge über alles 10,0 bis 12,5 m, grösste Breite 3,0 bis 3,8 m. Sie sind sämtlich auf liegender Kielplanke (Sohle) gezimmert. Als Baustoff wird Eiche für den Rumpf, Nadelhölzer für Deck, Masten und Rundhölzer verwendet. Die Anzahl der Plankengänge beträgt 10–13 von meist $1\frac{1}{2}$ Zoll Stärke. Karweel- und Klinkerplankung existieren nebeneinander, ebenso findet man konvex gebogene, konkav gekrümmte oder gerade Vorstevenlinien, sowie Spitzgatt- neben Rundgattheck. Alle Zeesboote sind teilgedeckte Fahrzeuge mit Wohnraum vor dem Grossmast, und durchflutetem Fischraum mittschiffs. Zur Vermeidung der Abdrift benutzte man früher ein Seitenschwert, jetzt stets ein Mittelschwert. Die Boote fahren want- und staggestützten Grossmast und achtern einen niedrigeren freistehenden Besanmast. Die Takelung ist ein Gaffelrigg, mit baumlosem Grossegel (Schootensegel) und Besansegel an Rah und Baum, sowie Stagfock, losem Klüver und Grosstoppsel an Rah. Charakteristisch sind die für die Arbeit mit dem Schleppnetz notwendigen langen doppelten Ausleger-Rundhölzer, die über beide Schiffsenden hinausragen.

Die vorpommerschen Zeesboote werden so gut wie ausschliesslich zum Fang mit dem sackartigen, mit Flügelarmen versehenen Schleppnetz, der Zeese, verwendet. Gesetzliche Voraussetzung für die Schleppnetzfischerei auf den Haffen ist, dass das Netz allein mittels Segelkraft durch das Wasser bewegt wird. Hauptsächlich werden damit zwischen April und Dezember Aale, Zander, Hecht und Flunder gefangen. Die Zeesbootfischerei ist in Vorpommern jedoch während der letzten Jahrzehnte auf ein Minimum zurückgeschrunft, auf der Insel Rügen beispielsweise von 72 Booten im Jahre 1884 auf 3 Boote im Jahre 1960.

2.

Nach 1872 wanderten vorpommersche Zeesfischer aus der Umgebung von Barth, aus Stralsund und von der Insel Rügen nach Südost-Dänemark aus, vornehmlich nach Laaland, Falster und Südseeland, wo die hydrografischen und fischbiologischen Verhältnisse den heimischen annähernd gleich waren. Diese Fischer brachten ihre Arbeitsgeräte und ihre Zeesboote mit. Sie führten damals in den süddänischen Gewässern die dort bislang unbekannte Methode der Segel-Schleppnetzfischerei auf Aal ein. Über die Ursachen dieser zwar zahlenmässig unbedeutenden, doch wirtschaftlich wie volkshkundlich beachtenswerten Bevölkerungsbewegung können einstweilen nur Mutmassungen angestellt werden. Es ist möglich, dass die erstarrten Zunftbestimmungen (*numerus clausus*) des Stralsunder „Amt der Zeesenfischer“ dabei eine Rolle gespielt haben.

Hölzerne Fischereifahrzeuge sind bis in unsere Tage hinein typische Vertreter des volkstümlichen Schiffbauhandwerkes. Wenn ein Volk Bootsformen kennenlernt, die ihm bisher unbekannt waren, so liegt es nahe, dass man sich fragt, ob dieser fremde Typ in die eigene Fischerei übernommen werden kann und soll. Probleme der Wirtschaftlichkeit, der Bautradition

und der Gewässer-Hydrografie spielen dabei eine wichtige Rolle. Ganz besonders akut werden solche Überlegungen, wenn zusammen mit den Booten eine neue, fremde Fangmethodik übernommen werden soll. Darum handelte es sich damals für die dänischen Aalfischer am Smaalandshav und Grönsund. Bald begann ein eifriger Handel mit vorpommerschen Zeesbooten, mit denen sich mehr als das Doppelte des bisher üblichen Fangertrages erzielen liess. In den Schiffsregisterprotokollen des dänischen Reichsarchives lassen sich 54 Ankäufe von Zeesbooten aus Vorpommern nachweisen. Bald begannen dann die dänischen Fischer und Bootsbauer, diese Fahrzeuge, die „kvaser“, „aaledrivkvaser“ oder „tyskekvaser“ genannt wurden, umzubauen, entsprechend den dänischen Gewässerverhältnissen. Der oben offene durchflutete Fischraum erhielt ein festes Deck und einen erhöhten Eingabeschacht. Im kulturgeschichtlichen Rückstrom wurde diese Veränderung bald danach auf Vorpommern übertragen, wo man noch heute bei Zeesbooten und Kuttern vom „dänischen Däken“ (= Fischraum) spricht. Bei den Umbauten der Zeesboote in Dänemark erwies sich der Bootsbauer Christian Nielsen auf Fejø als führend. Sein abgeänderter „aalekvase“-Typ wurde bald weithin bekannt.

Im Laufe der Zeit brauchte sich der dänische Bestand an vorpommerschen Zeesbooten auf. Heute existieren nur noch ganz wenige. Rechtzeitig unternahm das Handels- und Seefahrtsmuseum Helsingör die Aufmessung von einer der letzten „tyskekvaser“, der 1872 in Stralsund gezimmerten „Minna“ von Masnedsund. Das nach den Aufmessungen von Konservator Christian Nielsen erbaute schöne Modell dieses Fahrzeuges legt Zeugnis ab von den fruchtbaren Wechselbeziehungen, die auf dem Gebiet der Fischereikultur und des Schiffbaues zwischen Vorpommern und Süddänemark bestanden haben.

BÅDEBYGGERIET PÅ FEJØ OG DE DANSKE ÅLEDRIKVASER

Af

CHR. NIELSEN

Handels- og Søfartsmuseets konservator skildrer det gamle bådebyggeri, som hans bedstefar Niels Christian Nielsen begyndte på Fejø 1878, og som stadig er i familieeje. Han giver en biografisk skitse af sin bedstefar og sin far og fortæller om de af bedstefaderen byggede Fejø åledrivraser. Med indfletning af mange kulturhistoriske træk beretter han om arbejdsgangen under bådebygningen med de håndværksmæssige traditioner og skikke, samt lidt om ålevådsfiskeriet og „tyskekraserne“s indflydelse på dette.

MIN bedstefar, bådebygger *Niels Christian Nielsen*, er født på Fejø den 30. januar 1851 som søn af Niels og Karen Andersen. Faderen, Niels Andersen, der var skrædder og møllersvend, er født i Branderslev ved Nakskov. Han havde gået i privat skole i Nakskov og var kommet til Fejø som møllersvend hos gårdejer Mads Poulsen i Østerby. Her lærte han sin kone, Karen Henriksdatter, der var fra Fejø, at kende. De blev gift og bosatte sig i Østerby, hvor han virkede som skrædder. I ægteskabet var der fire børn: Dorthea, Hans Henrik, Rasmus og Niels Christian (der blev kaldet Christian). Børnene tilbragte deres barndom på Fejø og måtte til de blev konfirmerede hjælpe til på gårdene for at tjene med til udkommet i hjemmet.

I skibstømrelære.

Bedstefar kom, da han var blevet konfirmeret, i skibstømrelære i Karrebæk ved Karrebæksminde. Hans forældre havde af nogle

skippere fået at vide, at der var en læreplads der. Mellem Fejø og Karrebæksminde var der en ret livlig forbindelse, idet en del skippere om sommeren sejlede med varer mellem de to steder; der var nogen handel med kreaturer og hvad øen ellers kunne eksportere, samt indførsel af teglsten og andre grove varer.

Christians mor sørgede for, at hans tøj og andre fornødenheder var i orden, og formanede ham til ærlighed, god opførsel, renlighed og høflighed og lagde ham tillige på sinde, at hvis der satte sig en huggespån på hans økse, skulle han endelig stryge den af, da han ellers kunne hugge sig slemt. Med disse formaninger drog han så afsted med en af de både, som skulle til Karrebæksminde. Det var i sommeren 1865.

Hans mester var skibsbygmester L. Hansen, og skibsbyggeriet lå mellem Karrebæk og Karrebæksminde. Til dette var der foruden pladsen også lidt landbrug med en jordlod, nogle svin og køer og en hest. Hesten blev også brugt uden for landbruget, når de havde ærinde ind til Næstved efter materialer til skibsbyggeriet. På en af sine første ture, hvor bedstefar skulle hente brædder i „Trælasten“ i Næstved, var han ude for et lille uheld. Da han skulle hjem, forskubbede læsset sig langsomt, uden at han lagde mærke til det, før det var for sent. Da var nogle enkelte brædder gledet frem og havde ramt hesten, så den blev bange og løb løbsk. Brædderne begyndte at styne ud til alle sider, og inden han fik hest og vogn standset, var alle brædderne gledet af vognen på et par stykker nær, som tilsammen dannede en vejrmølle. Han måtte se at få samlet alle brædderne op og få vognen læsset igen, og det blev sent, inden han kom hjem. Men det er jo de uheld, der skal til for at give ungdommen erfaring.

På pladsen blev der bygget skonnerter og jagter samt, når der var mindre med arbejde, små joller og hækjoller. Om vinteren og i den mindre travle tid måtte bedstefar også give et nap med i landbruget, da han jo boede hos mesteren. Han fik da også indimellem tid til at lave sig lidt værktøj: høvle, trævinkler, økser, hamre; smeden smedede øksehoveder, hammerhoveder, kalfatrejern osv. til

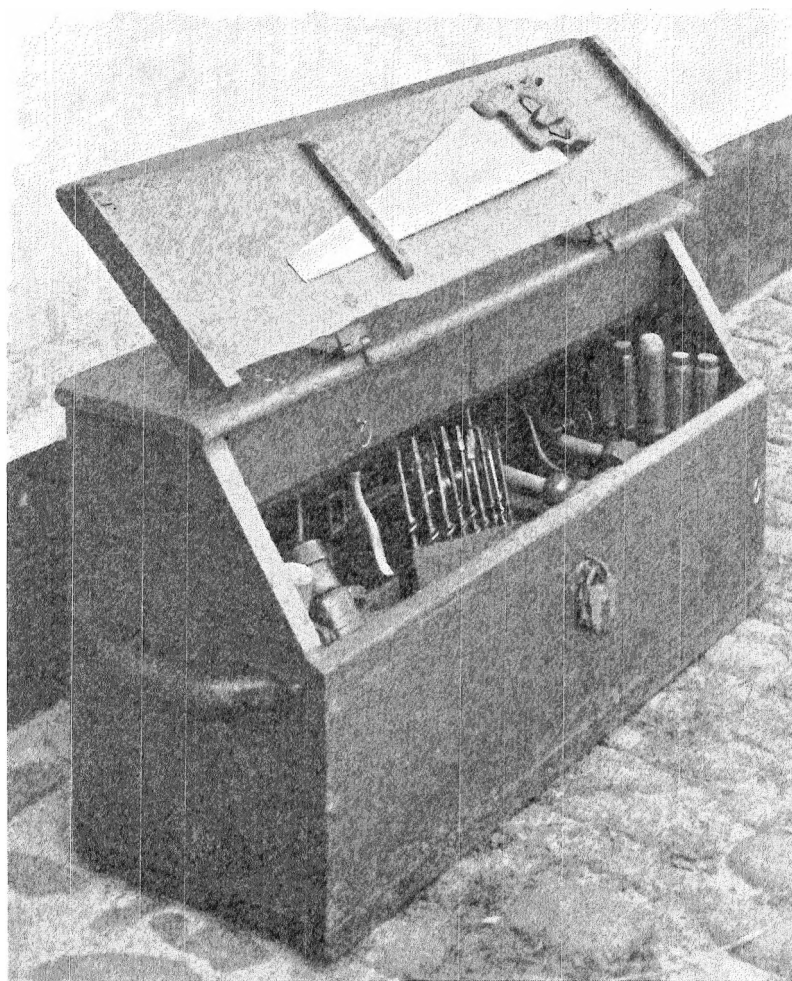
ham. Han fik også træ til en tømmerkiste og lavede sig en sådan. Det er en tradition, som har holdt sig; endnu den dag i dag får skibstømmerlærlingen træ til sin tømmerkiste. Ja selv på jernskibsværfterne var det helt op i 1930'erne skik, at lærlingene en af de sidste uger af læretiden fik træ til deres tømmerkiste, som de så måtte lave sig i arbejdstiden. Den opfattedes nærmest som en slags svendestykke, før det blev obligatorisk at aflægge svendeproeve. Bedstefars tømmerkiste fulgte ham gennem hele livet, og den er endnu idag intakt og i brug. Jeg fik den 1930 af min bedstemor, da jeg var 16 år og var i lære.

Skibstømmerkisten.

Kistens mål kan variere noget. Min bedstefars kiste var kun lille. Længden ligger i reglen mellem 40 og 48 tommer, bredden mellem 12 og 15 tommer og højden mellem 20 og 25 tommer.

Kisten havde og har stadig nærmest facon som et chatol med skrå klap, men låget havde hængsler foroven på kisten, så det kunne lukkes op. Den specielle facon var nok fremkommet ved, at kisten under arbejdet ofte måtte stå ude i det fri og derfor gerne skulle være tæt, så der ikke kom regnvand til værktøjet og ødelagde det. Kisten skulle gerne kunne følge skibstømmeren gennem hele livet. Den var almindeligvis lavet af 1 tomme og $1\frac{1}{4}$ tomme træ – fyr eller i enkelte tilfælde eg –, da den, når den var pakket med værktøj, var ret tung. På større pladser kunne den også godt komme ud for hård medfart, fordi der ikke altid blev taget lige stort hensyn dèr.

Kisten var gerne lavet, så at overstykket gik ud over låget, sidestykkerne og bagklædningen. Låget gik ud over side- og langstykkerne. Ved enderne på låget var der revler (tværlister) for at dække for slagvand. Hængslerne var lange bladhængsler (kistehængsler); de ældre var håndsmedede. På låget midt på kisten var der et overfald til hængelås. Under kistens bund var der på for- og bagkant en revle for at holde kisten lidt oppe fra jorden, så bunden ikke skulle stå direkte på denne og tage fugtighed. På begge ende-



Skibstømrerkiste, som blev fremstillet af bådebygger Chr. Nielsen, mens han var i lære i Karrebæksminde i 1860'erne. Kisten, der stadig er i brug, vises med låget åbent, så værktøjet kan ses. – Fot. H. Hauch.

Schiffszimmermannskiste, vom Bootsbauer Chr. Nielsen während seiner Lehrzeit hergestellt.

stykker var der et håndtag, udskåret i træ, så man kunne flytte kisten.

Almindeligvis var kisten malet grøn eller brun med sorte håndtag og beslag. Bundrevlerne og bunden udvendig var kultjærede.

Under overstykket var kisten indrettet med en hylde med to skuffer til småværktøj: tommestok, blyant, kridt, kridtsnor, lod, passere, dorne, „rottehale“ (lille stiksav) og siklinger (trækkejern for at udslætte høvlstrøg). Endvidere ottekantpasser, rev (værkkrog til oprivning af gammelt værk i nåderne), optegnelsesbog, i reglen solidt indbundet, med private optegnelser inden for håndværket, høgenæb (tilstikningsinstrument), mejslers osv. I låget var der et beslag til „fukssvans“ (større stiksav), ved begge ender, i gavlene, et beslag til stemmejern, huljern og bor, på bagklædningen beslag til vinkler, malstokke, bugthøvle, skruetrækkere og enkelte kalfatrejern, samt et par bøjler til borsving. På kistens forstykke var der en bøjle til håndøkse og stikjern. Alle beslagene var gerne af træ. I bunden lå høvle, benøkse, skarøkse, knibtang, kalfatrekølle, hamre, håndmukkert, koben, kædestrop og andet groft værktøj. Fra gammel tid har det været skik og er det stadig, at en skibstømmer selv skal holde sig med alt sit værktøj. På pladsen forefindes derimod store skruetvinger, forskellige boltebor, boltetrækkere, ambolt o. lign.

Tømmerkisterne var altid noget personligt præget, hvorfor det sjældent var nødvendigt at forsyne dem med indskårne eller malede navne eller forbogstaver.

Samme kiste brugtes selvfølgelig også, hvis ejeren mønstrede som tømmermand i skibsfarten.

Iøvrigt er typen på skibstømmerkisten meget gammel. Den ses således afbildet i Åke Classon Rålamb: Skepsbyggerij (Stockholm 1691).

På Fejø efter læretiden.

Efter endt læretid og da det hen i december skortede på arbejde på skibsbyggeriet, tog bedstefar hjem igen til Fejø. Det var i 1870. Da rejsen foregik på apostlenes heste, nåede han den første dag kun

fra Karrebæksminde til Masnedsund. Her vidste han, at krydsjagten lå for oplægning. Denne krydsjagt havde sit virkefelt i Smålandshavet og sydlige Storebælt med station i læ af Rågå. Den blev gerne oplagt hen i december, blev rigget af, rensed og tømt for ballastjernene, så folkene kunne komme hjem til jul; i marts blev den tilrigget og gjort klar, og ballastjernene møjede og indtaget, så den kunne være på station til 1. april. Bedstefar kendte en af matroserne, der var fra Fejø, og han fik da også på krydsjagten noget mad samt natlogis. Næste dag fortsatte han så over til Gåbense, velsagtens med sejlfærgen, og hjem til Fejø.

Han boede nu hos sine forældre og havde i den følgende tid forskelligt reparationsarbejde, ligesom han byggede et par joller og nogle små pramme. Da dette byggeri skete uden tegninger og efter øjemål, havde han lidt uheld med sin første pram. Da han nemlig havde lavet bunden og sat de to første range på, kunne han se, at den ikke havde den rigtige facon til at blive en god pram. Han satte så resolut en ny bund i prammen højere oppe og fik den så, som han havde ønsket den. Den første bund brugte han til en anden pram, og det lykkedes ham da også at give denne den ønskede facon, så begge pramme blev gode. Der var jo ikke råd til at kassere noget, da prisen for en pram på 10 à 12 fod var 18 à 20 rigsdaler.

Bedstefar foretog også adskillige reparationer på de forskellige fartøjer i oplandet. Blandt andet fik en ældre jolle på Rågå ny klædning. Her var han også nær kommet ud for et uheld, som han dog fik afværget i tide. Fiskeren havde købt klædningsbrædder i Nakskov, og for at de skulle være lettere at bøje i facon på jollen, skulle de lægges i vand en halv dags tid. Da der ved arbejdspladsen var en mose, smed man brædderne ud i denne, men det var med det resultat, at de hurtigt krummede sig og blev hule, da de kun blev våde på den ene side. Bedstefar så det heldigvis, da han om aftenen kom ned for at kigge til dem. Han fik så fat på nogle sten, som han lagde på brædderne, så de kunne synke og blive våde over det hele. De rettede sig da også, så de blev brugbare, og arbejdet på jollen blev pænt og tilfredsstillende.

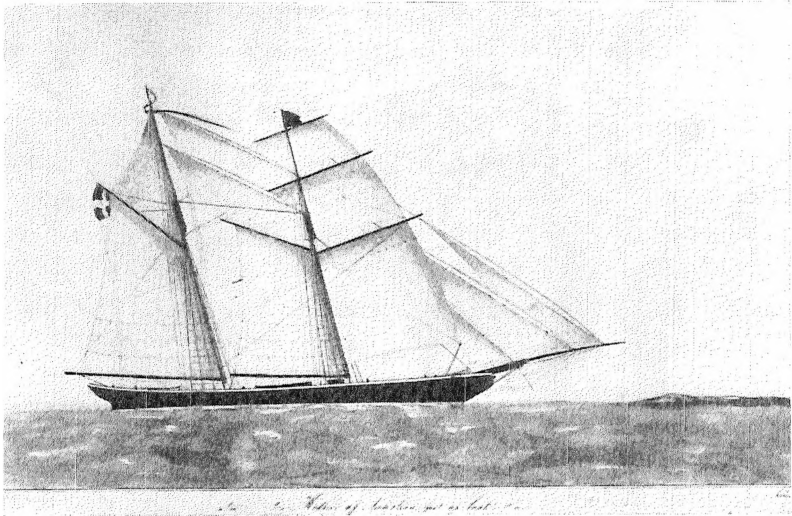
En anden større reparation var istandsættelsen af en mindre båd i Urne (Horslunde sogn, Nordvestlolland). Den var blevet meget forsømt og trængte til at blive kalfatret overalt udvendig. Da den var klinkbygget, var det lidt besværligt at komme til i „landene“ (mellem klædningsplankerne), og bedstefar og fiskeren gravede da resolut et hul i sandet under bådens ene side og væltede den, så den fik bunden i vejret. Derved blev det nemmere at komme til at kalfatre og bege den, og beget løb nu også bedre ned i nåderne.

Det var almindeligt, at unge bådebyggere den første tid tog ud til fiskerne og bådejerne og foretog reparationsarbejderne på stedet. Mange gange byggede de endda små fiskerbåde hos fiskerne, som selv købte materialerne ind. Bådebyggerne boede imens hos fiskeren og fik en passende betaling for deres arbejde. Ofte sad de så om aftenen og snittede pinde til klædning og spanter for at spare på spigre og klinker. Dette hjemmebådebyggeri blev forøvrigt brugt helt op til århundredskiftet ved Nordenhuse på Fyn. På den måde blev bådebyggerne også kendt på egnen og kunne senere nedsætte sig med eget værksted og hjem, når de stiftede familie.

På langfart.

Det skortede på ingen måde på arbejde for bedstefar, men da han i foråret 1872 fik tilbud om at få hyre som tømmermand på klipper-skonnerten „Hother“ af Nakskov, slog han til og tog med. Skonnerten målte 82 læster (142 74/100 tons) og tilhørte firmaet Puggaard & Hage i Nakskov. Den førtes af skipper J. P. C. Hansen (kaldet „Hother-Hansen“). Styrmanden var fra Fejø; det var ham, der havde skaffet bedstefar hyren. Der var fem mands besætning på skonnerten: skipper, styrmand, tømmermand, en matros og en dreng. Hyren var for tømmermanden 22 rdlr. om måneden, og rejsen varede fra 18. marts til 22. juni.

Inden afrejsen anskaffede bedstefar sig træskostøvler, olietøj m. m., ialt for 22 rdlr., som han fik i forskud. Rejsen gik til Brasilien efter sukker, og det var hans første tur over Nordsøen. Der fik de da også



Skonnert „Hother“ af Nakskov (Puggaard & Hage), ført af kapt. J. P. C. Hansen. Den var bygget i Nakskov 1856 af skibsbygmester P. Riddersborg og målte 82 commercelæster. – Farvelagt tegning, signeret Lund, på Lolland-Falsters Stiftsmuseum, Maribo.

Schoner „Hother“ von Nakskov, 1856 in Nakskov gebaut.

deres første storm, så skonnerten flere gange bordfyldtes. Bedstefars træskostøvler blev fyldt med vand, og hver gang tog han dem af og hældte vandet ud. Da styrmanden havde set dette nogle gange, sagde han: „Christian, du tror da vel ikke, du kan varme hele Nordsøen op? Behold du hellere det vand, du har i støvlerne, og nøjes med at varme dét op!“ Det var jo et godt råd, og det blev også fulgt resten af den tid, bedstefar sejlede.

På turen ud anløb skonnerten Antwerpen, hvor bedstefar supplerede sit værktøj for en udgift af 20 francs. Han sendte endvidere to breve hjem, hvad der kostede 80 centimer i porto. Det var de eneste breve han fik lejlighed til at skrive undervejs. De samlede udgifter i Antwerpen beløb sig i dansk valuta til 7 rdlr. 34 skill., og pengene fik han i forskud.

Rejsen gik uden uheld til Brasilien, men navigationen havde dog

snydt dem noget, for da de kom på bredden af anløbspladsen, var de imod beregningen endnu $2\frac{1}{2}$ døgn til søs og måtte så sejle stik vester i. Men dette var en almindelig forseelse dengang, da man jo ikke havde så gode ure, at man kunne regne længden nøjagtigt ud. Skonnerten måtte nu løbe langt op ad en flod til en lille plads, hvor sukkeret var billigt, fordi kun få skibe kunne komme derop. Sukkeret var pakket i trækister, og for at få lasten stuvet fuld, måtte mange af kisterne skæres over og have indsat nye gavle. Dette gav meget arbejde til tømmermanden, og det var også en af årsagerne til at skonnerten havde en sådan med. Lastningen gik pænt, og de sejlede afsted igen.

På hjemturen anløb de Newcastle, hvor bedstefar atter købte værktøj, ialt for 10 shilling (= 4 rdlr. 50 skill. dansk). Derfra afsejlede de til Malmø, hvor sukkerlasten blev losset, og herfra afsendte bedstefar det tredje brev hjem. Ved ankomsten til Nakskov havde turen varet 3 måneder og 4 dage. Den var forløbet uden uheld og havde indbragt bedstefar 68 rdl. 90 skill. Ved afregningen var der en rest på 24 rdl. 88 skill., når forskuddene til tøj og porto samt til køb af værktøj var trukket fra. Hans afregningsbog eksisterer endnu.

Bedstefar sejlede så fortsat de følgende år som tømmermand, da en ung mand dengang ikke rigtig blev regnet, hvis han ikke havde sejlet på langfart. Han tog dog mest hyre på dampskibe, som dengang havde en ret stor sejlføring, og mest i nord- og østersøfarten. Han forfærdigede i den periode forskelligt værktøj: langhøvl, vinkler og mal (smigstok) og lavede også lidt sømandshusflid, blandt andet en model af en newfoundlandsconnert og et moderne klipperskib. Han blev dog først helt færdig med modellerne, efter at han kom hjem til Fejø.

1874 var bedstefar til orlogs. Han var ombord i fregatten „Jylland“ og var som befaren matros med på kong Christian IX's rejse til Island med fregatten. Efter tjenestetiden fortsatte han atter i nord- og østersøfarten, men efter at have sejlet et par år til, drog han i 1877 hjem til Fejø for at begynde sit eget bådebyggeri der. Han

havde under sin sejltid sparet lidt penge sammen til at nedsætte sig for, og det meste værktøj havde han som omtalt forlængst anskaffet sig.

Som bådebygger på Fejø.

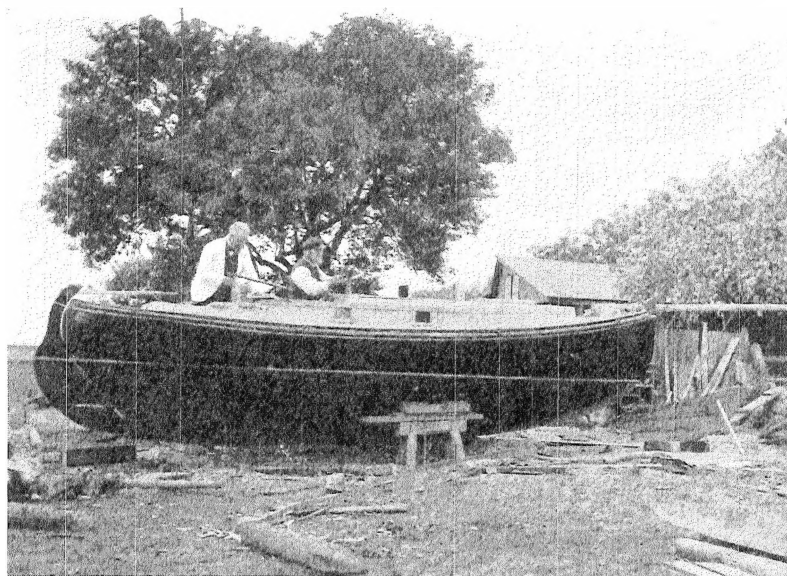
I løbet af vinteren 1877-78, hvor han boede hos sine forældre, erhvervede han et lille engstykke i Østerby nede ved Dybvig. Her byggede han sig et bindingsværkshus med tegltag, $10\frac{1}{2} \times 18$ alen stort. I den vestre ende var der værksted, $10\frac{1}{2} \times 7$ alen, med port i den søndre side. 1878 fik han borgerskab som bådebygger. Femø, Fejø og Askø udgjorde et birk, og birkedommergården, hvor borgerskabsbeviset blev udstedt, lå på Fejø. Bedstefar havde også fået lavet sig noget groft værktøj: bukke, savbukke, en høvlebænk, en filebænk med en skruestik på den højre side og på venstre side en stor skruestik af træ med en skruetvinge som spindel, et par store skruetvinger, kædestopper, et par store tænger, ligesom han havde lavet sig nogle kiler, klamper, klemmer og andet nødtørftigt værktøj. Fremdeles byggede han en svedekiste; den var anbragt inde i værkstedet, og fyranordningen var simpelthen vaskekedlen i vaskehuset ved siden af.

Bedstefar gik nu straks i gang med at bygge og lave reparationsarbejde. Der var dengang ingen havn på Fejø, kun et lille brohoved, et par stenarme og 4 stenkar, hvoraf det ene kunne bruges til overkrængning for kølhaling af mindre både og jagter. Af større nybygninger kan nævnes tre joller til Vejrø. Den ene blev bygget som postjolle og var i brug til 1910. Alle tre joller var bygget uden tegninger, og de var helt hans egen type. De var gode sejlere. Efter tidens byggemåde havde de retstående forstævn, men et smukt opkilet agterskib, rundgattet og med krumt indfaldende stævn over vandet, for på en let og fiks måde at få lidt rundt agterskib i dækket. Der blev også bygget nogle 18 fods damjoller, en lodsjolle til lods Spender, Masnedø, en mindre jolle til fiskerikontrollartøjet „Falken“ i 1890 til en pris af 225 kroner, og i 1891 og 93 byggede han et par mindre både på ca. 25 fod. Disse både havde en fin facon og havde til en

vis grad de nye krydsjagter, som „mester“ E. C. Benzon i Nykøbing F. havde konstrueret dem, som forbillede. De var byggede med en underløben rund forstævn, smukt udfaldende for- og agterskib og med en rund og fyldig dæksplan. De var gode sejlere og blev forbillede for den senere kendte Fejø-type, og også for Fejø-åledrivrivaserne. Alle disse både og joller var byggede efter skabeloner og uden tegninger, men efter syn og erfaring.

Da havnen i Fejø blev bygget 1882, må der have været godt med arbejde i bådebyggeriet, da bedstefar ikke deltog i det egentlige havnearbejde, men først, da der skulle lægges brohammer. Arbejdet dermed blev ledet af en hjulmand og en snedker Chr. Olsen, men da de skulle rette pælene ind i hammeren, og disse ikke stod helt, som de skulle, vidste de ikke, hvordan de skulle gribe sagen an, og fik så bedstefar til at hjælpe sig med dette arbejde.

Efter nogle års forlovelse giftede bedstefar sig den 17. maj 1885 med Rasmine Margrethe Rasmussen, som var født på Fejø 2. dec. 1862. Der var stadig rigeligt arbejde, og han må også have haft lidt fortjeneste, for det følgende år købte han et stykke jord norden for op til den plads, han allerede havde. Jordstykket målte 29×60 alen. Til jordstykket hørte en vej, ca. 150 alen lang og 6 alen bred, som førte hen til den offentlige kommunevej. I sommeren 1886 flyttede han huset op på det nye jordstykke, dels fordi huset på den gamle plads havde ligget temmelig lavt, så der ved højvande kunne komme til at stå vand på gulvet, dels for at han kunne få en tømmerplads foran værkstedet. Til hjælp ved flyttee arbejdet havde han en ung mand, Chr. Mortensen, som også i travle perioder havde hjulpet ham med andet arbejde, samt den nævnte snedker Chr. Olsen, der stod for havnearbejdet i 1882. De lagde først en kampestensgrund af tilhuggede sten, hvor huset skulle stå, hvorefter det blev nedtaget og igen opstillet på den nye grund. Det voldte ikke nogen vanskeligheder, da huset var af bindingsværk, men nogle af murstenene tog jo trods alt lidt skade, og disse blev derfor brugt i nordsiden og i vestgavlen, som så blev kalket, mens sydsiden og østgavlen stod i gule sten og egetræsbindingsværk. Samtidig med flytningen blev værk-



Den i 1881 af Chr. Nielsen byggede postjolle til ruten Vejrsø-Fejø under ombygning 1910, hvor den fik indsat ny stævn under vandlinjen. På billedet ses den gamle forstævn stående foran jollen. I jollen t.h. bådebygger Chr. Nielsen. I baggrunden værkstedsbygningen.

Das 1881 gebaute Postboot für den Postverkehr Vejrsø-Fejø während des Umbaus 1910.

stedet i den vestre ende forlænget med $3\frac{1}{2}$ alen mod syd i en bredde af 7 alen. Svedekisten blev flyttet og opsat langs vejen; den fik et åbent ildsted, hvor der kunne fyres med gammelt brænde. For brandfarens skyld var det godt, at den lå et stykke fra værkstedet. Her har den stadig sin plads.

Der var i de følgende år meget arbejde i havnen med at krænge og kølhale de ved øen hjemmehørende jagter og skonnerter, og der kom også fartøjer fra de omliggende pladser Bandholm og Kragenæs. Til at gå sig til hånde i den travle tid havde bedstefar en hustørrer Rasmus Jørgensen og den nævnte unge Christian Mortensen. Han havde også noget arbejde på Skalø (ved vestenden af Fejø) hos fisker Rasmus Nielsen. Det blev til en lang dag, når han arbejdede

dør. Han havde $1\frac{1}{2}$ times gang til og fra Skalø morgen og aften, og da arbejdstiden var fra kl. 6 morgen til kl. 6 aften, dog med mid-dagspause, blev det sent, inden han kunne komme hjem. Han måtte tidligt op om morgenen for at være ved arbejdet kl. 6. Men sådan var nu engang arbejdsforholdene på den tid.

I 1892 byggede bedstefar en håndmuddermaskine til Fejø havn. Den blev bygget på dagløn fra i juni til i september, og det tog 61 dage à 10 timer til en dagløn af 3 kroner. Muddermaskinen havde en størrelse af 24 fods længde, $10\frac{1}{2}$ fods bredde og 1 fod 8 tommers højde. Den var bygget af fyr med ender af 2 tommer planker, boltet sammen, 3 tommers bund og $\frac{5}{4}$ tommes klædning på klink. Den gjorde fyldest indtil op i 1930'erne.

Af andre specielle fartøjer, der blev bygget, kan nævnes nogle isjoller til færgestederne Fejø og Kragenæs (færgemændene Ole Larsen og Ole Bjørn), på 18 fod; to mindre isjoller til amtet, en til Vejro og en til Lilleø (Askø kommune), begge beregnet til læge-transport om vinteren; senere lignende isjoller til lodserierne på Femø og Rågø. Efter sagkyndiges udsagn var disse isjoller lettere at arbejde med end f. eks. dem ved storebæltsoverfarten, og de bruges endnu idag ved Rågø og Guldborg lodserierne (Femø lodseri blev omkr. 1930 overflyttet til Guldborg).

Det synes som om der har været nok at bestille, men kun ringe fortjeneste for bedstefar. Småskipperne, som han arbejdede for, kunne øjensynlig med mindre slæb tjene mere end han. Derfor købte han den 7. maj 1894 efter moden overvejelse en lille klipper-skonnert „Niels“ på 12 læster (19 tons) fra firmaet Qvade i Bandholm. Den var bygget i Sakskøbing 1861 og var rigget med pælemast til stormast og med stang på fokkemasten. Han kendte skonner-ten udmærket, da han i flere år havde haft den til kølhaling og reparation. Prisen var 1600 kr. Han ændrede dens navn til skonnert „Dyvia“ af Fejø.

Imidlertid skete der samtidig noget, som helt skulle vælte hans planer om at sejle med den. Han havde nemlig om vinteren bygget sin første åledrivrivkase, som blev afleveret 19. april 1894 i bilfærdig

stand til fisker Frits Nielsen i Karrebæk. Den var 25 fod mellem stævnene, 9 fod bred og 3 fod 8 tommer høj, og prisen var 400 kr. Da han straks efter afleveringen fik bestilling på en lignende åledrivruse til fisker Christiansen i Karrebæksminde, måtte han den 14. maj 1894, en uge efter købet af skonnerten, meddele assuranceselskabet, at han oplagde denne på ubestemt tid, idet han ikke regnede med at komme ud at sejle med den dette år. Da hans bror, Rasmus Nielsen, som var bosiddende på Fejø, men om sommeren sejlede som styrmand med forskellige danske skonnerter på islandsfiskeri, hellere ville sejle som småskipper, tog han om efteråret den 17. november 1894 borgereskab som skibsfører og sejlede derefter med skonnerten. Han overtog den forøvrigt senere, og den fik da igen sit gamle navn „Niels“. Rasmus Nielsen havde den til 1907, men den udgik først af registret 1928.

De tyske åledrivruser.

Grunden til at byggeriet af åledrivruser tog et sådant opsving, og at efterspørgselen efter dem blev så stor, at der var mulighed for at få en rimelig pris for arbejdet, var, at tyskerne ca. 1872 begyndte fiskeri i Danmark med åledrivruser. Årsagen hertil var, at der i de tyske farvande ved Stralsund kun måtte fiskes med et bestemt antal kvaser, og de unge fiskere kunne derfor ikke begynde fiskeri selv, før en gammel fisker enten holdt op eller døde, hvis de da ikke kunne købe de gamle fiskere ud ved at overtage deres gamle kvaser. Da driftige fiskere af folkene på de tyske handelskvaser havde fået oplyst, at forholdene i Danmark ved Kallehave, i Smålandsfarvandet og i Lillebælt var meget lig de tyske, tog de med deres kvaser op til disse pladser og begyndte at drive ålevådsfiskeri dér. De fik også mange ål, – flere end de stedlige fiskere tog med deres håndvåd, soppevåd og landdragningsvåd. Da danskerne let kunne se fordelene ved det nye fiskeri, som også var mere behageligt og nemt, lagde de deres metoder om og gik over til de tyske. De begyndte at købe de indførte tyske kvaser, men det varede ikke længe, før der i Kallehave,

Kolding og Fredericia blev bygget kvaser, som var kopieret efter de tyske.

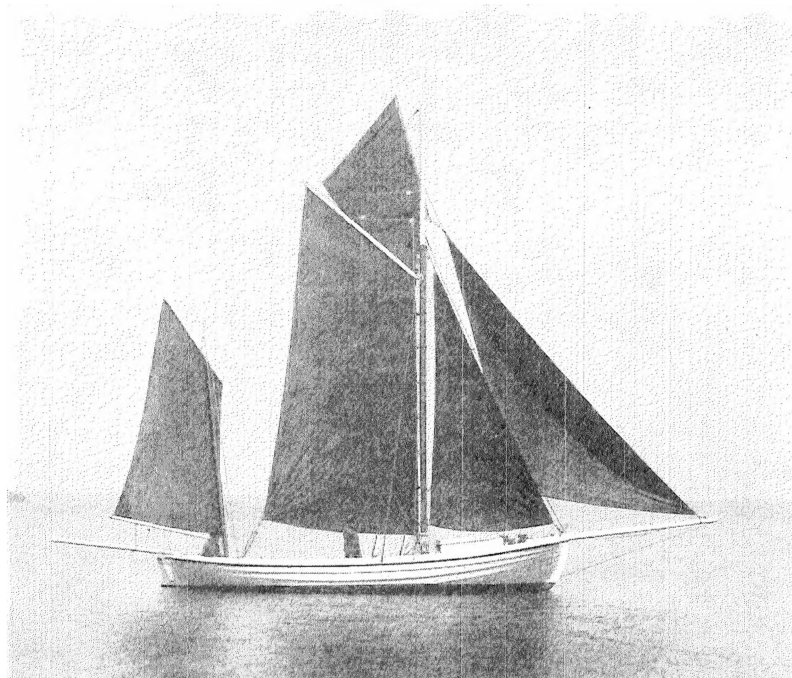
Flere af de tyske fiskere bosatte sig forøvrigt i Danmark, da de havde bedre forhold her end hjemme, og mange blev også gift med danske piger.

Tyskekvasen var ca. 31 fod lang mellem stævnene og var rundgattet med ret skarpt agterskib. De lidt dyrere og finere havde rund elliptisk hæk. De havde alle en slags klipperstævn og var forsynet med et sidestiksværd (sidekøl), der kunne skiftes fra side til side. Sværdet var nødvendigt for ikke at drive sidelæns, da kvasen kun havde et ringe dybgående. Kvasen var kraelbygget med den øverste planke på klink. Den havde fordæk med ruf og beboelse, sidedæk, og agter en åben dam til fiskene. Den var rigget med to master, sryd og drivbom, og sejlføringen var løs klyver, stagfok, storsejl uden bom, stort topsejl og løs mesan.

Fejø åledrивkvaserne.

De første åledrивkvaser byggede min bedstefar efter de samme skabeloner som hans 25 fods både, bortset fra at den underste planke var skåret af. Kvasen blev så forsynet med plankekøl, men i stedet for sværdet på tyskekvaserne havde den sænkekøl i en rille i plankekølen og havde lukket dam med damdæk og tragt. Den havde samme rigning og sejlføring som den tyske kvase, blot noget mindre, tilpasset efter kvasens størrelse. Bortset fra de to første kvaser, bedstefar byggede, var de gennemgående på 26 à 27 fod mellem stævnene, og han regnede selv den 27 fods kvase for den bedste.

Denne kvasetype var langt lettere at arbejde med end den tyske kvase. Den var nemmere at hale op til ålevæddet, og i dårligt vejr arbejdede den ikke så hårdt i søen på grund af sin lettere konstruktion. I det hele taget var den mere tilpasset efter danske forhold end de fremmede kvaser og dem, der var bygget efter tysk model herhjemme. Det varede ikke længe før Fejø-kvasen helt fortrængte disse. De fleste driftige fiskere udskiftede deres gamle kvaser efterhånden og



Åledrivkvasen „Edel“, bygget 1898 (bilbrev 4. maj) af Chr. Nielsen til fisker Ole Jensen Strandby, Agtrupvig pr. Kolding. I årene 1896–1909 byggede Nielsen ialt 13 kvaser til egnen omkring Kolding og Middelfart.

Aaltreibquase „Edel“ von Kolding, 1898 von Chr. Nielsen gebaut.

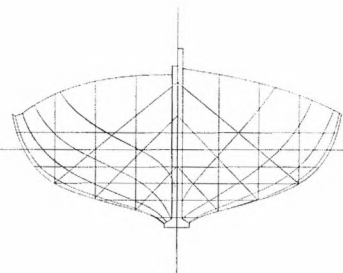
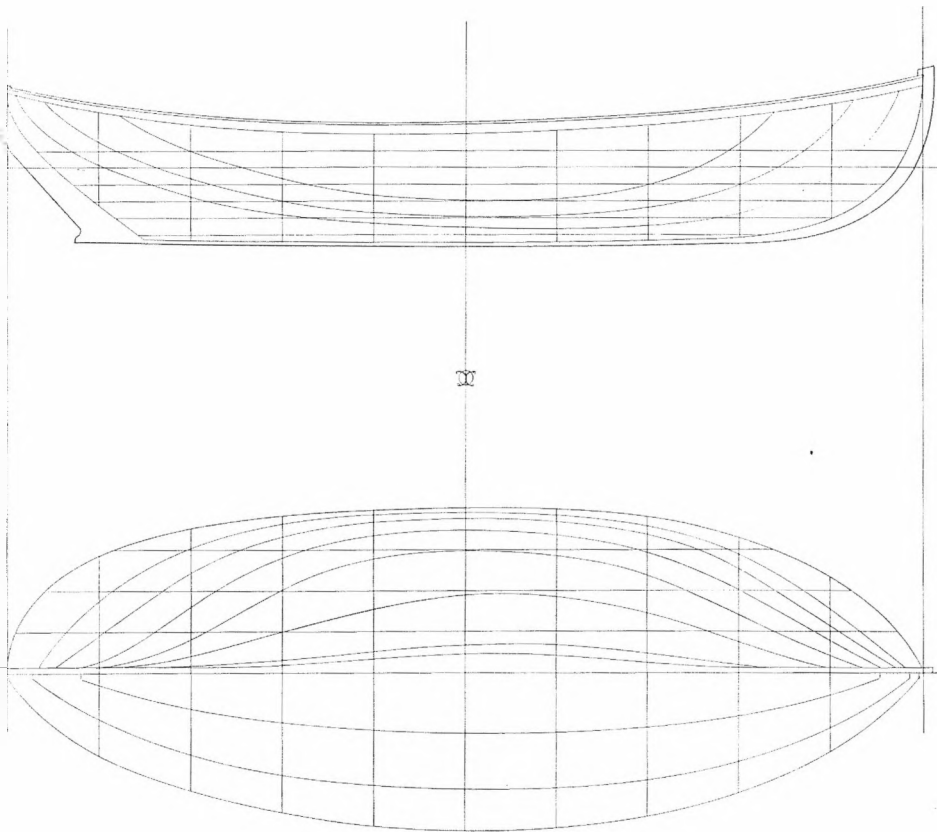
fik Fejø-kvaser i stedet, ja selv flere tyske fiskere af de i Danmark boende anskaffede sådanne. Bedstefar havde nu igennem mange år forudbestilling på sin kvase, især da ålekvasefiskeriet stadig udvidedes til andre egne af landet, f. eks. Isefjorden og Ringkøbing fjord, samt Hjerting bugt ved Esbjerg. Herover kom driftige fiskere fra Kolding, som resolut læssede deres kvaser på en godsvogn og lod dem fragte med jernbanen tværs over Jylland. Mange steder blev der solgt enkelte kvaser, så på den måde optrådte Fejø-kvasen overalt i Danmark, hvor der blev drevet åledrivvådsfiskeri, dog med undtagelse af Limfjorden, hvor der gælder særlige bestemmelser for fartøjslængden.

Fra 1896 lå faconen så godt som fast, og der blev kun gjort små forandringer. Nogle byggedes lidt fyldigere i middelspartet og blev forsøgsvis gjort lidt bredere, alt efter fiskernes ønsker. Enkelte blev forsynet med jernsænkekøl, nogle med sværdkiste, men man gik snart over til kun at bruge træsænkekøl, da denne havde de fleste fordele. Jernsænkekølen led nemlig ofte havari, hvis den ramte en sten, idet den nemt blev bøjet og så ikke var til at få op, mens træsænkekølen havde den fordel, at når den ramte en sten, gled den op, hvorefter den igen faldt på plads, når stenen var passeret. Den virkede også ligefrem som en god lodhiver, idet den løftede sig, når den nåede bunden, således at den kunne varsko, når kvasen kom ind på grundt vande, inden den tog bunden. De første sænkekøle var en kvart cirkel på 4 fod 3 tommer i radius, men da det viste sig, at kvaserne sejlede bedre, når sænkekølen ikke var helt nede, gik man over til at lave sænkekølen 18 tommer under nævnte kvartcirkel.

Det gik nu godt med bådebyggeriet på Fejø, og i disse år måtte bedstemor også tit give et nap med på værkstedet, når der var rigtig travlt, såvel ved opplankningen, som når klædningen skulle klinkes. Hun var sin mand en god hjælp, både på værkstedet og i hjemmet.

Materialerne.

Bedstefar kunne ikke lide, at pladsen helt skulle udgå for materialer. Derfor havde han altid noget egetræ i kævler liggende, samt lidt Kalmar-træ, en særlig god art fyrretræ, og ligeledes jern og søm. Når der så indgik bestilling på en ny kvase, blev der straks udregnet efter de foregående, hvad af materialer der skulle bruges, så der kunne blive bestilt egetræ i skoven til stævn, køl og spanter. Træet hjemkom i kævler og blev skåret og ophugget på pladsen. Det klædningstræ, der var af eg, blev enten købt i skoven, især ved Torrig og Sakskøbing, og skåret på savværk, eller også købt på et savværk i Sakskøbing i $\frac{7}{8}$ tommes tykkelse. Kalmartræet blev leveret fra København i $1\frac{1}{4}$ tommes tykkelse og skåret ned til $\frac{7}{8}$ tomme på et skæreri, sædvanligvis Snedkermestrenes Finérskæreri på Nørrebrogade i København.



Aaledrivråse
„De 13 Søskende“
 bygget 1911 af Bådebygger Chr. Nielsen Fejg.
 til fisker Jens Peter Jørgensen Skov Åshøj.
 Længde - 27' 3"
 Bredde - 9' 9"
 Højde - 3' 3"
 Skala 1/4 Tomme = 1 Fod.

Linietegning til åledrivråsen „De 13 Søskende“,
 bygget 1911 af Chr. Nielsen til fisker Jens Peter
 Jørgensen (Skov) på Askø. – Opmålt af bådebyg-
 gerens sønnesøn, konservator Chr. Nielsen.

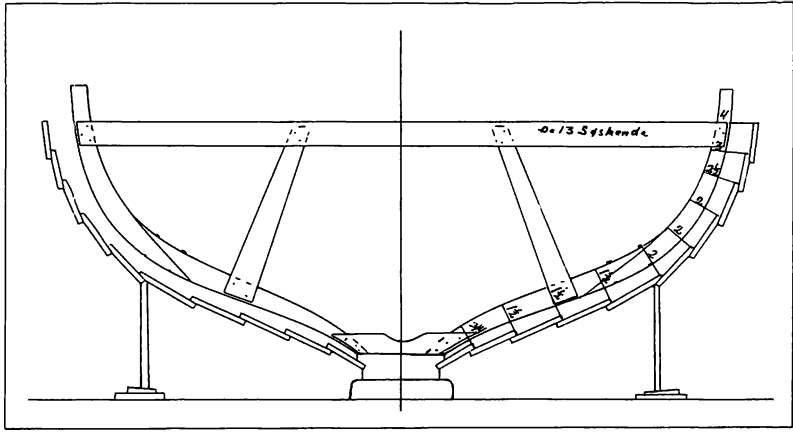
Aaltreibquase „De 13 Søskende“, 1911 von
 Chr. Nielsen gebaut. Liniennriss.

De norske søm og spigre samt galvaniserede stifter og rundjern blev ligesom klinkpladerne købt hos de vante leverandører i København. Fyrretræ til dæk, ruf, banjer og indretning leveredes af øens trælasthandler, købmand Holm i Østerby.

At der blev skåret $\frac{3}{8}$ tommes bræt fra barkkanten af Kalmar-træet til klædningen, skyldtes ønsket om at få så god en klædning som muligt og for at undgå, at der var vindridser (små revner og flækker, fremkommet ved tørring) i klædningen. De fraskårne brædder blev så enten solgt til snedkerne på øen eller brugt til små joller og pramme. Også det, der var skåret som spild på spanter og essing, kunne bruges til små både, hvorfor det var af betydning, at der blev bygget sådanne joller og pramme ind imellem kvaserne, så træet helt kunne udnyttes. Når der var gode bestillinger, blev endda søm og spigre købt hjem i hele kister fra København. Beg blev bestilt i hele tønder, også i København. Beslag, masteringe, rakker til gaffel, rorbeslag, røstjern og ankre blev smedet i Bandholm eller hos øens egne smede. Bedstefar brugte oftest smed Chr. Nagel i den gamle bysmedje, som endnu står i Østerby.

Bygningen.

Når nu køl, stævne og bjørne var blevet skåret og tildannet med økse og høvl, blev de rejst på nogle klodslag i værkstedet og støttet af op i loftsbjælkerne. Derefter blev der rejst 4 skabeloner, lavet af afskåret træ, mellem stævnene med en omtrent ens afstand imellem sig. Disse blev så stivet af indbyrdes og op i bjælkerne, og så var man klar til at begynde oplædningen. Denne bestod gerne af 11 range i hver side. På skabelonerne var indskrevet plankebredderne og hvor stor afstand klædningen skulle have fra skabelonerne. Målene var taget efter de foregående pæneste kvaser. Der var anført navnene på hvem de var bygget til, og stregerne var gerne indskrevet på såvel skabelonens for- og agterside, som i styrbords og bagbords side. Det gav i første omgang fire forskellige påskrifter, og hvis det kneb med tydeligheden, kunne der også bruges forskellige farver.



Skitse af skabelon, visende kvasen „De 13 Søsken“s middelspant med de på skabelonen skrevne mål af klædningens afstand fra denne. Skitsen illustrerer, hvordan man i praksis bygger både på klink uden konstruktionstegning.

Quase „De 13 Søsken“. Verwendung einer Schablone für das Mittelspant.

På den måde kunne de samme skabeloner bruges til alle kvaserne, og fiskerne kunne få den kvase, de ville have. Bygningen efter skabeloner betød, at man uden at lave specielle konstruktionstegninger dog på en nem og sikker måde kunne opnå veldimensionerede fartøjer.

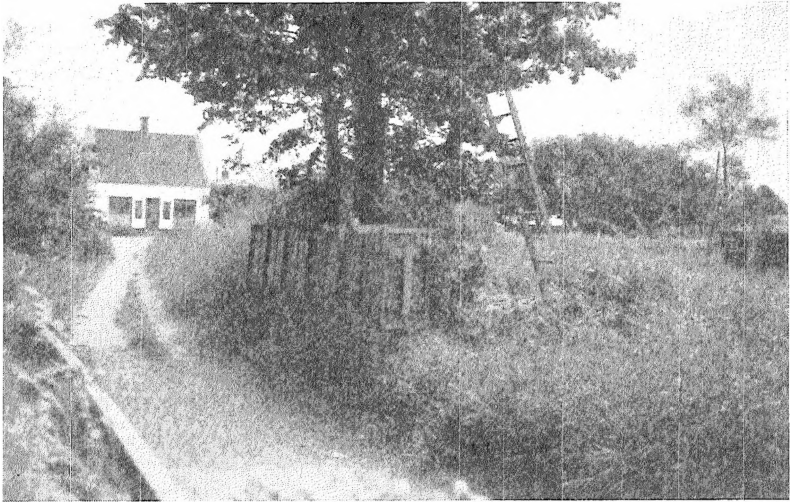
Når så kvasen var klædt cirka halvvejs op, blev der i enderne gerne indsat en skabelon ekstra for lettere at se, hvor meget klædningen skulle falde for at få den fyldige og runde dæksplan. Der måtte også tages et vist hensyn til træet og dets facon under udtagelsen af klædningen, og det krævede stor erfaring at få et pænt plankeforløb og den rigtige facon på kvasen. Således var det af betydning, at der ved de krumme klædningsplanker agter blev taget hensyn til, at der blev skåret mest træ fra på plankens overkant, for at den bedre kunne blive så „rig“ i overkanten, at den kunne strække sig mest muligt uden at springe. Her måtte derfor tit bruges eg, da det ville give for megen risiko og arbejde at bruge Kalmar-træ. Enkelte fiskere ville også gerne have den øverste og

en enkelt planke forfra af eg. Forefter hvor plankerne ikke skulle strækkes så meget, skulle der skæres ud midt i planken, eller der skulle skæres mest af i plankens underkant, for at den ikke skulle komme til at falde for meget.

Ellers foregik selve måltagningen af klædningsplankerne med et tyndt bræt, ca. $\frac{2}{3}$ tomme, kaldet en ri, lig klædningsplankens facon. Der blev gerne brugt en 4 forskellige rier. Rien blev nu bøjet til i den ønskede facon uden om den planke, som var påsat kvasen, og der blev så med kridt slået en streg langs plankens overkant på rien og ved skabelonen og i „halsen“ (plankens ende mod stævnen) skrevet plankens bredde. Rien blev så lagt på den nye klædningsplanke, og faconen overført efter kridtstregen på planken. Denne blev så skåret til og høvlet og skulle nu være klar til at komme i svedekisten, hvor den blev opvarmet i damp i ca. 45 minutter.

Svedekisten var en lang kasse af træ, hvor plankerne lå til dampning på nogle jernbolte, ca. en tredjedel oppe i kisten. I bunden var der kun koldt vand, idet dampen fortættedes og blev til vand. Dette løb ud af kassen forneden.

Når planken nu var passende „svedet“ (dampet), blev den udtaget og kunne nu bøjes i den ønskede facon ved hjælp af klamper og kiler i halsen ved stævnen og hen langs den undersiddende planke med klemmer og kiler af træ. Flere steder understøttedes den af stokke og, hvor den skulle falde mest, med nogle særlige gafler af træ, der kunne sættes ned over planken og vride den i den ønskede facon. Klædningen overlappedes med ca. $1\frac{3}{8}$ tomme (over landingen eller over lægget), og når planken var tildannet og aflandet med den undersiddende planke, blev der indsat klinker med en passende afstand på ca. $5\frac{1}{2}$ tomme. I halsene ved stævnene indsattes der spigre. Ved stødene (samlingen af klædningen) blev der udvendig påsat lister på ca. 30 tommers længde for at jævne disse. Når så kvasen var opklædt, blev der sat nogle støtter under plankelandene, og enkelte søm blev også sat ind i skabelonen. Det var almindelig regel, at der blev trakteret med „løftede“ pandekager (gærpande-

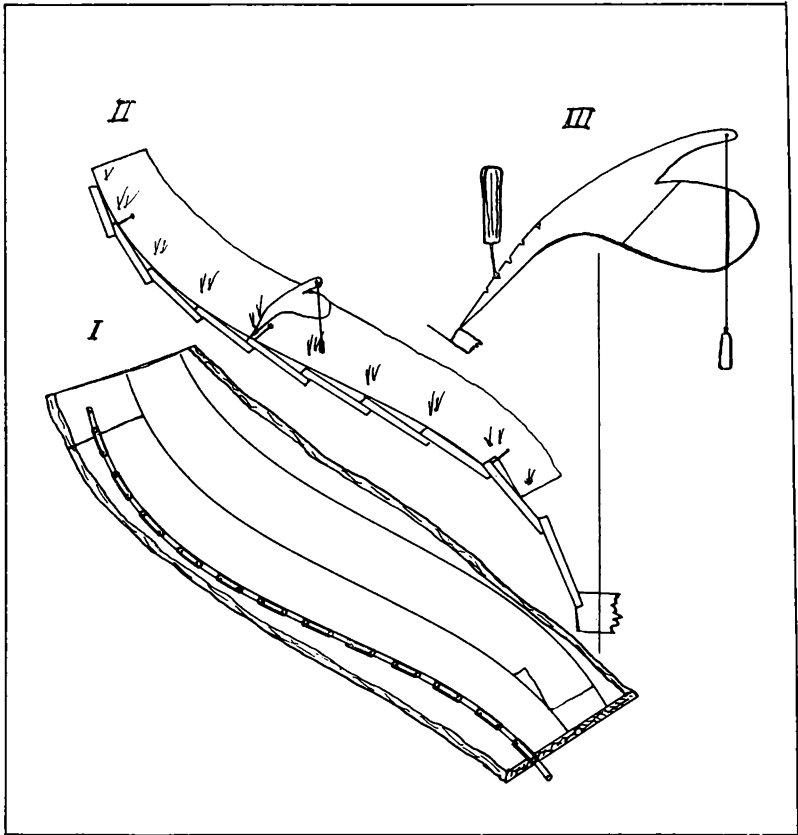


Svedekisten, der på grund af brandfaren er anbragt i god afstand fra bådebyggeriet ved vejen op til dette. — Forf. fot.

Der Schwitzkasten der Bootsbauerei.

kager lavet af æbleskivedej), når opplankningen var foretaget, da det jo var en vigtig del af arbejdet, der nu var gjort færdig.

Nu kunne der tages mål af spanterne. Dette blev gjort med en vrangbue (en af små led sammenklinket stok, hvor hvert andet led var et enkelt stykke og hver andet et dobbelt; leddenes længde var ca. 4 tommer). Vrangbuen blev banket til efter klædningen, dør hvor spantet skulle ligge, og bagefter blev den lagt på det stykke spantetræ, der havde faconen, for at det kunne blive grovskåret og tilhugget med økse. Det spantetræ, som skulle bruges om dagen, blev almindeligvis skåret og hugget om aftenen, da dette arbejde ikke krævede så meget lys som var nødvendigt for at se at stikke spantet til. Belysningen i værkstedet var to-tre petroleumslamper. Herefter blev spantet befæstet til klædningen med nogle søm og lagt på denne, hvor det skulle bruges, for dør at blive stukket til med to stik i hver plankeland med et dertil brugt redskab, kaldet høgenæb (eller abekat), forsynet med lodsnoer og lod. Den facon, der nu

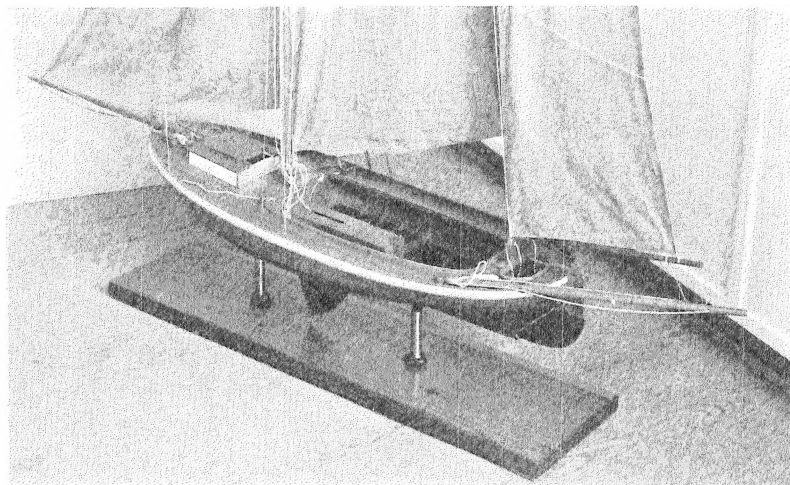


I. Vrangbuen (malstokken) lagt på spantetræet efter at den er tilpasset klædningens form. – II. Måltagning med høgenæbbet af oplængerne til kvasen. – III. Høgenæbbet med lod i snor og „tilstikker“. Høgenæbbet er skåret i en ca. 1 mm tyk plade af metal (messing) eller jern.

Aufzeichnen der Spanten und Auflänger mit Mallbogen und „Habichtsschnabel“.

fremkom, blev skåret til med en sav af to mand, en på hver side af spantet, for at de kunne se stregen. Spantestykket blev fastgjort i en spændeanordning, almindeligvis i en filebænk.

Når spanter, bundstokke og damskotter var spigret til klædningen, kunne skabelonerne udtages, og man kunne så lægge damdæk og essing, knæ og dæksbjælker. Essingen er en gennemgående forstærk-



Kvasen „De 13 Søkende“, set agtenfra over dæk. Man bemærker drivbommen med drivline, styrehullet agten for mesanmasten og i det åbne rum midtskibs pumpe og dam med damtragt. Rillen i damlemmene er til sænkekølen, når denne er optrukket. I styrbords side ses vådlinerne liggende på dæk. – Fot. H. Hauch.

Quase „De 13 Søkende“, Decksansicht.

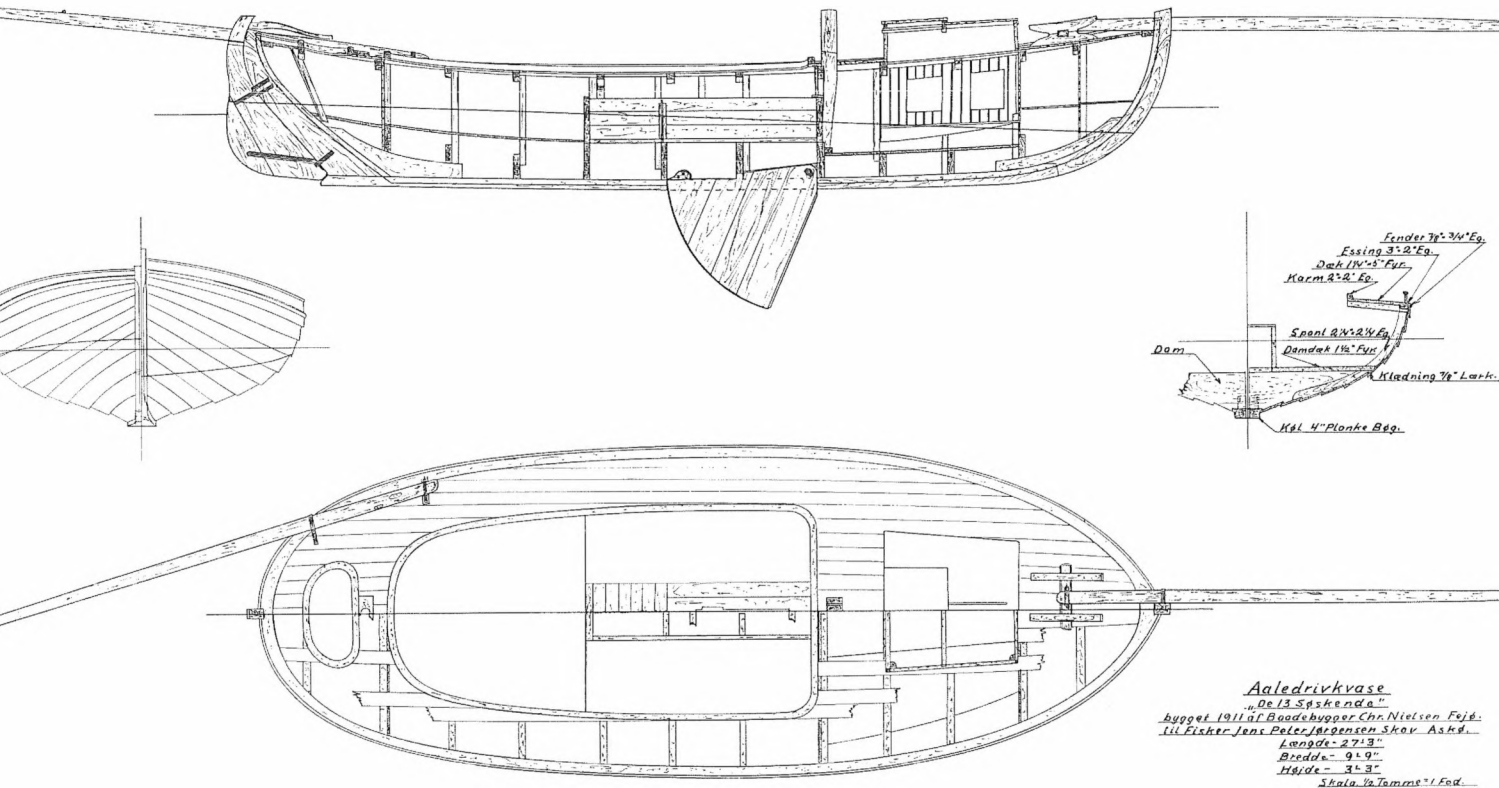
ning hele klædningen rundt på indersiden, dækkende spanteenderne og forboltet i disse. Så blev skotterne indsat og lukafet i forskibet indrettet, hvorpå der blev lagt dæk af $1\frac{1}{4}$ tomme fyrreplanker. I de første kvaser var dækket af høvlet og pløjet træ, senere, da kvaserne blev lidt dyrere, af gennemskårede $1\frac{1}{4} \times 7$ tomme planker. Derefter blev der over lukafet anbragt et forruf med skydekappe. På dækket sattes egekarme om det åbne rum midtskibs og om styrehullet agter. Efter dette blev opstående lavet (nærmest lig et finkenet), ved enderne mod stævnene af eg, men over midten af én tomme fyrrebræt, $3\frac{1}{2}$ tomme høj. Opstående blev boltet i essingen med „stubbolte“, i dette tilfælde $\frac{3}{8}$ tomme rundjern på $5\frac{1}{2}$ tomme længde, tilspidset i nederste ende, og der blev udskåret spygatter i opstående underkant mod essingen. Oven på opstående blev lagt en lille lønning af eg, og på øverste klædningsplankes udvendige overkant en halvrund fenderliste af eg („randjord“), $1\frac{3}{4} \times \frac{3}{4}$ tomme. Ind

imellem var der lavet sænkekøl („sværd“), ror og mastekiste, og dermed var alt træarbejdet på kvasen færdigt.

Arrangementet af kvasen var følgende: fra forstævnen i styrbords side forefter i opstående et lille åbent klys til ankeret; på dækket foran for ruffet en bedding til fortøjning og til beslag for det løse spryd; beddingen stod $4\frac{1}{2}$ tomme til bagbord. Forruffet var ligeledes forskubbet 3 tommer til bagbord for at give så meget mere dæksplads i styrbords side for bedre at få plads til ålevåddet. Mellem forruf og karm om det åbne rum midtskibs var anbragt en mastekiste i en egetræs fisk i dækket; mastekisten hvilede på en dæksbjælke og på forkanten af damskottet. Agten for det åbne rum var agterdæk med styrehul; foran for styrehullet var mesanmasten anbragt, og i bagbords side drivbommen og beslag til denne. Drivbommen var løs og havde en skrå stilling, så dens agterste ende ragede ind over kvasens centerlinie.

Lukafets indretning bestod af et lukket rum helt ude forefter; op mod dette under fordækket var en tværskibskøje, under dækket i styrbords side en lukket køje. Køjerne var enkeltkøjer, da besætningen kun bestod af to mand. I bagbords side stod to faste skabe til proviant og tøj. Mod skabe og køje fandtes en åben bænk i hver side. Mellem bænken på forskottet under køjen var et med slingrekant forsynet klapbord, der var befæstet til skottet med et par hængsler. Under dækket mellem dam og ruf fandtes en lille forhøjning til kogeanordning: grydekabys eller petroleumsapparat. Dørken lå tværskibs. Toiletforholdene var ordnet såre simpelt, idet man benyttede trekanten mellem drivbom og skibssiden, hvor man kunne sidde sikkert.

Midtskibs i det åbne rum var først dammen. De to forreste rum var sværdammen, hvori sænkekølen var anbragt og støttet af en ekstra forstærkning på kølen; det agterste rum var til ålene. På damdækket i styrbords side var der en løs afskotning for ål og „møg“ (tang, mudder o. lign.), for at ikke dette skulle spredes over hele banjen. På agterkanten af damtragten var en træpumpe, hvormed man kunne pumpe det vand, der kom i kvasen, over i dammen,



Arrangementstegning til kvasen „De 13 Søskende“ af Askø.

Quase „De 13 Søskende“ von Askö. Bauzeichnung.

især under fiskeriet, når våddets indhold blev styrtet på damdækket. Agten for dammen var der tværskibsbanjer; mellem styrehul og rummet midtskibs var et skot. I styrehullet var en tværskibsbanje, og lidt nede fra dækket en lille bænk i hver side. —

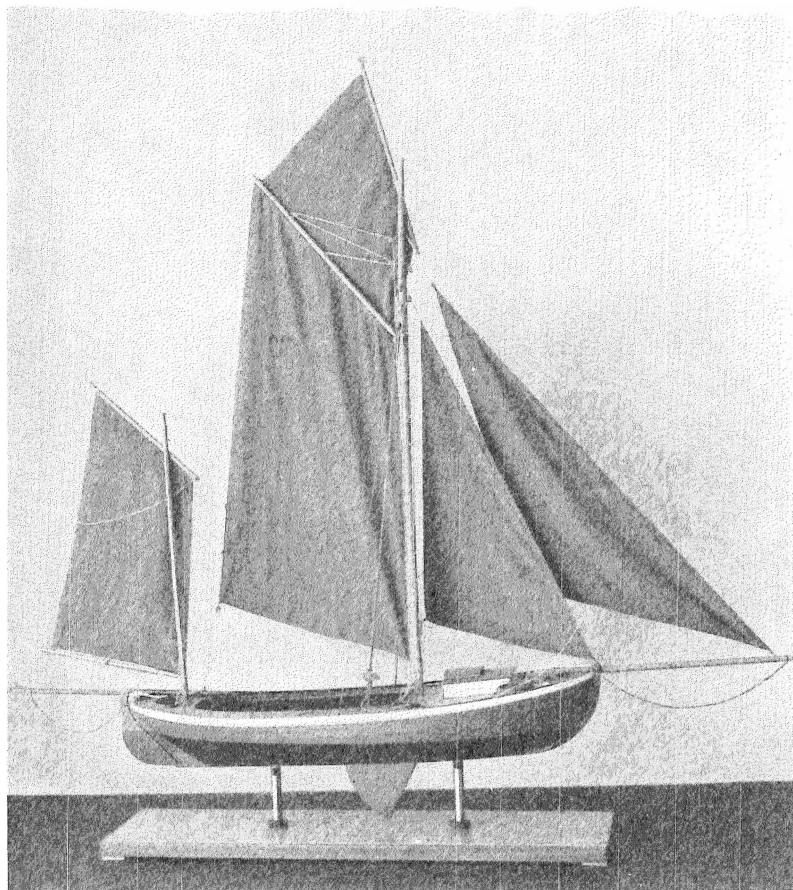
Efter at træarbejdet var færdigt, blev vandlinien afsat, dels efter erfaringen, dels efter de tidligere byggede kvaser. På for- og agterstævnen blev der anbragt et bræt tværskibs og vandret, hvorpå der blev trukket en snor langskibs. Denne snor blev så langs brættets overkant trukket ind mod klædningen, og for at støtte snoren blev der indsat små stifter, hvor den nåede klædningen. Efter disse mærker blev så vandlinien revet ind i klædningen med en lille krappasser (passer, hvis ene ben har en riveanordning). Efter dette var kvasen færdig, så den kunne gøres løs for afstivningen, der holdt den i byggestillingen, og stævnen kunne rettes af i overkanten.

Kvasen blev nu lagt over på siden, så den kunne blive kalfatret („kalfagtet“) i landene og langs køl og stævne. Hertil blev gerne brugt lysgarn eller bomuldstråd. Efter at dette var indlagt, blev nåden beget med træbjærebeg. Herefter påsattes der beslag: „timejern“ (i timeglasform) ved stævn og køl, rorsbeslag og røstjern.

Nu fik kvasen kultjære i bunden og blev malet. Som grundfarve udvendig brugtes schweinfurtergrønt. På dækket blev der gerne ferniseret; fernissen var iblandet noget engelskrødt. Udvendig over vandet var kvasen gerne malet grøn med hvidt opstående; indvendig på opstående og essing var den grøn. Ruffet var hvidt med grønt ruftag og grøn kappe. De kvaser, der ikke var grønmalede udvendig, var gerne grå, og nogle, særlig de på Askø og Lilleø, havde brune ruftage og kapper, og deres dæk var også tit malet brunt.

Sejl og master.

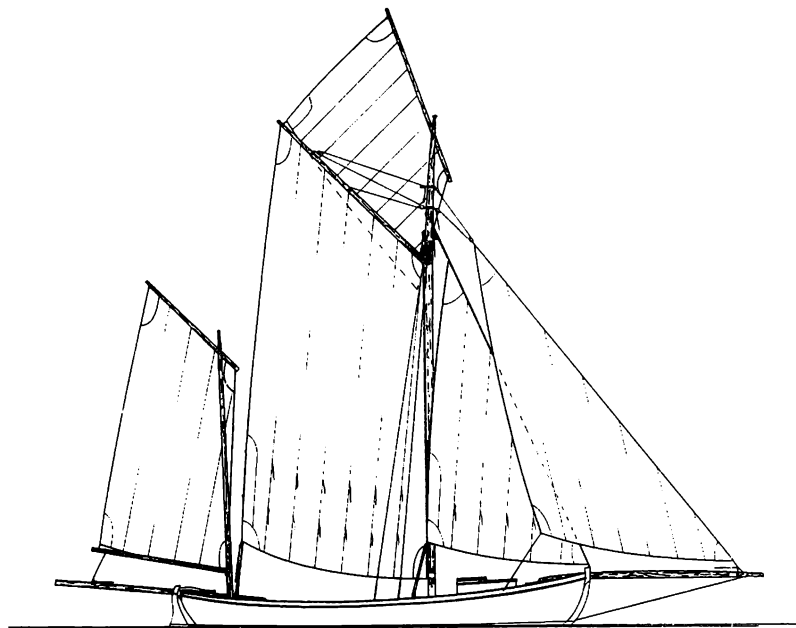
Sejlene blev gerne bestilt hos sejlmager F. N. Halmøe i Nykøbing Falster, hvis fiskerne ikke havde andre ønsker, men de overlod det i reglen til bedstefar at bestille sejlene, og han foretrak Halmøe. De enedes gerne om størrelse og kvalitet. Den største forskel var, om



Model af kvasen „De 13 Søkende“ af Askø, bygget af konservator Chr. Nielsen efter de her gengivne opmålinger. På modellen bemærkes sænkekølen (af træ) i helt nedsænket tilstand, drivlinerne på spryd nok og drivbom, samt „skidttaklet“ ved det forreste vant i styrbords side. – Fot. C. Larsen, Helsingør.

Quase „De 13 Søkende“, Modell des Konservators Chr. Nielsen.

kvasen skulle have spidst eller firkantet topsejl. Bedstefar satte Halmøe meget højt som sejlmager, og de af ham syede sejl stod også gennemgående altid godt. Efter at der var sejlet lidt med de nye sejl, blev de gerne imprægnerede med en blanding af hestefedt,

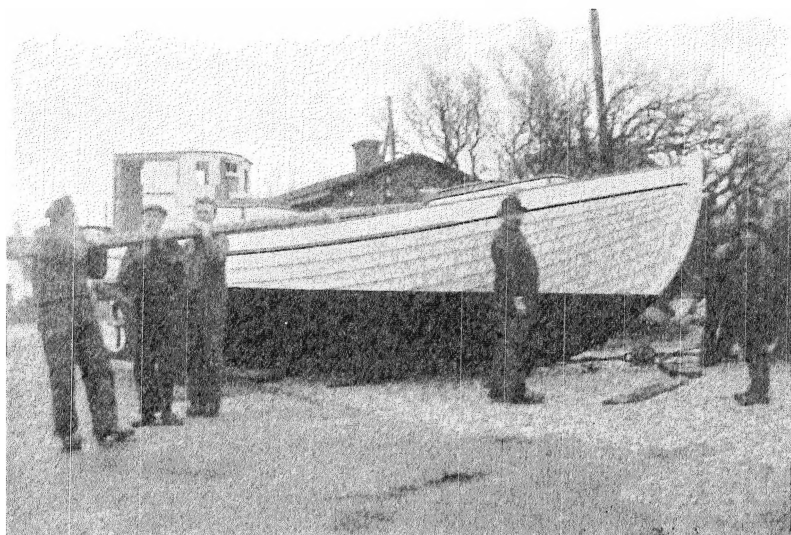


Sejltegning til „De 13 Søskende“ af Askø.

Quase „De 13 Søskende“. Segelriss.

okker, blanktjære og vand, som i varm tilstand blev påsmurt sejlene.

Nu blev masterne og rundholterne lavet. Masten var gerne af en fyrrebjælke, 16 alen lang og 6×6 tommer tyk, så man kunne få så stiv en mast som muligt. De andre rundholter, spryd, drivbom, topsejlsrå, gafler, bom og mesanmast, blev i reglen tilvirket af runde graner. Rigningen var to spænd vant og stag, begge af snoet jerntråd. I styrbords side var der et såkaldt „skidttakkel“ til at løfte våddet ind med. Det løbende tovværk var af hamp eller manila. Vantet var forbundet til røstjernene med sytove, og staget gik gerne gennem et hul i stævnen ind på beddingen eller var sjækket til et stævnjern.



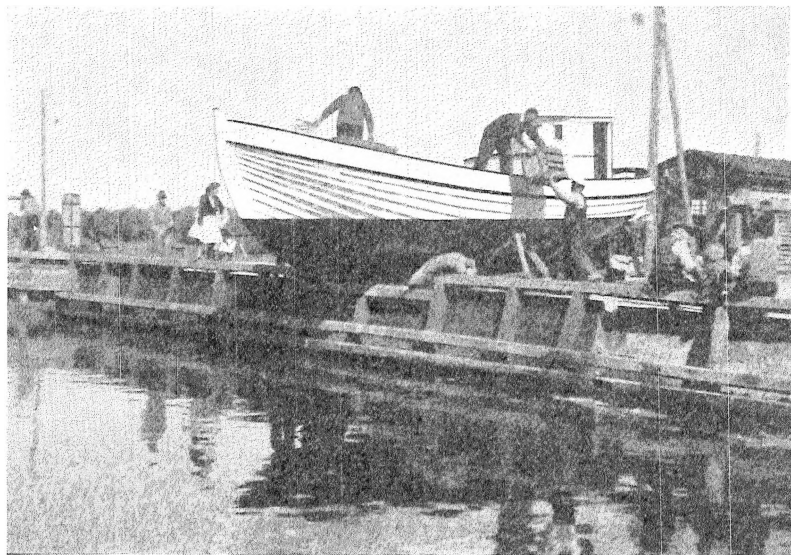
Transport fra værksted til havn af fiskebåd „Gerda“ af Askø før søsætningen 1937. Over båden er lagt en bundgarnspæl, surret til røstjernene, rækkende ud til styrbords side og støttet af tre mand for at holde den i balance. Båden trækkes over træstykker, smurt med grøn sæbe („udskør“, „fedtlapper“). Under forstævnen ses taljeblokken. Søsætningen skete med motoren installeret; samme dag kunne „Gerda“ sejle hjem til Askø. – Fot. fru skibsfører Christensen, Fejø.

Fischboot „Gerda“ von Askö wird von der Werkstatt zum Hafen gezogen. 1937.

Klædedragten.

Min bedstefar gik almindeligvis klædt med sorte lædertræsko, blå molskindsbenklæder, hvid hørlærredsskjorte med halslinning og halvt opsmøgede skjortærmer, så uldtrøjen stak lidt neden for skjorten, blå Holmens vest og kasket med sort læderskygge og blanke knapper til hageremmen, den såkaldte „Nykøbingkasket“. Hans undertøj var en lang, langærmet uldtrøje og lange underbenklæder, hjemmestrikkede med to masker vrang og to masker ret. Om sommeren havde han sokker og om vinteren lange strømper, der gik op over knæet. De var enten sorte eller grå. Forklæde brugtes aldrig.

Når han var i det fine tøj, var det blåt Holmens klæde: lange benklæder uden opslag, toradet, lang jakke, vest, stor, stiv, hvid



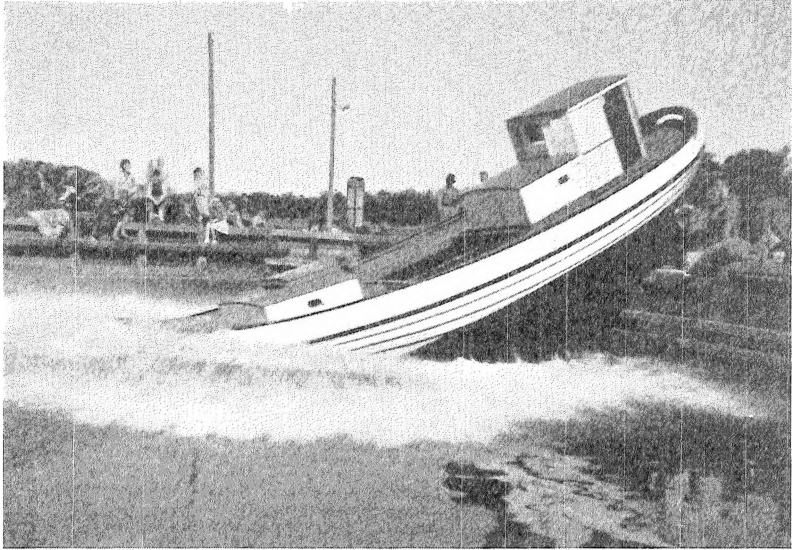
Søsætning af fiskebåd „Vira“ af Skalø i Fejø havn 1948. Båden gøres klar til afløbning på „nordre slæbested“; bommen er fjernet, og et par sække med høvlspåner er anbragt på brohammeren for at beskytte båden ved eventuel krængning. – Fot. fru skibsfører Christensen.

Fischboot „Vira“ von Skalø, ehe es im Hafen von Fejö in See gesetzt wird. 1948.

flip med sløjfe under snipperne, kravebryst og på hovedet en kasket. På fødderne havde han sorte sko eller fedtlæderstøvler. I vestelommen sad uret, befæstet til en tynd dobbeltguldkæde, med medaillon, hvori et fotografi af bedstemor og en lok af hendes hår.

Søsætningen.

Når kvasen var ved at være færdig, kom de fiskere, der havde bestilt dem. De, der kom langvejs fra, havde ofte indsyet de penge, de skulle betale for kvasen, i deres uldtrøje, og de var ivrige efter at komme af med de mange penge, såsnart de var ankommet. De skulle gerne bo hos bedstefar, til kvasen var færdig, og da de sjældent havde betalt ret meget eller i det hele taget nogetsomhelst på den i forvejen, beløb summen sig gerne til en 600 à 700 kroner. Bedstefar



Fiskebåd „Vira“ under søsætningen i Fejø havn, idet den tager vandet. Søsætningen sker altid med forstævnen forefter, da den største vægt ligger agter.
 Fot. fru skibsfører Christensen.

Fischboot „Vira“ wird über das Bollwerk in See gesetzt.

sendte ikke gerne bud efter dem, før han var sikker på at have kvasen færdig. Ellers gik de gerne og fandt på så mange forskellige småting, de skulle have lavet ved samme lejlighed.

Endelig var alt klart til søsætningen af kvasen. De stedlige fiskere og de af øens beboere, der var interesserede i skibe, vidste det altid nogle dage i forvejen.

Kvasen blev slæbt fra værkstedet over engen hen til det nordre bolværk i havnen, hvorfra den skulle søsættes uden sliske ud over bolværket. Hele søsætningen tog ca. 2–3 timer. Når kvasen var kommet ud af værkstedet, blev der først lagt en bom hen tværs over den, og den blev surret til røstjernene. Et par mand støttede kvasen, for at den ikke skulle vælte. Bommen ragede kun ud til den ene side, da man derved bedre havde på fornemmelsen, om kvasen holdt balancen. Til at trække kvasen blev der brugt en firskåret

talje og i forhånd noget kæde, så taljen, når den var halet til bloks, kunne „forfares“ (kortes ind). Kvasen blev trukket på kølen, og der blev som strøer brugt „udskør“, dvs. de fladrunde træstykker, som var blevet skåret fra på siderne af de kævler, der var skåret op til spantetræ. De blev smurt med grøn sæbe („fedtlapper“), og strøerne blev lagt med en afstand af ca. 3 alen og blev „forfaret“, efterhånden som de blev fri agter, for igen at kunne blive transporterede frem. Der skulle gerne være en 12–14 strøer at skifte med.

Når nu kvasen var kommet hen til slæbestedet, blev der ved kølen anbragt et par klamper, så kvasen ikke skulle kunne skride sidelæns. Bommen tværs over blev aftaget og mandskabet ligeligt fordelt på begge sider af kvasen. For en sikkerheds skyld blev der på brohammeren i hver side lagt en sæk med høvlspåner. Alt blev så gjort klart til afløbet, og tampen af løberen blev gjort fast i løjbommen agter for at kunne stoppe kvasen i farten. Hvis der var børn, fik de lov at være oppe i kvasen under søsætningen. Der blev nu varskoet fra bedstefar, der selvfølgelig havde ledelsen af søsætningen, at alt var klart, og med et rask tag og skub sattes kvasen i bevægelse for så at glide ud i sit rette element. Undertiden blev der råbt hurra, når båden tog søen, hvad der skete under en kaskade af vand. De tilstedeværende ønskede ejeren til lykke med sit nye skib.

Kvasen var ikke udsmykket, hverken med flag eller grønt. Nogen direkte skibsdåb eller navngivning af den foretoges heller ikke. Havde båden i forvejen fået bestemt sit navn, var dette enten malet på, eller et navnebræt var påsat. Der var ingen hemmeligholdelse af navnet i forvejen, som man træffer det ved dåben af større skibe. En del kvaser fik forøvrigt aldrig deres navn påmalet, men et navn skulle de i hvert fald have, når de blev indregistrerede hos toldvæsnet. Før fiskeriloven af 1888 blev bådene sjældent indregistrerede og fik heller ikke altid navne.

Udvælgelsen af navnet skete på forskellig måde. De fleste kvaser blev opkaldt efter ejerens kone eller datter (f. eks. „Rigmor“, „Anna“, „Marie“, „Inger“), eller navnet stod i forbindelse med fiskeriet („Aalen“, „Laxen“, „Silden“). Bådens sejlerydgtighed

fremkaldte navne som f. eks. „Maagen“, „Svalen“, „Svanen“. Man kunne også tage navnet efter større skibe eller efter orlogsskibe, man havde aftjent sin værnepligt på („Viking“, „Tordenskjold“, „Heimdal“). En af kvaserne, „Chr. Nielsen“ (1907), blev forøvrigt opkaldt efter bedstefar.

Når kvaserne blev solgt, blev de ofte omdøbt. Dog var der nogen overtro med omdøbningen, så mange var bange for at give dem nyt navn. De gamle ejere ønskede ofte, at deres kones navn ikke skulle bæres længere, når de havde solgt kvaserne, hvorfor de forlangte dem omdøbt, og i reglen fik de da den nye ejers hustrus navn.

Løbegildet.

Efter søsætningen var der gerne hyggeligt løbegilde i værkstedet. Heri deltog alle hjælperne. Det var aldrig svært at skaffe mandskab til søsætningen. Der var gerne brug for 10–12 mand, men i reglen meldte sig det dobbelte antal. Det var gratis arbejdskraft, men de belønnedes med at blive indbudt til gildet.

I værkstedet blev gulvet fejjet, når kvasen var kommet ud, og der opstilledes borde og bænke. Bordet var gerne nogle planker på et par bukke, og bænkene var stilladsplanker på nogle sømkister.

Til gildet blev der serveret kaffe, æbleskiver og den traditionelle „Fejøl-punch“.

Det kan måske mere læserne at få opskriften på denne punch :

- 2 potter rom à 75 øre,
- 1 ½ flaske rødvin à 58 øre,
- 2 pund sukker à 20 øre,
- hel kanel for 10 øre,
- lige dele vand og rom.

Udgifterne til punchen beløb sig til 3 kr., hvilket svarer til en dagløn, som priserne var ved århundredskiftet.

Stemningen under gildet var høj, og man fortalte erindringer og snakkede „skiv“. Der blev drøftet mange forskellige emner. Mange mente, at skibe både havde følelse og synsevne, og man havde da

også gode hensigter med sit skib; man kaldte det som nævnt gerne op efter sine kære for at bevise både dem og skibet en hæder. Man ville da også gerne være god ved sit skib, give det godt tovværk og gode sejl og holde det pænt med maling. Det betød noget at stå sig godt med sit skib. Blandt de fleste gamle fiskere var der en fast overbevisning om, at skibet kunne se, og mange ville hellere købe en brugt kvase, der havde udvist gode fiskeegenskaber, fremfor en ny, da de mente, at fiskeresultaterne lige så vel kunne stamme fra fartøjet som fra fiskerens dygtighed. Det havde mange gange vist sig, at to kvaser kunne ligge og fiske ved siden af hinanden, og den ene fik mange ål og kun lidt „møg“ (mudder, tang o. lign.), mens den anden fik meget „møg“, men ingen ål. Mange gange, når de skulle hale efter endt driv, kunne både ålevåd og liner være snoede, så det hele lignede et stort halstørklæde, der var vredet rundt. Ligeledes viste det sig tit, at når et sådant forsømt fartøj skiftede ejer og kom til en, der lod det male og gav det nyt tovværk og nye sejl, kunne det forbedre sig og blive en god ven og komme til at sejle og fiske som andre kvaser. Det var da et sikkert bevis på skibets evne til at leve med. På grund af denne overtro var det let for de driftige fiskere at sælge deres gamle kvaser og få dem skiftet ud med nye. Men det var rigtignok ikke altid, at kvasens gode ry svarede til forventningerne, når den skiftede ejer.

Ligeledes var det af stor betydning, mente man, at der var penge i skibet, og det var ganske almindeligt at lægge en *mønt under stormasten*. Ved udskiftningen af gamle master blev de penge, der fandtes under dem, tillige med en ny mønt lagt under den nye mast. På ældre skibe kunne der på den måde være mange mønter under masten.

Bedstefar har aldrig bygget en jolle eller båd, uden at der har været indlagt en mønt mellem stævn og køl eller mellem bjørn og stævn. Han mente ikke, det kunne skade, og så var der da altid penge ombord. Da det for mange var af stor betydning, at denne mønt kom i, var der ikke nogen grund til ikke at følge en sådan skik. Hvis bygherren havde lejlighed til at være til stede ved stævn-

Bådebygger Chr. Nielsen, Fejø.
 Portrætfoto 1910.

*Bootsbauer Chr. Nielsen, Fejø,
 1910.*



rejsningen, lagde han selv mønten til og kunne samtidig give et nap med ved rejsningen. Ellers var der ikke nogen ceremoni i denne anledning, udover at han kom ind og fik en kop kaffe. Senere blev der gerne givet en omgang øl. Mange mente, at det med mønten betød lykke og økonomisk godt fiskeri, og når fiskerne kom længere borte fra for at hente kvasen og være med ved søsætningen, spurgte de gerne, om der nu også var kommet penge på kølen, og bedstefar gav altid et bekræftende svar. Denne skik med mønten er stadig blevet bibeholdt på pladsen, og jeg tør sige, at der ikke er blevet bygget noget skib, uden at der har været en mønt i det.

Afleveringen.

Efter søsætningen blev kvasen rigget. Enten blev rigningen forarbejdet af bedstefar eller også af en ældre sømand på øen.

Så blev kvasen afleveret, og hvis det var inden for fiskesæsonen, gik man på fiskeri med det samme for at få prøvet dens fiskeegenskaber og sejldygtighed. Man ville gerne prøve den med de andre kvaser og se, om den nu havde fået bedre sejlegenskaber, og hvordan sejlene stod. Den var nu som regel akkurat som de foregående, men sommetider blev der dog gjort enkelte forbedringer på de nye. Jeg

tror ikke, at der nogen sinde er blevet bygget nogen kvase, som kan siges at have været en „dødsejler“.

Kvaserne skulle indregistreres hos toldvæsenet på hjemstedet, hvor de blev målt og optaget i registret. Hvis ejerne straks gik i gang med fiskeriet, ventede de med disse formaliteter, indtil de første gang kom hjem. Bedstefar udfærdigede ved modtagelsen af pengene og afleveringen af kvasen et håndskrevet *bilbrev*. I al sin enkelthed var dette dog et retsgyldigt dokument, og det blev da også forsynet med stempelmærker, hentet på birkedommergården.

Kvaserne afleveredes i „bilfærdig“ stand. Dette begreb dækkede levering af kvasen med beslag og rundholter, samt grundet og kultjæret i bunden. Ejeren måtte derimod selv sørge for anker, sejl, navigationsudstyr, kogegrej og tovværk.

Som en prøve på ordlyden af det omtalte dokument, kvasens „fødselsattest“, følger teksten til den først byggedes bilbrev:

B I L B R E V

Underskrevne bådebygger Chr. Nielsen berigtiger her, ved to mænds underskrifter, at have bygget kvasen kaldet „Svalen“ og solgt den til fisker Frits Nielsen bilfærdig for 400 kroner (skriver firehundrede kroner). Kvasen er bygget af eg og fyr, 25 fod imellem stævnene, 9 fod største bredde, 3 fod 8 tommer på midtskibs, og hele benævnte 400 kroner er mig udbetalt.

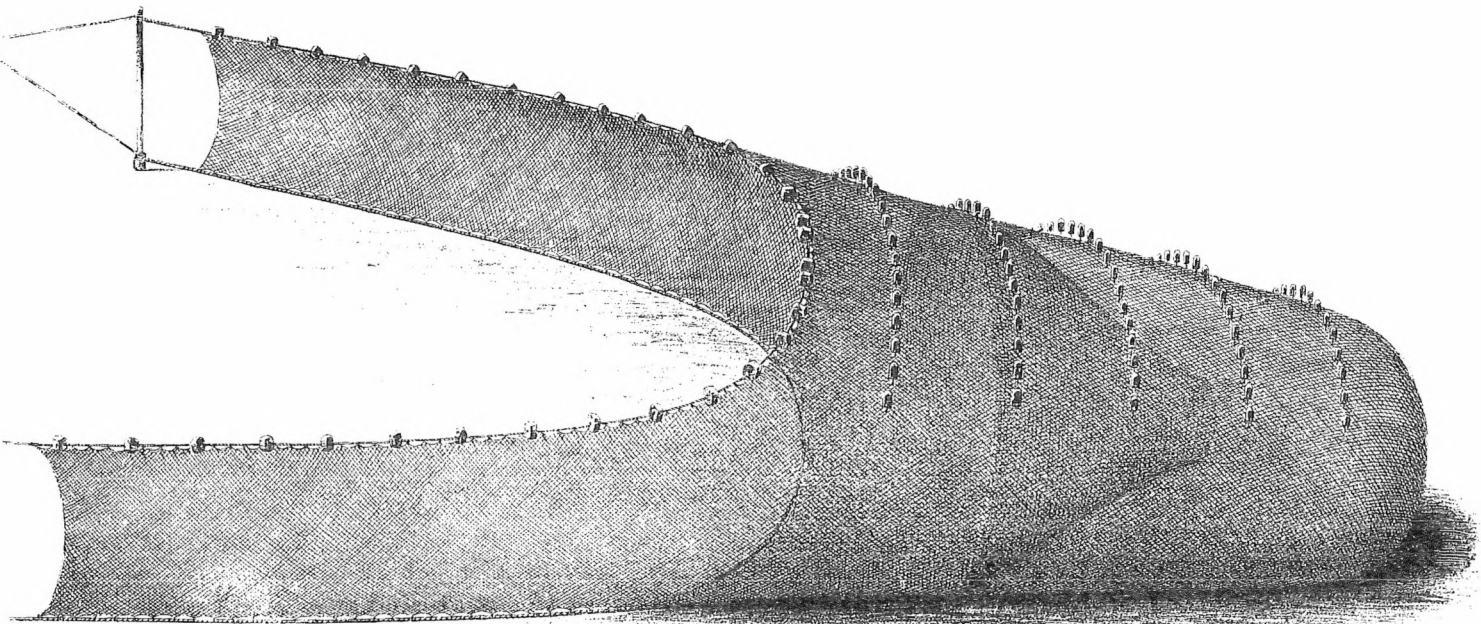
Fej 19de april 1894.

(Signaturer).

Alevåd og ålefiskeri.

Da ålefiskeriet var af meget stor betydning, specielt i Smålandsfarvandet og Lillebælt, og da den af bedstefar konstruerede drivkvase, hvis bygning lige er beskrevet, kom til at spille så stor en rolle, vil det sikkert ikke være uden interesse at få en beskrivelse i korte træk af ålefiskeriet.

Håndvåddet blev almindeligvis drevet fra to joller, hvor man i den ene jolle, der var forsynet med dam, havde den ene line, mens våddet og den anden line var i den anden jolle. Efter at den første var ankret eller gjort fast til bunden på anden måde, roede man så først den ene line ud med den jolle, der havde våddet;



Aalrivvåd, bestående af arme, forpose, kalv og sæk, og besat med korkflåd. –
Litografi fra o. 1900 i katalog fra Fiskenetfabriken Danmark, Helsingør.

Aalreibnetz.

derefter sattes dette, og man gav den sidste line ud og roede op tværs af den første jolle og ankrede så også denne, hvorefter våddet i linerne halede op til jollen. Således fortsattes under hele fiskeriet.

Soppevåddet var et våd af lidt mindre dimensioner og brugtes kun på lavt vand. Liner og våd soppedes ud, dvs. fiskeren gik soppende i vandet ud med våddet, undertiden til vandet gik ham midt på livet, hvorefter det som håndvåddet halede op til det sted, hvorfra det var sat.

Landdragningsvåddet sattes fra kysten, og fremgangsmåden var den samme som ved håndvåddet, bortset fra, at der kun brugtes én jolle til at sætte våddet med, mens indhalingsarbejdet foregik fra land.

Åledrivvåddet var et redskab, der lignede de foregående våd, men brugen var noget anderledes. Det var formet som en sæk med arme og med en enkelt kalv for at holde på ålene, at de ikke skulle kunne løbe ud af våddet, når de var fangede. Ifølge *C. F. Drechsel*: Oversigt over vore Saltvandsfiskerier (København 1890), side 52, var våddets dimensioner:

Sækkens længde	8 à 10 alen
armenes længde	12 à 14 alen
våddets dybde ved indgangen	4 à 4½ alen
armenes dybde ved indgangen	4 alen
armenes dybde ved forenden	3 alen
antal knuder i forreste del af sækken	40 à 42 pr. alen
do. i bageste del af sækken	44 à 46 pr. alen
do. i armene	38 pr. alen

Fiskeri med åledrivvåd.

Hvis fiskeriet skulle begynde med det samme, når fiskeren modtog kvasen fra bedstefar, havde han sørget for at tage fiskegrejet med hjemmefra. Han og hans kone havde gerne lavet ålevåddet om vinteren forud for kvasens færdiggørelse. De købte oftest bomulds-garn og knyttede og bandt selv våddet og førte det på vådline. Denne

kunne tit være brugt og stammede da fra et ældre våd. Skulle våddet købes færdigt, var prisen ca. 75–80 kr., men når de lavede det selv, havde de kun de direkte udgifter på ca. 20–25 kr. til materialerne. Hvis det var en driftig fisker, ville han desuden gerne have et ekstra våd. De kultjærede våd, man brugte ved århundredskiftet, fiskede nemlig bedst, når de var tørre; blev de gennemsilet af vand, bevirkede dette, at de blev slatne og ikke kunne stå med den rigtige facon i vandet.

Fra fiskekvasen var våddet spilet med liner mellem dennes spryd og drivbom. Man forestiller sig nu kvasen rigget til fiskeri: forreste og agterste vådline, der var af græstovværk (kokos), var gjort lige lange, og længden var afmærket på den agterste vådline, der efter behag kunne gøres lang eller kort. Forlinen var forsynet med et splejset øje, der var smøget over nokken på sprydet, og en indhalerline var gjort fast en ca. 4 favne fra nokken, for at man kunne få linen ind på dækket af kvasen. Agter var der gennem et hul i drivbommen i kvasens centerplan stukket et tov, som var ført ind på en klamp på drivbommens inderende, og den anden var knobet til vådlinen, dèr hvor den havde samme længde som den forreste line. Denne line blev nu halet til huls og gjort fast på drivbommen. Der var også på agterlinen en tynd line, som var ført ind til dækket for at man kunne hale vådlinen ind. Vådlinen havde en passende længde efter kvasens længde mellem spryd og drivbom. Mellem de to liner var åle drivvåddet fastgjort. Våd og line lå nu på kvasens fordæk lige foran for vantene ved masten i styrbords side, da fiskeriet skulle foregå fra denne side, for at kvasen kunne følge søfartsreglerne med vinden ind fra styrbords side for at have forret frem for de skibe, der havde vinden ind fra bagbord, idet de skulle holde tilbage for den*.

* Ved en fejltagelse er planche XV.A i *C. F. Drechsel: Oversigt over vore Saltvandsfiskerier* (Kbh. 1890) blevet spejlvendt, således at våddet vises sat fra bagbords side i stedet for styrbords side. Det samme er tilfældet i *F. Holm-Petersen & Kaj Lund: Høst fra Havet* (Odense 1960), s. 150 (øverste tegning).

Man sejlede nu ud til fiskepladsen, og man placerede sig, så kvasen kunne drive tildels med vinden. Så gaves våddet ud efter at der først blev bundet for det dør, hvor ålene skulle tages ud, og hvor det skulle renses for tang, mudder o. lign. (kaldet „møg“); dette var i våddets bageste del. Man lempede nu våddet ud over siden og passede på, at det ikke væltede, da det jo skulle have oversiden med korkflåderne (flådholterne) op og underliget med jernvægtene, i reglen bestående af 2-3 kædeled hver, ned. Når så dette var gjort, gav man lidt ud på vådlinen og strammede så lidt for at se, om våddet stod som det skulle. Dette var ikke altid let, især ikke, når det var nattemørkt. Så gav man resten af linen ud, og fiskeriet kunne begynde.

Kvasen drev sidelæns hen over bunden med våddet slæbende efter sig. Der blev helst drevet med klyver og mesan for at få så megen balance som muligt ved sejlføringen, og topsejlet var i reglen firet ned i læ af storsejlet. Det blev igen sat, når der atter skulle sejles op til fiskepladsen. Et træk kunne have forskellig længde, fra $\frac{1}{2}$ time til $1\frac{1}{2}$ time, alt efter bund- og vejrforholdene samt fiskebestanden. Ved at stille sejlene kunne man drive i lidt forskellige retninger. Kvasen kunne sejle lidt fremefter, samtidig med at den drev sidelæns, eller den kunne drive lidt agterefter. Det første hed at drive bidevind, og det andet at drive bak.

Når så drivet var udløbet, blev der givet slæk på den agterste drivline, så kvasen kunne gå til vinden, og nu haledes linerne ind foran for vantet og blev skudt op på dækket. Så blev våddet halet op til kvasen. Når armene og noget af våddet var kommet ombord, blev der slået en strop om det sidste af våddet, og det blev løftet med en talje i rigningen, kaldet et „skidttakkel“. Ålevåddets indhold af fisk og „møg“ blev så styrtet ud på damdækket, og fisken skulle derpå sorteres. Ålene blev målt, da de ikke måtte være under 13 tommer. Var de det, blev de smidt ud igen. Når så våddet var rensset for sit indhold, blev det med det samme igen givet ud, eller man sejlede først tilbage til det sted, hvor drivet var begyndt.

Ålevådsfiskeriet med drivkvasen kunne drives hårdt og var da et

træls arbejde. Fiskeriet varede fra i maj til i september og foregik om natten, undtagen i den varme sommertid, hvor det også kunne ske om dagen. I den tid var der mange fiskere, der så godt som ikke fik søvn. Besætningen bestod nemlig kun af fiskeren og en dreng (kaldet „styrmanden“). Hvis det blev helt stille, kunne der ikke drives, og når så fiskeren lagde sig på køjen, var det tit med topsejlskødet snoet om håndleddet, så han kunne blive vækket, når sejlet slog for vinden og trak i hånden. Han kom så op i en fart og fortsatte med fiskeriet. Dette lønnede sig i den sidste ende, da en kvase almindeligvis kunne fiske for et beløb af 6–700 kr. i en sæson, mens de ihærdige fiskere kunne fiske både for 1000 og 1200 kr. En nat med 100 ål blev regnet for meget fin, og med en ålpris af 35 øre pr. pund kunne det give 7 kr., når der regnedes 5 ål på pundet. Hertil kom de ålekvabber, fladfisk og andre fisk, som kom i nettet. Mange fejrede en sådan fangst ved at få serveret tynde pandekager.

De der drev på strømkanten, hvilket var vanskeligt fiskeri og krævede megen påpasselighed med stadig brug af pejlstage og en omhyggelig navigation, kunne tit få den dobbelte fangst af ål, foruden at der her gerne var flere ålekvabber og også godt kunne være nogle fladfisk som skrubber og rødspætter, og dette satte fortjenesten væsentligt op, – men det krævede også sin mand, da våddet hele tiden skulle gå oppe på kanten af strømskåret og ikke måtte vælte ned i det dybe. Gjorde det det, var hele trækket spildt.

Efter at våddet igen var givet ud, kunne drengen begynde at sortere fisk og „møg“ på damdækket. Dette skulle være overstået, inden der igen kunne hales, så der var nok at gøre for både fisker og dreng. Mange drenge fik kosten og de penge, de kunne tjene ved at sortere butter og rejer fra til krogbestik. De driftigste fiskere gav derimod drengen fast løn og en lille andel i butter og rejer, da disse for dem var en ret stor del af fortjenesten. Det var et vådt og koldt arbejde at fiske, men det følte af mange som et herligt frit liv, og drengene regnede sig da også for finere end de kammerater, som måtte gå hos bønderne. De havde også flere penge mellem hænderne

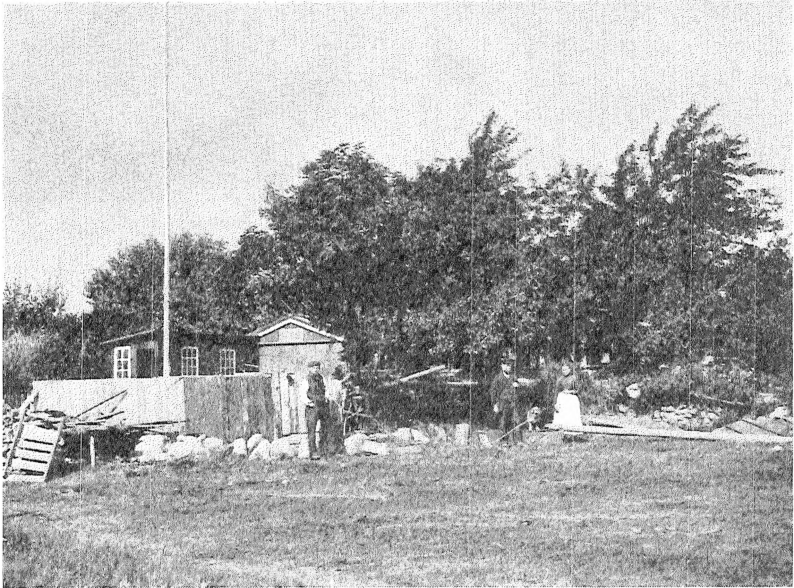
end disse, da de som sagt havde andel i småfisken. Ved flid og sparsommelighed fik de tit sparet så meget sammen, at de, når de havde aftjent deres værnepligt og været til orlogs, kunne købe sig et fiskerfartøj og begynde for sig selv, tit uden at skylde hverken på kvasen eller redskaberne.

Det var ikke alle fiskere, der tog ud at fiske i storm, men givet var det, at dårligt vejr tit kunne give mange ål, særlig hvis der i længere tid havde været stille og varmt. Det var da ligesom ålene blev mere løse fra bunden og var lettere at fange. Men det var hårdt arbejde at ligge ude og fiske i mørke og regn. De ældre fiskere kunne ud fra vanddybden og bundens beskaffenhed sige hvor de var; det var jo umuligt at orientere sig om, hvor der var land, når alt var buldrende mørke. Da en normal dagløn i land kun var ca. 2,50 à 3,00 kr., var det gode penge, der kom hjem efter strenge nætter på fiskepladserne.

Bådebyggeriet op til 1917.

Da efterspørgslen efter kvaserne blev større og større, og der gerne altid var forudbestillinger, var der mulighed for bedstefar at lægge lidt på prisen. Da standarden også steg i konkurrencen med de kvaser, der blev bygget en del andre steder, var det jo også nødvendigt at sætte prisen op. Arbejdstiden steg da også med en 100 à 200 timer fra de første kvaser og til de senere, og prisen steg fra ca. 700 kr. til 850 kr. Den sidste kvase, der blev bygget 1914, kostede 875 kr. bilfærdig. Det var imidlertid ikke så lidt billigere end hvad de i Tyskland byggede og indkøbte kvaser beløb sig til. Da arbejdstiden på en kvase var 800 à 1000 timer, og da materialerne udgjorde ca. halvdelen af prisen, kan bedstefars priser jo på ingen måde siges at have været ublu. (Jfr. bilag 1).

Ifølge opbevarede gamle regnskaber og papirer blev der i året 1895 i november afleveret en kvase til Jens Peter Jensen („Degn“) på Askø. Det var den tredje af bedstefars senere så velkendte Fejøkvaser. I 1896 afleveredes kvaser i maj, juni og september, i 1897



Bådebyggeriet på Fejø 1907. Bag plankeværket tømmerplads og værkstedsbygninger; imellem træerne skimtes stuehuset. T.h. bådebygger Chr. Nielsen og hustru, t.v. sønnen Carl Nielsen. – Fot. Aug. Jørgensen, Maribo.

Chr. Niensens Bootsbauerei auf Fejø 1907.

i marts, maj og august, i 1898 i januar, maj og november, i 1899 i april. Ind imellem blev der bygget joller og udført kølhalingsarbejde ved havnen.

Bedstefar kunne ikke altid overkomme arbejdet ene mand, men fik flere gange hjælp af en hustørrer Rasmus Jørgensen og af den nævnte Chr. Mortensen, indtil denne begyndte for sig selv med eget bådebyggeri, også i Østerby. Der har aldrig været konkurrence og uenighed mellem bedstefar og ham, og familierne kom gerne sammen et par gange i vinterens løb til aftenkaffe. Hvis bedstefar ikke kunne klare efterspørgslen efter kvaser, var det tit, at han henviste til Chr. Mortensen, og dennes kvaser var også hans egne meget lig. De tog da også gerne på skovauktion sammen i skoven ved Torrig på Lolland og sejlede derover i bedstefars lille jolle. Det kan siges, at Chr.

Mortensen og bedstefar har været med til at gøre deres til, at åle-drivkvasefiskeriet fik den udbredelse, det fik, og til at Fejø-kvasen blev kendt overalt, hvor ålefiskeri med kvase er drevet.

Der blev i årene op til 1914 bygget relativt mange drivkvaser på bedstefars plads i forhold til dennes beskedne størrelse, ca. 2-3 om året. Ialt byggede han omkring 40 drivkvaser (se fortegnelsen herover i bilag 2, samt prøver på fiskernes breve, bilag 3). Når det tages i betragtning, at der indimellem blev bygget enkelte både og joller samt udført reparationsarbejder i havnen, må det siges, at der hele tiden var fuld beskæftigelse.

Som bierhverv blev bedstefar 1904 havnefoged efter Niels Christensen, den første havnefoged. Det var bedstemor, der særlig var stemt for, at han overtog dette hverv, og hun førte da også regnskab med indførelse af havnepenge og opkrævning af vareafgiften. Desuden passede hun ledelyrene, som var petroleumslamper indtil 1911, da øen fik elektricitetsværk. Helt op til sin død 1940 førte hun havne-regnskabet. Bedstefar, og efter hans død far, sørgede for opkrævnin-gen af havnepengene og anviste de indkomne skibe deres plads i havnen.

I de travle perioder havde bedstefar forskellige håndværkere til at gå sig til hånde, og i 1907 kom den ældste af de fem børn hjem for at hjælpe til i bådebyggeriet. Det var min far, *Niels Carl Nielsen* (kaldet Carl Nielsen), som var født 17. juni 1886. Han havde sejlet, siden han blev konfirmeret, først med småskibe i fragtfarten, siden med sten- og vragfiskere og til sidst med dampskibe i Nord-Østersø-farten, på Middelhavet, Vestindien og Nordatlanten.

For ikke helt at være økonomisk afhængig af arbejdet ved bådebyggeriet bekostede han en gammel Nordenhuse-båd sat i stand, så den kunne bruges til ålevådsfiskeri samt til sildefiskeri med drivgarn. Det var en båd, bedstefar havde fået med i købet, takseret til 3 favne brænde, da han 1903 byggede en kvase til fisker Peter Olsen, Fejø. Den havde ligget på engen siden, da der ikke var blevet gjort alvor af at få den hugget op. Nu fik den isat sænkekøl, fik nyt dæk, ruf for, indretning, dam, ny rigning og nye sejl. Det blev lavet

Bådebygger Carl Nielsen 1907, da han kom hjem for at hjælpe sin far med bådebyggeriet.

Bootsbauer Carl Nielsen 1907.



så billigt som muligt uden for arbejdstiden, men båden blev dog klar til sildesæsonen i august og fik navnet „Silden“. Far og to andre fiskere, Carl Christensen og Julius Christensen, fiskede nu sammen nogle år i sildetiden, og de fiskede også ret godt. Samtidig blev båden om sommeren brugt af de yngre brødre til ålefiskeri. Den anvendtes også til at hente træ i skovene ved Torrig, for så blev der jo sparet fragten til en bådskipper, og da bedstefar skulle med alligevel, var det jo også penge at spare. Træet blev kørt ud i vandet med hestevogn. Små træer blev ladet i båden, mens de større kævler som køl- og stævntræ blev surret op under båden. På den måde blev det transporteret hjem til Fejø. Båden blev først ophugget i 1920'erne, så den kom på den måde til at gøre god fyldest, efter at den allerede var blevet dømt til ophugning 1903.

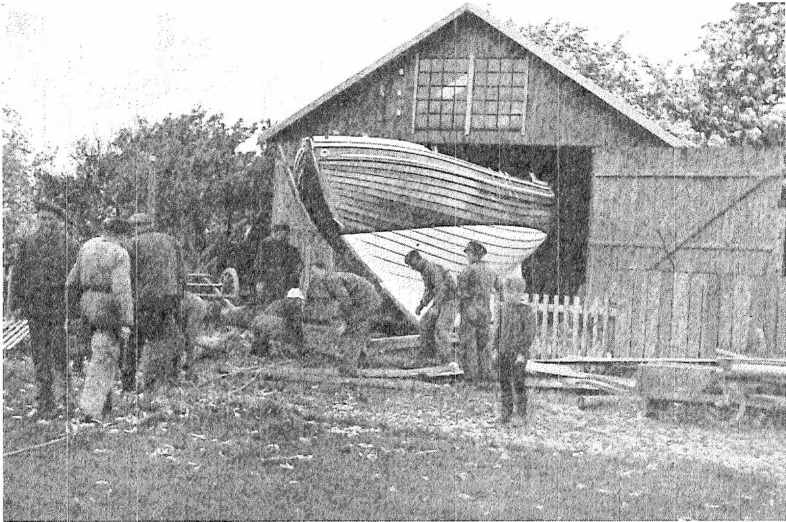
1908 måtte far til orlogs med „Herluf Trolle“ fra 18. maj til 25. september. Resten af året arbejdede han på orlogsværftet og fik om aftenen undervisning i tegning og konstruktion af skibe hos en mester Bensen.

Efter han kom hjem fra orlogsværftet, til nytår 1909, arbejdede han atter hos sin far. Da et skipperhus, der lå ved siden af bådebyggeriet, var til salg 1911, købte bedstefar det og flyttede derhen. Det lå bedre ved vejen. Da far efter længere tids forlovelse giftede sig 17. maj 1912 med min mor, Anna Marie Petersen, født 25. maj 1882 på Bornholm, flyttede de ind i det gamle stuehus til bådebyggeriet. Efter en ombygning i 1910 blev det gamle værksted lagt til stuehuset, så det nye værksted nu lå helt uden for dette mod syd. Det havde fået et gulvareal på 10×15 alen, og det var indrettet med ovenlys, hvilket havde været savnet meget i det gamle værksted. Samtidig var der blevet købt endnu et lille engstykke, med strandret og med brugsret over fællesengen, nærmest for ikke at miste færdselsretten over engen, når fartøjerne skulle søsættes.

I 1910 blev den første motorbåd bygget af bedstefar, nemlig en postbåd til postfører Mikkelsen, Vejrø, til afløsning af den gamle postjolle fra 1880, som nu blev købt af postmester Jensen, Fejø, og ombygget til lystbåd. Den nye postbåd kostede bilfærdig med beslag 520 kr. Den var bygget af eg, så den kunne tåle at sejle, selv om der var lidt isbelægning på vandet. Den var ca. 20 fod lang og forsynet med en 3 hestes glødehovedmotor („Alpha“, Frederikshavn), og denne gav båden en fart af $5\frac{1}{2}$ knob. Den blev brugt som postbåd uden udskiftning af motoren, til den i 1930'erne blev solgt til andet brug, da postruten Fejø-Vejrø blev nedlagt og erstattet med en ny rute Vejrø-Kragenæs.

Den største båd, som nogensinde blev bygget på pladsen, var en 41 fod 5 tom. lang klinkbygget egetræs lastbåd, „Viking II“, til en af bedstefars sønner, Ejler Nielsen. Han kom hjem efter at have sejlet nogle år og ville begynde inden for fragtfarten med en paketrute mellem Fejø og Nykøbing Falster. Ruten gik godt og blev først helt indstillet efter sidste verdenskrig. Båden var en god sejler, og da den også samtidig var forsynet med en 8 hestes „Dan“-motor, kunne den uden vanskelighed opretholde ruten planmæssigt.

Den sidste drivkvas blev bygget 1914, da fiskeriet nu også var



Lystjagten „Solstraale“, konstrueret af og bygget til civilingeniør Knud E. Hansen 1939. Jagten trækkes ud af værkstedet før søsætningen.

Lustjacht „Solstraale“, 1939 von Ingenieur Knud E. Hansen konstruiert und für ihn selbst gebaut.

blevet udvidet til fiskeri med sildedrivgarn. Flere kvaser havde også fået motor, så de kunne bruges til skovlvådsfiskeri, hvorved der krævedes brug af fartøjet hele året. Efter at motoren var blevet almindelig, var det ikke mere nødvendigt at drive med ålevåddet; nu kunne der lige så godt trækkes efter ål, – en fiskerimetode, der stadig bruges. Dertil var de kølbyggede både mere anvendelige, og man gik derfor over til igen at bygge sådanne. Det stykke, der i 1894 var blevet skåret af skabelonen, da bedstefar startede bygningen af drivkvaserne, blev derfor igen påsat, og de følgende både blev alle bygget med køl.

Min bedstefar, Christian Nielsen, døde i marts 1917 efter at have virket som bådebygger på Fejø først et par år i 1870'erne og siden på denne plads fra 1878. I de forløbne 39 år havde han bygget ca. 200 fartøjer af forskellig størrelse.



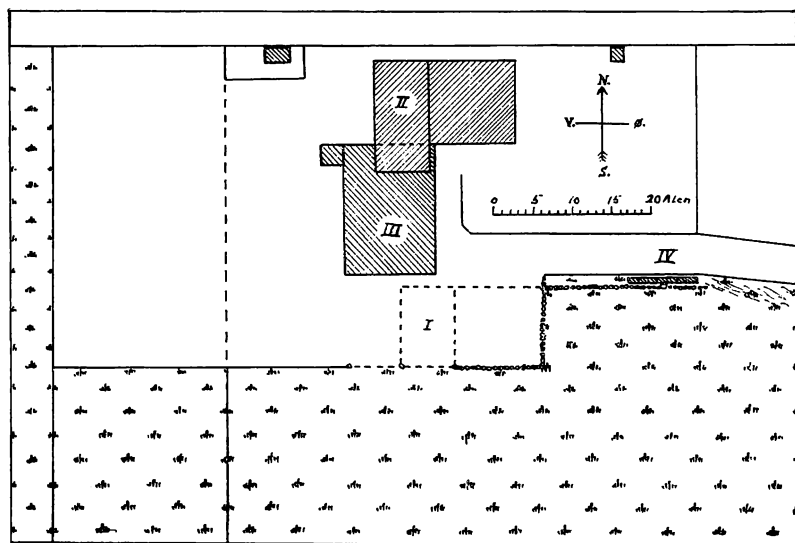
Bådebyggeriet 1960, med værkstedet efter den sidste udvidelse 1934.
I baggrunden stuehuset. – Forf. fot.

Die Bootsbauerei 1960.

Bådebyggeriet efter 1917.

Efter bedstefars død overtog min far *Carl Nielsen* bådebyggeriet og samtidig stillingen som havnefoged. Han løste håndværkerborgerskab 7. aug. 1917. Da bedstefar døde, var en båd på 28 fod under bygning til fisker *Viggo Nielsen*, *Onsevig*. Denne og lignende både indtog nu drivkvasernes plads, og far byggede i det næste tiår af både og større joller følgende:

- 1917 28 fods båd til fisker *Viggo Nielsen*, *Onsevig* („*Esther*“).
- 1917 25 fods lods båd til lods *Hansen*, *Femø*.
- 1918 23 fods bundgarnsjolle til fisker *J. P. Jensen*, *Askø* (pris 650 kr.).
- 1918 21½ fods bundgarnsjolle til fisker *Niels Nielsen* („*Kulde*“),
Fejø („*Pax*“).
- 1919 27 fods båd til fisker *Aksel Bang*, *Fejø* (pris 1750 kr.) („*Christiane*“).
- 1920 30 fods båd til fisker *Karl Gregersen*, *Lohals*.
- 1921 21 fods bundgarnsjolle til fisker *Gregers Rasmussen*, *Askø*.
- 1923 23 fods lods båd til lods *Hans Hansen* (*Nagel*), *Rågåø*.
- 1926 27 fods båd til fisker *Marius Bang*, *Fejø* („*Agnes*“).



Plan over bådebyggeriet. I. Det oprindelige værksted 1878. – II. Værkstedets placering 1886 efter flytningen. – III. Værkstedet efter 1934. – IV. Svedekisten.

Plan der Bootsbauerei.

Ind imellem blev der bygget små joller og pramme, samtidig med at der lavedes motorarbejde og andet reparationsarbejde. I 1928 byggedes en 22 fods bundgarnsjolle af eg, forsynet med en 7–9 hestes „Hejn“ motor (Randers). Prisen var i bilfærdig stand med beslag 1100 kr. Den var til fisker Duval Jensen, Askø. 1935 leveredes en 21 fods motorbåd som lodsbåd til Oreby. 1937 byggedes en 27 fods egetræs fiskebåd („Gerda“) til fisker Duval Jensen, Askø. Båden var forsynet med en 10–12 hestes motor („Hejn“, Randers). Prisen var bilfærdig med beslag og malet 2500 kr. 1938 afleveredes en 21 fods lodsjolle til lods Løje, Bandholm, forsynet med en 8 hestes „Solo“-motor. 1939 blev bygget et specielt fartøj efter type af en gammel jagt, klinkbygget af Kalmar-træ, på 23 fod, til ingeniør Knud E. Hansen, Espergærde; den blev kaldt „Solstraale“. 1946 byggedes en motorbåd „Fri“ på klink af lærk, 27 fod lang og forsynet med en 10 hk dieselmotor, til sønnen, Chr. Nielsen, Fejø

(denne artikels forfatter). 1948 afleveredes en 28 fods fiskebåd („Vira“), af eg med en 20 hk dieselmotor til fisker Aksel Bang, Skalø. Båden kostede bilfærdig og med motorarbejde 8500 kr., og der medgik 1850 arbejdstimer. Egetræet hertil kostede alene 2500 kr. i opskåren stand.

Nybygningernes antal er i de forløbne år ikke så stort som før, men far har fra 1914 haft arbejde om efteråret for Saksøbing sukkerfabrik, først som prøvetager og senere som vejer på Fejø fra midt i september til jul. I 1920 købte han en båndsav, og gennem årene har han skåret meget brænde for øens beboere. Ind imellem lavede han frugtkasser til den stadig voksende frugteksport fra Fejø. Samtidig var der ikke så lidt arbejde med motorinstallation, først i ældre fiskerbåde og senere, efter at benzinmotoren havde vundet indpas, i små joller. Arbejdet med dette har lagt megen beslag på hans tid, og da der også har været forholdsvis store reparationsarbejder, idet der blev foretaget forhøjelser, lagt nyt dæk og lavet opstående på flere ældre fiskebåde, har der langt fra været mangel på arbejde på pladsen.

I 1930 blev der, da også det gamle værksted var blevet skrøbeligt, bygget et nyt over det gamle; det blev opført højere, så bådene kunne bygges færdige med styrehus indendørs, og gulvarealet blev også lidt større, nemlig $16\frac{1}{2} \times 11\frac{1}{2}$ alen. Under de skiftende forhold har det da også gjort god fyldest.

Den sidste båd byggede far 1949, og da han nu selv også var kommet godt op i årene, har han derefter ikke været interesseret i større bestillinger, men vil helst have lidt motorarbejde og bygge en enkelt mindre jolle og nogle pramme ind imellem. Han har siden 1917 bygget 16 både og større joller, 46 joller fra 7 til 18 fod og ca. 75 pramme fra 10 til 18 fod. Trods sine 75 år arbejder han stadig og har for tiden bestilling på et par mindre joller og en pram.

Forfatterens efterskrift.

Selv begyndte jeg, der er født på Fejø 4. febr. 1914, som bådebygger sommeren 1928 efter at være blevet konfirmeret. De to første år lærte jeg hjemme, men kom så hen hos den unge bådebygger Emanuel Mortensen, søn af den omtalte Chr. Mortensen. Han havde begyndt med lidt større bådebyggeri på havnens østre side. Jeg var der fra 1930 til 1934 i september og fik mit lærebrev hos ham. Mortensen har videreført de gamle traditioner med godt arbejde, og jeg fik en god lære hos ham. Derefter var jeg kortere tid på Nakskov skibsværft og på Langø bådebyggeri i Nakskov fjord, hvorpå jeg var hjemme et par år indtil 1937, da jeg for at fuldføre min tekniske skole tog arbejde på Helsingør skibsværft. Om aftenen fik jeg her nogen privatundervisning i praktisk skibskonstruktion hos ingeniør Knud E. Hansen, Handels- og Søfartsmuseets skibstekniske konsulent (død 1960), og i teoretisk hos ingeniør C. J. Holck (død 1952). I Helsingør kom jeg i forbindelse med Handels- og Søfartsmuseet og fik af dettes chef, museumsdirektør Knud Klem, bestilling på min første model, af Fejø drivkvasen „De 13 Søkende“, og derpå af tyskekvasen „Minna“. Jeg havde i forvejen interesseret mig for modelarbejde og havde også udført forskellige små modeller. Jeg byggede så modeller i de følgende år i den kolde tid, og når der var mindre med arbejde på bådebyggeriet. På foranledning af direktør Knud Klem foretog jeg i de følgende mange somre rejser langs de danske kyster for at foretage opmålinger af lokale småskibstyper (se herom museets årbog 1958, 54 ff.). Da der i 1953 blev en mulighed for at blive konservator og modelbygger ved Søfartsmuseet, svigtede jeg det gamle bådebyggeri og blev ansat ved museet.

Bådebyggeriet har nu i 1961 bestået på samme plads siden 1878, altså ialt 84 år, og i denne tid er der ialt udgået fra det et byggeantal på ca. 340 større og mindre fartøjer. Af størst interesse blandt disse er og bliver de 40 Fejø-drivkvaser, som jeg her har skildret med større udførelighed.

Det ser ud til, at det af bedstefar grundlagte bådebyggeri vil ophøre med min far. Jeg er glad for, at jeg har kunnet riste det og min far og bedstefar en rune her.

Kilderne til ovenstående har hovedsagelig været mundtlige beretninger og familietraditioner, som jeg har hørt og været fortrolig med lige siden min barndom, og som jeg senere har suppleret, bl. a. under mine opmålingsrejser for Handels- og Søfartsmuseet. Særlig hjælp har jeg fået af de hjemlige fiskere på Fejø.

I særlig grad takker jeg min far, *Carl Nielsen*, og min onkel, urmager *Viggo Nielsen*, Fejø, for oplysninger. Jeg har drøftet indholdet med dem under nedskrivningen.

Af skriftlige kilder foreligger næsten intet. Jeg har brugt de ret fåtallige breve og regnskaber, som opbevares i familien.

På Rigsarkivet er gennemgået Skibsregistreringsbureauets protokoller: Fortegnelse over danske Fartøjer under 20 Tons Brutto (ført fra 1894).

BILAG 1.

Arbejdstid og priser på bygning af de første åledrivrøser (I) og de senere fra omkr. 1900 (II).

<i>Arbejdstid (omtrentligt antal dage):</i>	I	II
Stævne og køl, bjørne	4	5
Skabeloner, opstilling	1	1
Opplankning	12	13
Spanter og bundstokke	8	10
Dam, damdæk og damtragt	6	7
Essing og knæ.....	3	3
Dæksbjælker lagt	3	4
Skotter og indretning af lukaf	6	7
Dæk og banjer	4	6
Ruf, kappe, karme	4	6
Bedding, mastekiste og klamper	3	4
Opstående	2	3
Lønning og fenderliste („randjord“)	2	4
Sværd (sænkekøl)	1	1
Kalfatring og tjæring	4	5
Røstjern og beslag	2	2
Ror og rorsbeslag	1	2
Master og rundholter.....	4	4
Rigning	2	4
Ialt ca. dage	72	91

<i>Materialeudgifter (i kroner, omtrentlig pris) :</i>	I	II
Egetræ købt i skoven	35	50
Klædning (fyr)	70	115
Dæk og dam	30	50
Indretning, skotter, banjer.....	30	50
Søm og klinker	25	35
Beslag	30	35
Rundholter og diverse	25	30
Tjære, værk, bomuld.....	5	
Ialt ca. kr.	250	365
Sejl leveret fra sejlmager	115	175

Priser for den sidst leverede kvase (1914) :

Kvasen	875
Sejlene	215
Ialt kr.	1090

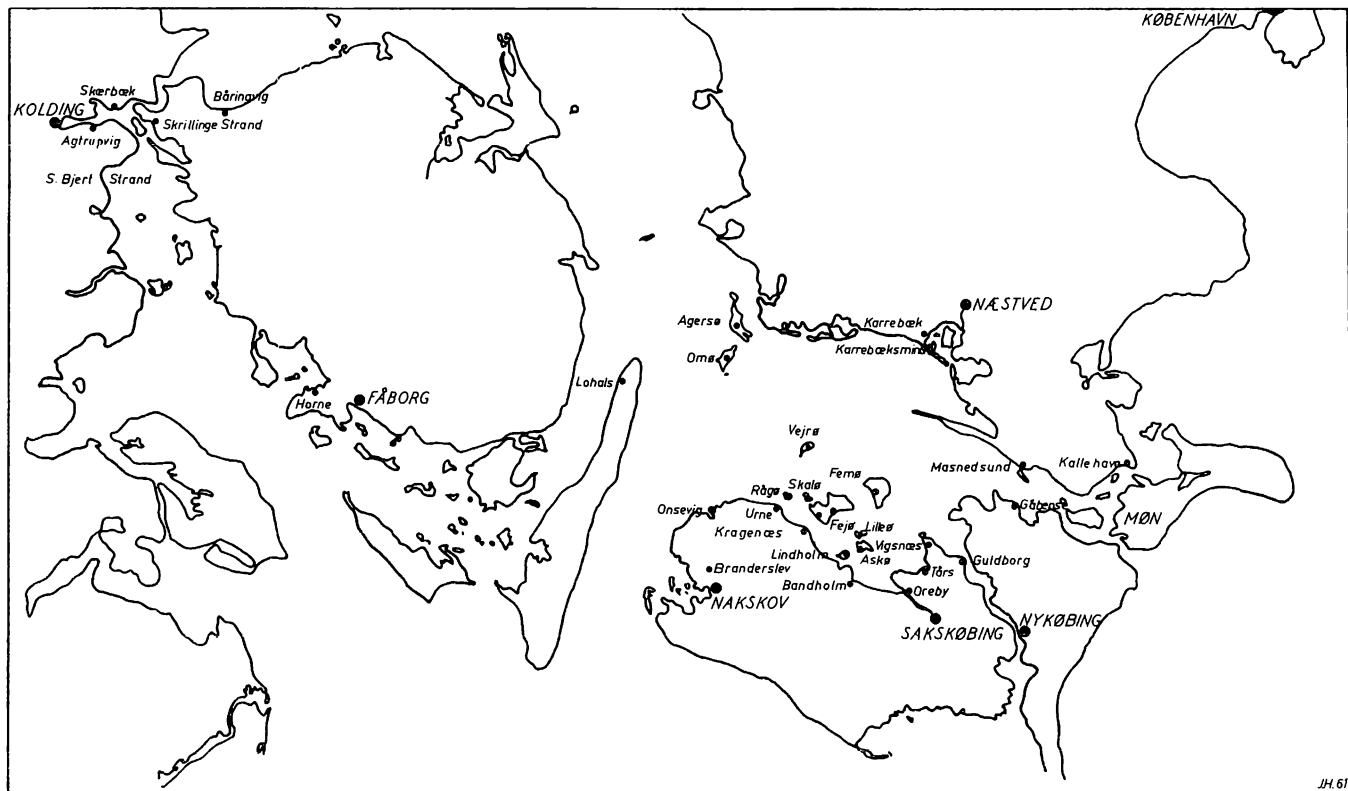
B I L A G 2 .

*Fortegnelse over de af Chr. Nielsen byggede Fejø-driukvaser (1894-1914).
(For nøjagtigheden af enkelte årstal kan ikke garanteres).*

<i>Fiskerens navn</i>	<i>Hjemsted</i>	<i>Afleveret</i>	<i>Kvasens navn</i>
1. Frits Nielsen	Karrebæk	1894 19/4	„Svalen“
2. Korfits Christiansen	Karrebæks- minde	1895 20/4	„Anna“
3. Jens Peter Jensen (solgt til Niels Chr. Holm)	Askø Agtrupvig (Kolding)	1895 april	„Viktoria“
4. August Jensen	Kallehave	1896 27/9	„Christiane“)
5. Rasmus Hans Carlsen	Agersø	1896 8/6	„Dos Santos“
6. Jens Chr. Nielsen	Agtrupvig (Kolding)	1896 7/10	„Marie“
7. Jens Carl Jensen	Masnedsund	1897 24/3	„Marie“
8. Jens Peter Jensen (solgt til Martin Hansen)	Askø	1897 maj	„Viktoria“
9. Christian Mortensen	Guldborg	1903)
10. Ole Jensen Strandby	Agtrupvig (Kolding)	1897 august	„Hjemmet“
11. Peter Hendrik Jensen	Omø	1898 4/5	„Edel“
12. Peter Marius Jørgensen	Fåborg	1898 28/11	„De tre Søskende“
13. Chr. Hansen (Fynbo)	Vignæs	1899 23/4	„Rigmor“
		1899 sept.	„Freja“

<i>Fiskerens navn</i>	<i>Hjemsted</i>	<i>Afleveret</i>	<i>Kvasens navn</i>
14. Hans Hansen	Fåborg	1900 30/4	„Karens Haab“
15. Klaus Nielsen Bauer	Agtrupvig (Kolding)	1900 16/5	„Elisabeths Minde“
16. J. C. Nielsen	Kolding	1900 24/10	„Karoline“
17. Ludvig Albert Rasmussen Tambour	Vignæs	1901 23/3	„Heimdall“
18. Mads Jensen Strandby	Agtrupvig (Kolding)	1901 1/6	„Inger“
19. Jens Chr. Nielsen	Agtrupvig (Kolding)	1902 9/4	„Bettie“
20. Christoffer Chr. Christoffersen	Skærbæk (Kolding)	1902 22/10	„Valkyrien“
21. Carl Christian Nielsen	Hornic (Fåborg)	1903	„Energi“
22. Peter Olsen	Fejø	1903	„Marie“
23. Jørgen Svendsen	Fejø	1903	„Svanen“
24. Christian Laurits Christiansen	Skrillinge Strand	1904 6/4	„Aalen“
25. Jens Peter Jensen	Askø	1904	„Viktoria“
26. Frederik Frederiksen	Tårs	1905 april	ukendt
27. Rasmus Rasmussen	Askø	1905	„Maagen“
28. Peter Gustav Olsen	Vignæs	1906 2/5	„Alida“
29. Hans Peter Christensen	Båringvig	1906	„Anna“
30. Franz Eggert	Sdr. Bjert Strand	1907 5/5	„Chr. Nielsen“
31. Valdemar Jørgensen	Femø	1907	„Ella“
32. Gregers Rasmussen	Askø	1908	„Dan“
33. Carl Christensen	Fejø	1908 april	„Vinterflid“
34. Ole Madsen Strandby	Agtrupvig (Kolding)	1909 27/4	„Willy“
35. Ejler Nielsen (solgt til Niels Chr. Holm)	Fejø Agtrupvig (Kolding)	1909 juni 1909	„Viking“ „Kristiane“)
36. Jens Hansen	Kallehave	1910	„Maagen“
37. Jens Peter Jørgensen (Skov)	Askø	1911 sept.	„De 13 Søskende“
38. Carl Jørgensen	Møn	1912 april	„Rigmor“
39. Peter William Petersen (Bang)	Kallehave	1914 30/4	„Kamma“
40. Thorvald Kølle	Lindholm	1914	„Laxen“

Deraf til fiskeri i Smålandsfarvandet..... 27 kvaser
og i Lillebælt 13 kvaser



Skitse over de danske farvande med angivelse af de steder, hvortil kvaserne er bygget og med de øvrige i teksten forekommende stednavne.

Die dänischen Gewässer mit Angabe der im Text genannten Ortschaften.

BILAG 3.

Prøver på breve fra forskellige fiskere til bådebygger Chr. Nielsen, Fejø.

a. fra fisker Jens C. Nielsen, der fik kvase nr. 6:

Agtrupvig, den 15. juli 96.

C. Nielsen, Fejø.

Jeg modtog Deres brev for en måneds tid siden og så deraf, at De straks begyndte på kvasen. Jeg kan vel så vente, at den kan blive sejklar til 1. sept. De har vel bestilt sejlene, og vil De ikke også bestille tovværket hos en af Deres handlende, så at vi kan være sikker på at få det, når vi skal bruge det. Vi ønsker stålvanter og -stag. Hovedårsagen hvorfor jeg skriver er ellers, at en af vore naboer, en fisker N. Holm, gerne ville vide, om De havde bestilling på nogen at bygge i vinter, ellers ønsker han en på samme størrelse. Hvis De kan bygge den, så kommer han med over efter den her. Han har en nu, men den er 40 år gammel og rådden. Han var derovre i juni at fiske og så den, De havde bygget for Jens Peter (Jensen), men han fik ikke tid til at komme i land og se den, De byggede for os. Mads Strandby taler også om at sælge sin kvase og have en bygget af Dem, så jeg tror, at De kan få endda noget arbejde herfra. Hvis De kan bygge en for N. Holm inden 1. juni 97, vil De så ikke skrive til ham og holde bestillingen åben en kort tid, til han kommer hjem fra Svendborgsund, hvor han fisker nu. De hjælper os vel at rigge til, når vi kommer derover. Hvis De ønsker penge, så skriv bare, og De skal få dem.

Venlig hilsen til Dem og familie,

Jens C. Nielsen,
Agtrupvig,
Kolding.

b. fra fisker Ole Strandby, der fik kvase nr. 10:

Hou, d. 1. august 1897.

Gode ven!

Sidste gang jeg var på Fejø, traf det jo så uheldigt, jeg ikke traf dig hjemme, hvorfor jeg tillader mig at skrive Dem et par ord til. Jeg takker for Deres venlige modtagelse pinedag; jeg beder Dem derfor hilse hele familien. Det, jeg nærmest vil bede Dem om, er, da der ikke er aftalt nogen bestemt tid at få kvasen færdig i foråret, ville det være mig en glæde, om vi kunne bestemme det til 15. april. Det er jo en travl tid for os om foråret, kunne den derfor blive lidt tidlig færdig, gjorde De mig jo en stor tjeneste. Jeg hørte jo på Dem, gode ven, at De skulle lægge på modellen, da de sidste, De byggede, var nok så flade i bunden som Jens Niensens. Skulle den ny,

De bygger til mig, komme til at stikke lidt mindre i vandet, gør det jo ikke noget, blot de ellers beholder deres smukke facon og sejlads. Jens Niensens fisker og driver helt godt. Vi har fulgtes ad i sommer, så han får sig jo rigtig set om og fisker også helt godt. Vi ligger for tiden omkring ved Endelave og fisker efter de hersens langhaler. Jeg har været hjemme for en fjorten dage siden, og de var Gudskelov raske. Det samme gode håber jeg også at høre fra Dem. De kan jo altid med tiden skrive mig et par ord til. Det er jo altid kærkomment. Lev nu vel, gode ven, og venlig hilsen sendes Dem fra

Ole J. Strandby,
Agtrupskov,
pr. Kolding.

De skriver mig måske til et par ord, inden De rejser til København i efteråret, thi kunne der købes en 15 eller 20 favne af det her krankæde, ligesom J. Nielsen fik, eller lidt klejnere, var det jo en stor besparelse.

c. fra samme:

Agtrupskov, d. 9. oktober 1897.

Gode ven med familie!

Jeg takker Dem på det venligste for Deres tilsendte skrivelse. Det glæder mig tillige at høre, at Deres kvaser har klarer sig så godt ved kapsejladserne, det er jo morsomt for Dem og fisker J. P. Jensen, Askø. Jeg beder hils og gratulere ham også fra mig, når De træffer ham. Håber for mig, at De lover mig og gør Deres bedste for at skaffe mig en god kvase; jeg fik ikke solgt min. Når jeg lige har set Deres type, synes jeg virkelig, der er løst en stor opgave med de her træsænkesværd. Jeg håber nok, gode ven, De sætter mig kvasen af gode materialer, og De samler sagtens plankerne på tømmeret, da det er så slemt til at rådne under lapperne, og hvis De godhedsfuldt vil tage og runde underkanten af plankerne med en stafhøvl. Undskyld min frie skrivemåde, men min broder er en hård kritiker. Om alt går vel, håber jeg nok, han vil komme til at respektere Deres både. Jens Niensens sværd dam er 4 fod 9 tommer, jeg ønskede jo 4 fod agten, fordelt i to damme, ligesom den forreste, så hele dammens længde bliver jo 9 fod, endestykkerne iberegnet, 15 tommer dyb for og 14 agter. Såvidt jeg husker står det sådan på papiret, De fik hos mig. Skulle der være et eller andet, vi siden kunne tale om, skal det være mig en glæde at svare. Ønsker De nogle penge sendt, når De begynder på kvasen, står de til tjeneste. Sejltegningen håber jeg også De hen i vinteren vil sende mig. Kommer De ikke til København, kan man måske få noget med paketterne, eller måske jeg selv kan komme der. Vi vil nu først og sidst bede til et godt helbred.

Da der må falde en del helt tynde brædder fra, kunne De muligvis bygge mig en lille bitte jolle, bygget på en planke i bunden, noget lignende

kvasens facon, til at sætte på kant i kvasen, beregnet til at bære godt 2 mand. De kan måske skrive til mig, om der kan blive plads til sådan en lille en, og hvor meget den skal koste, hvis De kan få tid. Der vil jo ikke blive ret megen plads indenbords efter dækkets størrelse, som De jo ved besked om.

Lev nu vel, og mange venlige hilsner sendes Dem og familie fra

Ole J. Strandby,
Agtrupskov
pr. Kolding

d. fra fisker Chr. Christiansen, Skrillinge Strand (Middelfart), der fik kvase nr. 24:

Skrillinge Strand 30/12 1904

Gode ven!

Nu vil jeg ved det gamle års slutning sende en venlig hilsen til dig og din familie og sige tak for det forløbne år, i hvilket jeg dog endelig nåede at få en båd ved dig, som du jo ved jeg er rigtig godt tilfreds med. Den står nu på land, men gjorde sit kram godt i de 2½ måned, jeg brugte den i sommer. Jeg fiskede for 1057 kr. Vinterfiskeriet har også gået rigtig godt. Vi har endnu 3 bundgarn i vandet. Nu vil jeg slutte med mange venlige hilsner, håbende at de få ord finder dig rask og i bedste velgående, og et godt nyår ønskes dig og familie.

Christian,

(Brevens retskrivning er normaliseret. De i brevene nævnte fiskere kan findes i listen over de byggede kvaser).

DIE BOOTSBAUEREI AUF FEJÖ UND DIE AALTREIBQUASE

Zusammenfassung

Der Bootsbauer *Niels Christian Nielsen*, am 20. Jan. 1851 auf der Insel Fejö zwischen Seeland und Laaland geboren, kam 1865 in Karrebæk (Seeland) in die Lehre als Schiffszimmermann. Nach beendeter Lehrzeit fuhr er einige Jahre als Schiffszimmermann zur See. Für seine Heuer kaufte er sich unterwegs etwas Werkzeug und konnte sich ausserdem ein Haus mit Werkstatt bauen, als er sich 1877 auf Fejö niederliess. In den ersten Arbeitsjahren zimmerte er verschiedene kleinere und grössere Boote. Der richtige Erfolg setzte aber erst 1894 ein, als er seine erste Aaltreibquase konstruierte. Die Schleppnetzfisherei auf Aal war für Süddänemark neu in ihrer Art. Um 1872 kamen einige Fischer aus dem Stralsunder Revier in Pommern mit ihren Zeesbooten nach Süddänemark, um hier die Aalfischerei, in der Weise wie sie in heimischen Gewässern üblich war, zu betreiben. Die dänischen Fischer, die diese Methode nicht kannten, lernten schnell von ihren deutschen Kollegen und kauften auch viele deutsche Zeesboote an. Da Nielsens neukonstruierte Quase den dänischen Gewässern besser angepasst war als die pommerschen Zeesboote, fand dieser Typ in kurzer Zeit eine weite Verbreitung.

Die Länge der Fejö-Quase betrug etwa 27 Fuss; sie war auf einem liegenden Plankenkiel mit gekrümmtem Steven, mit vollem Deckspan und in geschmeidigen und kräftigen Wasserlinien gebaut. Die Bepankung war klinker in Eiche und Föhre. Die Quase hatte Seitendecks und Vor- und Achterdeck. Im Vorschiff befand sich ein Wohnraum mit Platz für zwei Mann, mittschiffs zwischen den Seitendecks ein „Damm“ (durchfluteter Raum für die Aufbewahrung der Fische), in dessen beiden vorderen Abteilungen sich ein Schwertkasten mit Mittelschwert befand. Achtern gab es einen kleinen Raum für den Rudergänger („Steuermann“). Die Quase war mit zwei Masten, Grossmast und Besanmast, getakelt und führte fünf Segel: losen Klüver auf Klüverbaum, Stagfock, Grosseegel mit Gaffel aber ohne Baum, Toppsiegel auf Rah, und auf dem Besanmast ein Besansegel mit loser Rah und Baum. Der Grossmast war vom Stag und zwei Wanten gestützt; der Besanmast stand ohne Wanten.

Wenn die Quasen fertiggebaut waren, wurden sie unter Beihilfe der örtlichen Bevölkerung auf hölzernen Klötzen von der Werkstatt zum Hafen gezogen und über das Bollwerk in See gesetzt. Hinterher gab es für alle Beteiligten in der Werkstatt einen Festschmaus mit dänischen Apfelkrapfen und Punsch. Während des Festes, „*løbegilde*“ genannt, unterhielten sich die sachverständigen Teilnehmer eifrig über die Fischerei im allgemeinen und über die Eigenschaften der neugebauten Quase, und man trank auf deren Wohl.

Das Boot wurde nun aufgetakelt und zur Fischerei klargemacht. Diese wurde mittels Aalschleppnetz in Form eines vierkantigen Sackes mit Kehle und Flügeln betrieben. Von den Flügeln führte eine Leine in passender Länge zum Klüverbaum vorn und zum Treibbaum achter, ausserdem eine „Hol-Leine“ zur Want. Die Quase trieb nun seitwärts und zog die „Zeese“ hinter sich über den Meeresboden. Eine solche „Drift“ dauerte $\frac{1}{2}$ bis $1\frac{1}{2}$ Stunden, wonach das Schleppnetz aufgeholt und an Deck entleert wurde. Der Inhalt: Aale, andere Fische und „Dreck“ (Tang, Schlamm usw.) wurde anschliessend sortiert. Die Aalfischerei sollte gern mindestens 100 Aale pro Nacht einbringen, um sich zu lohnen; tüchtige Fischer vermochten aber das Doppelte zu fischen. Eine gute Saison brachte etwa 1000–1200 Kronen ein. Als Vergleich kann angeführt werden, dass eine neue Quase in gebrauchsfertigem Zustand etwa dasselbe kostete. Die Mannschaft bestand aus dem Fischer und einem jungen Mann als „Mitfischer“; dieser konnte sich, wenn er seine Dienstzeit in der Marine abgeleistet hatte, vom aufgesparten Verdienst als Mitfischer eine eigene Quase bauen lassen oder ankaufen.

In einer zwanzigjährigen Periode, von 1894 bis 1914, wurden 40 Aaltreibquasen auf Niensens kleiner Bootswerft gebaut. 1907 kam der älteste Sohn, *Niels Carl Nielsen*, nach seiner Lehr- und Dienstzeit nach Hause, um seinem Vater zu helfen, und 1917 übernahm er nach dem Tode seines Vaters die Werft.

Im Laufe der Zeit verdrängten die Motorfischereifahrzeuge, die man das ganze Jahr über verwenden konnte, die Segelquasen, und nach 1914 wurden nur noch Motorfahrzeuge gebaut. Eine Reihe von solchen, die gut und zuverlässig waren, wurden weiterhin geliefert. Seit der Errichtung der Bootsbauerei 1878 sind bis 1961 hier etwa 340 grössere und kleinere Fahrzeuge gebaut worden. Es sind aber die 40 Fejö-Aaltreibquasen, die die Werft berühmt gemacht haben.

Der Bootsbauer Niels Carl Nielsen ist jetzt 75 Jahre alt, und mit ihm wird die Bootsbauerei hier wahrscheinlich aufhören.

SØMANDSFORENINGER I TROENSE

Af

CHR. L. SØRENSEN

Kaptajn Sørensen, Troense (født 1880), har tidligere skrevet sine meget levende erindringer og har givet flere bidrag til belysning af sømandslivet i sejlskibstiden. Her fortæller han om et par sømandsforeninger med socialt formål fra Troenses storhedstid som skipperby, nemlig om Sømandsstandens Hjælpekasse og Niels Juel Foreningen.

I SLUTNINGEN af forrige og Begyndelsen af dette Aarhundrede var *Troense* endnu en udpræget Sømandsby. Der fandtes kun faa Huse, hvori der ikke boede en aktiv eller forhenværende Sømand; der blev endnu bygget Skibe paa Værftet, og det var et Særsyn, dersom en Troensedreng efter Konfirmationen ikke valgte Sølivet som sin fremtidige Levevej. Om Vinteren laa som Regel en Del af de her hjemmehørende Skibe oplagte, enten i Sundet ud for Troense eller i Svendborg Havn, eventuelt i anden dansk Havn. Saaledes kunde de søfarende faa en Ferie og hygge sig ved Hjemmets Arne.

Social Forsorg, som eksisterer nu, var den Gang et ukendt Begreb; der fandtes næppe en Sygekasse; enhver maatte klare sig som han bedst kunde. Da er det, at en Kreds af Mænd faar vækket Interesse for Sagen og faar andre til at indse, at ved Sammenhold og gensidig Hjælpsomhed er det muligt at mildne de ublide Kaar, som Uheld og Ulykke kan og vil paaføre den enkelte; at naar der løftes i Flok er Byrden lettere at bære. Det er muligt, at andre lignende Sammenlutninger er fremholdt som Eksempel.

Ovennævnte maa anses for Baggrund og Aarsag til at *Sømandsstandens Hjælpekasse* stiftedes 6. Jan. 1847. 79 Medlemmer vedtog ved den Lejlighed bl. a. følgende Regler, som var gældende indtil de trykte Love forelaa:

Som Medlem af Sømandsstandens Hjælpekasse i Troense kunde optages enhver Sømand i Bregninge Sogn samt Næringsdrivende ved Søvæsenet i Troense i Alderen 16 til 50 Aar. Kontingentet var for Skibsbygmestre, Skippere og Styrmand 2 Rigsdaler; for Tømmermænd og underordnede Søfolk 1 Rigsdaler 3 Mark aarlig. Ingen Understøttelse kunde udbetales, før Kassens Formue beløb sig til 500 Rigsdaler. Dette opnaaedes i 1851.

De første Vedtægter blev da revideret og efter Vedtagelse med stor Majoritet af 34 fremmødte stemmeberettigede Medlemmer, blev Lovene trykte; de indheftedes i en Kontrabog som fordelt blandt Medlemmerne anvendtes til Kvittering for Kontingentbetaling.

Fra disse Loves Ikrafttrædelse ændredes Kontingentet til 1 Rigsdaler 3 Mark for alle Medlemmer (Det er ikke ændret siden).

Understøttelser til Enker og skibbrudne samt ved langvarig Sygdom og ved Dødsfald kunde udbetales saavidt som Halvdelen af Kontingentet kunde dække. Alle saadanne Udbetalinger fandt Sted samtidig ved Aarets Slutning („For at enhver kan nyde sin Ret“).

Intet Medlem under 25 Aar kunde vælges til Bestyrelsesmedlem og havde ikke Stemmeret.

I Aarenes Løb har Lovene været revideret flere Gange og ændret i visse Henseender, dog aldrig paa anden Maade end at den oprindelige Tankegang bibeholdtes. Gamle Mænd erholdt Understøttelse i Lighed med Enker; Sygehjælp bortfaldt, takket være Sygekasserne, og de tvungne aarlige Henlæggelser bortfaldt, da Formuen naaede 3000 Rdlr., ligesom en Del af Renteindtægten kunde benyttes til Understøttelser, naar saadant var paakrævet.

Medlemstallet tiltog jævnt indtil Foreningen i 1875 talte 190 Medlemmer; dette Antal holdtes til 1883. I 1896 var Tallet 143, i 1912 faldet til 70 og ved 100 Aars Jubilæet fandtes kun 35 aktive Medlemmer.

Formuen som udgjorde 560 Rdlr. 4 Mark 10 Sk. den 25. Januar 1851 tiltog med 100 a 200 Rdlr. aarlig i de første følgende Aar. 1875 da man gik over til det nuværende Møntsystem, ejede Kassen 8.000 Kr., 1898 var Beløbet 10.055 Kr. og indtil 1939 var Formuen stedse over 10.000 Kr.



Skipperhus fra 1700'erne, Grønnegade 21, Troense. Huset blev restaureret 1864.
Fot. Preben Larsen.

Typical captain's house in Troense, island of Tåsinge, 18th century.

Fra 1912 har der været en Kreds af trofaste passive Medlemmer, som i Aarenes Løb har ydet Foreningen en god og værdifuld Støtte, især mærkbar i de senere Aar, da Antallet af nydende Medlemmer blev saa stort og de ydende aktive Medlemmers saa lidet.

Dersom Foreningen kun havde haft Medlemskontingent, Renteindtægt og Kapital til sin Raadighed, da vilde man enten have været nødsaget til at gøre Understøttelserne mikroskopisk smaa eller opbruge Kapitalen, saa at det maatte befrygtes, at denne var opbrugt, inden Kassen havde opfyldt sine Forpligtelser.

Fra Sømandsstandens Hjælpekasse i 1851 begyndte at yde Understøttelser indtil 6. Januar 1961, har den i Kontingenter af aktive og passive Medlemmer samt i ydede Understøttelser ifølge Regnskaberne virket saaledes :

Kontingent af aktive Medlemmer	Kr. 33.466,00
Do. af passive Medlemmer	- 7.350,00
	<hr/> Kr. 40.816,00
Enker	Kr. 30.872,00
Gl. Mænd	- 14.272,00
Sygdom	- 4.882,00
Begravelser (282)	- 8.460,00
Forlis	- 1.751,00
	<hr/> Kr. 60.237,00

1931 indmeldtes sidste Medlem og fra 1935 har Foreningen været lukket for Tilgang, da Interessen for denne Forening var bortfaldet.

Januar 1961 havde 14 Medlemmer; naar Antallet er svundet til 12 Medlemmer, ophører Foreningen, og der oprettes Legat af den Kapital, som maatte være i Behold.

Foreningen har stedse været administreret med yderste Sparsommelighed; der gik f. Eks. mange Aar før Bestyrelsen indvilligede i at give „en Genstand“ til Medlemmerne ved Generalforsamlingen og lang Tid holdtes Bestyrelsesmøderne hos et Bestyrelsesmedlem.

Kun een Gang har Foreningen afholdt en Fest; det var ved 100 Aars Jubilæet, da aktive og passive Medlemmer samt Foreningens Enker blev indbudt til Torskespisning og selskabeligt Samvær (under beskedne Former). Alle Generalforsamlinger, senere Aars Bestyrelsesmøder saavel som nævnte Fest er holdt i „Lars Skov's Hus“, den en Gang saa kendte Lodskro.

Den 6. Februar 1881 stiftedes endnu en Sømandsforening med Troense som Hjemsted.

Ved Henvendelse til Niels Juels Slægt erholdtes Tilladelse til at benytte Søheltens Navn, saa at Foreningens Navn blev: *Niels Juels Forening*.

Sognepræsten, Pastor Møller, bistod Stifterne med Raad og Daad, og det var sikkert ham, som var Bestyrelsens Fortaler over for Stamhusbesidderen angaaende førnævnte Tilladelse saavel som Tilladelse til at føre Niels Juels Slægts Vaabenskjold i Foreningens Fane, der



Et andet af de mange pyntelige 1700-tals skipperhuse i Troense, Grønnegade 43.
Fot. Preben Larsen.

Another captain's house in Troense, 18th century.

blev – og er – et Splitflag, hvilket ogsaa behøvede Tilladelse fra Myndighederne.

Niels Juels Foreningen begyndte med et Medlemstal paa 61. Som aktive Medlemmer kunde Skibsredere, Skippere, Styrmand og Skibsbygmestre, som var bosiddende paa Taasinge, optages, endvidere Skippere og Styrmand, som havde faret med Øens Skibe i to Aar. Senere, da Sejlskibene udkonkurreredes af mekanisk drevne Fartøjer, fik ogsaa søfarende eksaminerede Maskinmestre, Motorpassere, Radio-telegrafister og Hovmestre Adgang til at blive Medlemmer.

Aarskontingentet var i lang Tid 8 Kroner, er senere forhøjet til 12 Kr. Enhver, der af Interesse for Sømandsstanden ønskede at blive bidragydende Medlem, havde Adgang dertil, uanset Alder og Bopæl.

Foreningens Hovedformaal var, og har altid været, at understøtte trængende eller alderssvage Medlemmer samt deres Enker og Børn,

naar de uforskyldt kommer i Nød. Ingen har dog haft Krav paa Understøttelse før han havde været Medlem i fem Aar. Dersom han døde forinden, fik Enken det indbetalte Beløb refunderet.

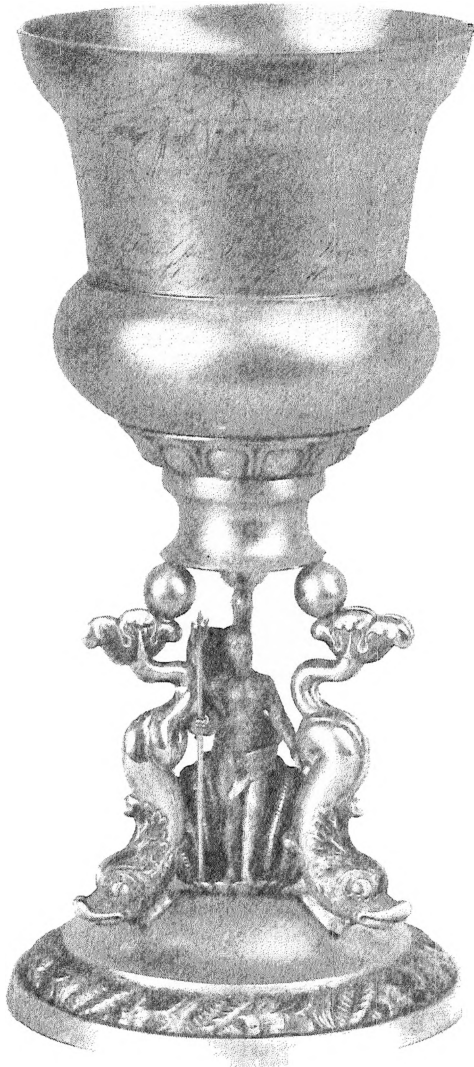
I Foreningens Begyndelse ydedes Understøttelse ved langvarig Sygdom og for Tab af Ejendele ved Forlis; dette er bortfaldet efter at Sygekasser og Rederier har overtaget Ansvarret; men Begravelseshjælp ved et Medlems eller hans Kones Død ydes fremdeles.

Foreningens Fane møder frem ved Begravelser af Medlemmer (saavel Mand som Hustru) paa Taasinge, Thurø, i Svendborg og St. Jørgens; Fanebæreren ledsages af to Bestyrelsesmedlemmer. For Aar tilbage, da der endnu boede mange Søfolk i Troense, var det almindeligt, naar en ung Sømand døde, at hans Kammerater bar Flag – 5 a 6 Par – foran Ligvognen. Flagstængerne var Niels Juels Foreningens; de blev ogsaa stillet til Raadighed til Flagallé ved større Familiefester, om saadant ønskedes.

Foruden nævnte Hovedformaal havde Foreningen ogsaa dette: at samle saa mange som muligt af de hjemmeværende Medlemmer til en aarlig Fest paa Foreningens Stiftelsesdag d. 6. Februar, og her var de bidragydende Medlemmer lige saa velkomne som aktive Medlemmer.

Disse Fester er al Tid afholdt paa Troense Gæstgivergaard og det nuværende Badehotel (egentlig kun en Udvidelse af førstnævnte). Før Hotellet blev bygget og fik tilbygget Dansesal, foregik Festen i en bedaget Dansesal, opført af Træ og efterhaanden noget brøstfældig; men den var velegnet til Formaalet. Salen var ottkantet med en Forhøjning om Dansegulvet til Siddepladserne, saaledes at selve Dansegulvet kunde benyttes fuldt til sit Formaal, uden at de siddende blev generet af Danserne.

Desuden var Lokalet saa taknemmelig at pynte, og der blev pyntet. Der laantes Signalflag fra de oplagte Skibe, de hængtes op under Taget efter Anvisning af assisterende Damer; det var selvfølgelig yngre Medlemmer, som tog sig af Ophængningen. Bestyrelsesmedlemmerne var ogsaa til Stede, det var oftest gamle Skippere, som havde taget Afsked med Søen. De plejede at tage Jakken af og stikke Hænderne i Bukselommerne, og der blev de (Hænderne) til Arbejdet



Den pragtfulde, ca. 25 cm høje sølvpokal, som opbevares i Niels Juel Foreningen. Den blev 9/2 1842 skænket til sømandsstanden i Troense af kammerherre baron Carl Juel Brockdorff og frue, Valdemars slot, og viser i foden Neptun med sin trefork, stående mellem delfiner. Fot. Eyv. Jensen, Svendborg.

Silver cup from 1842, belonging to the Niels Juel Society.

var fuldført. Der fandtes ogsaa en lille Scene, hvor Musikanterne – otte i Tallet – placeredes. Indgangen til Gæstgiveriets Gaard blev markeret med røde og grønne Sidelanterner, ligesaa Indgangen til Dansesalen. Det er ogsaa sket i haard Isvinter, naar Svendborg Sund var tillagt, at en sikker Vej over Isen fra Thurø til Troense var afmærket paa samme Maade af Hensyn til Deltagere fra Thurø.

Saa lang Tid den gamle Dansesal, Terpsichore, benyttedes – indtil omkring første Verdenskrig – begyndte Festen ved Syvtiden og varede ofte hele Natten. Ved Midnat serveredes Punch for Deltagerne; der holdtes Taler og blev sunget Fædrelandssange. Den Gang kunde Festen samle 200 a 300 Deltagere; nu da der ikke findes saa mange Søfolk i Troense og Badehotellets Lokaler benyttes, er der kun ca. 40 Deltagere og Flertallet er Bidragydere.

Nu vanker der ikke Punch i lange Baner; der begyndes med Fælles-spisning og danses til Midnat, men alligevel er Festen fremdeles en hyggelig og fornøjelig Sammenkomst.

Under Tyskernes Besættelse af Danmark holdtes ingen Fester, men efter Befrielsen fejredes denne den 6. Februar 1946 med en storslaaet Festlighed og mange Deltagere. Man kunde synes, at Tidspunktet var for sent, men det anses for en ufravigelig Tradition at alle Foreningens Fester finder Sted paa dens Fødselsdag.

Foreningens 50 og 75 Aars Jubilæer fejredes med store Festligheder, de var begge overordentlig vellykkede og samlede mange af Foreningens gode Venner. Den 1. Juli 1927 – 250 Aarsdagen for Niels Juels Sejr over den svenske Flaade i Køge Bugt – afholdtes en Mindefest i denne Anledning; her kunde Traditionen selvfølgelig ikke overholdes.

1918 havde Niels Juels Foreningen det højeste Antal aktive Medlemmer nemlig 120; nu er det 53.

Foreningen opbevarer en ca. 25 cm høj, kunstfærdig udført Sølv-pokal; den er skænket til Troense Sømandsstand og bærer følgende Inskriptioner:

*Held følge Flaget paa Thorsengs Stavne
Henover Bølgen til fjerneste Havne.*

9. Februar 1842.

Skænket af Kammerherre Baron Carl Juel Brockdorff og hans Frue Sophie Frederikke født Stielits Brockdorff.

SEAFARERS' SOCIETIES IN TROENSE

Summary

In the period before and after 1900 Troense, on the small island of Taasinge near Svendborg, was a typical sea port where most of the men were either employed in the many shipbuilding yards of the town or went to sea.

At a time when health insurance societies and similar social benefits were unknown there were often many who suffered great distress either as the result of accidents or bad luck. In many places, therefore, local seamen got together and founded societies, the chief aim of which was to alleviate the worst distress but which also provided an opportunity of holding a celebration in connection with their annual meetings. During the winters local shipping was at a standstill and the men were consequently at home and glad to have something to occupy themselves.

On January 6th 1847 "The Seafarers' Relief Fund" was founded in Troense. The money collected from subscriptions and donations was distributed among widows and men who had suffered shipwreck or been knocked out by long illness, or used as a contribution towards funeral expenses.

When the days of the sailing ship were over interest in this society flagged and increasing public assistance made the chief reason for its existence no longer valid. It can be foreseen that its activities will soon cease.

On the 6th February 1881 another society, "The Niels Juel Society" was founded, named after the Danish naval hero, Niels Juel, who owned the island. The aim of this society, too, was to give assistance to widows, children and old and needy members. The society was always represented at funerals and attended with its banner, which was—by special permission—a swallow-tailed flag. A great deal was always made out of the celebration held every year on the anniversary of the society's foundation. There was much festivity, a banquet, punch and dancing for the members, their families and guests. The society's proudest possession is an imposing silver cup from 1842. The "Niels Juel Society" still leads a vigorous existence.

TRÆK AF NYORD LODSERIS HISTORIE

I ÆLDRE TID

Af

INGVARD OLSEN

Arkivar i marineministeriet, kaptajn Ingvard Olsen skildrer her de ejendommelige forhold på den lille ø Nyord, hvis gårdmænd og husmænd i ældre tid dels havde eneret på lodsningen gennem det vanskelige farvand mellem Sydøstsjælland og Møn, dels havde pligt til at foretage denne.

BLANDT Danmarks mange langt tilbage i tiden opståede lodserier har Nyord lodseri indtil for godt trekvart århundrede siden indtaget en ganske særlig stilling, idet såvel forpligtelsen som eneretten til at lodse de mange fartøjer, der passerede det vanskelige farvand mellem Møn og Sjælland, var nøje knyttet til jordbesiddelsen på Nyord.

Det kan jo nok lyde noget mærkeligt, at landmænd virkede som lodser, men det synes dog mere rimeligt, når man tager i betragtning, at øens tidligere beboere var mere søfolk end jordbrugere i dette ords egentlige betydning. Det anses ikke for udelukket, at der allerede under Christian den anden eller tidligere har fundet hollandsk indvandring af søkyndige folk sted på øen, og muligt har en sådan indvandring også fundet sted under Frederik den fjerde, der gjorde forsøg på at gøre Møn med omliggende småøer til en koloni for søfolk.

Det vides, at der allerede i det 16. århundrede var lodser på øen, men næppe endnu noget videre agerdyrkning, hvilket dog blev tilfældet senere, for da regeringen ved auktion i 1769 solgte det mønske gods, købte „Nyords 20 gårdmænd“ øen tillige med konge- og kirketiende for 3903 rd.

Det vigtigste erhverv for „norboerne“, som de kaldte sig, og som i lighed med beboerne på flere andre af de afsidesliggende danske øer havde deres eget præg og en tilbøjelighed til at være sig selv nok og udelukke fremmede, var dog stadigvæk – ved siden af landbruget – skibsfart og lodseri, og enhver konfirmeret dreng kom uden undtagelse tilsøs.

Imidlertid opstod der blandt de søfarende misfornøjelse med beboernes varetagelse af lodsgerningen, hvilket havde til følge, at staten henimod midten af det 18. århundrede trådte regulerende til og efterhånden udstedte forskellige forordninger og bestemmelser vedrørende lodseriet, bl. a. ved en den 1. august 1748 fastsat instruktion og takst. I det væsentlige blev alt dog som tidligere, således at det faktisk blot var den gamle sædvanemæssige ordning på øen, der blev sanktioneret, samt beboernes lodsprivilegium fastslået, hvilket blev gentaget i en den 28. februar 1780 udfærdiget anordning, der giver et ganske godt billede af lodseriets særegne præg både før dette tidspunkt og et hundrede år frem i tiden, selv om den efter et halvt hundrede års forløb blev noget forenklet og moderniseret.

Anordningen fastslog, at de på Nyord værende 20 gårdmænd og 7 husmænd skulle være eneberettigede til at lodse gennem løbene og lodsfarvandet ved Nyord, nemlig løbene over sandene, Ulfshalestrømmen og „den forkeerte Bohre“, men med denne eneret fulgte dog også en forpligtelse til at bestride lodsgerningen på tilbørlig måde og i forsvarligt omfang.

Til den ende skulle enhver, der ved arv, køb eller på anden måde blev ejer af en gård på øen, og som ikke selv ville eller kunne tage den for at blive lods krævede eksamen, være forpligtet til i stedet at antage en blandt det af øens til lodsning eksaminerede mandskab, der ikke i forvejen var fastlods, som reservelods for sig og sin gård; det samme gjaldt for en enke og ligeledes for en gårdmand, som kendtes uduelig til at lodse formedelst alderdom, drukkenskab eller af anden årsag.

Det samlede antal lodser skulle altså altid være mindst 27, og for at der altid kunne være dette antal havde man ligefrem indført

det også i vore dage ikke ukendte begreb, der kaldes huslejerestriktioner, idet gårdmændene som også værende ejere af husene kun måtte bortfæste disse til folk, der kendtes dygtige til lods, og for at have sådanne til rådighed ved afgang blandt det ældre mandskab afholdtes en gang om året en lodseksamen, til hvilken øens unge mænd kunne indstille sig. Såfremt de her viste sig duelige, meddeltes der dem bevis herfor og de indførtes i en bog hos oldermænden, som i påkommende tilfælde af denne fortegnelse udtog en af de lodskyndige unge mænd til at fæste hus med dertil hørende lods-antagelse eller blive antaget som reservelods for en gårdmand; ingen af de unge måtte dog virke som lods, før han fik gård eller hus selv eller antoges som reservelods for en anden, der ikke selv ville eller kunne lodse. En sådan reservelods oppebar kun halvdelen af de lodspenge, han indtjente til gårdmanden, og denne kunne således sidde lunt inden døre og tjene penge uden selv at tage på søn, men på den anden side måtte han også stå til fælles ansvar med reservelodsen for skade, denne eventuelt påførte nogen ved sin lodsning; desuden var det gårdmanden selv forbudt at befatte sig med lodsning, når han holdt reservelods, og han kunne ikke afskedige denne uden oldermændens samtykke.

Oldermænden, der havde ledelsen af lodseriet og skulle være „en ædruelig og skikkelig mand“, valgtes blandt de kyndigste og mest erfarne lodser ved simpelt flertal, og han forblev i embedet, sålænge han passede det tro og vel. Lodserne skulle være ham hørige og lydige, og til sin assistance havde han som bisidder to af de ordentligste og mest habile lodser, der også varetog hans tjeneste i hans lovlige forfald; disse måtte dog i modsætning til oldermænden selv deltage i lodsningen, men det var dem tilladt at holde reservelods. For bestridelsen af deres administrative hverv oppebar oldermænden 4 skilling og hver af bisidderne 1 skilling for hvert skib, som ind- eller udlodsedes; men fandtes oldermænden forsømmelig i sit embede og i de ham iøvrigt påhvilende pligter, måtte han første gang bøde 2 rigsdaler til vedkommende skipper og et tilsvarende beløb



Præstø bugt mellem Stevns og Møn (nord forneden), med Nyord liggende mellem halvøen Ulvshale på Møn og Jungshoved. Østen om øen (til venstre) går den gamle sejlrende Ulvshale Løb, der brugtes indtil kort efter krigen 1807-14, vesten om øen det senere alene benyttede sejlløb Bøgestrømmen. Opmålt og tegnet af søkortdirektør Jens Sørensen 1715. Originalen deponeret af Søkartarkivet på Handels- og Søfartsmuseet.

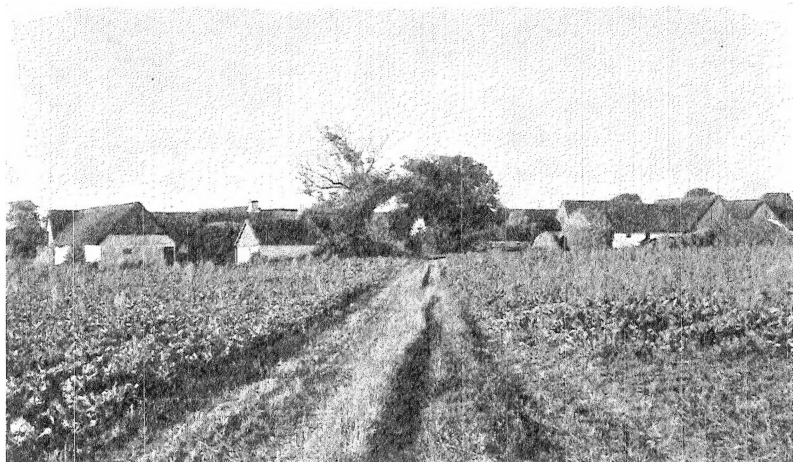
The island of Nyord, situated between Stevns (Sealand) and the island of Møn. Chart from 1715 (North down).

til de fattige, og skete det oftere, skulle han afhængig af sagens beskaffenhed have sit embede forbrudt.

Udkigstjenesten foregik fra Møllebakken, og skibsførere, som kom fra Stevns og ville anduve Nyords lodsfarvande og hertil ønskede lods, skulle så snart de havde passeret Kirkehukken eller i det mindste en mil sønden for gøre signal for lods ved at hejse flag på stortoppen eller den top, hvorfra det bedst kunne ses; skibet skulle herefter gå lodsens imøde indtil på 2-2½ favne vand. Den sønden fra kommende skipper kunne hejse signalet for lods, hvor i farvandet han fandt det for godt, men efter at have tilkaldt lods var det i begge tilfælde skipperens pligt „at bruge al forsigtig Søemands Maneuvres med at brase og mindske Seil, saa det kan blive Lotsen mueligt at borde, uden at sætte Liv og Fartøi i Vove; hvorfor Skipperen og betids skal give Lotsen behøvende og paalidelige Toug, da han ellers, i Fald Lotsen mister sin Baad eller tager Skade, skal erstatte ham den. Og om han ved sin uforsigtige Seilads kommer til Skade, forinden Lotsen kan komme om Bord til ham, da bliver Skaden for hans egen Regning, og Lotsen angerløs“.

Straks efter at have observeret signalet var det lodsens pligt at gå ud, og i sejlbart vejr skulle han være ude ved skibet i løbet af højst to timer og i en treerebet merssejlskuling med nordlige og østlige vinde inden fire timer, efter at skibets flag havde været at se fra land; for hver time, skipperen blev opholdt herudover, måtte lodsens betale ham 8 mark. For at de søfarende kunne kende lodsådene, såvel under sejl som roning, skulle den midterste dug i storsejlet være rødbarket og under roning i båden rejses en stage med en hvid lap.

Storm og isgang kunne ligesom nu om stunder selvfølgelig gøre det umuligt at komme ud til skibene, hvilket tilkendegaves ved at hejse et flag på en stang på Møllebakken, men misbrugtes dette signal, f. eks. fordi lodserne ikke havde lyst til at gå ud eller af anden upåviselig grund afholdt sig herfra, måtte oldermanden og bisidderne, hvem det som omtalt påhvilede at sørge for, at alt gik rigtigt og ordentligt til, bøde 50 rd., af hvilke skipperen, øens fattige og søkvæsthuset fik hver en trediedel, og skibet af lodseriet godtgjordes



Del af Nyord by, set fra NNØ. Øens 20 gårdejere og 7 husmænd var stærkt knyttet til søen og havde i århundreder ikke alene pligt til at lodse de forbi-passerende skibe, men også eneret dertil. Først 1879 ophævedes lodstvangen, og et lodseri med fastlodser oprettedes. – Dansk Folkemuseum fot.

Village of Nyord with farms of the pilots.

den skade, der eventuelt var påført det ved forsømmelsen; vovede på den anden side en skibsfører sig uagtet dette signal ind i lods-farvandet, var lodserne uden ansvar for hvad skade, han derved måtte lide på sit skib, men kom han heldigt ind over grundene, var han til gengæld fri for at betale lodspenge.

Disse var i modsætning til senere, da de deltes i sommer- og vinter-takster, på daværende tidspunkt ensartede hele året og udgjorde for et udgående fartøj 16 sk. for hver fod hollandsk mål, som skibet stak med sin ladning, og for et indgående fartøj, som stak fra $3\frac{1}{2}$ –6 hollandske fod og derover, 8 mark, medens et fartøj, som stak mindre, klarede sig med det halve heraf.

Skipperne, som ikke ville afvente lods, men f. eks. lod sig vejlede af et med lods om bord foransejlende fartøj eller løb farvandet ind uden at tage lods, selv om en sådan havde tilbudt sig, måtte ligefuldt betale lodspenge, medens på den anden side en lods,

som forlangte mere i lodspenge end taksten fastsatte, måtte betale skipperen dobbelt tilbage og derudover bøde 1 rd.

Iøvrigt siger forordningen om uoverensstemmelser mellem skipper og lods, at „udfører nogen Skipper sin Lots, eller Lotsen Skipperen, med Hug, Slag, Ord eller anden usømmelig Maade, da straffes han paa sine Volds-Bøder. Og paa det Skipperen ikke skulde bortseile uden at give Satisfaction, og Skibsfolkene, der skulde vidne, siden ikke eller vanskelig skulle være at finde, skal det staae Lotserne frit for i Medhold af Loven at arrestere Skibet, ved at tage Roeret til sig, og bringe Skibet til deres Baadeleie, for at lade Vidnerne ved en Standret afhøre, og Sagen paakiende, enten til Satisfactions Erholdelse, eller til at give vedbørlig Reparation efter Sagens befundne Beskaffenhed“.

Foruden de takstmæssige ydelser for selve lodsningen oppebar lodserne også visse emolumenter i særlige tilfælde. Toges således lods om bord i et skib, men dette måtte afvente højt vande eller god vind, tilkom der ham foruden den fastsatte lodsbetaling samt fri kost og tæring 24 sk. for hvert døgn, han var om bord, hvis skibet lå i nærheden af færggården eller af lodseriets bådleje, og 4 mark, hvis det lå til ankers østen eller uden for løbene og som følge af contrær vind, storm eller lavt vande ikke kunne sejle ind over grundene. Hvis det derimod var tilfældet, at en sønden fra kommende sejler styrede op mod lodseriets bådleje med signal for lods, men vandet ikke var så højt, at skibet ikke kunne blive lodset og derfor gik til ankers udfor bådlejet, skulle lodsen intet have, fordi han nogle gange forgæves var roet ud til skibet for at underrette skipperen om vandets beskaffenhed; sejlede skipperen derimod uden nødvendighed hen til kysterne, som lå en kvartmil eller mere fra lodsens hjem, og herfra gjorde signal for lods, skulle denne, når skibsføreren ikke beholdt ham om bord, godtgøres 10 sk. for hver tur i sin båd.

En særlig foreteelse ved Nyord lodseri var de såkaldte kaplodsninger. For at de nord fra kommende skibe, når de kom i større antal under vanskeligere farvandsforhold end de syd fra kommende,



Lodsudkikket på Nyord omkr. 1910. Lodsformand Carl Nielsen på udkik med sin lange søkikkert efter skibe, som ønsker lodsbistand. – Ældre foto.

The chief pilot of Nyord looking out for ships, c. 1910.

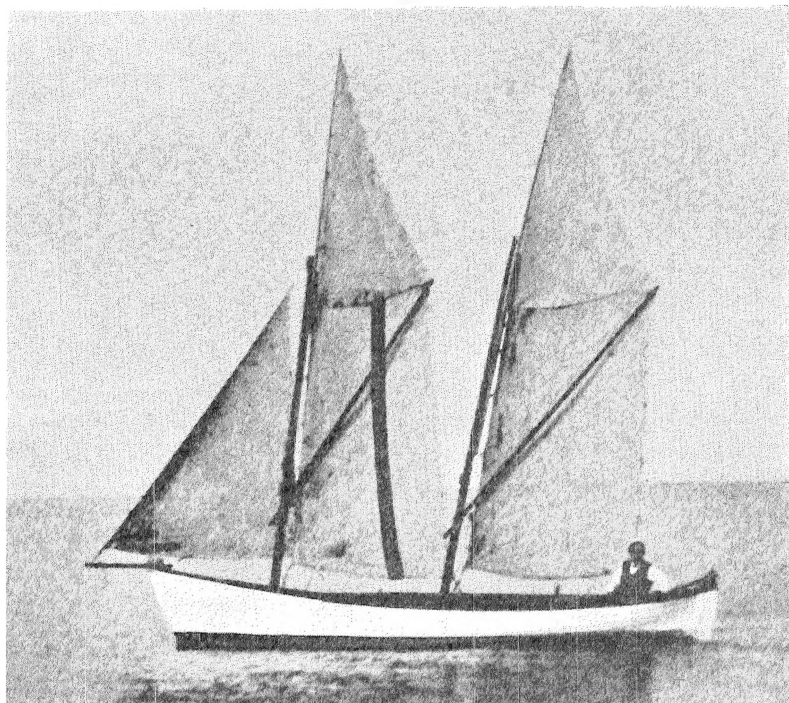
ikke skulle få anledning til at klage over forsømmelighed eller efterladenhed fra lodsernes side, var det tilladt, at lodsningen nord fra skete om kap, således at den lods, der kom først om bord i et skib, skulle lodse dette og oppebære betalingen herfor; dette sidste var dog betinget af, at ingen af de i kaplodsningen deltagende nåede uden for grundene, før han selv havde bragt skibet inden for de grundeste sandrevler, idet han i modsat fald måtte dele lodspengene med dem, der var nåede rettidig uden for. Betalingen for en sådan lodsning nord fra udgjorde 8 mark, af hvilke den ene halvdel indgik i lodskassen og den anden altså tilkom ham selv, med mindre de andre i konkurrencen eller nogle af dem var kommet så vidt, at han måtte dele sine 4 mark med dem. For dog at ikke de sønden fra kommende eller udgående skibe skulle forsømmes, hvis alle lodserne hellere ville deltage i kaplodsningerne, var det bestemt, at lodsningen af de sønden fra kommende eller udgående skibe skulle finde sted

efter tur mellem samtlige lodser, d. v. s. at en eller to altid skulle være rede til at tage affære her.

Med lodseriets eneret fulgte som allerede nævnt også pligter, og var lodserne forsømmelige, skulle de, for så vidt angik lodsningen nord fra og denne skete om kap, en for alle og alle for en, betale en bøde på 2 rd. og desuden, hvis skipperen nødsagedes til at gå til ankers eller gå i land for at få lods, holde ham skadesløs for al forhaling og deraf flydende ulempe. Lodsningen syd på skete som allerede nævnt efter tur, så her blev det alene den, der stod for tur, som måtte betale bøde og erstatte opstået skade, medmindre oldermanden, eller i hans forfald bisidderne, havde forsømt at tilsige den for tur stående, i hvilket tilfælde oldermand eller bisidder måtte tage bøde og erstatning på deres kappe. Skete det at en lods, som stod for tur til sønden lodsning, havde ladet sig friste til at tage ud på en kaplodsning nord på, var en hvilken som helst af de hjemmeverende lodser forpligtet til at påtage sig den fraværendes søndre lodsning imod herfor at oppebære 1 mark og 8 skilling.

I almindelighed skulle en lods tage sig af det skib, som kom først, og ikke foretrække et længere bortliggende for et nærmere; overtrædelse af denne bestemmelse medførte en bøde på 1 rd. til lige deling mellem den, der lodsede det skib, han havde vraget, og stedets fattige, og var nogen lods beskænket, når han kom om bord eller drak sig fuld under lodsningen, var straffen herfor første gang en bøde på 4 rd. og anden gang det dobbelte, medens tredie gang lodsbeskikkelsen toges fra ham og han beskikkedes en reservelods; var det en reservelods, der gjorde sig skyldig i samme forseelse for tredie gang, beskikkedes på samme måde en anden reservelods i stedet for synderen, og denne kunne aldrig mere selv blive lods.

Bragte en lods et skib på grund, og skib eller ladning som følge heraf tog skade, var alle lodserne pligtige til uden ophold og betaling at komme til hjælp med både og folk. Den lods, som formedelst sin ukyndighed, forseelse eller forsømmelighed havde forårsaget skaden, var ene ansvarlig for denne, men for at skipperen ikke skulle risikere ikke at få erstatning, når han alene skulle holde sig til den



To-smakke lodsjolle fra Nyord, omkr. 1910. Jollen er 20 fod lang. I forreste sejl ses den rødbrune lodrette stribe, som alle lodsbåde skulle føre i sejlet. –
Foto tilhørende pens. lods Vald. Nielsen, Stege.

Pilot boat of Nyord, c. 1910.

lods, der havde forårsaget skaden, skulle lodseriet have en skadekasse, i hvilken der stedse skulle være 300 rd. og hvoraf erstatning for den skade, som af en lods tilføjedes et af ham lodset skib, skulle udredes, så vidt nævnte beløb rakte; hvad skadeserstatningen androg udover denne sum, måtte den pågældende selv betale.

Derimod var lodsden ikke ansvarlig for den skade, som skibet eventuelt pådrog sig ved ankring uden for grundene. Han var ligeledes fri for ansvar for skade, som ved påsejling tilføjedes det skib, han lodsede, eller det, han påsejlede, hvis han ikke af skipperen eller hans folk var blevet advaret så betids, at det var ham muligt at

undgå påsejlingen, idet det var skipperens pligt selv at holde udkig efter sejlere eller ankerliggende skibe, mens lodsens, „som har desuden nok at bestille med at passe paa sine Lots-Mærker og regiøre Skibet“, var om bord.

Skadekassen skulle stå hos oldermændene og være forsynet med tre forskellige låse, hvortil oldermændene havde den ene, en af bisidderne den anden og en af lodserne den tredje nøgle, således at kassen ikke kunne åbnes, uden at alle tre var til stede.

Denne skadekasse indgik senere i lodseriets pensionskasse, hvis oprindelse skyldtes en under kanonbådskrigene i december 1808 ved Nyord stedfunden strandning af en svensk galease „Christina“, hvis mandskab for ikke at falde i krigsfangenskab forlod skibet, som Nyord lodser herefter bemægtigede sig. Det ved salget af skib og ladning indkomne beløb deltes derefter lige mellem kongen og lodserne, men Frederik den sjette skænkede ved reskript af 9. juni 1809 sin del af salgssummen til ovennævnte pensionskasse, som understøttede afgående lodser, deres enker og børn. Kassen var i 1878 på ca. 29.000 kr. og i december 1897, da den indlemmedes i den for alle landets lodser oprettede fælles pensionskasse, vokset til ca. 57.000 kr.

Til lodsernes pligter hørte også, at hvis de kom under vejr med, at bygninger, træer og andre ting kunne tjene som mærker for sejladsen, skulle de underrette oldermændene og denne igen overlodsens, for at han hos overøvrigheden kunne lade sådanne frede og vedligeholde. Lodserne skulle ligeledes mærke sig forandringer ved grundene og give indberetninger herom, og det var på det strengeste forbudt at underrette andre – det være sig fremmede eller indfødte – om løbenes beskaffenhed eller dybdeforhold eller de til lodsningen nødvendige mærker; overtrædelse af denne bestemmelse straffedes første gang med en bøde på 4 rd., hvoraf den ene halvdel tilfaldt erstatningskassen og den anden de fattige, anden gang med det dobbelte og tredje gang med lodsbeskikkelsens fortabelse.

Lodserne var som tidligere nævnt eneberettigede til lodsningerne, og dristede nogen sig til uberettiget at lade sig bruge som lods, skulle han til lodseriet bøde det dobbelte af, hvad han havde tjent eller

betinget sig, samt 1 rd. til de fattige, og misbrug af de særlige kendetegn for lodsfartøjerne takseredes til et års fæstningsarbejde; var der imidlertid så mange skibe, at alle de faste lodser var ude, og der heller ikke var tilstrækkeligt med reservelodser, kunne oldermændene tilsige andre, som han vidste havde det fornødne kendskab til lodsningsreglementet; disse sidste måtte i så fald selv beholde, hvad de indtjente.

Efter at oldermændene havde fået sine 4 skilling og hver af bisidderne 1 skilling af lodspengene, indgik resten i en lodskasse, hvis indhold forvaredes på samme måde som erstatningskassen, altså med tre forskellige låse med nøglerne på tre forskellige hænder.

Den 17. oktober 1833 afløstes anordningen af 1780 af et specielt reglement for lodseriet, men heller ikke i dette bragtes større ændringer i de gamle forhold udover en senere udvidelse af retten til lodsning, idet det i 1856 bestemtes, at foruden de i dette reglement omhandlede lodsninger skulle lodseriet også være berettiget til at lodse til Stege, Koster og Langøvrød samt til Dragør.

Ville en skibsfører have lods til Stege, tilkom det Nyord lodseri at udføre lodsningsreglementet, hvis Stegelods ikke var til stede ved den sydlige grænse af Bøgestrømmen, men Nyordlodsens skulle være pligtig til fra denne grænse og indtil skibet var kommet tværs for Gralekosten at vise flag fra toppen. Kom Stegelods da om bord, før skibet var nået tværs for kosten på Lindholms nordvesthage eller tværs for kosten på Lindholms søndre hage, tilkom der ham den halve lodsbetaling og Nyordlodsens den anden halvdel; men kom Stegelodsens ikke om bord før mellem de nævnte koste og Gralekosten, tilkom der ham kun en trediedel af betalingen og Nyordlodsens resten, og havde skibet endelig passeret Gralekosten, uden at Stegelods var kommet om bord, tilkom der Nyordlodsens fuld betaling og han lodsede da helt ind til Stege; men ud fra denne by måtte Nyordlodsens overhovedet ikke lodse. Forlangtes lods til Koster Færgestrøm eller Langøvrød, skulle Nyord lodseri udføre lodsningsreglementet, men måtte ikke lodse tilbage fra Langøvrød; skulle derimod et skib øst for Langøvrød eller ved Koster gøre signal efter lods, måtte Nyords lodser, hvis de kunne komme først om bord, lodse det til Lindholm eller Nyord, og

begærede et gennem Bøgestrømmen udlodset skib lods nordefter, måtte Nyordlodserne lodse det til Dragør lodsfarvand, og for en sådan lodsning oppebære en betaling af indtil 6 rd.

Hele den særegne og ejendommelige ordning ved Nyord lodseri vedblev i det væsentlige at bestå i sin gamle skikkelse lige til gennemførelsen af lov om Nyords lodseri af 21. marts 1879 fandt sted. Ved denne ophævedes dels lodstvangen, dels den øens gårdmænd og husmænd fra gammel tid tilkommende forpligtelse og eneret til lodsning i farvandet, og øens lodser blev derefter almindelige fastlodser.

Dette skete dog ikke uden imod betydelige erstatninger af statskassen. De i tiden fra lovens ikrafttræden og indtil 1911 udbetalte erstatningsbeløb udgjorde 269.000 kr., nemlig 9000 kr. til øens gårdmænd for afståelse af deres syv fæstehuse, grunde m. m. til brug for de nye statslodser, 5000 kr. til hver af gårdmændene eller ialt 100.000 kr. i erstatning for den ophævede lodstvang og 160.000 kr. i årlige erstatninger til de øvrige til lodseriet knyttede beboere på øen for i det væsentligste at udligne deres indtægtsnedgang.

(Udarbejdet efter utrykte kilder i marineministeriets arkiv, samt efter de trykte lodsforordninger og reglementer af 1/8 1748, 28/2 1780 og 17/10 1833).

THE HISTORY OF NYORD'S PILOT SERVICE

Summary

Among the pilot stations of Denmark, some of which have been in existence for a very long while, the station on the small island of Nyord occupied for centuries a unique position. Not only the right, but also the duty, to pilot the many vessels which passed through the difficult waters between Zealand and Møn was closely connected with the possession of land on the island.

Those who owned land on Nyord – 20 farmers and 7 crofters – were however more sailors than agriculturalists. They were thought to be the descendants of Dutch sailors who had come to Denmark during the reign of Christian II and settled on Nyord. At one time there were plans for founding a colony of seamen on Nyord and some of the other small surrounding islands.

There were pilots on Nyord as early as the sixteenth century, though at

this date there was no agriculture to speak of on the island. But even when farming did become more widespread navigation and piloting remained the most important occupation for the inhabitants.

The total number of pilots was to be at least 27. In order to replace the older men who fell out of the service an examination was held once a year which the young men of the island could take with a view to becoming reserve pilot and later regular pilot.

A particular feature of Nyord was the competitive element in the piloting. When large numbers of ships came from the north, in order to pilot them through as quickly as possible, the pilots were allowed to race for the ships. The pilot who first managed to board a ship, even though out of his turn, had the right to pilot that ship and take the fee for it.

The pilots of Nyord seem for a long while to have acted somewhat autocratically and gradually seafarers began to be dissatisfied with the way they carried out the piloting. Towards the middle of the eighteenth century, therefore, the state felt compelled to intervene and amongst other measures issued instructions for piloting and laid down fixed charges for the job. But by and large Nyord preserved its odd and characteristic pilot service until 1879. In this year compulsory pilotage was abolished and the exclusive right and duty to pilot in these waters, which had long belonged to those owning land on the island, was ended. The pilots of Nyord became regular pilots and as such were subject to the legislation pertaining to the entire country.

Den Danske Sø-
 Ræt/Som Stormestigste Hög-
 borne Første oc Derre / Der. Frederich den And-
 den/Danmarckis/Norgis/Wendis/oc Gottis
 Konning etc. Lod vdgaa / Nar effter Guds
 byrd. M. D. Lxi. Den menige Søffarende
 Mand til beste. Huor effter huer Skiper/Skibs
 folck / oc andre som bruge deris handel/
 til Søes/fulle sticke dennom ins
 den Skibs borde oc
 vden.



Det huilken oc findis / Duorledis
 her effter skal holdis om
 Brag.



Cum gratia & Priuilegio Regia
 Maiestatis.

Titelblad til Frederik II's søret, som udkom 1561. For sin tid var denne lov et fremragende arbejde. Den blev flere gange optrykt, og store dele af den overtoges af Christian V's Danske Lov 1683. Kun ét eksemplar er bevaret af den første udgave; det findes i Karen Brahes bibliotek (nu i Landsarkivet i Odense).

King Frederik II's Sea Law, title page of the first edition, 1561.

FREDERIK II's SØRET

Da hansestæderne i løbet af 1500-tallet efterhånden måtte slippe deres hårde greb om søfarten i de nordiske farvande, tog Frederik II efter sin tronbestigelse 1559 et afgørende skridt til helt at frigøre søfarten for Danmarks ved-

kommende. Danmark-Norge skulle nu værdigt indtage deres plads i rækken af de søfarende nationer og fuldtud udnytte de naturlige fordele, som disse landes beliggenhed med deres lange kyster frembød. Efter kun to års regeringstid kunne kongen den 9. maj 1561 lade sin berømte søret udgå som lov med rigsrådets og de menige søstæders samtykke. Der er næppe tvivl om, at kongen virkelig interesserede sig personligt for søfarten. Året før havde han som bekendt taget skridt til at sikre den internationale rute Skagen-Falsterbo med fyr, søtønder og tågesignaler (se årbog 1960).

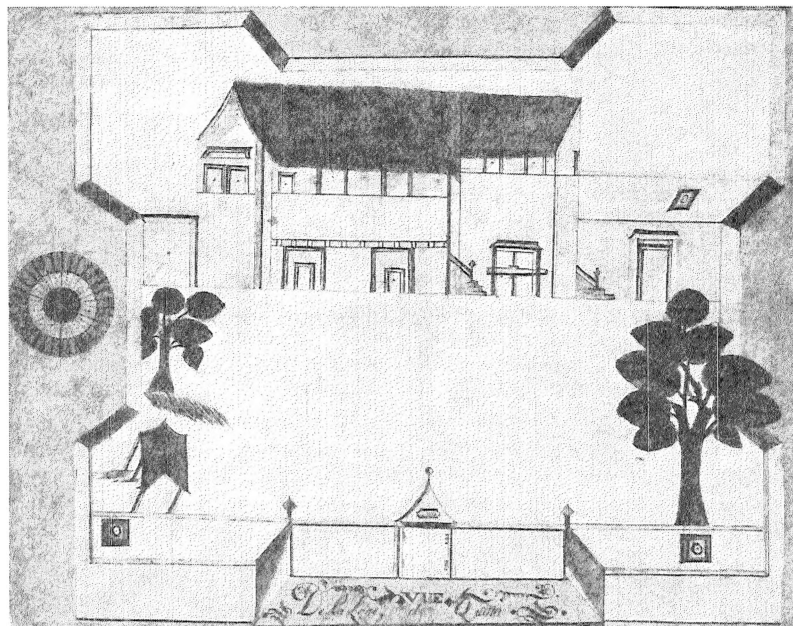
Uden rødder i fortiden var søretten selvfølgelig ikke. I den indgik stof fra ældre søretter, ikke mindst fra den såkaldte Visby søret, som Gotfred af Ghemen trykte i København 1505. Denne støtter sig igen på middelalderlige lov-kilder af fremmed oprindelse. Men samtidig er i Frederik II's søret nedfældet en række „usancer“, sædvaneretlige bestemmelser, som aldrig har været sat på papiret, men har været i almindelig brug, og noget stof er sikkert også nyt.

I store træk behandler den nye søret forholdet mellem reder (befragter, købmand) og skipper, og mellem skipper og mandskab, og desuden spørgsmål om befragtning, hyre, handel, ladning og losning, navigation, lodsning, samt havari og forlis. Der er rent strafferetligt en meget stor forskel på denne ret, der udelukkende gælder handelsmarinen, og på søartiklerne, som udstedtes for flådens skibe. Straffene i de sidste er langt strengere end i søretten, hvor en gennemgående mildhed råder. Kun ét sted trues der med den slemme straf kølhaling – nemlig for udelige søfolk der lader sig forhyre under falske forudsætninger, – ellers er der mest tale om fortabelse af hyre og bødestraf.

For sin tid var Frederik II's søret et fremragende arbejde, og man må med datidens øvrige lovgivning *in mente* i høj grad rose de jurister, der, sikkert med bistand af praktiske søfolk og handelsmænd, har udformet de som oftest logiske og klare bestemmelser. De fleste paragraffer overtoges da også uændrede i 4. bog af Christian V's Danske Lov 1683, og også i fremmede sølove har de fundet indgang. Således blev der her samlet, hvad der indtil da var skik og brug, og deraf muret en grundvold, som var brugelig, indtil lovgivningen i sidste halvdel af forrige århundrede påny tog problemerne op og skabte en lang række moderne og komplicerede love i overensstemmelse med skibsfartens behov.

LOGEN QUITTA

I midten af 1600-tallet anlagdes forskellige forter på Guineakysten. Mest kendt blandt disse er det danske hovedfort Christiansborg ved Accra. I ly af forterne opstod mindre handelssteder, de såkaldte loger, der i reglen havde form af små forter. Quitta (Keta) var et af disse; det lå i det østligste område af Dansk Guinea. Det danske Guineiske Handelsselskabs skibe, der sejlede i den såkaldte „trekantfart“ fra København til Guinea, derfra med slaver til Vestindien og retur til København med sukker, rom og andre vestindiske pro-



Den eneste kendte forestilling af den danske loge Quitta (Keta) på Guld-kysten (Guinea). Den primitive tegning blev givet til vestindiektaptajn Berndt Mørchs enke; han blev begravet her 1777, da han var død efter en østers-forgiftning. – Handels- og Søfartsmuseet.

*The Danish lodge Quitta (Keta) on the Gold Coast, Danish Guinea.
Drawing from 1777.*

duktur, opsogte ofte disse handelssteder for at indtage slaver. 1777 lå fregatten „Christiansborg“, ført af kaptajn Berndt Mørch, ud for Quitta. Mørch, der var født i København 1729, døde ombord, efter sigende af en østersforgiftning. Da skibet lå så nær ved kysten, ville man ikke som det ellers var skik udsætte liget i søen, men bragte ham i land og begravede ham i nærheden af det lille fort. For at hans enke kunne se, hvor han var stedt til hvile, optog et medlem af skibsbesætningen ovenstående farvelagte tegning af stedet og bragte den med hjem til hende i København. Nu er den havnet på Handels- og Søfartsmuseet som gave fra kontorchef L. Bie. Det er et ejendommeligt minde fra den tid, da dannebrog vejede i fjerne verdensdele, både i troperne og i de arktiske egne.

Selv om tegningen er mere end primitiv, idet den forsøger at kombinere fugleperspektivet med det almindelige sideperspektiv, hvad der selvfølgelig ikke er lykkedes, er den dog ganske charmerende – næsten som en barne-

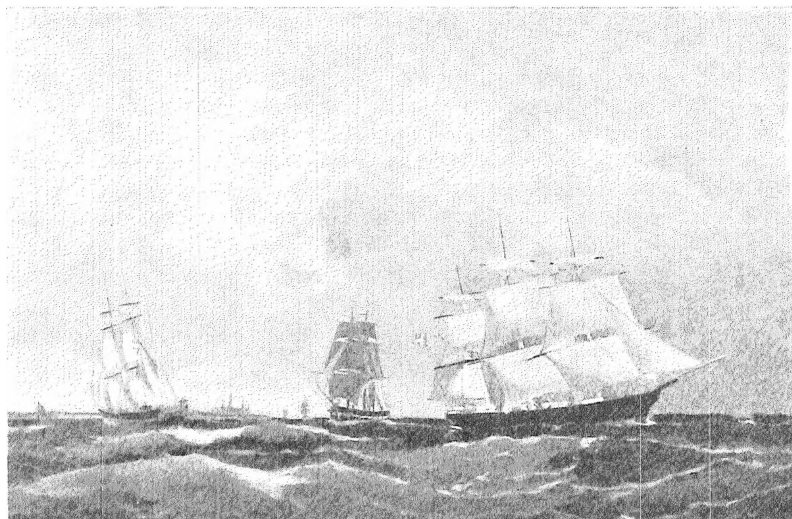
tegning, – og den er tilmed ganske værdifuld, idet den er det eneste eksisterende billede af stedet. Man ser tydeligt, at logen har haft form som et firkantet fort, omgivet af fire hjørnebastioner og med indgangsport i forgrunden. Selve bygningen er i to etager, øjensynlig tækket med græs. I fortgården ses to stiliserede træer, formentlig baobab-træer. Til venstre uden for fortet er angivet et kompas med 32 streger. Vi må antage, at det er lagt i gule og røde mursten i jorden. Lignende kompasser er nemlig bevaret den dag i dag ved et par af de gamle hollandske forter på Guldkysten (efter venlig meddelelse fra A. W. Lawrence, London, som er ved at skrive en bog om etablerementerne langs kysten). Hvad disse kompasser har været brugt til, vides ganske vist ikke nøjagtigt.

1784 blev logen forstærket og omdøbt til Prinsensten (om dette fort se billedteksten i årbog 1949, s. 149).

MOSES & SØN G. MELCHIOR

I år fejrer et af Danmarks ældste handelshuse, Moses & Søn G. Melchior i København, sit 200 års jubilæum. Dette er så meget mere bemærkelsesværdigt, som det stadig videreføres af samme slægt. Grundlæggeren Moses Melchior, søn af en jødisk købmand i Hamborg, kom til København omkr. 1750, hvor han startede sin karriere under yderst beskedne former, idet han med sæk på nakken gik fra dør til dør og falbød sine varer. Det var for en jøde forbundet med store vanskeligheder at etablere sig i enevældens Danmark. Således hedder det meget betegnende i hans 1760 af Frederik V udstedte lejdebrev, der samtidig fungerede som næringsbevis, at han får lov til at nedsætte sig i hovedstaden „udi ald Stildhed og uden nogen Forargelse skal skee“. Endvidere nævnes heri, at han vil ægte datteren af en af de få jøder, der i forvejen havde tilladelse til at handle her, og det var på den betingelse, han fik sit brev. Dokumentet er forsynet med en kvittering for det til politikassen i København erlagte gebyr på 100 rdlr., dateret 7. jan. 1761, og denne dato regnes for firmaets grundlæggelsesdato. Moses Melchior knyttede senere sin søn Gerson Melchior til firmaet, og denne fortsatte opbygningen af den efterhånden betydelige forretning. I mange år var firmaets hovedartikel tobak fra Amsterdam og Bremen, men allerede omkr. 1790 havde man forbindelser med Dansk Vestindien, og omkr. 1825 gik man over til hovedsagelig at handle på Dansk Vestindien, mest med sukker og rom.

Denne handel foregik i begyndelsen med chartrede skibe, men snart begyndte firmaet selv at skabe sig en flåde. Det første skib, der sejlede under det melchioriske hvide flag med det røde Andreas-kors, købtes fra Andresen & Schmidt 1826. Det var briggen „Mathilde“ på 83 commercelæster, og den fulgtes af en lang række skibe, 24 ialt, hovedsagelig store skibe: fregatter, barcker og brigger. Disse kunne for det meste foretage to langfarter om året, og da handelen var på sit højeste, indførtes der årligt ca. 8000 tdr. sukker og over



Handelsfirmaet Moses & Søn G. Melchiors flåde i Sundet ud for Kronborg, malet af Carl Bille ved 100 års jubilæet 1861. Til venstre bark „Gerson“, i midten bark „Triton“ og til højre fregat „Birgitte Melchior“, opkaldt efter Gerson Melchiors hustru, der 1845 indtrådte i firmaet. – Kopi ved B. Cohn 1914. – Handels- og Søfartsmuseet.

West India traders belonging to the firm Moses & Søn G. Melchior, Copenhagen, 1861.

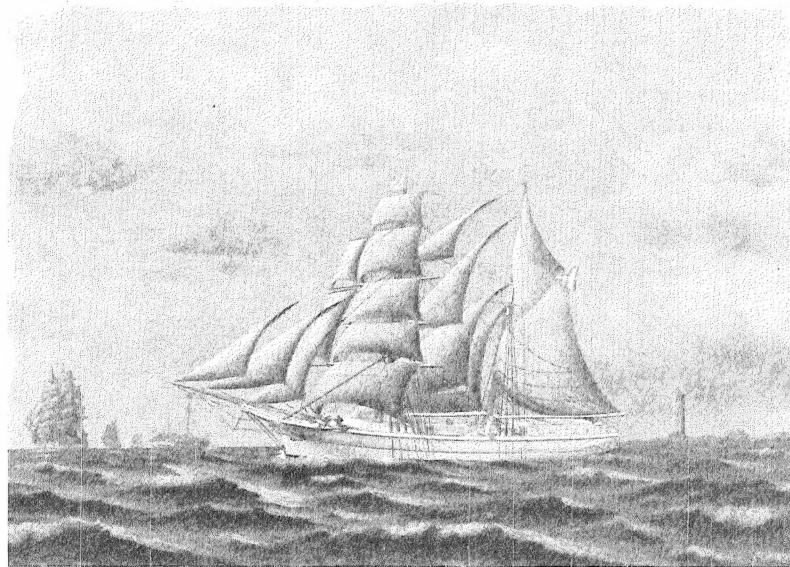
1000 fade rom. Sukkeret afsattes her i landet, hvorimod rommen solgtes til Tysklands østlige provinser. Til Vestindien udførtes store mængder havre, men også andre varer. Således blev Carlsberg øl efterhånden en stor artikel. Forøvrigt handlede man ikke blot på Vestindien, men også på Kina og Australien. Her afsatte man forskellige skandinaviske varer, bl. a. havre, smør og svensk tømmer. Forøvrigt var ingen last fremmed for dette driftige handelshus. Een gang, i 1868, deltog man således i den højst indbringende transport af ostindiske kulier fra Kalkutta til St. Croix, den såkaldte „kulifart“, som nærmest kan sidestilles med de gamle slavefarter. En tid havde firmaet egne filialer i Frederikssted på St. Croix og i Melbourne.

Ved firmaets 100 års jubilæum i 1861 ejede det tre store skibe, som marine-maleren C. Bille forevigede på sit friske maleri, der her gengives. Det største var fregatten „Birgitte Melchior“, bygget i Norrköping 1856, 270 clstr.; den strandede i Elben 1865 og blev solgt som vrage. Dernæst barken „Gerson“, bygget i Döderhultsvik ved Kalmar 1851, 187½ clstr.; den ombyggedes 1872 og solgtes til rederiet Fischer & H. Rasmusen i Korsør 1888. Det tredje var

barken „Triton“, bygget i Piteå 1839, 161 clstr. Den solgtes 1865 til Lars Erichsen, København, og forliste på den engelske kyst 1871, hvorefter den blev solgt til ophugning.

Et af de sidste skibe, som firmaet ejede, var skonnertbriggen „Thea“, som ligeledes afbildes her. Den blev bygget i Helsingborg 1877 og var på 252 brt. Den forliste 1897 på rejse fra St. Croix til Liverpool i Kanalen ved Holyhead efter kollision med S/S „Tryg“ af Bergen. Med udgangen af 1800-tallet svandt rederivirksomheden ind og ophørte 1905, da vestindiefareren brig „Clara“, ex „Novi Molodez“, frugtfarar af St. Petersburg (271 brt., bygget i Køge 1875) solgtes til R. S. Hansen, Thurø. I de senere år har firmaets hovedinteresser været koncentreret om the, kaffe, kakao, ris og vanille.

I dansk kunst- og kulturliv har familien Melchior spillet en betydelig rolle. Særlig kendt af eftertiden er vel nok den tredje generation af dynastiet, den filantropisk interesserede etatsråd Moritz Gerson Melchior. Han og hans



Skonnertbrig „Thea“ af København, et af de sidste skibe tilhørende Moses & Søn G. Melchior, malet af J. Dahl 1878, idet den runder Skagen på hjemrejse fra Dansk Vestindien til København. „Thea“ var bygget 1877 i Helsingborg og målte 252½ brt. 1897 sank den i Kanalen efter en kollision, og kun én mand reddedes. Billedet er fornylig skænket til Handels- og Søfartsmuseet af datteren af skibets kaptajn, Chr. Jensen, der gik ned med skibet.

*West India trader, schoonerbrig „Thea“ of Copenhagen
(Moses & Søn G. Melchior), 1878.*

hustru Dorothea, f. Henriques, er kendt for deres venskab med digteren H. C. Andersen, der ofte boede hos dem på deres landsted „Rolighed“, hvor han lukkede sine øjne 1875.

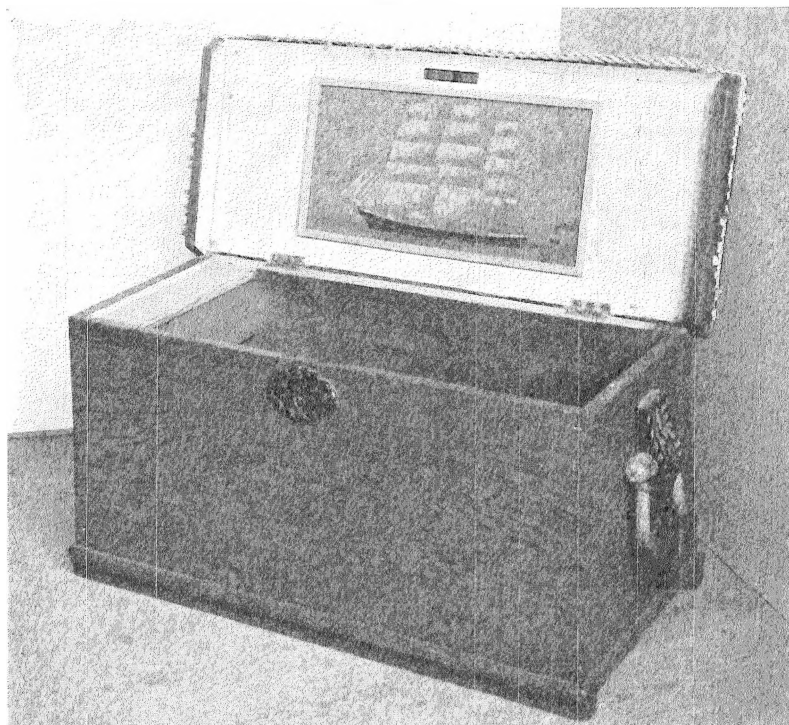
SKIBSKISTER

Så langt tilbage som til middelalderen kan man følge skibskisterne. 1378 testamenterede således en bergensfarer fra Lybæk sine „schipkisten“ til sin onkel. Vist den ældste, der er bevaret i Danmark, er Niels Juels på Valdemars slot (fra sidste halvdel af 1600-tallet).

Kisten var det eneste sted ombord på skibet, hvor sømanden kunne opbevare sine private ting, i første række sit tøj, både arbejdstøj, landgangstøj og undertøj, men også skaffegrejer, skotøj, eventuelt madvarer og medbragte drikkevarer, samt også ting, han havde indkøbt som gaver osv. I køjesækken, der først kendes fra 1800'erne, opbevarede han derimod sengetøj, olietøj og søstøvler. Skibskisten var det første, den vordende sømand, så snart han blev forhyret, anskaffede sig. Det fine arbejde, de fleste kister udmærker sig ved, vidner om, at det i reglen var en professionel snedker og undertiden en tømrer, den unge mand gik til. Af de utallige skibskister, der findes bevaret i privateje og i søfartsmuseer, er de fleste af den karakteristiske form med fladt låg og langsider, der skræner udad mod bunden. Denne praktiske udformning, der bevirker, at kisten står fast uden at vælte selv i svær søgang, er imidlertid formentlig først blevet almindelig i løbet af 1800-tallet, idet ingen af de kister, man har kunnet datere til tiden forud, har haft skrå sider.

Den her viste skibskiste har den typiske form, og stammer da også fra sidste halvdel af forrige århundrede. Almindeligvis havde fyrretræskisterne grønne sider, sort låg og kultjæret bund, mens de finere kister var af massivt egetræ i træets egen farve og med tjæret fyrretræs bund. Vor kiste er derimod af fyrretræ med åremaling på siderne og er ikke tjæret i bunden. Det på hængsler siddende låg er udvendigt betrukket med sort voksdug med en kant af utjæret skibmandsgarn i fletværk og med messinghjørner. I midten af lågets overside er fæstnet et messingnavneskilt med ejermandens navn indpunslat med prikker: W. PEDERSN (der var ikke plads til det sidste e). Indersiden af låget er hvid (ofte er dette indvendigt malet rosa), og på dets midte er anbragt et lille maleri på sejdug, forestillende et fuldskib, hvis navn læses som „Pet“. Formentlig er det et billede af et af de stolte klipperskibe, ejermanden har været forhyret på. På hvert af endestykkerne er påskruede beslag, fint udskårne af træ og bemalede; heri er fastgjort en sjækkel af tovværk som håndtag, ligeledes malet i stærke farver. Tilsvarende udskåret nøgleskilt findes på kistens forside.

Især under sejlads i passaten havde sømanden i frivagten god tid til at pynte sin kiste med knobarbejder („fancywork“), malerier, udskæringer osv., og vor kiste bærer tydeligt præg af ejerens kunsthåndværk og glæde over sin



Fyrretræs skibskiste fra 1800'erne, med skrå langsider og hvilende på fodlister. Kisten, der har tilhørt en sømand W. Pedersen, er udsmykket med „fancywork“ (knobarbejde), udskæringer og et maleri i låget. I kisten ses til venstre læddiken. — Handels- og Søfartsmuseet.

Sea-chest belonging to the sailor W. Pedersen. 19th century.

skibskiste. I reglen blev kisterne ikke låst ombord; det var mod kammeratskabets love, da det gav udtryk for mistillid til de andre i lukafet.

Øverst i kistens indvendige side til venstre er anbragt den såkaldte læddike, et lille rum med låg, beregnet til sygrejer, skriveredskaber, toiletsager, salmebog, billeder, breve o. l. Engang imellem, især søndag eftermiddag, havde sømændene „kistefornøjelse“; så tog de kisterne op på dæk, gennemgik tøjet og reparerede det, lagde det pænt ned igen, kiggede på billederne af de kære derhjemme, gennemlæste atter de modtagne breve osv.

Kisten står på to fodlister, anbragt under langsiderne. Højden er 46 cm, bunden måler 88×45 cm og låget 86×35 cm.

Skibskisternes historie er nylig blevet skildret kyndigt og interessant af

museumslektor Erling Eriksen, Vestfold Fylkemuseum i Tønsberg (i Vestfold-Minne 1961, 125-149).

Efterhånden som flere og flere sejlskibssøfolk gik over i dampskibsfarten, opstod en speciel kistetype, de såkaldte „nyhavnskister“, der var mindre end mange af de ældre kister, som på grund af deres størrelse ikke kunne komme ind gennem de snævre indgange til dampskibenes lukafer. De var meget simple i materiale og udførelse end de gamle, men var dog grønmaledede på siderne og sorte på låget. De solgtes i stort tal af skibshandlerne i Nyhavn, deraf navnet.

Skibskisten er idag passé. Dens rolle er overtaget af håndkufferten. Tidligere ville en sømand, der mødte op ombord med kuffert, have været udsat for en vældig forhånelse fra kammeraternes side, ja ville sandsynligvis være blevet smidt ud af lukafet. Nu er der langt bedre plads ombord til personlige genstande end dengang, da kisterne brugtes til siddepladser omkring det lille klappbord i det snævre folkelukaf.

Handels- og Søfartsmuseet vil meget gerne forøge sin samling af skibskister og opfordrer læserne til at hjælpe museet til at erhverve sådanne, enten som gave eller ved køb.

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 tredje side), samt ældre årbøger, 1943–56 pr. stk. kr. 3.50, 1957–60 kr. 5.– pr. stk.). Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet.

Minimumskontingenter:

Årsmedlemmer kr. 15.– årligt for personer, kr. 100.– for institutioner eller firmaer.

Personer kan blive livsvarige medlemmer for et minimumsbeløb af kr. 200.– én gang for alle.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1960

„Handels- og Søfartsmuseets Venner“ afholdt sin ordinære generalforsamling i Kongens Kammer på Kronborg Slot onsdag d. 29. juni 1960. Direktør H. Westergaard valgtes til dirigent.

I sin beretning omtalte formanden, professor, dr. techn. C. W. Prohaska, at året 1959 havde været et roligt år for museet. De to modeller, der var under arbejde og tænktes skænket til museet, nemlig en fiskejagt fra 1778 og vagerkutteren „Løvenørn“, havde endnu ikke kunnet afleveres, da modelbyggerne har været sinket af andet arbejde. Imidlertid havde der været lejlighed til at forære museet en række genstande af forskellig art, som museet har ønsket sig, nemlig et hollandsk flisebillede forestillende en „staatenyacht“, et par fajancekopper med helsingørske motiver i transferprint, tre skibsbilleder (brig „König von Dänemark“ af Altona af så tidlig en dato som ca. 1780, barkentinen „Fuglen“ af Marstal og skonnerten „Anes Minde“ af Fjellebroen, begge fra 1800-tallet), en serie afstøbninger af danske by- og herredssegl med maritime motiver, en porcellænsponchebowl, der har været benyttet som gave fra firmaet Major Wright i Helsingør til en eller anden skipper blandt firmaets forretningsforbindelser, et fotografi i naturlig størrelse af det ældste bevarede danske søkort udført af Bagge Wandel i 1653, et kompas med solur, signeret Iver Jensen Borger, København, fra 1700-erne, en evighedskalender med maritime motiver, ca. 1830, samt 3 sølvmedailler til minde dels om slaget i Øresund 29. okt. 1658, dels Asiatisk Kompagnis medaille præget i anledning af den oldenborgske kongeslægts 300 års jubilæum i 1748 og endelig mindemedailen for fabrikmester Henrik Gerner præget ved dennes død i 1787. Formanden kunde samtidig meddele, at et

af selskabets ældste medlemmer, skibskonstruktør Otto Benzon, samme dag havde foræret museet et maleri af s/s „Kronen“ af Nykøbing F., tilhørende Det Falster-Sjællandske Dampskibsselskab. Giveren, der var til stede, hylledes med håndklap. Venneselskabet havde som sædvanlig støttet udgivelsen af Handels- og Søfartsmuseets årbog, der for de fleste medlemmer utvivlsomt er det synligste bevis på selskabets virke. Det var formandens indtryk, at den havde været særlig interessant de sidste år.

Der var sket en glædelig fremgang i medlemstallet, idet dette var steget med 40 fra 1170 til 1210 medlemmer.

Til slut rettede formanden en tak til pressen for den interesse, den altid har vist museet og dets venneselskab.

Beretningen godkendtes uden videre bemærkninger.

Kassereren, museumsdirektør Klem, gennemgik selskabets reviderede regnskab, der var uddelt til de fremmødte. Driftsregnskabet balancerede med kr. 21.233,44. Til årbogens udgivelse var betalt kr. 18.775,40, men takket være annoncørers og andre interesserede firmaers bidrag samt salg af årbøger var netto udgiften reduceret til kr. 5.918,46. Til reservefondens henlagt kr. 800,00, indbetalt af livsvarige medlemmer. I 1959 var der givet gaver til museet til et beløb af kr. 3.803,28. Overskuddet beløb sig til kr. 5.457,63. Selskabets formue var nu ialt på kr. 105.673,56, og reservefondet var vokset til kr. 22.503,75. Kassereren takkede annoncører og bidragydere for deres værdifulde støtte til årbogens udgivelse. Revisionspåtegningen oplæstes, og forsamlingen gav decharge for regnskabet.

Formanden meddelte, at han på grund af stadigt voksende arbejdsbyrde så sig tvunget til at nedlægge sit hverv som formand for selskabet og som medlem af dets bestyrelse, poster som han havde siddet inde med siden 1949, da han indvalgtes som afløser for skibsreder Willie C. K. Hansen. Han beklagede dette skridt meget, men fandt det nødvendigt af hensyn til sine øvrige omfattende opgaver. På bestyrelsens vegne ville han foreslå, at afdelingschef i Handelsministeriets søfartsafdeling J. Worm, der netop dagen i forvejen var blevet valgt til formand for Handels- og Søfartsmuseets komite, blev ind-

valgt i bestyrelsen og samtidig overtog formandsposten. Endvidere foreslog han genvalg af de afgående bestyrelsesmedlemmer, borgmester Schytz, Helsingør, og bankdirektør Ernst von Kauffmann, København. Der var ikke fra medlemmernes side fremkommet andre forslag, og forsamlingen godkendte bestyrelsens forslag med akklamation.

Som revisorer genvalgte de herrer statsaut. revisorer A. Engell-Nielsen og Eigil Bruhn.

Under punkt eventuelt rettede museumsdirektør Klem en tak til den afgående formand for hans udmærkede virke i selskabet, for godt samarbejde og for udmærket ledelse af selskabet gennem en årrække. Formanden udtalte på sin side en tak til selskabets bestyrelse og medlemmer for tillid og godt samarbejde og takkede ligeledes Handels- og Søfartsmuseets ledelse og medarbejdere for de mange års fælles virke, ligesom han lovede, at hans interesse for selskabet og museet stadig ville være lige usvækket. Forsamlingen hyldede den afgående formand med håndklap.

Efter generalforsamlingen foretoges under ledelse af museumsdirektør Klem og museumsinspektør Henningsen en rundgang i museet og man beså især dets særudstilling om admiral Poul Løvenørn og hans virke for søkortvæsenet og fyrvæsenet i Danmark.

Selskabet har siden afholdelsen af generalforsamlingen overdraget museet nogle værdifulde gaver, som vil blive nærmere omtalt i næste årsberetning.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1960

Udgifter:

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:			
Udgivelse af årbog 1960	30.654,63		
÷ salg af årbøger og særtryk 1.003,34			
annoncer og tilsk. til denne 12.550,00			
refunderet papirafgift 477,36			
Fyr- og Vagervæs. andel 16.000,00	30.030,70	623,93	
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>			
Gaver til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg		7.822,56	
Kontorhold:			
Porto, fragt m. v.	2.295,60		
Kontorhold	1.268,90		
Revision og regnskabsassist. for 1959	1.000,00		
Diverse udgifter	527,55	5.092,05	
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>			
Henlæggelse til reservefonden ifølge vedtægternes § 9 ...		443,37	
Overskud overført til kapitalkonto		6.114,27	
		<hr style="border-top: 1px solid black;"/>	
	Kr.	20.096,18	
		<hr style="border-top: 1px solid black;"/>	

Indtægter:

Kontingent fra 1079 årsbetalende medl....	14.909,53		
Kontingent og bidrag fra 4 livsv. medl. ...	443,37	15.352,90	
<hr style="border-top: 1px solid black;"/>			
Renter af bank, postgiro og obligationer		4.743,28	
		<hr style="border-top: 1px solid black;"/>	
	Kr.	20.096,18	
		<hr style="border-top: 1px solid black;"/>	

STATUS PR. 1. JANUAR 1961

Aktiver:

Likvide midler:

Kassebeholdning	612,33	
Landmandsbanken, Helsingør, checkkonto 11130	20.791,26	
Postgiro	13.414,66	34.818,25

Obligationer:

Kr. 24.000 5 % Østifternes Kreditforening 15. s. 3. afd. à 81¼	19.620,00	
Kr. 10.000 5 % Østifternes Kreditforening 16. s. 2. afd. à 81¼	8.175,00	
Kr. 10.000 5 % Ny Jydsk Købstads Kreditforening 11. s. à 81¼	8.125,00	
Kr. 11.000 5 % Jydsk Grundejer Kreditforening 1. afd. à 81¼	8.937,50	
Kr. 26.000 5 % Østifternes Hypotekforening 6. afd. à 79	20.540,00	
Kr. 11.000 5 % Jydsk Hypotekforening 11. afd. à 79¼	8.717,50	74.115,00
	Kr.	108.933,25

Passiver:

Reservefond:

Saldo 1. januar 1960	22.503,75	
Henlagt ifølge driftsregnskab	443,37	22.947,12

Kapitalkonto:

Saldo 1. januar 1960	83.149,36	
Overskud ifølge driftsregnskab	6.114,27	
	89.263,63	
÷ kursregulering af obligationer ...	3.277,50	85.986,13
	Kr.	108.933,25

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 11. april 1961

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

LOVE

for

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER“

§ 1.

Selskabets navn er „Handels- og Søfartsmuseets Venner“.

§ 2.

Selskabets formål er at være til støtte for Handels- og Søfartsmuseet og at virke for forøgelsen og forbedringer af dettes samlinger. Selskabets midler kan efter bestyrelsens bestemmelse foruden til indkøb af museumsgenstande tillige anvendes til genstandenes konservering og udstilling.

§ 3.

De midler, hvormed dette formål søges nået, er:

Årsbidrag fra selskabets medlemmer.

De livsvarige medlemmers bidrag, samt
dotationer.

§ 4.

Som medlem kan optages personer, institutioner eller firmaer. Ethvert medlem har gratis adgang til museet. Forsåvidt selskabet måtte udgive en årbog, tilsendes denne gratis selskabets medlemmer.

Selskabets regnskabsår er kalenderåret.

Det årlige medlemsbidrag er for personer mindst kr. 15,00 og for institutioner eller firmaer mindst kr. 100,00. Personer kan blive livsvarige medlemmer mod indbetaling af et beløb af mindst kr. 200,00. Medlemsretten ophører ved udmeldelse af selskabet, eller hvis års-

bidraget trods påmindelse ikke er indbetalt inden udgangen af regnskabsåret.

Æresmedlemmer kan udnævnes med enstemmighed af bestyrelsen. Disse har samme rettigheder som ordentlige medlemmer, men er fritagne for medlemsbidrag.

§ 5.

Selskabets bestyrelse består af indtil 7 medlemmer. Direktøren for „Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg“ er selvskrevet medlem af bestyrelsen.

Bestyrelsens øvrige 6 medlemmer vælges på den årlige, ordinære generalforsamling.

Den første bestyrelse vælges for to år. Derefter afgår hvert år halvdelen af medlemmerne i den gennem lodtrækning ved første valg bestemte rækkefølge. Genvalg kan finde sted. Sker afgang i årets løb, kan bestyrelsen for tiden indtil næste ordinære generalforsamling supplere sig med et eller flere medlemmer.

§ 6.

Bestyrelsen vælger formand og næstformand; museumsdirektøren udfører ordentligvis forretningerne som bestyrelsens sekretær og kasserer, men kan ikke vælges til formand.

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når 4 af dens medlemmer er tilstede eller skriftligt har afgivet deres votum over dagsordenen for mødet. Beslutninger tages ved simpel majoritet. I tilfælde af stemmelighed gør den fungerende formands stemme udslaget. Bestyrelsen kan bemyndige to af de valgte medlemmer til i forening med museumsdirektøren at foretage indkøb, forsåvidt hurtig afgørelse er fornøden.

Sekretæren fører en protokol over bestyrelsens forhandlinger.

§ 7.

Selskabets årlige, ordinære generalforsamling afholdes inden udgangen af august måned efter indkaldelse med 14 dages varsel ved

meddelelse til selskabets medlemmer, medmindre bestyrelsen af særlige grunde måtte træffe anden bestemmelse om tidspunktet for generalforsamlingens afholdelse.

§ 8.

Dagsordenen for den ordinære generalforsamling skal omfatte:

- 1) Bestyrelsens beretning om selskabets virksomhed i det forløbne regnskabsår.
- 2) Forelæggelse af det reviderede årsregnskab til godkendelse.
- 3) Valg af bestyrelsesmedlemmer.
- 4) Valg af to revisorer til gennemgang af regnskabet for det løbende regnskabsår.
- 5) Mulige forslag fra bestyrelsen eller fra selskabets medlemmer.

Forslag fra medlemmerne må inden 1. april være skriftligt fremsatte for bestyrelsen.

Alle beslutninger, med undtagelse af de i § 10 nævnte, fattes af generalforsamlingen med simpel majoritet. Over generalforsamlingens forhandlinger føres en protokol.

§ 9.

Dotationer, til hvilke der ikke er knyttet særlige bestemmelser, samt de livsvarige medlemmers bidrag henlægges til et reservefond, som lejlighedsvis kan træde hjælpende til ved selskabets indkøb.

Genstande, som erhverves for selskabets midler, betegnes som gaver fra selskabet.

§ 10.

Vedtægelse af lovændringer og beslutning om selskabets ophævelse kan kun ske på en til dette øjemed indkaldt generalforsamling, på hvilken mindst $\frac{3}{4}$ af selskabets medlemmer har givet møde, og med mindst $\frac{3}{4}$ af de tilstedeværendes stemmer. Er den indkaldte generalforsamling ikke beslutningsdygtig, bliver inden en frist af 6 uger en ny

generalforsamling at indkalde, på hvilken beslutning gyldigt kan fattes med $\frac{3}{4}$ af de tilstedeværende stemmer uden hensyn til antallet af de mødte medlemmer.

§ 11.

I tilfælde af selskabets opløsning tilfalder dets kapital „Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg“.

Således vedtaget på selskabets generalforsamlinger
21. august og 20. september 1961.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

BESTYRELSE

Afdelingschef J. WORM, R., formand.
Overretssagfører V. FALBE-HANSEN, R., DM., næstformand.
Bankdirektør ERNST V. KAUFFMANN, R., DM.
Direktør JENS M. BARFOED.
Borgmester SIGURD SCHYTZ.
Kommandør P. E. B. SINDING, K¹., DM.
Museumsdirektør KNUD KLEM, kasserer og sekretær.

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Ahlefeldt-Laurvig, W., greve, Næstved.
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.
Bille, Torben, underdir., civ.ing., Virum.
Bendix, Adam B., dir., Hell.
Benzon, Boje, fabriker, 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., Præstø.
Dithmer, G., dir., ing., Kbh.

Eckman, Lia, fru, Valby.
Elving, Jens, komm.kapt., Kbh.
Enderborg, Erik, overtoldass., Kbh.

Falbe-Hansen, V., ORS., Kbh.
Finsen, Aage, kreditfor.dir., Gent.
Fischer-Jørgensen, P., apoteker, dr. pharm.,
Rønne.

Goddik, Peter, gross., Vedbæk.
Grandjean, Louis E., forf., Rungsted.
Granzow, Ernst, dir., Klampenborg.
Gundel, E. A., kaptajn, Kbh.
Gütel, Poul, H.D., Charl.

Hagedorn, H. C., overlæge, dr. med., Gent.
Hansen, Henning, arkt., Valby.

Hansen, Knud, skibsreder, Kbh.
Hansen, fru skibsreder Willie C. K., Hgør.
Harhoff, Chr., skibsreder, Kbh.
Harhoff, Preben, skibsreder, Kbh.
Hasselbalch, K. A., godsejer, dr. med.,
Snekkersten.
Hasselbalch-Larsen, J., prokurist, civ.ing.,
Kbh.
Heering, Peter, fabrikant, Kbh.
Henningsen, Bent, stud. techn., Hgør.
Henningsen, Gunner, stud. merc., 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.
Høgstedt, Carl J., Brooklyn, USA.
Højgaard, Kn., civiling., Kbh.

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

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. Hjærne, revisor, cand. merc.,
Kbh.
Juel-Christensen, Ove, gross., Hell.
Jørgensen, Svend, mus.ass., Hgør.

Kalm, K., dir., Kbh.
Kampmann, Chr., ing., Charl.
Karsten, Preben, sekretær, H. A. & H. D.,
Aabyhøj.

Kauffmann, Ernst v., bankdir., Kbh.
Kemp, Frithjof, ORS, Kbh.
Klem, Helen Lise, stud. pharm., Kbh.
Klem, Karen, skolepsykolog, cand. psyk., fru,
Hgør.
Klem, Lone, mag. art., Kbh.
Klem, Knud, mus.dir., Hgør.

Klem, Marianne, frk., Hgør.
 Knudtzon, Th., HRS., Gent.
 Kraft, F. W., dir., Silkeborg.
 Kromann, E. B., skibsreder, Marstal.
 Kure, O., pastor, Assens.

Lading, Henry P., dir., Hellerup.
 Langebæk, Steen, LRS., Charl.
 Lauritzen, Knud, skibsreder, konsul, Kbh.
 Lemvig-Müller, C. J., dir., Kbh.
 Lemvig-Müller, Johan-Frederik, Rungsted.
 Leth, Peter, dir., Kbh.
 Lorentzen, Poul, civiling., Randers.
 Lotz, M. E., overlærer, Hgør.
 Luiting, Dick, dir., Alkmaar.
 Lund, Carl C., tandlæge, Hell.
 Lund, Svend Aage, chefred., Gent.
 Lundbeck, H., fabrikkejer, 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.
 Munk, Niels, civiling., dir., Charl.
 Müllertz, C. M., Haiti.
 Møller, E. S., ing., Charl.
 Møller, Mærsk McKinney, skibsreder, Kbh.

Nedergaard, Hans R., ing., Holbæk.
 Nielsen, Carl, dir., Kbh.
 Nielsen, Chr., konservator, Hgør.
 Nielsen, Ejnar J., tømrermester, Hgør.
 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.
 Næsser, Vincent, læge, Gent.
 Nørregård, Georg, dr. phil., Kbh.

Olsen, Chr., tømrermester, Fr.værk.

Pade, H. W., dir., ing., Klampenborg.
 Pedersen, Ole W., Hell.
 Penter, 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.

Scheen, Rolf, orlogskapt., Haslum, Norge.
 Schmidt, Axel, kontreadmiral, Grønødd,
 Grønland.
 Siefert, Ernst, husejer, Korsør.
 Simon, L., gross., Charl.
 Strand, Victor B., gross., generalkonsul, Kbh.
 Sundberg, K. A., vekseler, Kbh.
 Svendsen, O., skibsreder, Kbh.
 Svenningsen, Hans, skibsreder, Kbh.

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

Winsløw, Wiggo, fabrikant, Kbh.
 Wittus-Hansen, E., adf.-leder, Kbh.
 Worm, Kai Toxen, skibskonstr., Vancouver
 Island.
 Wright, H. K., ing., Kbh.

ARSMEDLEMMER

Abrahamsen, Mogens, el.monter, Roskilde.
 Ackermann, K. E., kommander, Springforbi.
 Agger, Knud, kunstm., Hgør.
 Ahrensberg, H. M., husejer, Kvistgård.
 Albertsen, R. L., adm. dir., orlogskapt., Kbh.
 Albrechtsen, A., snedker, Hgør.
 Albrechtsen, Erling, mus.insp., cand. mag.,
 Odense.
 Allerup, Otto, vinhandler, Kbh.
 Alsøe, Erik, sekretær, cand. jur., Charl.
 Andersen, Adolph, Effit., skibsmæglere,
 Randers.
 Andersen, Allan E., købmd., Hgør.
 Andersen, Aug., portør, Snekkersten.
 Andersen, Aug., sagfører, Alborg.
 Andersen, Bjarne, elektriker, Hillerød.
 Andersen, Børge Bjørn, skibsing., Sønderborg.
 Andersen, Carl, postkontrollør, Hgør.
 Andersen, C. Mazanti, skibsreder, Charl.
 Andersen, E., gross., konsul, Kbh.
 Andersen, E. V., smed, Hgør.
 Andersen, Harry, bogtrykker, Hgør.
 Andersen, J. Chr. A., fliv. værkm., Frberg.
 Andersen, John, kontorass., Kbh.
 Andersen, Jørgen, lærer, Charl.
 Andersen, Knud, maskininsp., Kbh.
 Andersen, Leif Saalbach, civiling., Hgør.
 Andersen, N. O., civ.ing., Nærum.
 Andersen, P. E. T., rest., Hgør.
 Andersen, T. Scavenius, læge, Æraskbg.
 Andersen, V., tømrermester, Espergærde.

Andersson, Børge J., lods, Køge.
 Andreassen, A. C., gross., Kbh.
 Andreassen, Leo, arbejdsmand, Hgør.
 Andresen, Chr., skibsreder, Hell.
 Andrup, Birthe, bibliotekar, frk., Charl.
 Ankjærgaard, Gunnar, elværksbestyrer,
 Egedesminde.
 Ankjærgaard, H. J., togfører, Hgør.
 Arbejdernes Fællesorganisation, Hgør.
 Arendrup, Adolf, bankbestyrer, Rungsted
 Kyst.
 Arnbak, Lars, civ.ing., Rungsted Kyst.
 Arnold-Larsen, A. E., læge, Nyborg.
 Aschengreen, J. Chr., dir., Søllerød.
 Asmund, Berit, lektor, Snekkersten.
 Asmussen, Alfred, gross., Kbh.
 Aspmann, A. V., skibstømrer, Hgør.
 Aspmann, H. L. V., skibstømrer, Hgør.
 Assens, biografdir., Valby.
 Auring, G., overbibliotekar, Aabenraa.
 Axen, Frode, gross., Lyngby.

Bager, L. J., hovedbogholder, Hgør.
 Bagh, Axel, ing., Valby.
 Balleby, boghdl., Thisted.
 Bang, Aksel, fisker, Fejø.
 Bang, Hjalmar, dir., Gent.
 Bang-Kavn, Jens, Dragør.
 Bardenfleth, Henrik, fuldmægtig, Holte.
 Barfoed, Jørgen H., adjunkt, Klampenborg.
 Barfoed, Jens M., dir., Gent.

- Barfoed, Knud V., arkt. M.A.A., Kbh.
 Barfoed, Sven, dir., civiling., Gent.
 Bay, Bjørn B., prokurist, Nyk. F.
 Bay, Oluf, ORS., Kbh.
 Beach, Erik, politimester, Kgs. Lyngby.
 Bech Pedersen, Gunnar, fabrikant, Snekkersten.
 Beck, sejmager, Valby.
 Bendtsen, Bendt, handelslærer, Hgør.
 Bengtsson, Erik, prokurist, Hellerup.
 Bentzen, K. M., musikl., Skodsborg.
 Benzon, O., konstrukt., Kbh.
 Berg, skibsing., Skelskør.
 Berg, Erik, gross., Kbh.
 Berg, Henry, sneedkerm., Kbh.
 Berg, K., overpolitibetjent, Lyngby.
 Berg, Leif, dir., cand. polit., Kbh.
 Bergström, Bo, fil. mag., Lund, Sverige.
 Bering, Aage, skibsmægler, Skive.
 Berning, A. G., LRS., Hgør.
 Bertelsen, Erik Bruun, civiling., Hgør.
 Bertelsen, P. J., læge, Thisted.
 Berthelsen, Vald., tørrfører, rådmænd, Hgør.
 Berthelsen, W. J. P., bogholder, Hgør.
 Bie, Kirsten Lorentz, frue, Snekkersten.
 Bischoff, J., prokurist, Brønshøj.
 Bjerregaard, N., auktionsm., Fr.havn.
 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., distriktling., Ringkøbing.
 Blume-Knudsen, F., disponent, Hørsholm.
 Boa, A. W., fabrikant, Gent.
 Boa, Ulf, bagersvend, Hgør.
 Boas, Jørgen, læge, Dianalund.
 Boesen, Per, Kbh.
 Bohn, C. V., Sehestedt, toldforvalter, Æreskøbing.
 Bohr, Niels, prof., dr. phil., Valby.
 Borch, Iver, grosserer, Haderslev.
 Borg, Chr., gross., Kbh.
 Borup-Nielsen, Sv. Aa., kontorchef, Hgør.
 Botfeldt, Niels E., arkt. M.A.A., Rungsted Kyst.
 Brahde, Mogens, arkitekt, Holte.
 Brammer, Kai, boghdl., Hgør.
 Brask, Georg, indkøbschef, ing., Hell.
 Bremerstent, E., overbibl., Hgør.
 Briand de Crèvecoeur, E., kontreadmiral, Humlebæk.
 Broch, Axel, stadskoleinsp., Hgør.
 Broegaard, Jørgen A., forstander, Ollerup.
 Broen, Paul, Klampenborg.
 Broholm, F., stud. mag., Kbh.
 Brun, Erik, landsdommer, Hell.
 Brunoe, Søren, billedhugger, Kbh.
 Bruun, Jørgen G., købmd., Skodstrup.
 Buch, Helge, ing., Charl.
 Buch, Jørgen, ing., Fr.værk.
 Buchthal, Fritz, dr. med., Kbh.
 Buhl-Madsen, P., lærer, Roskilde.
 Burmeister & Wain, A/S, Kbh.
 Busch, Julius A., søljt., Charl.
 Büchner, Ellen, viceinsp., fru, Hgør.
 Bystrup, N., arkitekt, M.A.A., Hørsholm.
 Bytinsky, M., fuldmægtig, Virum.
 Bærentsen, H., LRS., Kbh.
 Bøgh-Hansen, E., forvalter, Kbh.
 Bøge, Holger, læge, Hgør.
 Børgesen, B. E., murermester, Hgør.
 Børsen, H., civiling., Kbh.
 Baastrup, Vilh., kommunelæge, Kbh.
- Carlsberg Bryggerierne, Kbh.
 Carlsen, E. A. P., skibstømrer, Kbh.
 Carlsen, Ove, skibbygm., Hgør.
 Carlsson, J., barberm., Hgør.
 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., Hgør.
 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., havarikspert, Kokkedal.
 Christensen, Jens Ivar Barfod, toldass., Snekkersten.
 Christensen, J. P., Spangsbro, Kalundborg.
 Christensen, Julius, matros, Hustedest.
 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, Paul, installatør, Faxe Ladeplads.
 Christensen, Regnar Bang, skibsf., Søborg.
 Christensen, Roger, farvehdl., Hgør.
 Christensen, Viggo, fhv. overborgmester, Kbh.
 Christiansen, Chr., skibbygm., Rønne.
 Christiansen, Haldur, sneedkerm., Hgør.
 Christiansen, Haas V. Bohn, lærer, Virum.
 Christiansen, Haas Aa., sneedker, Hgør.
 Christiansen, Inger, fr., Hell.
 Christiansen, Irving, ing., Dragør.
 Christiansen, Michael Bohn, ing., Kgs. Lyngby.
 Christiansen, O. C. V., kontorchef, Kbh.
 Christiansen, Vermund, repræsentant, Kokkedal.
 Christie, Andreas, afd.chef., Rungsted Kyst.
 Christoffersen, Chr., tømmehdl., Bagsværd.
 Christy, Agnes, provisor, fru, Kbh.
 Clausen, E. Th., gross., Kbh.
 Clausen, H., bestyrer, Hgør.
 Clausen, Halfdan, støberiing., Hgør.
 Clausen, Aage, Gent.
 Cleemann, P. F., skibsreder, Abenrå.
 Cordsen, Henning, fabrikant, Kbh.
 Cruse, Erik Bang, ing., Kbh.
- Dahl, Paula, sygeplejerske, Hgør.
 Dahlström, Sven, arkitekt, Kbh.
 Dahlström-Nielsen, Henry, klejnsmedem., Hgør.
 Daigaard, A., boghdl., fru, Hgør.
 Dam, Anton, diakon, Tåstrup.
 Damborg, E., kontorchef, Brh.
 Dammann, Herbert, Hamborg.
 Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“, Kbh.
 Dampskibsaktieselskabet „Progress“, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Dannebrog“ A/S, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Heimdal“ A/S, 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., vindhldr., 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.
Djorup, Johs., læge, Kbh.
Dragstrup, Vagn, prokurist, Kbh.
Dreyer, Thorvald, arkt., Kbh.
Drosted, Mads, arkt., M.A.A., Hgør.
Dyreborg, Harry, inspektør, Hgør.

Ebbenhøj, Chr., dir., ing., Kbh.
Eckhausen, H., kustode, Hgør.
Eckhardt-Hansen, I., stud. polyt.,
Snekkersten.
Eilschou-Holm, Fr. Vilh., sømandspræst, Kbh.
Ejbel, Viggo, dir., Kbh.
Ekholdt, V., dir., Middelfart.
Elkjær, G. V., viceskoleinsp., Hgør.
Ellekilde, fru overing., Charl.
Else, Herluf, dir., Kbh.
Elving, Ingeborg, sproglererinde, Hgør.
Enevoldsen, C., sparekassedir., Løkken.
Engel, Otto, arkitekt, M.A.A., Kbh.
Erichsen, P., styrmand, Valby.
Eriksen, Egon Ellegaard, maskinmester,
Skjern.
Eriksen, Hans, dir., Hgør.
Eriksen, Richard, Virum.
Erlandsen, Arne, guldsmed, Fr.havn.
Ernst, Max, lektor, cand. mag., Hgør.
Erting, Aksel, tømrerm., Hgør.
Ertner, E. G., Kbh.
Esbjerg Tovværksfabrik A/S, Esbjerg.
Eschen, Jørgen, læge, Valby.
Eskildsen, Viking, ing., Hgør.

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., orlogskapt., Riisskov.
Fischer-Knudsen, dir., Odense.
Fisker-Andersen, Jacob, ing., Hgør.
Fjeldborg, Børge C., dir., civiling., Birkerød.
Foldager, Reinald, toldass., Hgør.
Foreningen af Skibs- og Baadebyggere i
Danmark, Nykøbing M.
Forsmark, A., stemmer, Hgør.
Fossing, A., antikvitethdl., Næstved.
Frandsen, Geo. maskinm., Brønshøj.
Frederichsen, Fr., prokurist, Lyngby.
Frederiksborg Amtsråd, Hillerød.
Frederikshavns Værft og Flydedok, Fr.havn.
Fredfeldt, Knud V., kommunal lærer, Vanløse.
Fredholm, Povl, malerm., Bregninge pr.
Svendborg.
Fribert, Trojel, chauffør, Hals.
Friis, Claus Achten, arkt., Klampenborg.
Friis, fru Gudrun, Hgør.
Friis, Jørgen, banedir., Hgør.
Friis, Jørgen, jun., Hgør.
Friis-Hansen, Jan, civiling., Springforbi.
Frydensberg, Finn, skibsinp., Fr.havn.
Frørup, 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., skibsinp., Brønshøj.
Genster, Helge, læge, Odense.
Gents, E. Th. V., sekretær, Espergærde.
Gerfelt, Jørgen, skibskonstr., Kgs. Lyngby.
Germundsson, A., speditør, Kbh.
Gjeding-Thisted, S. A., materialist, Herning.
Gjermansen, Richard, civiling., Hgør.
Gleerup, Alfred, læge, Kbh.
Gløde, F., statsaut. transløtør, Kbh.
Gorriksen, N. J., HRS., Kbh.
Grau, Ove, dir., Vejle.
Greisen, Bent, ass., Humlebæk.
Grønnemose, E. E. N., murem., Hgør.
Gulmann, Nils, Charl.
Gundel, Mogens, direktør, Skodsborg.
Gustafson, Nils, forstander, Hillerød.
Güllich, S. A., vogmand, Hgør.
Gaardø, Chr., forstander, overlærer, Hgør.

Haderslev Havneudvalg, Haderslev.
Hage, Torben, kammerherre, Klampenborg.
Hagelund, F., assurandør, Hgør.
Hagen, Poul, civiling., Charl.
Haglund, F., kant., Kbh.
Hahn-Petersen, Eigel, skibsreder, Kbh.
Hallidin, Hans, skræddermester, Nyk. F.
Hansen, Allan, maskintegner, Fredensborg.
Hansen, Anders, købmd., Slagelse.
Hansen, Bendt, civiling., dritbest.,
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, E., fuldmægtig, Kbh.
Hansen, Einar, afd.arkt., Kbh.
Hansen, Elise, kontorass., Kbh.
Hansen, Erland, arkitekt, Birkerød.
Hansen, Ernst, malerm., Hgør.
Hansen, F. W., skibsfører, Kalundborg.
Hansen, Georg Holst, købmd., Agerse.
Hansen, H. C., malerm., Hgør.
Hansen, H. E., orlogskapt., Holte.
Hansen, Helga, Kn., læge, frue, Kbh.
Hansen, Henry, Kbh.
Hansen, J. A., pens. lods, Kbh.
Hansen, Johs., kontorchef, Kbh.
Hansen, Julius, borgm., Kbh.
Hansen, Kaj, Kbh.
Hansen, Karl Johan, montør, Brønshøj.
Hansen, Knud, nav.dir., Kbh.
Hansen, Knud, journ., Kbh.
Hansen, L. E., maskinmester, Gilleleje.
Hansen, Magnus, lods, Karrebæksminde.
Hansen, Marius, lektor, cand. mag., Nakskov.
Hansen, Niels, bestyrer, Brønshøj.
Hansen, Ove Juul, installatør, Snekkersten.
Hansen, Paul, ing., Nakskov.
Hansen, Proben, toldpakhusbetjent, Kbh.
Hansen, S. G., kontorchef, Sprintsforbi.
Hansen, S. Gram, tandlæge, Charl.
Hansen, Søren Henri, skibsinp., Hgør.
Hansen, S. Ingemann, civiling., Kbh.
Hansen, Willy, prokurist, Valby.
Hansen, Aage, købmd., Nyk. F.
Hansfort, I. C., dir., Hgør.
Harder, P. J. J., Kbh.
Harlang, Frantz, dir., Kbh.
Hartmann, A/S Brødrene, Lyngby.

- Hartz-Rasmussen, Willy, fhv. skibsfører, Ødis.
 Haslund Poulsen, Helge, maskinarb., Hgør.
 Hauch, H., fotograf, Hgør.
 Hauschildt, Søren, læge, Skive.
 Haxlund, Axel, cand. jur., Valby
 Hede, Poul, L.R.S., Kbh.
 Hedegaard, O., bankdir., Kbh.
 Helsingør Brændsels- og Trælasthandel A/S,
 Hgør.
 Helsingør byråd.
 Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane, Hgør.
 Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, Hgør.
 Turistforeningen for Helsingør og Omegn,
 Hgør.
 Helsingør Tømmerlaug, Hgør.
 Helweg-Mikkelsen, O., ing., Kbh.
 Hendriksen, Johnna, sekretær, fru, Hgør.
 Henningsen, Grethe, sygeplejerske, Gentofte.
 Henningsen, Hans, farveriejer, Nyborg.
 Henningsen, Kaj, underdir., tekstiling.,
 Virum.
 Henningsen, Ove, L.R.S., cand. jur.,
 Fredericia.
 Henningsen, Sv. Aa., lektor, Snekkersten.
 Henriksen, Carl, inkassator, Odense.
 Henriksen, H. H., Hgør.
 Henriksen, Hans, arkitekt, Kbh.
 Herløw, A. O., overass., Valby.
 Hermansen, B., forbyringsass., Vanløse.
 Hermansen, Kristian, fyrmester, Keldsnør fyr.
 Hesseldahl, skolebestyrerinde, frk., Tølløse.
 Hill-Madsen, Ernst, ing., Kbh.
 Hilsted, Finn, underdir., L.R.S., Kbh.
 Hintze, H. V., dir., Nyk. F.
 Hjorth, Stenild, civiling., Kbh.
 Hjorth-Moritzen, Alf, journalist, fil. kand.,
 Kbh.
 Hoff, Alfred, ing., Vanløse.
 Hoff, Gustaf R., maskinfabrikant, Kbh.
 Hofmeyer, Erik, skibsreder, Snekkersten.
 Hofmann, Georg, snedkermester, Århus.
 Hofmansen, P. K., arkivar, Kbh.
 Holck, M., lensbaron, Glumø.
 Holm, Hans Chr., fhv. arkitekt, Odense.
 Holm, Jacob, & Sønnen's Fabrikker A/S, Kbh.
 Holm, Jørgen, Singapore.
 Holm, Sven, fabrikant, Hell.
 Holm, Valdemar, murerm., Dragør.
 Holmark, Einar, gross., Kbh.
 Holm-Petersen, F., forfatter, Troense.
 Holmström, Bengt, civilekonom, Göteborg.
 Holse, Sven, statsaut. skibsmægler, Kbh.
 Holt, Arne, befragter, Holte.
 Hornby, H., ing., vicedir., Gent.
 Hous, A. Borch, læge, Åbenrå.
 Howe, Hans, fuldmægtig, Charl.
 Hovmand, G., skibsmægler, Bandholm.
 Hvass, Tyge, arkt. M.A.A., Hell.
 Hviid, Jørgen A., kommandørkapt., Birkerød.
 Hüsigg, Karla, overlærer, Hgør.
 Håge, Erik, red., Halmstad.
 Højbjerg, K. V., ing., Hgør.
 Høst, K. R., apoteker, Ålborg.
 Høyer, fyrass., Kolby Kaas.
 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, Læse.
- Jacobsen, C. W., afd.ing., Odense.
 Jacobsen, G., ing., Kbh.
 Jacobsen, Harald, gårdejer, Grimstrup.
 Jacobsen, Poul, gross., cand. jur.,
 Rungsted Kyst.
 Jacobsen, Verner, filmsfotograf, Hgør.
 Jagd, E. O., kontorass., Fredericia.
 Jakobsen, Ole Wormslev, lærer, Valby.
 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, Samso.
 Jensen, A. Rothe, reservelæge, Middelfart.
 Jensen, Axel, statsaut. skibsmægler, Århus.
 Jensen, Bent Holbech, maskinarb., Allerød.
 Jensen, B. Hjorth, orlogskapt., Gent.
 Jensen, Carl, ing., Rungsted.
 Jensen, Carl Chr., fuldmægtigt, 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., Rødby havn.
 Jensen, Ib, kemigraf, Kbh.
 Jensen, J., gartner, Hgør.
 Jensen, fru gartner J., Hgør.
 Jensen, Jens, overpolitbetj., Vanløse.
 Jensen, John, skattekontrollør, Holte.
 Jensen, Johs., snedkerm., Valby.
 Jensen, Jørn, Hgør.
 Jensen, K. Demant, arkitekt, Holbæk.
 Jensen, K. W. F., kok, Hgør.
 Jensen, Laurits, fhv. skoleinsp., Hgør.
 Jensen, Marthin, murersv., Allerød.
 Jensen, Mogens, DP.tekn., Kbh.
 Jensen, N. P., murerarbejdsmd., Brønshøj.
 Jensen, P., købmd., Kbh.
 Jensen, P. S., lods, Hgør.
 Jensen, S. A., civiling., Lyngby.
 Jensen, V. F., lokomotivf., Hgør.
 Jensen, Viggo A., prof., dr. med., Risskov.
 Jensen-Petersen, A., telefonmontør, Hgør.
 Jeppesen, Jørgen, Kbh.
 Jeppesen, Mogens, købmd., Nyk. F.
 Japson, Anders, malermester, Nyk. F.
 Jervøe, Kr., toldforvalter, Holbæk.
 Jespersen, Knud, repræsentant, Charl.
 Jespersen, K. Wraae, prokurist, Søborg.
 Jespersen, Povl, dir., Charl.
 Jessen, Børge, prof., dr. phil., Kbh.
 Jessen, C. U., overlæge, Hgør.
 Jessen, Erik, maskinarbejder, Kbh.
 Johannessen, Aksel, tømmerm., Snekkersten.
 Johannessen, Emil, fiskehdl., Hillerød.
 Johannessen, J. N. M., snedker, Hgør.
 Johannessen, Johs. P., sognefgd., Snekkersten.
 Johansen, Arne H., postbud, Rønne.
 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, Hjør.
 Johnson, Henning, bogtrykker, Kbh.
 Johansson, H., Hålsingborg.
 Jonassen, Else, overlærer, Hjør.
 Jorberg, Fr., Berlin.
 Juel, Jørgen, stud. techn., Hjør.
 Juel-Andersen, G., fiskehdl., Hjør.
 Juel-Brockdorff, Niels, baron, kommandør, Kbh.
 Juel-Christensen, Hans, vinhdl., Kbh.
 Justesen, E., overmekaniker, Kbh.
 Juul, Svend, vinhdl., Kbh.
 Juul, W., smedem., Kbh.
 Jørgensen, A., lods, Hjør.
 Jørgensen, Albert, dir., Hell.
 Jørgensen, Alb. V., HRS., Kbh.
 Jørgensen, A. Th., fhv. stadsing., Hjør.
 Jørgensen, A. W., overbetjent, Vordingborg.
 Jørgensen, C., mejerierje, Gundsmagle.
 Jørgensen, Ejnar, antikvarboghdl., Kbh.
 Jørgensen, Hakon, red., Løgstør.
 Jørgensen, Helge Johs., orlogskapt., Kbh.
 Jørgensen, Holger, kontorchef, Kbh.
 Jørgensen, Jul. E., gross., Hell.
 Jørgensen, Kaj R. O., læge, Bagsværd.
 Jørgensen, Max, depotbestyrer, Hjør.
 Jørgensen, Mogens, Kbh.
 Jørgensen, O. V., købmd., Hundested.
 Jørgensen, Paula, Holte.
 Jørgensen, Poul, skibskonstruktør, Hjør.
 Jørgensen, Th., urmager, Hjør.
 Jørgensen, Aage Thorstensen, konstruktør, Kbh.
- Kallenberg, E. O., forstander, skibsing., Snekkersten.
 Kampen, Axel, skibsfører, Kbh.
 Kapel, Lillian, fysioterapeut, frk., Hjør.
 Karsten, Bertel W., bankass., Skodsborg.
 Kattrup, A., malerm., Hjør.
 Kiil, Bodil, skolesundhedsplejerske, Roskilde.
 Kinch, O., skibsfører, Kbh.
 Kirckby, E., Kbh.
 Kirkman-Møller, S., fuldmægtig, Hell.
 Kisby, A. E., skibsing., Hjør.
 Kisby, L. A., ing., Kbh.
 Kiær, Erling, bogbinderm., konsul, Hjør.
 Kiærboe, Jørgen, sekretær, Kbh.
 Kjær & Sommerfeldt, vinhandel, Kbh.
 Kjølner, Th., kunstmaler, Hillerød.
 Kjølson, Per, tømrerm., Vallerød.
 Klangel, K., lærer, Hjør.
 Klausen, A., overtoldass., Kbh.
 Kleiminger, H. L., politifuldm., Lemvig.
 Klem, Ollis, fru, Hjør.
 Klem, Aage E., civiling., Kbh.
 Klerk, Niels, lektor, LRS., Kbh.
 Klindt-Jensen, J., civiling., Rønne.
 Klint, Johs., overlærer, Kbh.
 Klintonberg, O., cigarhdl., Hjør.
 Klokke, A. H., oberst, Vordingborg.
 Knigge, U., propagandachef, Hell.
 Knudsen, Axel, kordegn, Kbh.
 Knudsen, Axel, købmd., Hjortespriing.
 Knudsen, Einar, ing., Hell.
 Knudsen, Gunnar, direktør, Charl.
 Knudsen, Helge Ursin, stadsing., civiling., Hjør.
 Knudsen, H. Harreby, regnskabsfører, Kolbkaas.
 Knudsen, Ib, radiotelegrafist, Svendborg.
- Knudsen, Knud P., skibsfører, Nyk. M.
 Knudsen, Peder, kontorass., Hjør.
 Knudsen, Per, Kastrup.
 Knuth, Rud., greve, Hell.
 Knutsson, O. F. S., tapetsererm., Hjør.
 Kofoed, Erik, dispacber, Kbh.
 Kohl, Peter, skoleelev, Valby.
 Konge-Hansen, P., cand. theol., Lellinge.
 Kongstad, Jul, kontorchef, Vanløse.
 Kongsted, T., dir., Hjør.
 Kopp, J., gross., Hjør.
 Kopp, N. E., disponent, Hjør.
 Korsør Byråds Havneudvalg, Korsør.
 Kraglund, A. A. J., bestyrer, Hjør.
 Krebs, Niels Dindler, skibsygger, Hell.
 Kringhøj, Carl, maskinpasser, Esbjerg.
 Kristensen, Andreas L. H., skibsfører, Julianeåb.
 Kristensen, K. S., fhv. skibsfører, Kbh.
 Kristensen, Peter, bogholder, Hjør.
 Krogh-Andersen, Søren, kontorist, Kbh.
 Krogsgaard, Mogens R., civiling., Charl.
 Krohn, J. H., afding., Søborg.
 Kroman, Erik, overarkivar, 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.
 Kaadmann, F., kaptajn, Randers.
 Kaas, Jørgen, læge, Gjedved.
 Kaas, Aage, depotbestyrer, Hjør.
 Kaarøe, M., direktør, Rungsted.
- Lambertsen, S. R., radiotelegrafist, Svendborg.
 Lang, Per, ing., Hjør.
 Lannung, Hermod, LRS., Kbh.
 Lannung, Sven, afd. chef, Kbh.
 Larsen, A. Bodse, lodsformd., Bandholm.
 Larsen, A. H., toldkontroller, Hjør.
 Larsen, Astrid, frue, Kbh.
 Larsen, Bent Valeur, cand. mag., Tønder.
 Larsen, C., frue, fotograf, Hjør.
 Larsen, Erh., revisor, Kbh.
 Larsen, Erik Lau, arkt., Hjør.
 Larsen, Finn, snedker, Hvidovre.
 Larsen, F. Rønnow, kordegn, Kbh.
 Larsen, Henning, portier, Hjør.
 Larsen, Henri, indkøbschef, Snekkersten.
 Larsen, Henry F., cand. polit., Kbh.
 Larsen, J. Foldager, Svendborg.
 Larsen, Jens, LRS., Hjør.
 Larsen, Johannes, kunstmaler, Kerteminde.
 Larsen, L., fuldmægtig, Hillerød.
 Larsen, N. V., tømrerm., Hjør.
 Larsen, Ove, stiftamtmand, Kbh.
 Larsen, Svend, overdyrlæge, Skive.
 Larsen, S. Lundsgaard, smedem., Hjør.
 Larsen, Willy, skibsbeftager, Charl.
 Larsen, W. R., fyrrpasser, Hjør.
 Lassen, Joh., købmd., Kbh.
 Lau-Jensen, Sv. E., kommunelærer, Sorø.
 Lauring, Kåre, Virum.
 Lauring, Palle, forfatter, Virum.
 Lauritzen, Ivar, skibsfører, Kbh.
 Lauritzen, P., lods, Strib.
 Lehmann, Henrik, direktør, Kbh.
 Lehman, Karl, overkirurg, dr. med., Hell.
 Leisner, R., ing., Lyngby.
 Lembourn, Claus, stud. jur., Kbh.

- Lemche, Hans Jacob, dir. Kbh.
 Lerche, J., stationsf., Hornebæk.
 Liö, Elias, fyrmester, Myggenæs, Færøerne.
 Lildholdt, Karl, skibsvyggerlærling, Abenrå.
 Liljeborg, Frank, Kbh.
 Lillegaard, A. E., søløjtnant, Holte.
 Lindahl, Erik, købmd., Snekkersten.
 Lindquist, Carl-Axel, kaptajn, Stockholm.
 Lindquist, K., prokurist, Gørlev.
 Lindström, Allan, civiling., Vänersborg.
 Lindström, Otto, ing., Valby.
 Linneballe, Ernst, dir., Kbh.
 Linvald, Steffen, mus.insp., Charl.
 Lohmann, S., fyrmester, Hyllekrog fyr pr. Rødby.
 Lolk-Larsen, H., kontorchef, Holte.
 Lorentzen, Børge, bogtrykker, Charl.
 Louis-Hansen, A., fabrikant, civiling., Vedbæk.
 Lund, E., prokurist, Hell.
 Lund, Hans, overserer, konsul, Hgør.
 Lund, Inger, grosserer, Hgør.
 Lund, Oskar F., skibsing., Herlev.
 Lund, Thorkild P., fyrmester, Hessele fyr.
 Lund-Hansen, ritmester, Århus.
 Lundsgaard, J. H., maskinisp., Kbh.
 Lyngbye, Jørgen Svitzer, gross., Gadevang.
 Lynggaard, K., gartner, Hgør.
 Lyngsø, B., lærer, Brede.
 Lüning, Sar Orjan, arkitekt, Stockholm.
 Lynnerup, Søren, Kbh.
 Lønberg-Holm, A., civiling., Kbh.
- Madsen, Carlo Råhaug, lods, Fr.havn.
 Madsen, Edvard, Måløv.
 Madsen, E. N., dir., Springforbi.
 Madsen, J., sekretær, Kbh.
 Madsen, Johnny, fuldmægtig, Birkerød.
 Madsen, Jørgen, civiling., Fruens Bøge.
 Madsen, Kjeld, adjunkt, Silkeborg.
 Madsen, V. kapt., Marstal.
 Madsen, Aage R., fyrbøder, Valby.
 Maegaard, E., dir., cand. jur., Kbh.
 Malling, Jens, ekspeditionsskretær, cand. jur., Hellerup.
 Marineforeningen, Kbh.
 Marinehistorisk Selskab, Klampenborg.
 Marstrand, Jørgen, civiling., dr. techn., Gentofte.
 Mathiasen, Hans, rederiass., Kbh.
 Mathiasen, Chr., bagermester, Haderslev.
 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.
 Meyer, Knud, gross., Kbh.
 Michelsen, Oluf, slagterm., Kbh.
 Michelsen, P., skibsmægler, Odense.
 Mikkelsen, Børge, repræs., Tibberup.
 Mikkelsen, Michael, bogbinder, Hgør.
 Mikkelsen, Poul Erhardt, medhjælper, Hillerød.
 Ministeriet for Grønland, Kbh.
 Mogensen, A. Borg, skattekontrollør, Gent.
 Mogensen, A. F., civiling., Dragør.
 Monberg, I. C., gross., Kbh.
 Mortensen, Alf, kontorchef, Kbh.
 Mortensen, E., ing., Hgør.
 Mortensen, K. A., kustode, Hgør.
 Mortensen, Søren, dykker, Brørup.
 Mouritzen, P. C., færgefører, Århus.
- Munch-Nielsen, Th., lods, Hgør.
 Munthe af Morgenstjerne, B. v., kontorchef, Kbh.
 Munthesen, Frode, vicekonsul, Johannesburg.
 Mücke, Billy, fabrikant, Kbh.
 Müller, Poul, læge, Valby.
 Møller, E., restauratør, fru, Kronborg.
 Møller, Paul, arkitekt, Kbh.
 Møller, Povl, dr., Kbh.
 Møller, Ralph Just, arkivbetjent, Rungsted.
 Møller-Andersen, A., LRS., Kbh.
 Møller-Jensen, J., førstelærer, Give.
 Mørch, N. K., MF., Hgør.
 Mørch, Aage, driftsbest., Thisted.
 Månsson, Gunnar, direktør, Tyresöl.
- Nakskov Skibsværft A/S, Nakskov.
 Neergaard, C. H., fhv. søfartschef, Kbh.
 Neisig, Niels Holger, bankelev, Nakskov.
 Nexøe-Larsen, F., gross., Rungsted.
 Nielsen, Alfred, lods, Udbyhøj.
 Nielsen, Alfred V., gross., Kbh.
 Nielsen, A. M. C., prokurist, frk., Hgør.
 Nielsen, B. Hjelm, gross., Fredensborg.
 Nielsen, Bob Gunnar, styrmandslev, Virum.
 Nielsen, Carl, prokurist, Kbh.
 Nielsen, Carl, bådebygger, Fejø.
 Nielsen, C. J., maskinmester, Valby.
 Nielsen, Ejnar M., maskinmester, Kbh.
 Nielsen, Ejvind Peter, maskinmester, Kbh.
 Nielsen, Erik, chauffør, Snekkersten.
 Nielsen, Erik Selmer, specialarb., Hgør.
 Nielsen, Flemming, kommunelærer, Valby.
 Nielsen, Fr., isenkræmmer, Hgør.
 Nielsen, Henning, maskinarbejder, Holbæk.
 Nielsen, Henning, fabrikant, Søborg.
 Nielsen, Holzer, gross., Kbh.
 Nielsen, H. R., bogtrykker, Hgør.
 Nielsen, H. Thornberg, underdir., civiling., Varde.
 Nielsen, I. Froberg, mekaniker, Valby.
 Nielsen, J., murer, Hgør.
 Nielsen, Jacob, tandlæge, Odense.
 Nielsen, J. C. M., stat.forst., Hgør.
 Nielsen, Jens, hotellejer, Hgør.
 Nielsen, John, overass., Esbjerg.
 Nielsen, Johs., boghdl., Haderslev.
 Nielsen, J. V., lagerekspedient, Hgør.
 Nielsen, Jørgen, kontorelev, Skodsborg.
 Nielsen, K., toldpakhusfmd., Ribe.
 Nielsen, K. E., skibsfører, Korsør.
 Nielsen, Knud, cand. polyt., Risskov.
 Nielsen, N., fyrbøder, Hgør.
 Nielsen, N. J., dr. techn., Kbh.
 Nielsen, O. Moesgaard, bogholder, Ørsted.
 Nielsen, Ove, generalsekr., London.
 Nielsen, Palle W., universitetslektor, Kbh.
 Nielsen, P. Chr., amanuensis, Hørsholm.
 Nielsen, R. H., overmontør, Kbh.
 Nielsen, S. A. V., arkt., Hgør.
 Nielsen, Sv. Aa., fabrikant, Hgør.
 Nielsen, Th., jord- og betonarbejder, Kbh.
 Nielsen, V., kleinsmed, Hgør.
 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, Hgør.
 Nordmann, V., statsgeolog, dr. phil., Kbh.
 Nordquist, Evert, resemonitør, Stockholm.
 Nordsted, Aksel, øjenlæge, Ålborg.
 Nordvig, R., ing., Nakskov.

Normann, L. O., dir., Kbh.
 Normann, Peder, red., Hjør.
 Norrström, Emil, förrådsställare, Arboga.
 Norrström, Hans, teknolog, Arboga.
 Norsk, Frans, overlæge, Hell.
 Norspang, Ejnar, tegner, Farum.
 Nygaard, Ejnar, kaptajn, skibsfører, Århus.
 Nørregaard, Inger Marie, læge, Hjør.

Odense Kanal- og Havneudvalg, Odense.

Olesen, Tyge, bankass., Fredericia.
 Ohlsen, Sven, købmd., Haderslev.
 Olrik, Elias, dommer, Hjør.
 Olrik, Helge, dommer, Varde.
 Olsen, Alfred, rejseinsp., Skelskør.
 Olsen, Anna, frue, Hjør.
 Olsen, C. Meinert, tømrerm., Kbh.
 Olsen, Egvind, bådebygger, Saksbøbing.
 Olsen, Erik, malermester, Hjør.
 Olsen, Henning, stud. mag., Valby.
 Olsen, Henry, skibskonstr., Kbh.
 Olsen, Herman, smedem., Brønshøj.
 Olsen, I. H., gross., Gentofte.
 Olsen, Johs., marineing., Kbh.
 Olsen, K. E., tobaks- og vinhandler, Espergærde.
 Olsen, Oluf, bogholder, Hjør.
 Olsen, Paul A., cand. pharm., Lyngby.
 Olsen, Peter, gårdejer, Værløse.
 Olsen, Poul, slagterm., Hell.
 Olsen, Sophus, fabrikant, Kbh.
 Olsen, V. Rex, kartograf, Holte.
 Olsen, Villy, fisker, Fejø.
 Olsen, Aage, marineing., Dragør.
 Osgaard, Lauritz, fabrikant, Hjør.
 Ostenfeld, Th., civiling., Kbh.
 Overgaard, F., blomsterhdl., Hjør.
 Overgaard, Frode, dekorator, Bagsværd.
 Overgaard, R., komm.lærer, Svinninge.
 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., Valby.
 Pedersen, E. O., smed, Hvidovre.
 Pedersen, Erik, maler, Rønne.
 Pedersen, Evald, forvalter, Hjør.
 Pedersen, Georg, lektor, Holte.
 Pedersen, Harald, revisor, Hjør.
 Pedersen, H. Elmann, revisorass., Kbh.
 Pedersen, I. D. S. V., væver, Hjør.
 Pedersen, Jørgen A., fabrikant, Charl.
 Pedersen, M. P., civiling., Kbh.
 Pedersen, Ole Crumlin, civ.ing., cand. polyt., Roskilde.
 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.
 Persson, Lars-Eric, ing., Malmö.
 Petersen, A. O. A., statslods, Aabyhøj.
 Petersen, Axel, håndværker, Herlev.
 Petersen, Carl, maskinfabr., Gilleleje.
 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, orlogskapt., Lyngby.
 Petersen, H. Jordt, tilf.ing., cand. polyt., Virum.
 Petersen, Holger, styrmænd, Hjør.
 Petersen, Holm, ejendomshdl., Kbh.
 Petersen, Johs., murer., Hjør.
 Petersen, Kaj Toft, fabrikant, Hjør.
 Petersen, K. G. M., specialarb., Hjør.
 Petersen, Knud, afd.chef, Gentofte.
 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, isenkræmmer, Roskilde.
 Petersen, Troels, dir.sekr., Lyngby.
 Petersen, Aage, kontorass., Hjør.
 Philip, N., gross., Kbh.
 Plum, Peter, ing., Assens.
 Pontoppidan, Dines, Kbh.
 Portman, Arne, overlæge, Kbh.
 Poulsen, Arnold, civiling., Gentofte.
 Poulsen, Carl, murer., Hornbæk.
 Poulsen, Edv., stavedovre, Kbh.
 Poulsen, Fin, gross., Kbh.
 Poulsen, Finn V., optiker, Kbh.
 Poulsen, H., tømrerm., Hjør.
 Poulsen, Poul, skibstømrer, Rødving.
 Preisler, Børge, optiker, Kbh.
 Privatbanken i København A/S.
 Prohaska, C. W., professor, dr. techn., Hell.
 Pyndt, Børge, boghdl., Nyk. F.
 Pødenphant, H., gross., Horneby.

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

Raffel, Alfred, dir., Kbh.
 Rafn, Egvind, redaktør, 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, Århus.
 Rasmussen, Johs., skibsfører, Sundby pr. Nyk. F.
 Rasmussen, K. A., maskinm., Kbh.
 Rasmussen, Kjeld, ing., Kbh.
 Rasmussen, Knud Robert, tømrerm., Holte.
 Rasmussen, L., modelbygger, Røddby Havn.
 Rasmussen, N. V. P., automobilforhldr., Hjør.
 Rasmussen, Povl H., snedker, Bjørnehoved.
 Rasmussen, R. F., komm.lærer, Hjør.
 Rastrup, Inger, fru, Kbh.
 Rastrup, Michael, Kbh.
 Rathje, Eigil, ing., Kbh.
 Ravn, Axel, kontorchef, Hell.
 Ravn, K., værkfører, Hjør.
 Rederiet „Anholt“ A/S, Kbh.
 Reedtz-Funder, J., skibsinsp., Kbh.
 Reich, Poul Albert, kleinsmed, Hjør.
 Reklings, S., fuldmægtig, Kbh.
 Rendal, H., LRS., Hjør.
 Reumert, Michael, HRS., Kbh.

- Riemer, Jørgen, LRS., Kbh.
 Riise, A. H., læge, Hillerød.
 Riise-Knudsen, B., civiling., Valby.
 Riise-Knudsen, Mogens, forvalter, Ejby.
 Riis-Hansen, Hans, elev, Roskilde.
 Rimestad, H. T., dir., Hell.
 Ring, Henning, lektor, Hjør.
 Ring-Madsen, Preben, matros, Kbh.
 Risom, Svcn, arkt. M.A.A., Fredensborg.
 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.
 Rosenløv, Mogens, oberstløjtnant, Kbh.
 Rosenvold, C. F., Abenræ.
 Rudolph, Wolfgang, Sannitz, Rügen.
 Ryaard, Erik, dommerfuldm., cand. jur.,
 Hjørning.
 Rysz, P., lodsformand, Korsør.
 Ræthinge, Ellen Wolden, toldforvalter, Ribe.
 Røder, Hans Chr., skibsfører, Gentofte.
 Rønne Havneudvalg, Rønne.
 Rønsted, Karmark, LRS., Kbh.
 Rørdam, Kjeld, HRS., Kbh.
 Rørmark, Aage, arkivar, Vanløse.
- Sahl, Olaf, arkt., Risskov.
 Salling, E., sognepræst, Mando.
 Sandager, fyrrass., Hjør.
 Sandal, Axel, boghdl., Kbh.
 Sander, Henning, stud. pharm., Kbh.
 Sarrau, Wm., murer, Karsemose.
 Saxild, Jørgen, ing., Hell.
 Schack, Gudmund, gross., Kbh.
 Schaumann, H., fhv. sporvejssdir., Bagsværd.
 Schaumann, P. ing., Virum.
 Scherffenberg-Møller, Jack, Hjør.
 Schibbye, Harris, arkt. M.A.A., Kbh.
 Schmidt, Ernst, dr., Reibek.
 Schmidt, Ester, frue, Stubbekøbing.
 Schmidt, Mogens, lodsinsp., orloeskapt., Gent.
 Schmiegelow, C. H., smedem., Hjør.
 Schneider, G. S., civiling., Klampenborg.
 Schnell, Magnus, varmemester, Kbh.
 Schou, Axel, gross., 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., Klampenborg.
 Schrøder, Johan, forvalter, Kbh.
 Schrøder, Per, civiling., Holte.
 Schrøder-Christensen, E. P. H., skatteinsp.,
 Alborg.
 Schultz, Aage, installatør, Kbh.
 Schultz, Mogens, malerm., Gent.
 Schwiegershausen, Gunter, retouchør, Kbh.
 Schvitz, Sigurd, borgmester, Hjør.
 Sebbelov, Henning, fabrikant, Kbh.
 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., skibsinsp., Torshavn.
 Siøberg, 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., Valby.
 Smidt, Carsten M., overlæge, dr. med.,
 Næstved.
 Snorrason, Egill, dr. med., Kbh.
 Sommer, Egon, dir., Odense.
 Sonne, H. O., civiling., Charl.
 Sonne-Hansen, K., dir., Charl.
 Sparekassen i Nykøbing Falster.
 Spiro, Anatol, ing., Kbh.
 Sprenger, K., fabrikant, Hjør.
 Stalknecht, G., skibsfører, Holte.
 Starch-Petersen, B., billedskærerm., Hjør.
 Steffensen, H. C., dir., Hjør.
 Steffensen, Hother, boghdl., Esbergærde.
 Steffensen, James, afd.ing., Hell.
 Steiner, B. J., overfaktor, Søborg.
 Stenderup, Finn, Kbh.
 Stengaard, Berge, snecker, Hjør.
 Stephensen, Magnus, arkitekt, Gent.
 Storm, P. W., pens. maskinmester, Kbh.
 Strandgaard, Aage, arkt., Kbh.
 Stridsland, Gregers, overass., Brønshøj.
 Strube, Sten, red., Hjør.
 Struckmann, C., skibsmægler, Esbjerg.
 Struwe, Klaus, skoleelev, Kbh.
 Struve, O. J., forhyringsagent, Hjør.
 Struwe, Sten, Kbh.
 Strøberg, Jens, apoteker, Assens.
 Stub-Nielsen, Axel, dyrlæge, Hjør.
 Stürup, C., & Co.s eftflg. A/S, Hjør.
 Stützer, Per, maskinarb., Hjør.
 Stærmoze, Erik, orloeskapt., Korsør.
 Staarup, Hans, fhv. havnedir., cand. polyt.,
 Arhus.
 Svane, Erik, LRS., Padborg.
 Svaver, Jørgen, fuldmægtig, Ærøskøbing.
 Sveistrup, 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 dampskibs-
 selskabet „Vendila“, Kbh.
 Svendsen, Sv. K., kredslæge, Hjør.
 Sylvestersen, Joh., Randers.
 Sæbye, Poul, kunstmaler, Klampenborg.
 Søgaard, C., cand. pharm., Hjør.
 Sølvér, Carl V., kaptajn, Skodsborg.
 Sørensen, Axel, ing., Hell.
 Sørensen, F., skibs- og bådbygger, Alborg.
 Sørensen, E. Gether, overlæger, Hjør.
 Sørensen, E. V., gross., Birkerød.
 Sørensen, Frank, ing., Kbh.
 Sørensen, Frederik Richard, toldass., Hou.
 Sørensen, K. E., skibsmægler, Kbh.
 Sørensen, Keld, trafikass., Hjør.
 Sørensen, Poul, civiling., Kbh.
 Sørensen, Preben, kobbersmed, Hjør.
 Sørensen, Preben, maskinchef, Hellebæk.
 Sørensen, R. I., kompassretter, kapt., Brh.
 Sørensen, Vagn, kontorass., Hjør.
 Sørensen, Valdemar, skoleinsp., Hjør.
 Sørensen, Aage, slotsbetj., Hjør.
- Talbo, Uno, skibsing., Valby.
 Tegner, V. P. B., civiling., Kbh.
 Thalbitzer, Carl, red., Kbh.
 Thalbitzer, V., amtsforvalter, Hjør.

- Thaulow, Per, pol.-fuldm., Lyngby.
 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., fru, Fr.sund.
 Thorlak, E., direktør, Hjør.
 Thorlak, J., styrmand, Hjør.
 Thrige, Eigil, civ.ing., Klampenborg.
 Thunbo, Anton, gross., Kbh.
 Thuse, Viggo, dir., Søborg.
 Tikøb sogneråd, Espergærde.
 Tilly, Albert, postmester, Esrum.
 Tilly, Chr., revisor, H.D., Herlev.
 Toft, J., havnefoged, Skive.
 Tofte, Knud, sogneprest, Skibby.
 Torp, Folmer, butikschef, Roskilde.
 Traunholm, A., skibsfører, Rungsted Kyst.
 Trondal, M., skibsfører, red., Nyborg.
 Truelsen, Truels, styrmand, Herlev.
 Trædni, Heine a., direktør, Hjør.
 Tscherning, Carl, lektor, Birkerød.
 Tuborgs Bryggerier, Hell.
 Tuxen, Henry, civiling., Charl.
 Tvede, Kitty, Irk., Hjør.
 Tvede-Jensen, M., ing., Kokkedal.
 Tvermoes, Sven, gross., Kbh.
- Ulrich, Ruth, adjunkt, fru, Dronningmølle.
- Valentin-Hjorth, K., gross., Kbh.
 Vang, A. H., skibsmægler, Helsingfors.
 Vanggaard, Thork., dr. med., Kbh.
 Veistrup, C., civiling., Hjør.
 Vejle, Børge, afd.ing., Kbh.
 Vemming, C., læge, Nyk. F.
 Vestbo, S. M. N., fyrass., Kbh.
 Vestergaard, C., kontorchef, Alborg.
 Vibæk, Jens, dir., cand. mag., Kbh.
 Vidø, Leif, lærer, Kbh.
 Vilandt, Leif R., kapt., Springforbi.
 Vilholm, Gunnar, mejeriejer, Hjør.
 Vilholm, fru mejeriejer, Hjør.
- Villadsen, Jens, fabrikant, Kbh.
 Villund, Kjeld, cand. act., Valby.
 Vohlert, Knud, gross., Kbh.
 Voigt, P., Lyngby.
 Voss, C., mejerist, Hjør.
 Vyff, Kr., proprietær, Vonsild.
 Vaabenhistorisk Selskab, Kbh.
- Wallentin, Andreas, arkt., Brønshøj.
 Walløe-Meyer, John, fuldmægtig, Humlebæk.
 Weber, Margot, Mlle, Lausanne.
 Weilbach, J. S. V., sejl- og kompsmager, Kbh.
 Weiskov, E., dir., Charl.
 West, Ole, købmd., Hjør.
 West, Werner G., tekstilarbejder, Svendborg.
 Westergaard, H., dir., Charl.
 Wiberg, J., gross., fru, Kbh.
 Wiedemann, Sigurd, møntør, Hjør.
 Wiibroes Bryggerier A/S, C., Hjør.
 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, cand. polyt., Kbh.
 Worm, J. B., afd.chef, Kbh.
 Worm, M., fyrskibsfører, Alborg.
 Worsøe, K. H., Randers.
 Würtz, Peter, malermester, Snekkersten.
 Waagepetersen, H. L., dir., cand. polyt., fruc, Hjør.
 Waagepetersen, H. T., gross., Kbh.
- Yde-Andersen, D., mus.insp., Charl.
- Ørberg, Paul G., adjunkt, Svendborg.
 Øst, Åke, jernvægsmann, Malmö.
 Østergaard, Torsten, overlæge, dr. med., Hjør.
- Aalborg Portland-Cement-Fabrik A/S, Kbh.
 Aalborg Værft A/S, Alborg.
 Aamand, Erik, Snekkersten.

Meddelelser om forandringer i adresse og stilling bedes venligst tilsendt

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør.

BYTTEFORBINDELSER

- Altonaer Museum, Altona.
Ernst Moritz Arndt-Museum, Garz
(Rügen).
Aust-Agder Muscet, Arendal.
Bergens Museum og Bibliotek.
Bergens Sjøfartsmuseum.
Blekinge Museum, Karlskrona.
Borgarsyssel Museum, Sarpsborg.
Bornholms Museum, Rønne.
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.
Drammens Museum.
Erhvervsarkivet, Århus.
Finlands Museiförbund, Helsingfors.
Finska fornminnesföreningen,
Helsingfors.
Folklivsarkivet, Lund.
Det nationalhistoriske Museum på
Frederiksborg Slot.
Foreningen for skandinaviske sømands-
hjem i fremmede havne.
Købstadsmuseet „Den gamle By“,
Århus.
Det kgl. danske geografiske selskab.
Gilleleje Museum.
Glasgow Art Gallery and Museums,
Glasgow.
- Föreningen Gotlands fornvänner,
Visby.
Kommissionen for videnskabelige
Undersøgelser i Grønland.
Göinge Hembygdsförening, Broby
(Skåne).
Göteborgs historiska museum.
Göteborgs Sjøfartsmuseum.
Göteborgs och Bohusläns fornminnes-
förening.
Haderslev Amts Museum, Haderslev.
Hallands Hembygdsförbund,
Halmstad.
Staats- und Universitäts-Bibliothek,
Hamburg.
Museum für Hamburgische
Geschichte, Hamburg.
Handelsflådens velfærdsråd.
Handelshøjskolens Bibliotek.
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, Århus.
 Instituut voor Scheepvaart en Lucht-
 vaart, Rotterdam.
 Jydsk Selskab for Historie, Sprog og
 Litteratur, Århus.
 Jönköping Läns Hembygdsförbund.
 Kalmar Läns Fornminnesförening.
 Universitetsbibliothek, Kiel.
 Museet på Koldinghus, Kolding.
 Kommissionen for Danmarks Fiskeri-
 og Havundersøgelser.
 Kullabygd, Höganäs.
 Kulturhistoriska Museet, Lund.
 Københavns bymuseum.
 Københavns stadsarkiv.
 Liverpool Public Museums, Liverpool.
 Lolland-Falsters Stiftsmuseum,
 Maribo.
 K. Humanistiska Vetenskaps-
 samfundet, Lund.
 Universitetsbiblioteket, Lund.
 Malmö Fornminnesförening.
 Malmö Museum.
 Marineforeningen, København.
 Marinens Bibliotek, København.
 Mariners' Museum, Newport News,
 USA.
 Marstal og Omegns Museum.
 Kulturhistoriska museet Murberget,
 Härnösand.
 Les Amis des Musées de la Marine,
 Paris.
- Museum voor Land- en Volkenkunde
 en Maritiem Museum „Prins Hen-
 drik“, Rotterdam.
 Muzeum Morskie, Gdansk.
 Marine Historical Association, Mystic
 Seaport, USA.
 Nationaal Scheepvaartmuseum,
 Antwerpen.
 Nationalmuseets II. afd.
 Nationalmuseets III. afd.
 Nationalmuseets etnografiske Samling.
 Navigationssällskapet i Finland,
 Helsingfors.
 Nordenfjeldske Kunstindustrimuseum,
 Trondheim.
 Nordiska Museet, Stockholm.
 Nordland Fylkesmuseum, Bodø, Norge.
 Nord-Trøndelags Historielag,
 Sakshaug.
 Norrbottens Läns Hembygdsförening,
 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.
 Pomorski Muzej, Dubrovnik,
 Jugoslavien.
 Rigsarkivet, København.
 Rijksmuseum, Amsterdam.
 Roskilde Museum.
 The Royal Scottish Museum,
 Edinburgh.
 De Sandvigske Samlinger,
 Lillehammer.
 Schiffbautechnische Gesellschaft e. V.,
 Hamburg.

- Gesellschaft für Schleswig-Holsteinsche Geschichte, Kiel.
- The Science Museum, London.
- Shiplovers' Society of Victoria, Melbourne.
- Statens sjöhistoriska museum, Stockholm.
- Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi, Åbo.
- Society for Nautical Research, Greenwich.
- Historielaget for Sogn, Leikanger, Norge.
- Det statistiske Departement, København.
- Kungl. Vitterhets, Historie och Antikvitets Akademien, Stockholm.
- Stavanger museum, Stavanger.
- Stockholms Stadsmuseum.
- Sunnhordland Folkemuseum, Stord, Norge.
- Svenska Kryssarklubben, Stockholm.
- Søfartens Bibliotek, København.
- Foreningen til Søfartens Fremme, København.
- Hist.-top. Selskab for Søllerød Kommune, Holte.
- Museet på Sønderborg slot.
- Tekniska Museet, Stockholm.
- Tidsskrift for Søværnen, København.
- Trondheims Sjøfartsmuseum.
- Tøjhusmuseet, København.
- Kungl. Universitetsbibliotek, Uppsala.
- Valdres historielag, Nord-Etnedal, Norge.
- Varbergs Museum.
- The Library of Congress, Washington, USA.
- Vereeniging nederlandsch historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam.
- Vestfold Historielag, Tønsberg.
- Vestlandske Kunstindustrimuseum, Bergen.
- Det kgl. norske Videnskabernes selskabs bibliotek, Trondheim.
- Västerbotten Läns Museum, Umeå.
- Örebro Läns Museum, Örebro.
- Östergötlands och Linköping Stads Museum, Linköping.
- Åbo Akademi.

REGISTER

til Handels- og Søfartsmuseets årbøger 1942-61

I årbog 1951 bragtes et register til de 10 første årgange af årbogen. Af praktiske grunde omfatter nærværende register alle hidtil udkomne 20 bind. Det påtænkes for fremtiden at udarbejde 5-års registre.

Registeret falder i to dele:

1. *grupperegister* over de bragte artikler, afhandlinger og billedtekster, ordnede i saglig opstilling. Inden for hver gruppe er signerede artikler anført alfabetisk efter forfatterens navn.
2. *stikordsregister*.

(B) henviser til de såkaldte „billedtekster“, billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende tekster (i reglen usignerede).

Kursiverede tal angiver årstallet, de øvrige sidetallene. Stjerne (*) henviser til illustration(er). F. eks. henviser 46, 138 ff.* således til omtale med billedstof på siderne 138 og følgende i årbog 1946.

GRUPPEREGISTER

Rederi, handel og søfart

R. Berg: Nogle gamle danske købmandstyper 48, 130-43.

Louis E. Grandjean: Købmandstypen gennem tiderne 49, 62-80.

– H. P. Priors forhold til Tietgen 54, 80-87.

Marius Hansen: Ellenbogen – Lollands Albue 53, 68-81.

– Upåagtede kilder til belysning af dansk skibsfart, søhandel og skibsbyggeri 58, 90-105.

Paul-Erik Hansen: Skaanemarkedet 45, 17-90.

E. Schmiegelow: Christian Schmiegelows ungdomserindringer 51, 22-55.

Knud Strandgaard: Gamle ladnings- og befragtningsdokumenter 43, 62-71.

Agent E. V. Duntzfelt (B) 42, 102-03.

L. N. Hvidt (B) 43, 104-05.

Skruedampskibet „L. N. Hvidt“ (B) 43, 108.

S/S „Fox“ (B) 44, 134.

Børsen (B) 45, 159.

Hans Puggaard (B) 45, 160-61.

- Grosserer C. K. Hansen (B) 46, 177-78.
 Et hundredeaaars minde (Hans Broge) (B) 47, 130-32.
 Udenrigsminister A. P. Bernstorff (B) 48, 148-49.
 Landbrugets englandseksport (B) 48, 152.
 I. S. Pontoppidan (B) 49, 150-51.
 Skipper Andreas Holm (B) 52, 169.
 Storkøbmanden Johan Braem (B) 53, 111.
 S/S „Anglo-Dane“ af København (B) 54, 133.
 Moses & Søn G. Melchior (B) 61, 177-80.

Søfartsbyer og havne

- Jørgen Barfod: Ebeltofts skibsfart på Christian V's tid 59, 123-30.
 Knud Klem: Jean Jacob Claessen. Blade af Helsingørs erhvervslivs historie 58, 106-67.
 Erik Kroman: Træk af Marstal søfarts historie 53, 56-67.
 Parti fra Altona havn (B) 53, 113.
 Flensborg (B) 56, 159.
 Århus havn (B) 58, 171-72.
 Sønderborg som søfartsby (B) 60, 205-06.

Skibsbygning og fartøjstyper

- Af skibsbygmester Poul Barfoed's levnedbeskrivelse 53, 82-110.
 Otto Benzon: Skibsbygmester E. C. Benzon, Nykøbing Falster 54, 53-79.
 Louis E. Grandjean: Helleristningsbåden som symbolsk fartøj 59, 85-100.
 Knud E. Hansen: Kolding skibet. Foreløbig meddelelse om fund af middelaldereskib 44, 119-29.
 - Forstævnformer 46, 130-75.
 Marius Hansen: Udgravningen af kong Hanses skibsværft Engelsborg paa Slotet i Nakskov fjord 48, 20-57.
 Henning Henningsen: Et gammelt skibsværft. Rasmus Møllers værft i Fåborg 59, 23-43.
 Valdemar Jørgensen: Erindringer fra Rasmus Møllers værft i Fåborg i 1890'erne 59, 44-59.
 Knud Klem: Om skibsbygningen i Danmark i 1700-tallet 56, 133-56.
 Otto Ludwig: Træk af skibsnavnenes historie 52, 137-67.
 V. E. Lundsfryd: Skibssarkitektur 49, 108-46.
 Christian Nielsen: Opmåling af fartøjer 58, 54-89.
 - Bådebyggeriet på Fejø og de danske ålledrivråser 61, 90-150.
 P. Chr. Nielsen: Skibets krav til skoven 60, 169-204.
 Wolfgang Rudolph: De pommerske ålledrivråser og deres betydning for Danmark 61, 49-89.

- Carl V. Sølvær*: Rebækroret 44, 108-18.
 - Kong Sahuré's skibe 50, 112-36.
 - Færingerbåde 57, 139-55.
 Dokkens indvielse (B) 43, 106.
 Bodenhoffs Plads (B) 44, 136.
 Bronzealders ragekniv med skibsbillede (B) 47, 126.
 Om ankre (B) 51, 109-10.
 Jagten „De fire Brødre“ af Marstal (B) 53, 112.
 Bådebyggeriet i Snekkersten (B) 54, 134.
 Gallionsfigurer (B) 55, 156-57.
 Skibsbyggeri i Helsingør (B) 55, 158-59.
 Gallionsbilledhugger F. C. Willerup (B) 57, 178-79.
 Barken „Danmark“ (B) 58, 168-69.

Samfærdsel

- Knud Klem*: Om helsingørske færgemænd og kapere 45, 149-58.
Otto Ludwig: I kamp mod isen 50, 71-107.
Thomas Prior: H. P. Prior. Blade af dansk dampskibsfarts historie 44, 20-107.
 Hjuldampere „Iris“ af Aalborg (B) 42, 107.
 Interiør fra paketbåden København-Kiel (B) 43, 107.
 H/S „Christian VIII“ (B) 45, 164.
 H/S „Frederik VI“ (B) 50, 137.
 H/S „Königin Maria“ af Stettin (B) 52, 168.
 H/S „Freya“ af Korsør (B) 57, 180.
 Den optiske telegraf (B) 58, 170-71.
 H/S „Hjeilen“ (B) 60, 207-08.
 Ejderkanalen (B) 60, 208-10.

Handelskompagnier, kolonier og togter

- Johannes Balle*: Fra de gamle grønlandsfareres tid 54, 22-36.
L. Bie: Bengalen-København-retur 42, 47-57.
Povl Rehling Fischer: En rejsefærd fra Helsingør til Tranquebar skildret i breve 52, 24-78.
Henning Henningsen: Abrolhos. Ostindiefarernes skræk under Brasiliens kyst 55, 85-97.
 - Kincsiske „ansigtsmagere“ og deres figurer (B) 59, 131-45.
Knud Klem: Den danske ostindie- og kinahandel 43, 72-102.
 - Asiatisk Kompagnis fregat „Disco“ 54, 88-131.
Lone Klem: En litterær kinarejse 56, 33-74.
Georg Nørregård: Forliset ved Nicaragua 1710 48, 69-98.
 - Slaveoprøret på „Patientia“ 1753 50, 23-44.
 - Varer til Guinea 51, 56-66.

- Georg Nørregård*: Vandmangelen på „Haabet Galley“ 1724 53, 41-55.
 - På slavetogt til Madagascar 1737-1739 55, 20-48.
 - Den forrykte styrmand på fregatten „Jægersborg“ 1748 56, 75-88.
- Ingvard Olsen*: Danmarks-ekspeditionen 1906-08 59, 60-84.
- Carl V. Sølvér*: Vasco da Gama. Hans navigering 43, 20-61.
 - Martin Behaim 1459-1507. En studie fra de store opdagelsers tid 52, 100-136.
- Peter Wamberg*: Knud Rasmussen og anlæggelsen af handelsstationen Thule 1910 61, 23-48.
- Jens Vibæk*: „Royal Mail“ og St. Thomas 49, 81-107.
- Carl Østen*: Da dannebrog blev strøget i Dansk Vestindien 57, 156-76.
- Asiatisk Kompagnis skib „Frederik VI“ (B) 42, 104.
- Om nogle ostindiske portrætter (B) 44, 130-33.
- Korvetten „Galathea“ (B) 45, 162.
- Christianssted (B) 46, 179.
- Kinesisk husbåd (B) 47, 127.
- Den danske slavehandel (B) 48, 150.
- Trankebar (B) 48, 151.
- Fortet Prinsensten (B) 49, 149.
- Nikobarerne (B) 50, 144-45.
- Fregatten „Røepstorf“ (B) 51, 106.
- Serampore (B) 51, 107.
- Suktermølle i Vestindien (B) 52, 171.
- Taffel Bay og Kapstaden (B) 52, 172.
- Kolonien Julianehåb (B) 53, 114.
- Vestindisk pakhus (B) 54, 135.
- Overkøbmand L. F. Rømer (B) 54, 136-37.
- Kokosnødbøger fra Dansk Vestindien (B) 55, 155.
- Kinesisk pengeseddel fra 1300'erne (B) 56, 158.
- Christiansborg fort (B) 57, 177.
- Varer fra østen (B) 58, 169-70.
- Logen Quitta (B) 61, 175-77.

Orlogsvæsen

- Jørgen H. Barfod*: Norske defensionskibe og deres udrustning under Torstenssonfejden 48, 99-129.
- Paul-Erik Hansen*: Danmarks ældste flådeordning. Tiden indtil 1170 46, 62-90.
- Dick Luiting*: „Brederode“. Det hollandske admiralskib, som sank under slaget i Øresund 1658 58, 25-53.
- Carl Roos*: Orlogsfregatten Diana og dens besætning under krigen med England 1807-14 57, 87-138.
- Slaget i Køge bugt 1. juli 1677 (B) 42, 105.

- Kaperfregatten „Cort Adeler“ angribes i Snekkerstenbugten (B) 42, 106.
 Kampen i Flinterenden 9. juni 1808 (B) 43, 103.
 Slaget på Reden (B) 45, 163.
 Københavns bombardement (B) 47, 125.
 Krigsfangemodeller (B) 49, 148.
 „Elisabeth“ af København og kaperkutteren „Lord Nelson“ (B) 54, 132.
 Dæksinteriør fra H/S „Skirner“ (B) 56, 157.

Fiskeri og hvalfangst

- Louis E. Grandjean*: Rungsted fiskerleje 52, 79–99.
Peter Michelsen: Om det såkaldte slottefiskeri 53, 20–40.
Knud Oldendow: De grønlandske fiskerier 47, 24–53.
Bjarne Stoklund: Bonde og fisker. Lidt om det middelalderlige sildefiskeri og dets udøvere 59, 101–22.
 S/S „Thomas Roys“ (B) 47, 129.
 Brig „Titania“ af København (B) 55, 160–61.

Navigation og søkort

- A. W. Lang*: De ældste trykte fremstillinger af de danske kyster 55, 49–76.
Carl V. Sølvér: Longitude. Om bestemmelsen af den geografiske længde ved kompassets misvisning 45, 109–48.
 – Undéns patent log 51, 67–72.
 – Juan de la Cosas verdenskort fra året 1500 (B) 51, 103–05.
 Astrolabus (B) 44, 135.
 Et søkort over de nordeuropæiske farvande fra år 1605 (B) 46, 176.
 Portolan (B) 47, 128.
 Fr. Bollings bog om passatvinden (B) 52, 170.
 Navigationsbøger (B) 53, 115–16.
 Pindekompas (B) 56, 162–63.

Fyrvæsen og lodsvæsen

- Henning Henningsen*: „Papegøje“ og vippefyr 60, 1–40.
Knud Klem: Om udlægningen af Danmarks ældste fyrskib på Læsø Trindel 1829 42, 58–100.
 – Fra blusfyr til blinkfyr 60, 41–86.
A. Skov Knudsen: Lysene tændes igen. Det danske fyrvæsen 1945–1960 60, 130–56.
John Nielsen: De danske farvande i fred og krig 46, 91–122.
 – Hovedlinier i fyrvæsenets historie fra 1830 til 1945 60, 87–129.
Ingvard Olsen: Træk af Nyord lodseris historie i ældre tid 61, 160–73.
 Skagen fyr (B) 56, 160–61.

Søens stednavne

- Louis E. Grandjean*: Et par søkortstudier 46, 123-29.
 - Søens stednavne. Et søhistorisk registraturarbejde 47, 73-86.
 - Hvorfor hedder grunden Cancer? 50, 108-11.

Søret og søforsikring

- Louis E. Grandjean*: Dansk søforsikrings fædre fra 1726. Personligheder og milieu 55, 77-84.
Henning Henningsen: Kølhaling og råspring. Et par gamle sømandsstraffe 56, 89-132.
E. Juel-Hansen: Om lastelinens historiske udvikling 47, 54-72.
K. Strandgaard: En nordisk tankes realisation 45, 91-108.
 Det kgl. oktr. Sø-Assurance Compagni (B) 50, 138-39.
 Frederik II's søret (B) 61, 174-75.

Livet ombord og i land

- Knud Andersen*: Sømandssind i sejlskibe 56, 24-32.
Henning Henningsen: Indvielses- og optagelseskikke tilsøs 48, 58-68.
 - Søfarendes votivgaver til danske kirker 50, 45-70.
 - St. Clemens og St. Nikolaj (B) 50, 140-43.
Dick Luiting: Handels- og Søfartsmuseets flisesamling 57, 41-86.
Sigurd Schoubye: Skibsmotiver på hollandske vægfliser 54, 37-52.
Chr. L. Sørensen: Sømandsforeninger i Troense 61, 151-59.
Knud Th. Tofte: Nu sejle vi i Jesu navn. Danske sømandssalmer i det 17. århundrede 55, 98-121.
 Kommandør Søllings „Bombebøsse“ (B) 48, 144-47.
 Sømandsfastelavnsfester (B) 49, 147.
 Engelsk sømandsfajance (B) 51, 108.
 Interiør fra Fanø (B) 57, 181.
 Skibskister (B) 61, 180-82.

Told og øresundstold

- Aksel E. Christensen*: Øresund og øresundstold. Et historisk rids 57, 22-40.
B. v. Munthe af Morgenstjerne: Træk af Krydstoldvæsenets historie 47, 87-124.
Albert Olsen: Svenske lurrendrejere i Sundet i det 17. århundrede 42, 17-46.
 Øresunds toldkammer (B) 42, 101.
 Krydstoldskonnerten „Argus“ (B) 44, 137.
 Sundklarernerne (B) 58, 172-73.

Rednings- og bjergningsvæsen

- Louis E. Grandjean: Hornbækstrandingen og Johannes Ewald 51, 73-102.
 Otto Ludwig: Træk af redningsmidlernes historie 55, 122-54.
 Eigil Wern: Dykkervæsen 46, 23-61.
 Em. Z. Svitzers bjergningskutter „Camilla“ (B) 46, 180.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

- Museets årsberetning og regnskab, foran i hver årbog.
 Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners årsberetning og regnskab, efter teksten i hver årbog.
 Johs. Dalhoff: Generalkonsul Johan Hansen 44, 6-8.
 Knud Klem: Af Handels- og Søfartsmuseets historie 49, 24-61.
 - Departementschef Johs. Dalhoff 50, 7-9.
 - Handels- og Søfartsmuseets stifter hundrede år 58, 7-9.
 - Departementschef H. Jespersen, ekspeditionsskretær Frank Estrup og civilingeniør Knud E. Hansen 60, IX-XIII.
 C. W. Prohaska: Knud Klem, 25 år som leder af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 54, 7-9.

STIKORDSREGISTER

- Abrolhos 55, 85 ff.*
 „Absalon“ M/S 60, 123*, 127 f., 132
 Accra 52, 40
 acetylen fyrapparat 60, 138 f., 143
 Acorerne 52, 103, 119 ff.
 „Adventure“, kuf af Dragør 50, 17*; skib af Newcastle 55, 123 f.
 Aelmis, Jan 54, 41* f.; 57, 56
 afmærkning af farvande 46, 95 ff., 98*; 60, 1 ff.
 Afrika 43, 35*, 37*, 40 f.*; 52, 100 ff.
 Agersø 59, 107 f.
 „Agnete“, kutter af Kbl. 54, 76; S/S 49, 133*
 agterstavn, se stavn
 Aetorsuit fyr 60, 141
 Ailly, Pierre d' 52, 104
 Akeley, Sigv. Gabrielsen 48, 104*
 Akreberg fyr 60, 141
 Albuca (Lolland) 53, 68 ff.*; 59, 108; - fyr 60, 113, 119, 122, 136
 „Alert“, lodsbåd 54, 76
 „Alf“, brig af Stubbebg. 54, 71
 Alfons X 52, 106
 Algier 57, 87, 97 f., 130
 „Alice“ S/S 51, 51
 Allewelt, Zacharias 59, 136, 139*
 almanak 43, 27*, 43*; 52, 105 f.
 altertavler 50, 54 ff.
 Altona 53, 113*
 Amdrup, G. C. 59, 60, 65, 68
 Ameralikfjorden 54, 28 f.
 Amici, G. 55, 128
 „Amor“, sk-brig af Stubbebg. 54, 56 f., 71 f.
 Amrom 54, 45 ff.*
 Anamabo 50, 31*
 Anamanga, konge 55, 38 ff.
 andagtslitteratur 55, 98 ff.
 Andeanaffoo, konge 55, 33 f.
 Andersen, Jacob 58, 103; Laurits 58, 93; Ole 55, 23 ff., 38
 Andreassen, Peter 58, 112, 125, 152, 157
 „Anglo-Dane“ S/S 54, 133*
 Anglo-Danish Steam-Navigation Comp. 54, 133
 Angmagssalik 59, 64 ff.
 Anholt 55, 60* ff.; 60, 33 f.; - fyr 46, 107*; 60, 5 ff., 13, 22 ff.*; 46, 51 ff., 61, 63*, 70, 76, 93, 95, 105, 108, 118; - Knob 60, omslag*, 24, 96; - fyrskib 60, 78, 118
 Anjer (Java) 56, 46 ff.
 anker 50, 119 ff.*; 51, 109 f.*; -smedje 51, 110*; 58, 118 ff.*; -spil 61, 59* f.
 „Anna“, barkent, af Kolding 42, 11*; jagt af Vejle 53, 59*, 112*
 „Anna Catharina“, evert af Elmshorn 51, 11*
 Annes, Pero 52, 114 f.
 „Annette“, jagt af Stege 54, 77
 „Ansgar“ S/S 51, 44
 ansigtsmagere, kinesiske 59, 131 ff.*
 „Anson“, orl.skib 55, 127
 Anthonisz, Cornelis 55, 54 ff.*
 Antigua 53, 53*
 Antilla 52, 117 ff.
 Antwerpen 53, 98 ff.; 55, 50 ff.
 „Apelboom“, krejert af Æbeltoft 59, 125 f., 128
 Applebye, Peter 56, 138 ff., 152 f.
 apering 49, 138 ff.; 54, 101 ff.*
 Arenfeldt, Jørgen 59, 125, 128, 130
 Argand, Aime 60, 68 f., 71*
 „Argentinean Reefer“ M/S 47, 11*

- „Argus“ (I), krydstoldskonn. 44, 137*; 47, 96 ff., 98* ff.; 54, 55 f., 71; (II), do. 47, 108 ff.*; 54, 56; fyrinsp.-skib 60, 126, 134, 140, 148
- „Arveprinsen af Augustenborg“, fregat 54, 118 ff.
- Arøe, Jacob 53, 114*
- Ascension 56, 67
- Asiatisk Kompagni 42, 104*; 43, 62, 72, 85*, 87*; 52, 146 f.; 54, 88 ff.; 56, 33 ff.*; værft 56, 149
- Askew, Anthony 59, 142 f.
- Assens fyr 60, 106
- astrolab 43, 39*, 42 ff.; 44, 135*; 52, 108 f.
- astronomi 52, 100 ff.
- Auchus, Wigel 60, 13 ff.
- „August“, skonn. af Ærøskbg. 59, 25 ff.*
- „Augusta Aurora“, bark 51, 34
- „Aurora“, skib (af Flensbg.?) 58, 150
- automatisk fyr 60, 136 ff., 143
- Axel, prins 47, 5*
- babu 51, 107
- „Bacchus“, kutter 54, 66, 78
- Bache, Lars 45, 153* ff.
- Bagge, Ane Margrethe 52, 83*; Ole Olsen 52, 83
- „Bahama“, prisonskib 57, 117, 134
- „Balki“ M/S 52, 155*
- Bambok 50, 144*
- Bandix, Tade Hans 54, 49
- Bang, Erich 54, 121
- bankesal 54, 118, 130
- barbareskstaterner 54, 89 f.; 56, 9*; 57, 87, 97 f., 130
- „barder“ 40, 141 ff.
- Barfoed, Christen 53, 86, 100 ff.; Magnus 53, 106 f.; 55, 159; Poul A. 53, 82 ff., 85*; Thomas 53, 82 ff.
- bark, vestind. 48, 90*
- Barrington, Charles 55, 20 ff.
- Barros, Joao de 52, 109
- Basballe, Christen 48, 131, 133 f.
- Basse, Michel Andersen 59, 126, 128; Peder 59, 125 f.; Simen 59, 128, 130; Søren 59, 125 f.
- Batavia 56, 48 ff.
- Bauer, T. 58, 150 f.
- Baumann, guv.-sekr. 57, 166
- bavner 60, 4
- Bechmand, Niels Petersen 60, 25
- Becker, H. F. 60, 186 ff.
- befragtningsdokumenter 43, 62 ff.
- begravelse ombord 53, 52; 54, 25
- Behaim, Martin 43, 30, 61*; 45, 116 f.; 52, 100 ff.*; Wolfgang 52, 123 f.
- behøvling 48, 62 f.
- Belemtårn (Rastello) 43, 58*
- Belfour, John Daniel 58, 125 f.
- Bell, John 55, 127
- Belling, Peder Andersen 56, 75 ff.
- Belmont 45, 101 ff.
- Benedicht, Laur. 45, 133; 55, 49 ff., 68 ff.
- benmodel 49, 148*
- Bennitzen, Hans 58, 95
- Benzon, E. C. 54, 53 ff.*; Lorenz Jacob 54, 53
- Berg, Hans Diderichsen 55, 38 f.
- Bergen, vaterspil 48, 63
- Berger, Jørgen 60, 14
- Bergman, Simon Jochumsen 58, 117; -s-dal (Hjør.) 58, 117 f.
- Bernburg, gross. 51, 49 f.
- Bernstorff, A. P. 48, 148 f.*; 60, 76 ff.
- Berregaard, Christian 55, 81
- Bertelsen, Aage 59, 66, 77*, 80
- besættelse 1940-45 46, 113 ff.; 60, 127 ff.
- Bielkenstierna, adm. 58, 32 ff.
- Bijne, Hans Lauritzen 58, 95
- billbrev 58, 91; 61, 126
- Bille, Rasmus Mortensen 58, 96; Steen (auditor) 60, 72 ff.; Steen (komm.) 52, 70 ff.
- billedstene (Gotland) 46, 140 ff.*
- „Birgitta Melchior“, fregat af Kbh. 61, 178*
- „Birma“ S/S 49, 122*
- Bistrup, Henning 59, 61, 66, 77*
- „Bjarke“, skonn. af Sakskg. 54, 72 f.
- Bjerg, Peter 58, 76
- bjergningsvæsen 46, 180*; (Hornbæk 1774) 51, 73 ff.; (histor. vræg) 58, 39 ff.
- Bjørn, Andreas 56, 150 f.
- „Black Prince“ M/S 46, 169*; 52, 159*, 166
- „Black Watch“ M/S 52, 149*
- Blaeu, W. J. 45, 132 f.
- blaugas 60, 123 f., 138 f.
- blinkfyr 60, 54, 66 ff.*
- Blixen, Karen 52, 97 f.
- blusfyr 60, 1 ff., 41 ff.
- blusseri, se fyr
- blæk/hus 47, 91*; -sprutte 55, 26*
- Blæsberg, maskinn. 51, 46
- Blåvand fyr 60, 121, 123
- Blåvandshuk fyr 60, 122, 124
- Bodenhoff, Andreas 44, 136*; 56, 151 f.; Bodenhoffs plads 44, 136*
- Bodier-Marcet 60, 72 f.*
- Bodiker, Mads 58, 102
- Bogø 59, 107 f., 114; - fyr 60, 137
- Bönn, Herman Johan 58, 107 f.
- bojert 54, 39*, 41
- Bolling, Frederik 52, 170*; 56, 95
- Bolsward 57, 55* ff., 72, 77*
- Bombøbøssen 48, 144 ff.*
- bonde som fisker 59, 101 ff.; -handel 59, 116 f.
- Bonen, Catharina 60, 25, 34
- Bonnesen, E. P. 55, 133 f.*
- Bonsach, Joachim Severin 59, 131*, 135
- Bornholdt, konsul 51, 51 f.
- Bornholm 55, 65*; -s fyr 60, 52 ff., 62 ff., 76, 79, 93
- Borre (Møn) 59, 106
- Borries, Chr. Nik. 58, 147, 152
- Boserup, Knud J. 54, 110
- Boulogne 60, 2
- Boumeester, Cornelis 54, 41; 57, 56
- Bovbjerg fyr 60, 117
- Braëm, Gothard (Gødert) 53, 111; Johan 53, 111*
- Brage, Søren Christensen 59, 127 f.
- Brahe, Thyge 60, 14
- Brande, Tammes 60, 12
- Brandt, Jacob 51, 51 ff.
- Brasihen 55, 85 ff.*; 61, 96 ff.
- Braunbehrns, murem. 60, 58 ff.
- bredde 43, 51 ff.; 45, 111; 52, 100 ff.
- „Brederode“, admiralskib 58, 25 ff.*
- Brenniche, Hans 58, 101, 104
- Breusing, A. 52, 106
- Briel 60, 2, 16
- brig 54, 40* f.
- brigantine, vestind. 48, 91*
- Brinch, gen.skibsmåler 60, 76
- „Broen“ M/JF 52, 161
- Broge, Hans 47, 130 ff.*; 49, 75*
- broncealderskib, se helleristning
- broulis 51, 62*, 65
- Brown, Thomas 51, 73 ff.; William 56, 152
- Brude, styrm. 55, 146 ff.
- brudgomskobler 60, 182
- Brugge, Jacob van 52, 119 f.

- Brun, C. 57, 158 ff.
 Bruun, agent 60, 89; Sigvard Friis 55, 26 ff.
 Bryce, Ninian 55, 26 ff.
 „Bryderen“, isbr. 50, 87 ff.
 brænde (til fyr) 60, 8 ff.; 15 f.; -vin 53, 51
 Brøndehøje leje 59, 110
 Brønlund, Jørgen 59, 66 ff.; 73*
 bulbstævn 46, 170*
 Bull, Niels Rosing 54, 23
 bundgarnsfiskeri 53, 37 f.
 Burchard, Jørgen Jochumsen 54, 29 ff.
 Burmeister & Wain 54, 81, 84 f.
 Buus, Jochum Friderich 56, 84 ff.
 Buxbom, matros 61, 24 ff.*
 Bülk fyr 60, 64 f.
 Byne, Hans Lauritzen 58, 95
 bæger 55, 155*
 Bøcher, toldinsp. 60, 100 ff.
 Bøgestrømmen 61, 163*, 171 f.
 Bøjden 53, 82
 bølgedæmpning 55, 132
 bøn 55, 88 ff.; 98 ff.
 børsen 45, 159*; 55, 79 f.*
 både/byggeri 58, 54 ff.; Snekkersten 54, 134*;
 Færoeerne 57, 141 ff.*; Pommern 61, 49 ff.*;
 Fejø 61, 90 ff.*; -hold 53, 20 ff.*; -hus 57,
 141 ff.*; -lag 57, 153 f.; 59, 103 f.; 118;
 „sild“ 59, 111 ff.*
 Båge lygtelyr 60, 31
 båker 46, 100 f.
 Bålhøj 47, 85; 60, 4

 Cabot, Seb. 45, 125 ff.
 Cabral, Gonçalo 52, 119
 Cairo 52, 71
 „Caledonia“ H/S 43, 107*; 60, 72 ff.
 „Camilla“, bjergn.-kutter 46, 180*
 Cancer 50, 108 ff.
 Cao, Diogo 52, 103 ff.
 Cape Coast Castle 53, 44, 47*
 „Caritas“, krejter af Nakskov 58, 103
 Carl XII 52, 98
 „Carl Wilhelm“, skonn. af Kbh. 56, 117
 Carlsen fyr, se Marstrand
 „Caroline“, kutter af Stubbekbg. 54, 56*, 65 f.,
 75
 Carolus, Joris 53, 115 f.
 Carre, Andr. Henr. 57, 91, 122
 Cartagena 57, 87 ff.; 105*
 „Castor“, jagt af Stege 42, 8*; 54, 55*, 63 f.; 76
 Cavite 56, 50 ff.
 Cayeux 60, 2
 certeparti 49, 66 ff.
 „C. F. Grove“, fyrinsp.-skib 60, 107*, 121 f.,
 126 f.
 chalup 50, 29*
 „Charlotte Amalia“ vestind.farar 51, 56 ff.
 Charlotte Amalie (St. Thomas) 49, 81 ff.; 95*;
 57, 158 ff.*
 cherublog 51, 70
 Chin Chin Chitqua, face-maker 59, 142 f.
 Chinqua, face-maker 59, 140 ff.
 chor (= andagt) 55, 93, 108, 112
 Christensen, Anders 58, 102; Hans (Falsled)
 53, 83; H. C. (Marstal) 53, 62; 54, 64 f.;
 Poul 43, 97*; Rasmus 59, 130; Tyge 45,
 134 f.
 Christian IV 48, 20 ff.; 99 ff.; 52, 137, 142 ff.;
 60, 32
 „Christian VIII“ H/S 45, 164*
 Christian X 57, 157 ff.*
 „Christiansborg“, guineafarer 53, 45 f.
 Christiansborg fort 46, 71 ff.*; 52, 39* ff.; 53,
 44 ff.; 49*; 57, 177*
 Christiansen, Chr. 61, 148
 Christiansfort (Charl. Amalie) 57, 161*;
 „havn“, kinafarer 42, 104*; 43, 97*, 99*;
 46, 154*; 56, 33 ff.*; -sted 46, 179*; -ø fyr
 60, 52 ff.; 66 ff.*; 76, 108, 118; -ø fæstning
 57, 41, 74*
 „Christianus Quintus“, orl.skib 48, 69 ff.
 „Christina“, gal. (sv.) 61, 170
 „Christine“, slup af Kbh. 58, 143
 Christophersen, Hans 57, 92 ff.
 „Chrobry“ M/S 49, 128*
 Church, John 54, 117
 „Cimbria“ H/S 44, 40 f.*; 55
 Claessen, Andreas 58, 107 ff.; 159; Arent 58,
 110; Jean Andreas 58, 146, 149; Jean Jacob
 58, 106 ff.
 „Clara“, skonn.-brig af Kbh. 59, 25 ff.*
 Claudi, C. B. 55, 126 f.; 133
 Clausen, C. (rederi) 52, 159; Rasmus 58, 95
 Cole, Humphrey 51, 68
 Collet, Joseph 59, 140 ff.
 Columbus 43, 21; 45, 118 f.; 123 ff.; 51, 103 ff.;
 52, 100 ff.
 Comberford, Nic. 46, 176*
 „Concordia“, skonn. af Troense 59, 54 f.
 Coninck, de, Fr. 43, 89 ff.; 49, 71*; L. 60, 94;
 - & Reiersen 56, 153
 „Constantia Maria“, ostind.farar 44, 130*
 Copenhagen Sweepers 59, 47
 „Coquette“, kutter af Kbh. 54, 75
 Coringa 54, 118 ff.
 Cork 54, 115 ff.
 Cornelisen, Chr. 60, 34
 „Cort Adeler“, fregat 42, 106*; 45, 157
 Cortemünde, Johan 56, 95, 115 f.
 Coruña 60, 2
 Cosa, Juan de la 51, 103
 „Cosak“, lystbåd 54, 65, 71
 Covilhao, Pero de 52, 131
 „Cronborg“, se „Kronborg“
 „Cronprintz Christian“, kinafarer 59, 131 ff.*
 „C. Stylsvig“, gal. af Nykbg. F. 59, 11*, 40

 Dahldorff, Ijt. 54, 120
 Dalén, Gustav 60, 138 f.
 Dalhoff, Johs. 50, 7 ff.*
 dam (fiskebåd) 61, 60* ff.; 79 f.; 114
 Damme (bysegl) 46, 148*; Jacob van 59, 140
 „Dania“ H/S 44, 45*, 75*, 89
 „Danmark“, bark af Kbh. 58, 168* f.; skrue-
 bark 59, 60 ff.*; skoleskib 46, 164*; 49, 11*
 Danmarksekspeditionen (1906-08) 59, 60 ff.
 Danmarks Havn 59, 78
 „Dannebrog“, kongeskib 46, 171*
 Dansborg 43, 79*; 52, 51* ff.
 Danser, Dirk 54, 44, 46
 Darsjurbåden 50, 115 f.*
 Dansk Esso 52, 156
 Dansk-Fransk D/S 52, 160 f.
 David, Aron Nathan 52, 92 ff.
 dauider 55, 151.
 decca 60, 144* f.; 148 ff.
 defensionskibe 48, 99 ff.; 56, 135 ff.
 „De fire Brødre“, jagt af Marstal 59, 59*, 112*
 dekompressions/tabel 46, 49 ff.; -tank 46, 52* f.
 Delft 57, 41 ff.
 Demosthenes 43, 64
 „Den danske Eeg“, ostind.farar 52, 24 ff.
 „Den flyvende Ulv“, ostind.farar 56, 116
 „Den gode Hensigt“, ostind.farar 56, 148; 57,
 178 f.*
 „Den hvide Bjørn“, grønlfarar 54, 31*
 „Den mundselige Hest“, krejter af Nakskov
 58, 95 f.

- „Den norske Løve“, def.-skib 48, 105 ff.
 „Den unge Tobias“, galliot af Nakskov 58, 96, 98, 100
 Dennett, Horatio 55, 127 f.
 deponering 48, 69
 Dessauer, Jacob 58, 168 f.
 desserttallerken 57, 41, 43*
 „De 13 Skendende“, åle-drivkvas 61, 107* ff.
 Deurs, van, Arent 58, 107 f.; Frederikke 58, 107, 143, 146; Jan 58, 107; Jean Christopher 58, 107 ff.; Stephan Arent 58, 107; van Deurs & Co. 53, 103
 DFDS 44, 83 ff.; 52, 161 f.; 54, 80 ff., 133
 dhow 43, 49*
 „Diana“, orl.fregat 57, 87 ff.*
 „Diane, La“, fr. orl.fregat 49, 148*
 Diaz, Barth. 43, 21; 52, 115 f., 131 f.
 „Die aufgehende Sonne“, brigant. af Eckernf. 57, 9*
 disciplin 56, 27
 „Disco“, ostind.farar 51, 9*; 54, 88 ff.*; hval-fanger 54, 110
 Diskobugt 54, 93
 djunk 50, 19*; 56, 55*
 dobbeltfyr 60, 27, 41 ff., 79, 118
 Dødt, Mariane 58, 107, 126
 dok (Chr.-havn) 43, 106*; 56, 137*; 57, 180*; -kompagni (London) 51, 53 f.
 Doncker, Pieter de 60, 14
 „Dora Vene“, F/F af Esbj. 52, 11*
 „Dorotea“, skude af Æbeltoft 59, 129
 Dover 60, 2
 drab 56, 91 ff.
 Drachmann, Holger 52, 91 ff.
 „Den Drag“, fregat 52, 13*
 Drager 60, 3; - fort fyr 60, 125
 „Draken“, sv. orl.skib 58, 32 ff.
 Dreier, Carl 57, 91, 121
 drikkevand 53, 41 ff.; 54, 102 f.; 55, 22 ff., 36, 40
 driv/garnsfisker 59, 102 f., 106; -kvas, se åle-drivkvas
 Drogen fyr 43, 15*; 46, 113*; 60, 123*, 127, 152; - fyrskib 60, 93 f., 123*
 „Dronning Juliane Marie“, ostind.farar 56, 113 f.
 „Dronning Maria“ H/S af Stettin 52, 168*
 „Dronning Marie“, orl.skib 49, 111*
 Dronningmølle 51, 80 ff.
 Due, Frantz 54, 110
 „Duen“, skonn. 54, 66, 76; krejert af Æbeltoft 59, 127 f.
 Dueodde fyr 60, 112, 118, 123, 136, 139*
 Dulmo, Fernao 52, 117 f.
 Dumreicher, Joh. Heindr. 58, 126, 135
 Duntzelt, C. W. 42, 102 f.*; 49, 73*
 dybgang 47, 59, 64* f.
 dykker/dragt 46, 26 ff., 33 ff.*; -klokke 46, 27 ff.; -væsen 46, 23 ff.
 dyppe fra rånokken, se råsprung
 Dyrborg, Rasmus 59, 36 f.*
 dyrenavn 52, 140, 148
 Dysse, mag. 53, 57 f.; Herman 55, 23 ff.
 dystløb 49, 147*
 „Dyvia“, skonn. af Fejø 61, 102 f.
 Dønving, J. M. 55, 148
 dåb 48, 58 ff.
- Ebeltoft, se Æbeltoft
 „Ebenetzer“, orl.skib 54, 90
 „Echo“, kutter. (store) 54, 66, 77; (lille) 54, 66, 76
 „Edel“, drivkvas 61, 105*
 Edinger, Vilh. 55, 79 f.
- „Edouard Suenson“ S/S 46, 164*
 „Eendracht“, orl.skib 58, 29 ff.
 ege (Bornh.) 46, 151*; -kobler 60, 183 f.; -træ 60, 169 ff.*
 „Egyptian Reefer“ M/S 49, 125*
 Einsidelsborg 51, 106
 „Eisbrecher“, isbr. 50, 81
 Ejde Ioranstat. 60, 151
 Ejder, lodsgalliot 60, 81, 110, 209; -kanal 60, 64 f., 208 ff.*
 Ejler skibsbygger 58, 93 f.
 ekspedition 52, 100 ff.; 59, 60 ff.; 61, 23 ff.*
 eksport 54, 124
 elektrisk fyr 60, 109*, 114, 119* ff., 126, 136 f.
 „Elephanten“, orl.skib 52, 163*
 „Elisabeth“, bark af Kbh. 54, 132*
 „Ellen“, båd 54, 76
 Ellenbogen 53, 68 ff.*
 Elmina, d' 50, 25*
 „El Ole“ S/S 44, 12*
 „Emanuel“, gal. af Fanø 46, 157*
 „E. M. Dalgas“ S/S 48, 13*
 „Emilie“, lystskonn. 54, 78; H/S 54, 78
 „Emma“, båd 54, 77
 „Emma Mærsk“ M/T 55, 11*
 Enbek, Ditlev 48, 133
 Encæberodde fyr 60, 115
 Engelhardt, Vald. 55, 145 ff.*
 Engelsborg 48, 20 ff., 31 ff.*; 51, 109
 Engelskmandens plads 56, 153
 „Eos“, skonn. af Nakskov 54, 75 f.
 Eratostenes 45, 112, 115*
 Erichsen, Ole 56, 75 ff.
 „Erik“, halvdeksbåd 54, 77
 Erik af Pommern 57, 31
 Erlandsen, Ole 55, 38 ff.
 Ertholmene 55, 65 f.*
 „Esbern Snare“, lodsbåd 54, 62 f., 74
 Escolar, Pero 52, 115
 Esdré, Haye 54, 41
 Eskildsen, skibsbygn. 60, 81; Laurids 60, 34; Niels 60, 34
 eskimoer 52, 15*; 61, 26 ff.*
 Esmit, Adolf 55, 95 f.
 Espergærde 53, 31 f.
 „Esso Nyborg“ M/T 46, 17*
 Estreito, Joao 52, 117 f.
 Estrup, Frank 60, x f.
 Ewald, Johs. 51, 73 ff., 93*; 52, 82*, 85, 90, 97
 Evelyn, John 60, 169 f.
 evert 51, 11*
 evighedskalender 60, xvii*
- fabeldyr 57, 45*
 Faber, fyringsp. 60, 90, 104, 115
 Fabritius & Wewer 56, 154
 face-makers 59, 131 ff.*
 Fack, Niels 60, 44
 Fair Isle 55, 22*
 fajance 54, 37 ff.*; 57, 41 ff.*
 Fakkebjerg fyr 60, 65 f., 69*, 93 f.
 Falck, købmd. 54, 27
 „Falken“ S/S 44, 75, 77*
 Falmouth 49, 83, 88 ff.; 56, 85*
 Falsed 53, 83 ff.
 „Falster“ S/S 54, 61 f.*; 74
 Falsterbo 45, 17 ff., 29*, 53* 65*, 75*, 81*; 59, 101 ff.; fyr 60, 2 f.*; 10, 20, 28 f.*; pram 45, 53*, 55*; se Skaner, sildefiskeri, skånemarker, sundfiskeri
 Falsters bondeleje (Falsterbo) 59, 106
 „Falstria“, fuldskib 51, 35 ff.
 Famara fyr 60, 141

- Fanø 57, 181*
 „Fanø“, skoleskib 46, 162
 „Faros“, fyrinsp.-skib 60, 134, 146, 151
 farvande, danske 46, 91 ff.; 55, 49 ff.*; -s-af-
 mærkning 46, 95 ff.; 98*; 60, 1 ff.
 farver (skibs-) 49, 141 f.; 54, 101
 fastelavn 49, 147*; 56, 119
 fedtlapper 61, 119*, 122
 Fejls 61, 90 ff.*; -punch 61, 123
 Femern 60, 90 ff.*
 Femø 61, 90 ff.
 „Fiery Cross“, klipper 46, 160*
 fiske/boder, se Falsterbo; -fartøj 46, 159*; 54,
 68 ff.; 57, 48*; 139 ff.*; 58, 59 ff.*; se ålc-
 drivkase; -garn 53, 21 ff.; 59, 103*; -grun-
 de 47, 73 ff.; -hukkert 56, 139*; -kroge 53,
 73*
 fisker 59, 101 ff.; -hytte 52, 79 ff.*
 fiskeri 47, 24 ff.; 50, 25*; 52, 79 ff.; 53, 20 ff.*;
 68 ff.*; 57, 150 f.; 59, 101 ff.; 61, 49 ff.*;
 125 ff.*
 fisker/lov 53, 20 ff.*; -leje 52, 79 ff.; 59, 104 f.
 „Fiskerne“ (Ewald) 51, 73 ff.
 flag 47, 111 f.*; 58, 29; 61, 154 f.
 Flakfortet fyr 60, 125
 Flamske øer 52, 120
 Fleischer, kapt. 51, 44 f.; J. S. 60, 103*, 111*,
 118 ff.
 Flensborg 52, 169*; 56, 159; 59, 107; - fjord
 58, 64 ff.
 Flinterenden, kampen i 43, 103*
 flise 54, 37 ff.*; 57, 41 ff.*; -billede 56, 13*;
 -fabrik 57, 45 ff.; 55* ff.; -maler 57, 53 f.*;
 56
 Florisz, Pieter 58, 30 ff.
 flynder (log) 51, 67*
 Flynderborg 58, 116 f.*
 fløjte (skibstype) 48, 11*, 107*; 54, 39*, 41;
 57, 51*, 70*
 fløjtetønde 46, 109* f.; 60, 120
 flådeordning, Dmk.s ældste 46, 62 ff.
 folkeafstemning (Da. Vestind.) 57, 175
 Forenede Dampskibsselskab, Det, se DFDS
 Forindien 43, 76*
 forlis 48, 69 ff.; 51, 73 ff.; 55, 122 ff.; jfr.
 stranding
 Fornæs fyr 60, 93, 121
 forstavn, se stavn
 „Forth“ H/S 49, 89* f.
 „Fortuna“ no. bark 51, 30 f.; galliot af Nak-
 skov 58, 97; forskellige af Æbeltoft 59,
 125 ff.
 Fort York (Anholt) 60, 63*, 70
 „Fox“ S/S 44, 134*
 Foxen 51, 68
 „Fram“, eksp.s.kib 60, XXI*
 Francis, Joseph 55, 131
 „Freden“, brig af Kbh. 54, 27*
 Frederik II 49, 67*; 60, 5 ff.*; -s søret 56,
 108 f.; 61, 174* f.
 „Frederik VI“, kinafarer, se „Christianshavn“;
 H/S 50, 137*
 Frederik VII 60, 205* f.; „-“, toldskonn. 47, 97
 Frederiks/borg forter 53, 43*, 47*; -dal loran-
 stat. 60, 150 f.*; -høj (Nikobar) 50, 145*;
 -håb 54, 26 ff.; -nagor 51, 107*; 52, 65 ff.;
 -ort fyr 60, 64 f.
 Fredrick Houtmans klippen 55, 95
 Fresnel, ing. 60, 95* f.
 Freuchen, Peter 59, 61, 66; 61, 23 ff.*
 „Frey“, fregat 51, 72; H/S 57, 180*
 „Fri“, M/båd af Fejls 61, 139
 fribord 47, 54 ff.; 49; 119 ff.
 „Fridericus Quartus“, komp.s.kib 48, 69 ff.
- Friis, tømmefmd. 58, 128; Achton 59, 66, 71*,
 73*, 77*; Petersen 58, 102; Rasmussen 58,
 98
 Frisius, Gemma 45, 119
 fromand 46, 25*; 58, 40 ff.
 fugle/flugtslinie 60, 31, 48, 64, 92; -skydning
 60, 9
 „Fyen“ S/S 50, 82*
 „Fylla“ S/S 44, 62 f.*
 „Fyn“ M/F 59, 147*
 fyr 46, 91 ff.*; 56, 160 f.*; 57, 63*, 70*; 60,
 1 ff.*; falske - 60, 4, 8, 21 f., 29; -afgift, se
 -penge; -båke 46, 107 f.; 60, 2 ff.; -forval-
 tere 60, 20 f., 33 ff.; -grøde 60, 31*; -lampe
 46, 103*, 106*; -penge 60, 6, 11, 20 ff.,
 32 ff., 42 ff., 76, 78, 84 ff., 111 ff.; -skib 42,
 58 ff.*; 46, 102 ff.; 54, 11*; 60, 24, 37, 70,
 74 ff.*; 110, 116, 124, 127 f., 131, 134,
 152 ff.*; -væsen 42, 58 ff.*; 46, 91 ff.*; 52,
 161; 60, 11 ff.*
 Færder fyr 60, 30 f.
 færge 49, 136*; 50, 101*, 103*; -jagt 54, 73;
 -lav (Høgr.) 45, 149 ff.; -mand (Høgr.) 45,
 155*; -smakke 61, 11*; -væsen 60, 48
 færøbåd 46, 161*; 57, 139 ff.*
 Færøerne (fyr) 60, 122, 124 f., 130, 140 f.
 fønikiske skibe 50, 128* f.
 Før 54, 42 ff.*
 føring 54, 111 f.
 Fåborg 59, 23 ff.*; 44 ff.*; 106
- Gabrielsen, Tobias 59, 66, 80
 „Galathea“, korvet 45, 162*; 51, 107; 52, 67*;
 69 ff.
 Galdt, Niels 58, 102; Peder 58, 102
 galeace 46, 163*, 173*
 galeot (pomm.) 46, 134*
 gallion 46, 153 ff.*; 165*; -s-figur 50, 15*; 52,
 138 ff.*; 54, 93, 96, 103*; 55, 156 f.*; 57,
 178 f.*; 58, 15*
 „Ganges“, H/S 52, 73 f.
 „Ganymed“, skonn. af Stubbekbg. 54, 71
 Garbo, Rs. 51, 91 ff.
 Garcia, Maria Josefa 57, 125 ff.
 gasstation 60, 120, 124, 138 f.
 Gatenhielm, Lars 60, 26
 „G. C. Amstrup“ M/S 49, 17*; 60, 181
 Gedde. Ove 43, 75*; 48, 117 ff.*; 55, 88
 Gedser (odde) fyr 60, 47*, 56, 62 ff.; 91 f. 104,
 113
 Gedser rev fyrskib 60, 118, 128, 153 f.*
 „Geiser“ S/S 45, 103*; (isl.) 54, 75
 „Gemma“, kutter 54, 77
 Genova (fyr) 60, 2
 genuesiske verdenskort 52, 128
 „Georg Stage“ 49, 114*
 „Gerda“, fiskebåd af Askø 61, 119*, 139
 Gerner, Henrik 51, 9*, 13*; 54, 90 ff.*; 56,
 142 ff.*
 „Gerson“, bark af Kbh. 61, 178*
 Gerzon, Ben 52, 107 f.
 „Gesvindt“, slup af Kbh. 58, 143
 „Gideon“, 56, 110
 „Giertrud Cathrine“, brig 54, 29 ff.
 Giese, Frederikke 58, 107 f.
 Gilbjergshoved 60, 41 f.
 Gilleleje kirke 60, 32, 41
 Cjødens, Ole 54, 126
 glasmaleri 48, 25*, 29*; 50, 59 f.; 52, 13*
 Globen, Christoffer 59, 126, 128
 globus 52, 101 ff.*
 glødelamper 60, 126, 136 f.
 Godhavn 61, 29 f., 43 f.

„Godthaab“ S/S 59, 64, 66, 72, 74
 Gokstadskib 44, 112*; 46, 168*
 Good, John Will. 58, 147, 149
 Gotland (billedsten) 46, 140 ff.*
 Gram, Jørgen Herm. Severin 53, 102 ff.
 „Granc“ 50, 90 f.
 grav 58, 46 ff.
 „Great Britain“ S/S 49, 115*
 „Great Eastern“ 49, 116*
 Greathead, Henry 55, 124 f., 128
 Greifswald 61, 49 ff.
 Grenå 59, 106
 „Grevinden af Laurvig“, fregat 55, 20 ff.
 „Grev Laurvig“, ostind.farer 53, 44
 Grier, James 55, 26, 29 ff.
 Grimsholm (Djurs) 47, 81 f.
 „Gripsholm“ M/S 49, 121*
 Grovc, C. F. 60, 89, 102 ff.*; Jens Pedersen
 60, 13 f., 17 ff., 33, 35*; Peder Jensen 60,
 30, 33 f., 35*
 grunde (da. farvande) 46, 93 ff.; 47, 73 ff.; 50,
 108 ff.; 60, 102
 græsk ild 60, 2
 Grønland 47, 24 ff.; 53, 114*; 54, 22 ff.; 59,
 60 ff.*; 60, 134, 137*, 141 ff., 150 f.; 61,
 23 ff.*; -s.farer 44, 134*; 54, 22 ff.; 44 ff.*
 Grønlandske handels plads 42, 13*
 Grønsund fyr 60, 121
 Gude, Jacob 56, 75 f.
 Guinea, Dansk 48, 69 ff.; 49, 149*; 50, 23 ff.;
 51, 56 ff.; 52, 39 ff.; 53, 41 ff.; 54, 136 f.;
 56, 76 f.; 57, 177*; 61, 175 ff.*
 Guldskysten 52, 37 ff.; 53, 41 ff.
 gummiflåde 55, 144 f.
 „Gunner“, galliot af Nakskov 58, 97
 guvernementshus (Charl. Amalie) 57, 163*

Hackenburg, A. F. 56, 77 ff.
 „Hafnia“ S/S 51, 49
 Hage, Alfred 60, 97*, 113 ff.; Christopher 53,
 93 ff.
 Hagelund, Peter 54, 113 f.
 Hagerup, Harald 59, 61, 66
 haj 61, 28
 Haldane, J. S. 46, 49 ff.
 Halkier, Andreas 54, 126; Søren 58, 128, 136;
 60, 58 f.
 Halland 55, 64*
 Halley, Edm. 45, 140; 46, 28
 Halligerne 54, 37 ff.*
 Halmoe, F. N. 61, 116 f.
 Hals barre fyr 46, 117*
 Halskov, fyr 60, 31, 70, 75*, 106, 112; - rev
 fyrskib 46, 122*; - rev station 50, 74*
 Hamlet 57, 22 ff.
 „Hamlet“, skonn. af Marstal 53, 63*; kutter
 54, 78
 Hammeren fyr 60, 93, 108, 116, 118
 Hammerodde radiolyr 46, 96*
 „Hammershus“ M/S 49, 127*
 Hams Bluff fyr 60, 121*, 125
 „Hancock“, transp.skib 57, 162 ff.*
 handel 48, 130 ff.; 49, 62 ff.; 57, 22 ff.; 62 ff.;
 58, 169 f.
 „D'Handelaar“, fregat 54, 48* ff.
 handels/dokumenter 43, 62 ff.; -kompagni, Det
 alm. 56, 150 f.
 Handels- og Søfartsmuseet 49, 24 ff.*; 54, 7 ff.;
 57, 41 ff.*; 58, 7 ff.*; årsberetninger og
 regnskab i hver årbog; -s Venner, årsberet-
 ninger, regnskab og medlemsfortegnelse i
 hver årbog
 handels/skibe 45, 51*, 57*; 60, 177 ff.; -station
 61, 23 ff.*; -vejje, Danmarks 45, 21 ff.

Hans, kong 48, 20 ff.; 51, 109
 „Hans“, barkentine 59, 45
 Hansen, Bandik Fr. 54, 49; Christopher 55,
 38 f.; C. K. 46, 177 f.*; 52, 157 f.; H. 53,
 84, 87 f.; Hans 58, 98; J. G. 60, 32, 40;
 Johan 44, 6* f.; Johannes 55, 33 ff., 46;
 Knud E. 60, xi ff.*; L. 61, 90 ff.; Morten
 56, 84 f.; N. F. 47, 101 ff.*; 54, 56; 58, 87;
 Niels 52, 94*; P. 53, 86 f.; Peter, guv. 52,
 65 ff.; Richardt 58, 102; Stephan 58, 107,
 147, 150; Svend 54, 123, 130; Willie C. K.
 50, 147*
 hansestæder 45, 24 ff.; 53, 68 ff.*
 Hanstholm fyr 46, 106*; 60, 95* ff., 111*, 126
 HAPAG 49, 104
 Harlingen 54, 44
 Harrison, John 45, 122 f.*
 Harsdorff, C. F. 58, 145 f.
 Haste, købmd. 56, 48 f.; kapt. 54, 128 f.
 Hatterrev 60, 102
 Hauch, Jens Erik 60, 36
 havarickspert 53, 107
 „havfolk“ 57, 45*, 49*, 51*, 58*, 67* ff.
 „Havfruen“, fregat 44, 15*; jagt 58, 103
 „Havgassen“, jagt 54, 61, 74
 havn (Helsingør) 58, 116, 126 ff.*; (Tuborg)
 44, 93 ff., 97*, 103*
 „havne“ (hafnæ) 46, 87 ff.
 Heimdal D/S 52, 159
 „Heimdal“ (gall.fig.) 50, 15*; skonn. af Ny-
 kbg. F. 54, 71
 Heinrich, konf.råd 47, 15*
 „Hela“, jagt af Svendbg. 58, 87
 helgennavn 52, 140 f., 144 f.
 Helgoland 60, xvii*; -s.bugt 55, 51 ff.*
 helleflynder 47, 52*
 Helleholm fyr 60, 98
 helleristninger 46, 135* ff.; 47, 126*; 59, 85 ff.*
 Hellesen, Hans 58, 117; Jens 58, 117 f.
 Helmich, Christen 59, 125 f., 128; Hans 59,
 126 f.
 „Helsingør“, ostind.farer 42, 47 ff.; lodsbad 44,
 11*; 58, 68 ff.*
 Helsingør 42, 101*; 45, 149 ff.; 51, 67 ff., 78;
 53, 20 ff., 96 f., 102 ff.; 55, 158 f.*; 57,
 22 ff.; 58, 35, 106 ff.*; 172 f.*; 60, 6; - lod-
 seri 58, 68 ff.*; - skibsværft 51, 48 f.; 55,
 158 ff.; 59, 58 f.
 Helvad, Niels 55, 102 f.
 Henne, fyrinsp. 60, 72, 82
 Henrik Søfarenen 52, 119 ff.
 Henriksen, C. P. 59, 54 f.
 „Hermod“ H/S 49, 117*
 Hess, Marcus 48, 137 ff.; 60, 14
 Hessels fyr 60, 95
 hest- (stednavn) 46, 128 f.
 Hestehoved fyr 60, 121
 Hetland D/S 52, 156
 Heusmann (Antw.) 53, 100 f., 104
 Heyst 60, 2
 Hickey, William 59, 142 f.
 „Hilaria“, lystyacht 58, 87
 Hillary, Sir William 55, 125 f.
 Himmelstrup, Peder 60, 36
 Hipparch 45, 114
 Hirsholm fyr 60, 94
 Hirtshals flak 47, 75*; - fyr 60, 79, 108, 114 f.,
 117 f.
 „Hjelen“ H/S 60, 207* f.
 Hjelm fyr 60, 102, 112
 „Hjorten“, jagt af Nakskov 58, 95
 Hjorth, P. 60, 90
 Hjortspringbåd 46, 136*
 hjørneornamenter (fliser) 57, 41 ff., 59 ff.

- hodometer 51, 68 ff.*
 Hoffmann, Em. 60, 23
 Hofmann, justitsråd 58, 96
 Hohlenberg, F. C. H. 54, 91
 Hoirne, Jan van 55, 49 ff.
 Holbeck, Niels 44, 130 ff.*; Peter Nielsen 44, 130 ff.*
 Holberg, Ludvig 50, 138 f.
 „Holger Danske“, isbr.færge 50, 102 f.*
 Holgreen, ark. 60, 96 f.
 Holland 54, 37 ff.*; 55, 49 ff.*; 89 ff.; 56, 93 ff.; 57, 32 ff.; 41 ff.; 58, 25 ff.
 Holm, Andreas 52, 169*; G. F. 59, 68; Hans Jørgensen 53, 116; Jacob 55, 160 f.; Mads 51, 47 f.; Peder 58, 96 ff., 105
 Holme, Jørgen Sørensen 59, 127 f.
 Holmes kaloriske tågesignalmaskiner 60, 116 f.
 Holmsted, Fr. 55, 80 f.
 Holst, Henrik 60, 34 f.; Jacob Nicolaj 55, 22 ff.
 Holstein, Chr. F. 55, 144
 Holstein-Rathlou 54, 66, 76 f.
 Holstensborg 47, 29*, 31*, 36, 47*, 49*
 Holzschuhler, Georg 52, 123, 128
 Hoorn (Horen), Jan van 55, 49 ff.
 Hornbæk 51, 73 ff., 101*; 53, 32
 Hornemann 57, 133
 hornfisk 53, 20 ff.*
 Horns Rev fyrskib 60, 108, 118, 124, 127
 Horrebow, Peder 45, 141 ff.
 „Hother“, skonn. af Nakskov 61, 96 ff.*
 Houtman, Cornelius 55, 89
 hoveriarbejde 92, 91 f.
 Huertter, Jobst van 52, 103, 120 ff.
 Huguetau, Jean Henri 55, 82
 lukkert 42, 41*; 46, 158*; 54, 39*, 41, 43*, 50*
 Hurk, Pieter van 43, 81*; 59, 131*, 134
 husbåd (kin.) 47, 127*
 Huyghens, Chr. 45, 120
 hvallangst 47, 129*; 54, 44 ff.; 55, 160 f.; se også kommandørgård
 „Hvalfisken“, big 59, 26 ff.*
 Hvalpsund 58, 59 ff.
 Hvalrosiangst 61, 45 f.
 Hven 45, 120* f.
 „Hvide Ørn“, orl.skib 52, 143
 Hvidt, L. N. 43, 104 ff.
 „H. V. Ravn“, fyrinsp.skib 60, 132 ff.
 Hyatt, Caleb 54, 132*
 hydrofon 60, 124
 hyperparabolisk spejl 60, 111*, 121
 Hypozom 59, 115 f., 133*
 hyre 54, 111
 hæk 49, 116 ff.
 Høeg-Hagen, N. P. 59, 66, 77 ff.
 hogenæb 61, 111 f.*
 højdemåling 43, 50 ff.*
 Højen fyr 60, 121, 135
 Høne, Mads 58, 124 ff.
 hønse 48, 58 ff.; 60, 38
 Hønsepol 48, 61
 Hørning, Søren Nielsen 59, 127
 Hørsholm 52, 79 ff.
 „Haabet“, vestind.farar 56, 87; af Nakskov 58, 95 ff.; af Æbeltoft 59, 127 ff.
 „Haabet Galley“, vestind.farar 53, 41 ff.
 håndlog 51, 67*
- illa do Principe 56, 77 ff.
 imprægnering af sejl 61, 68, 117 f.
 „Indfødsretten“, orl.skib 54, 98 f.
 „Indian Reefer“, M/S 49, 126*
 Indien (vejen til) 43, 21 ff.; se For-, Ostindien
 Indonesien 56, 49*
 Industriudstilling, Store Nordiske 60, 109*, 120
- indvielse (initiation) 48, 58 ff.; 56, 117 ff., 122
 Ingemann, B. S. 59, 138 ff.
 Ingfield, E. 55, 137 f.
 inspektionsskibe (fyrvæsen) 60, 121, 127, 132 ff.
 interessentskab (fiskere) 53, 20 ff.*
 „Lris“ H/S 42, 107*; 46, 163*
 Isabella af Burgund 52, 119 ff.
 isbryder 47, 13*; 49, 137*; 50, 80 ff.; -stævn 46, 133*
 is/bådstransport 50, 73 ff.; -joller 61, 102
 Islandske kompagni 55, 103 ff.
 isogonkort 45, 126*
 is/plov 50, 83 f.*; -sejls 50, 71 ff.; 54, 22 ff.*; 61, 27 ff.; -signalstation 60, 116, 118; -vin-ter 56, 9*
 Iversen, Anders 58, 102
- Jacobsen, Henrik 56, 116
 jagt 46, 157*; 53, 112*; 54, 39*, 41; 55*, 63 f., 76 f.; 58, 78 ff.*; -stævn 46, 131*, 134, 170 ff.
 jakobsstav 52, 100, 106 ff.*
 „Janne“, skonn. af Södertälje 54, 75 f.
 Jansen, Simon 58, 107
 Jas, Fatter 56, 48
 Java 56, 45 ff.*
 Jenner, Adolph 54, 101, 110, 126
 Jensen, kapt. 50, 83 f.*; Anton 52, 89 ff.*; Georg 58, 68; Hans 51, 37; J. 61, 23 ff.*; Niels 58, 97; Peter, se Grove; Svend 52, 96 f.; Søren 59, 123
 Jens Pauli i Dali 57, 140 f.*; 155
 Jepsen, Rs. 53, 61
 „Jermak“, isbr. 50, 92 f.
 Jepsersen, H. 60, ix1*; L. 53, 96 ff.
 Joao II 52, 103 ff.
 Joelsen, Isaac 58, 151
 Johansson & Dyreberg 59, 40
 jolle (2-smakke) af Trappen 58, 64 ff.*; -bygning 61, 90 ff.*
 „Jomfruen af Enkhuizen“, kanon 48, 109*
 Jomsborg 60, 2
 Jonas, profet 55, 114 f.
 „Jonas“, skude af Æbeltoft 59, 129
 Jordløse (Fyn) 53, 82 ff.
 „J. S. Fleischer“, insp.skib 60, 122, 134, 146
 Juan de la Cosa 51, 103
 Judichær, Ole 60, omslag*, 24
 juel. Jens 42, 27 ff.; Rasmus 60, 35 f.
 Julianehåb 53, 114*
 „Julius“, sk.brig 51, 33 f.
 Junge, Em. Nic. 54, 126
 Jungshoved leje 59, 105 f., 108, 115
 Junta dos Mathematicos 52, 103 ff.
 „Justitia“, skude af Æbeltoft 59, 128
 Jutlandia D/S 52, 159
 „Jutlandia“ M/S 46, 171*; 3-m. skonn. 59, 40
 Jühne, L. M. 60, 139; P. F. 60, 139
 „Jylland“, orl.fregat 55, 157*
 Jylland, kyst 55, 61 ff.*
 „Jægersborg“, fregat af Kbh. 56, 75 ff.
 jægt 46, 152
 jøder 55, 82; 61, 177
 Jørgen Skræder 52, 80, 86
 Jørgensen, overstyrm. 56, 40; A. V. 57, 167; C. J. F. 54, 53 f.; Vald. 59, 44 ff.
- kabysliser 57, 41 f., 44*, 51*, 53
 kadetoptegnelsesbøger 53, 116
 kadrejerjole 43, 13*
 kakler 57, 82 ff.
 kalifatring 54, 64
 „Kalifen“, dæksbåd 54, 57, 62, 63, 73, 78

- Kalikut 43, 55*
 kalkalger 50, 110*
 Kalleboderne fyrskib 60, 119
 „Kallundborg“ S/S 54, 75
 kampagnelatterne 54, 105
 kanal 57, 64/65 (farvepl.), 79*; 60, 208 ff.*
 Kanalen 52, 28 f.
 kano 56, 46
 kanon 48, 109*; 58, 39* f.
 Kanton 43, 95*; 59, 131 ff.
 Kap Bismarck 59, 67*, 75
 Kap det Gode Håb 55, 92 f.
 kapel (Albuen) 53, 68 ff.
 kaper 54, 132*; -fartøjer 52, 147 f.; -krig 42, 106*; 43, 103*; 45, 149 ff.
 kaplodning 61, 166 ff.
 Kappel, Jacob 58, 101 f.
 kapsejls 54, 65 f., 71
 Kapstaden 43, 99*; 52, 172*; 55, 26 ff., 46*; 56, 40 ff.
 kapuzeer 52, 40 f.
 Kapverdiske øer 55, 23 ff.*
 kardæsk 48, 115*
 „Karen“; kvase 52, 95, 97*
 Karl X Gustav 58, 29 ff.
 karrek 46, 149*
 Karrebæksminde 61, 90 ff.
 „kat“ 46, 158*
 Kattegat 60, 133*
 „Kattegat“; insp.skiib 60, 122, 129, 134
 Kattegat S. fyrskib 60, 152 f.
 Kegnes fyr 60, 98
 Keldsnor fyr 60, 65, 119, 122
 Kerteminde 59, 106
 Keta (Quitta) 61, 175 ff.*
 Kiel-ruten 43, 107*; 50, 137*
 Kina 58, 169 f.; 59, 131 ff.*; -farer 43, 96*; -fart 54, 88 ff.; 55, 33 ff.*; -handel 43, 72 ff.
 kinesisk; husbåd 47, 127*; kunst 57, 41 ff., 59, 63 f., 72; 59, 131 ff.
 Kingo, Ths. 55, 116 f.
 Kirck, Niels 58, 125
 kirke: votivgaver 50, 45 ff.; kirkeskib 50, 60 ff.; 52, 96 f.
 Kirksteen, Jens 54, 126
 kisteformøjelse 61, 181
 Kiær, skipper 54, 34
 klamp. bygge på 53, 84, 86
 klassifikation 47, 54 ff.
 Klem, Knud 49, 34; 54, 7 ff.*
 klæmbygning 61, 108 ff.*
 klipper/skibe 52, 149 f.; -stavv 46, 131*, 134, 166*
 Klixbüll, prm.ljt. 55, 143 f.
 klokketønde 60, 6, 41, 75
 Kloumand, Peter 48, 141 ff.
 klædedragt 59, 131 ff.*; 61, 119 f.
 klædning (båd) 61, 109 f.
 Klöcker, Abraham 55, 79 f.
 Knebel kirke 60, 4
 Knie, Jens Rasmussen 56, 87
 knippel 48, 115*
 kniv, trække 56, 80, 92 ff., 105*
 Knoop 60, 209*
 Knudsen, Johannes 55, 49 ff.
 Knudshoved fyr 60, 31, 70 ff.*, 106, 112, 135, 137*
 kobberforhudning 59, 54
 Koch, C. P. A. 54, 80 ff., 133; J. P. 59, 66, 80 f.; Mads Pedersen 59, 125 f., 128; Niels 59, 126, 128, 130
 kogge 46, 148*
 kokkeskole 53, 88
 kokosnedbæger 55, 155*
 Kolding 44, 127*; -fjord (fund) 44, 108 ff., 120 ff.*; 45, 150*
 kolonier, se de enkelte navne
 kompagnier 43, 72 ff.
 kompas 43, 34 ff., 50; 45, 109 ff., 113* 143*; 51, 105*; 57, 13*, 152 f.; 61, 176* f.
 kommandørgård 57, 48*, 57*, 64, 74 f.*
 „Kongen af Assianthe“, slaveskib 48, 150*
 „Kongen af Danmark“, kinafarer 56, 149
 Kongo 52, 104, 114 ff.
 kongskøb 59, 110 f.
 konossement 43, 70
 Konow, Henri 57, 156 ff.
 konstruktionstegninger 58, 56 ff.*
 Korinth (Sydamerika) 51, 40
 kornhandel 44, 29 ff.
 Korsø fyr 60, 66 ff.
 Korsør 50, 78*; 60, 88 f., 96, 106, 112, 120, 124, 138 f.
 kort 43, 76* f.; 48, 80*, 86*; (søkort) 42, 59*; 43, 35* ff., 40 f.*, 51*; 45, 113*, 117*, 121*, 126*; 46, 121*, 124*, 176*; 47, 75*, 128*; 48, 77*; 49, 13*, 15*; 55, 49 ff.*, 87*; 60, 10, 47, 99 f.; 61, 163*; se også portolan; (stednavne) 46, 123 ff.; 47, 73 ff.; 50, 108 ff.*; (verdenskort) 43, 61*; 51, 103 ff.*
 kost ombord 52, 26 ff.; 53, 52; 54, 22 f.; 55, 91
 Krabbe, F. M. 54, 90
 „Krassin“, isbr. 50, 94
 krejter 59, 125*
 krig 42, 105*; 43, 103*; 44, 15*; 45, 163*; 46, 62 ff., 110 ff.; 47, 125*; 48, 99 ff.; 57, 87 ff.; 58, 25 ff.*, 101 ff.; 60, 63*, 70, 127 ff., 192 ff.; -s-langemodell 49, 148*; -s-forlis (1939-45) 46, 121*
 Krog, kapt. 53, 86 ff.
 Kronborg 57, 22 ff., 25*; 58, 25 ff.; (fiskeri) 53, 20 ff.*; se også Handels- og Søfartsmuseet; - fyr 60, 32, 41 ff., 52 ff.*, 60 f., 96, 119
 „Kronborg“, fregat af Kbh. 46, 155*; 54, 123, 130
 kronometer 45, 123*
 „Kronprindsessen“, kinafarer 56, 41 ff.
 „Kronprinds Frederik af Danmark“, brig af Ærøskbg. 59, 36 f.*
 „Kronprins Olav“ M/S 49, 129*
 krudthorn 48, 115*
 krumtømmer 60, 175*, 177, 179*, 185* f., 188
 krydsr, am. 46, 173*; -hæk 49, 118 f.
 kryds/jagter 47, 101 ff.*; 54, 57 ff., 71, 74 f.; 58, 78 ff.*; 86*; 61, 95; -toldvæsen 44, 137*; 47, 87 ff.; 54, 55, 71; 58, 87
 Krøyer, Henrik 53, 32
 Krøyers plads 56, 152
 kul 54, 42*; 57, 46*
 kulbuelampe 60, 111*
 Kullen, hønse for 48, 58 ff.; - fyr 60, 5 ff., 14 f.*, 26 f., 56 f., 65
 Kunstammeret 59, 132, 136
 Kusk Jensen, J., kapt. 49, 35
 kvadrant 43, 45* f.
 kvase, se åledrivkvase
 Kvæsthusbroen 44, 87*
 Kyholm fyr 60, 89 f., 100
 kædekugle 48, 115*
 kælenavne (skib) 52, 162 ff.
 Kællingen (navn) 47, 82*
 København 42, 10 ff.*; 44, 37*, 66*, 81*, 87*; 136*; 45, 159*, 163*; 47, 125*; 49, 43*; 51, 24 ff.; 54, 135*; 56, 9*, 149 ff.
 købmænd, danske 48, 130 ff.; 49, 62 ff.; 55, 77 ff.
 Køge 60, 3, 5*; - bugt 42, 105*

- Køhn, Joh. Chr. 54, 110, 114, 126
 kølhaling (straf) 56, 89 ff.*; (skib) 59, 31 f.
 35*
 „König von Dänemark“, brig af Altona 59, 15*
 „Königin Maria“ H/S af Stettin 52, 168*
 Königsberg 53, 96
 Königspesel (Hallig Hooge) 54, 49*
 kåg 58, 59 ff.*
 Kaas, I. C. 58, 129
- ladning (Kina) 54, 124; -s-dokumenter 43,
 62 ff.; -s-fortegnelser 51, 56 ff.
 land/brugseksport 48, 152*; 58, 97 ff.; -liggeri
 (Rungsted) 52, 91, 96; -lov 56, 26
 Landskrona 58, 130 ff.
 landtoninger 53, 41 ff.*; 55, 22 ff.*; 32*, 46*,
 49 ff.*; 56, 86*
 Lange, opfinder 60, 69; Philip de 60, 37 ff.*
 „Langeland“ D/F 52, 164
 Langen, J. G. von 60, 183
 Langhans, Chr. 55, 91
 Laon-globus 45, 117*
 Lappegrunden fyrskib 60, 118, 153
 Larsen, Lars 56, 153
 lastdragerfregat, se „Disco“
 lastelinie 47, 54 ff., 67* ff.
 latches 51, 60*, 65
 Lauritzen, J., rederi 52, 160
 Laursen, badebygger 58, 63
 lav 58, 121 ff.
 „Leda“, jagt af Nybæk, F. 54, 76 f.
 ledefyr 46, 105 ff.; 60, 120
 ledingsordning 46, 65 ff.
 Lee, Pieter Franz. van der 57, 43*
 Lefevre, major 54, 120
 Legind, A. P. A. A. 60, 140, 152 ff.*
 Lenoir, opfinder 60, 69 f.
 Leth, kapt., reder 53, 98; C. A. 60, 87, 100
 Libanon 50, 130 ff.
 Lichtenstein, hofjunker 54, 118 f.
 Liebman & Wulff 58, 118
 Lieth, Walter 55, 25, 44
 „Lillebjørn“, isbr., 50, 98
 Lillebælt (fiskeri) 61, 80, 103 f., 126
 Limfjorden (kåg) 58, 59 ff.*
 Lind, Jens 45, 157
 Linderup, undermester 54, 119
 Lindesnæs fyr 60, 30 f.*
 linkeastningsapparat 55, 152 f.
 liniedåb 48, 62
 linscyr 60, 72, 77*, 96, 98, 107 f., 119*
 Linstow, C. H. von 60, 184
 Lissabon 43, 23*; 52, 102 ff.
 list, bygning på 54, 65
 Liverpool 53, 100 f.
 livet ombord 56, 24 ff.
 Ljungberg, Jøns M. 58, 129, 134 ff.
 Lloyd 47, 55 ff.
 „L. N. Hvidt“ S/S 43, 108*
 Lockenvitz, fiskerfamilie 61, 77 f.
 Lodbjerg fyr 45, 100*; 60, 119
 lods/båd 44, 11*; 54, 62 f., 73, 74, 76; 58,
 68 ff.*; -galliot 60, 81, 112, 209; -jolle 61,
 169*; -mærker 61, 170; -udklik 61, 164,
 167*; -væsen (Nyord) 61, 160 ff.*
 log 51, 67 ff.*; -glas 51, 67*
 Lollands Albu 53, 68 ff.*; 59, 108
 longitude 45, 109 ff.
 lorán 60, 147* ff.
 „Lord Nelson“, eng. kaper 54, 132*
 Lous, Andreas 58, 128 f.; 60, 42 f., 48, 76, 79;
 Søren 57, 99, 130 ff.
 „Louwiza“, holl. orl.fregat 56, 13*; 57, 80*
- lukal 61, 59 f., 114
 Lukin, Lionel 55, 122 f.
 Lund, Børge Reiersen 52, 24, 27*; E. F. S. 49,
 27*, 29 ff.; 58, 7* ff.; F. L. A. 60, 106; Ja-
 cob 56, 97
 Lundell, Jerker 58, 42
 luredrejeri 42, 17 ff.
 Luxdorph, Bolle 42, 26 ff.*
 Lübeck 45, 24 ff., 32*, 32*, 77*; 57, 27 ff.
 Lysegrundens bækelyr 60, 122
 lyskrona 58, 104
 lystkuttere 54, 65 f., 71, 73 ff.
 Lystsejls, Dansk Forening for 54, 65
 lystende 46, 109* f.; 60, 105*, 119 f., 122 ff.,
 138 f.
 Lütken, Frederik 58, 109, 127
 længdebestemmelse 45, 109 ff., 113*; 55, 94
 lærk (skibstømmer) 60, 188 ff.*
 læsekort 55, 49 ff.*
 Læsø 42, 59*; 53, 34 ff.; 55, 64 f.*; 71*; - fyr
 60, 29 f., 50 ff., 74, 75, 79 ff.; - Nord fyr-
 skib 60, 128; - Rende fyrskib 60, 118; -
 Trindel fyrskib 42, 58 ff.; 54, 11*; 60, 6,
 75 ff.*; 93 f., 117
 løbegilde 61, 123 ff.
 løftegave, se votivgave
 Logstør 58, 59 ff.*
 Løve, Jacob Hansen 53, 103 ff.; 55, 158 f.; Ja-
 cob Vilh. 55, 159*
 „Løvenørn“, forskell. skibe 60, 105, 121, 127 f.,
 134 f.*
 Løvenørn, Poul 45, 145; 58, 129, 134, 136 ff.;
 60, 46 ff.*
 Laaland, persevant 52, 117
 lånedokument 43, 65
- „Macrellen“, forskell. skuder af Æbeltoft 59,
 126, 128, 129
 Madagaskar 55, 20 ff.*
 „Madame Christina“, krejert af Nakskov 58,
 96
 madras (rednings-) 55, 141 f.
 Mads skibsbygger 58, 93 f.
 Madtsen, Jens Sørensen 59, 126, 128, 130
 Magellanstrædet 52, 134 f.
 Magens, Boye 60, 58, 60 f.
 maierstavn 46, 170 ff.
 Malling, Ove 51, 75 ff.
 Malmø 53, 68 ff.
 Mandehoved (navn) 47, 81
 Mandeville, Johan de 52, 104
 „Manfred“ S/S 53, 129*
 mangan (liser) 57, 69 ff.*
 Manila 56, 50 ff.
 manteltalje 61, 64*, 66, 117*, 130
 Mapa mundi 51, 103 ff.*
 „Marekatten“, kaperbåd 56, 110
 „Margaretha Maria“ af Kbh. 56, 151
 „Margrethe“, dæksbåd af Esbjerg 54, 73
 „Maria Lovisa“ grønl.farer 54, 23 ff.
 „Marie Louise“, tysk brig 51, 39
 Marienleuchte 60, 90 ff.*; 129*
 „Maries Minde“, kutter af Hundested 43, 9*
 „Marianne“, dæksbåd af Kbh. 54, 78
 markedsplads 53, 68 ff.*; se sildefiskeri
 Marravoi 55, 38 ff.
 „Mars“, skonn. af Marstal 53, 63*; orl.skib 54,
 106 ff.
 Marstal 53, 56 ff.*; 54, 58 ff.*; 64 f.
 Marstrand, Kragh Frederik 58, 173*
 Marstrands fyr 60, 54, 68
 Martellus, Henricus 52, 116, 118*
 ... „Maru“ (jap. skibsnavne) 52, 153 f.

- Masnød færghavn 54, 66 f.
 Massaledege 55, 36 ff.*
 Massey, Edw. 51, 68
 mast 49, 130 ff.; 50, 122 ff.*; 57, 148 ff.*; 61,
 64 ff.*; 118; -ering 61, 70 f.*
 „Mathilde“, brig af Kbh. 61, 177
 Matthiesen, J. P. 55, 130 ff.*; 134 f.*; 140 f.*
 May (ø) 55, 23*
 McQueen, James 49, 83 ff.
 „Meanwell“ af Scarborough 55, 124
 med (fiske-) 47, 73 ff.
 Melchior, Moritz Gerson 61, 179 f.; Moses 51,
 50; Moses & Søn G. 61, 177 ff.*
 Meldahl, F. 60, 102 f.
 Meloria (fyr) 60, 2
 Mercator, Gerh. 45, 127 ff.
 „Mercurius“, postsmakke 61, 11*
 Merrimann, Clark S. 55, 143
 Metner, Hans 58, 98; Peder 58, 98, 102
 Meyer, Chr. Nic. 57, 87 ff.
 Michelsen, Jørgen 59, 123
 middelalderskib (Kolding) 44, 119 ff.
 middelspant 48, 13*
 Mikkaljå Ryggi 57, 156 f.
 millie 53, 47, 52
 „Minerva“, skonn. 53, 100 ff.
 mine/spærringer 46, 121*; 60, 127 f., 131 ff.*;
 -udlægning 46, 111 f.
 „Minna“, ålledrivruse 61, 52 ff.*; 80 f.
 „Minzen“ S/S (vagræsene) 60, 132
 misvisning 45, 109 ff., 113*, 143*
 Mjovanes fyr 60, 141
 „Mjølner“, isbr. (dansk) 50, 90 f.*; (norsk)
 50, 82 f.
 Moltke, A. 58, 128 f.
 Monrad, D. G. 60, 113
 Montserrat 53, 53*
 Morandavo 55, 20* ff.
 „Morgonstiern“, sv. orl.skih 58, 35 ff.
 Mortensen, Chr. 61, 100 f., 133 f., 141; Peder
 58, 101; Thomas 59, 125*
 Morup, Jens Jensen 59, 128, 130
 motbog (sildefiskeri) 59, 102 ff.
 „Motor“, skonn. af Gåbense 61, 23 ff.*
 motor 61, 136 f., 140; -redningsbåd 55, 135 f.
 Motortramp A/S 52, 156
 „Mouette, La“, kutter 54, 66, 78
 muddermaskine 54, 67, 73, 78; 61, 102
 Mule, Peter 59, 133* ff.
 Munck, Fr. Wessel 51, 106; Peder Pedersen 58,
 96, 104
 Munkholm 59, 26, 37
 museumsvæsen 49, 24 ff.
 musket 48, 110*
 Muus, N. D. 54, 29 f.
 Mylius-Erichsen, L. 59, 60 ff., 71*
 Myggenes fyr 60, 124 f., 129, 140
 Müller, Johannes 52, 100 ff.
 Münstzer, Hieronimus 52, 123 f.
 Møller (Trankebar) 52, 60, 65 ff.: A. P. (re-
 deri) 52, 158; Jens 53, 83 ff., 95; Lars 53,
 86; Peder 55, 110 ff.; Poul Martin 55, 9;
 56, 33 ff.*; Rasmus (sen.) 59, 23 ff.*;
 36 ff.*; 44 ff.*; Rasmus (jun.) 59, 23 ff.*;
 39 ff., 44 ff.*; 47*
 Mølster, Chr. 53, 41 ff.
 Møns fyr 60, 98
 mønstre (indvielse) 48, 65 f.
 mønt under mast 61, 124 f.
 Mørch, Berndt 61, 176 f.
 Mørck, Fr. S. 52, 39 f.
 mærklægning 60, 8
 Mörner, H. G. 55, 149 f.
 Møsting, J. S. von 42, 71*
- „Maagen“, dæksbåd 54, 75; kutter 60, 144
 måling 59, 50
 „Nadjesny“ 50, 92
 „Najaden“, sk.-brig af Fåborg 59, 24 ff.*
 Nakkehoved fyr 60, 42 ff., 45*, 47*, 52 ff.,
 57 ff., 90
 Naskov 44, 21*; 53, 58 f., 72 ff.; 58, 91 ff.,
 102; - fjord 48, 20 ff.
 Nankowri 52, 72 f.
 Nansen, Fridtjof 60, xxi*; Hans 45, 133 f.
 Napoleon 56, 66 f.
 „Narcis“, halvdæksbåd 54, 77
 narrekonge 55, 88 ff.
 „Narsak“, kutter 60, 134
 Nathanson, I. S. 58, 153
 nathue 59, 131*, 134, 136, 139*
 „Nattergalen“, skude af Æbeltoft 59, 129
 Naur, Elias 55, 117 f.
 nautisk vægt 45, 144 f.
 navigation 43, 21 ff.: 45, 109; 55, 49 ff.*;
 -s-lærebøger 45, 133 ff.; 53, 115* f.
 „Navigationsskolen“, lystyacht 58, 87
 navn (skibs-) 52, 137 ff.; -systemer 52, 148 ff.
 Nebelong, N. S. 60, 97*, 102 ff., 112, 114
 Neddogedel, Otto 53, 98 ff.
 neger/handel, se slavehandel; -mandskab 42,
 47 ff.; -slaver, se slave-
 „Nellikken“, skude af Æbeltoft 59, 129
 nellu 52, 57 f.
 „Nelly and Isabell“, jagt 51, 73 ff.
 Neptun 48, 62
 „Neptunus“, fyrisp.skih 60, 21; kutter 47, 96
 Newfoundlandslart 53, 64
 Nicaragua 48, 69 ff., 80*
 „Nicoline“, bark af Sønderborg 60, 206*
 Nidingen fyr 60, 10, 14 f., 20, 27 f., 79
 „Niels“, skonn. af Bandholm 61, 100 f.
 Niels rebslager 58, 93
 Niels Juul Forening 61, 154 ff.
 Nielsen, Anders 52, 93*; August 52, 9*; Carl
 (lodsmd.) 61, 167*; Carl (bådebygger) 61,
 133 ff.*; Christian (bådebygger) 61, 80,
 90 ff.*; Christian (konservator) 58, 54 ff.*;
 59, 23 ff.*; 61, 141; Jens Chr. 61, 146 f.;
 P. 54, 64, 76; Rasmus (Nakskov) 58, 102;
 Rasmus (Fejø) 61, 103
 Nikobarerne 50, 144 f.*; 52, 70 ff.
 Nilen 50, 112 ff.; 52, 77 f.
 „Nimrod“, skonn. af Nykg. F. 54, 57*, 73
 Ningpo-djunkt 50, 119*
 Nolsø fyr 60, 118, 122, 140
 Nooms, Reinier 57, 53*, 59*, 61*, 66, 68, 70*
 Norberg, Jonas 60, 66 ff.
 „Nordbornholm“ M/S 49, 131*
 Norden D/S 52, 156
 nordfrisiske øer 54, 37 ff.
 Nordmand, Niels Pedersen 58, 97, 99 f.
 Nordre Rønner fyr 60, 118
 Nordre Røse fyr 60, 117, 123
 „Nordseen“ S/S, insp.skih 60, 122, 129, 135
 Nord-Østersøkanalen 60, 208 ff.*
 Norge (defensionskibe) 48, 99 ff.
 „Norge“, kinafarer 49, 63
 „Normandie“ S/S 46, 174*
 Normann, Emil 53, 113*
 „Norske Lov“, model 46, 153*
 Noteman, Jan 54, 49
 Novilare-skib 46, 137*
 Nunarsuit 54, 32 ff.
 „Nyborg“ M/F 50, 101*
 Nyborg 49, 147*; 50, 82*; 58, 170* f.; 59, 106;
 127* - havnefyr 60, 106

- Nydambåd 46, 137 ff.*; ror 44, 111*
 nyhavnsskiste 6r, 182
 Nykøbing Falster 54, 53 ff.; 59, 105, 107
 Nyord 6r, 160 ff.*
 Nürnberg 52, 100 ff.
 Nysted 60, 64
 Ny Vartov havn 44, 93, 97*
 Nægler, slotsforv. 60, 61
 Næstved 59, 106
 nedsigнал 55, 153
 „Nekken“, skonn. af Nykbg. F. 54, 57*, 75;
 kvase 54, 64, 69, 76
 Nørager, I. 54, 126
- Obdam, Jacob Wassenaer van 58, 25 ff.
 „Octa“ S/S 48, 152*
 „Odense Fjord“, toldfartøj 58, 78 ff.*
 Oderhaff 6r, 54 ff.
 Odysseus 60, 169
 „Ofelia“, skonn. af Marstal 53, 63*
 offergaver 50, 45 ff.
 Olav Trygvesson 57, 25 f.
 oldermand (lods-) 6r, 162 ff.
 olie (dæmpning) 55, 132; -lamper 60, 116 f.*,
 123
 Olm, Fr. van 52, 117 f.
 Orlík, Chr. S. M. 44, 13*; Jørgen Baden 53,
 107 ff.
 Olsen, Fred, & Co. 52, 149*, 155*, 159*,
 165 f.; Hans 60, 36; Mogens 58, 111 ff.;
 Morten 58, 96
 „Olympia“, am. krydser 57, 163, 169 f.
 Opbergen, Antonis van 60, 141*
 opbygning (skib) 49, 126 ff.
 opmåling 58, 54 ff.
 Oppermann, C. V. 60, 196 ff.
 optagelseskikke 48, 58 ff.
 optisk telegraf 58, 170* f.
 Ørnehoved fyr 60, 137
 „Oriental“ H/S 52, 76 ff.
 „Orinoco“ H/S 49, 87*
 Orion D/S 52, 161
 orkan (St. Thomas) 49, 99 ff.*
 orlogs/flåde (middelalderlig) 46, 62 ff.; (tøm-
 mer) 60, 169 ff.*; se også krig; -fregat 57,
 87 ff.*; 58, 25 ff.*; -skibe 46, 154*; 48,
 20 ff.; 52, 141 ff., 162, 164 f.; 57, 53*, 57*,
 59*, 61*, 65* f., 70*, 80*; -værftet 53, 89 ff.
 „Ormen den lange“, vikingskib 52, 138
 ornamentering 54, 93 f., 103*
 Ortelius, Abr. 59, 50
 Osbeck, Pehr 59, 146 f.
 oscillerende fyr 60, 56 ff.
 Osebergskib 46, 145*
 Oslo 5r, 31 f.
 Osten, Johs. v. d. 56, 152
 ostindiefarer 57, 93*; se de enkelte skibsnavne;
 -fart 42, 47 ff.; 43, 21 ff.; 52, 172*; 54,
 88 ff.; 55, 85 ff.; -handel 43, 72 ff.
 Ostindien, Dansk 48, 151*; 50, 144*; 5r, 107*;
 52, 24 ff.; 54, 118 ff.; 58, 169 f.
 ottemandsfarer 57, 150 ff.
- Pacific D/S 52, 161
 Pacific Steam Navigation Co. 49, 98
 Padekær 59, 110
 paket 42, 8*; 54, 63 f., 69 f., 76 f.; -båd 43,
 107*; -fart (Vestindien) 49, 81 ff.
 pakhus, Vestindisk 54, 135*
 „Pan“ S/S 54, 54*, 61, 74
 papegøje (fyr) 60, 8 ff., 18
 „Parkeston“ M/S 49, 123*
 partikulærhandel 43, 89 ff.
 partsrederier (Nakskov) 58, 103 f.
- paskart 55, 59
 passatvind 52, 170*; 55, 85
 patentlog (Nydén) 5r, 67 ff.*
 „Patentia“, slaveskib 50, 23 ff.; 56, 87
 „Patriot“, brig 52, 72 ff.
 „Pax“, kutter 54, 66, 78
 Peary 59, 60 ff.
 Peder skibsbygger 58, 93 f., 99
 Pedersen, Jens, se Grove; Michael 58, 97; Niels
 58, 102; N. J. 57, 93, 103*; Peder 58, 103
 pejling 46, 101 f.
 Pelly, Le. & Markussen 53, 102 f.
 pengeseddol, kinesisk 56, 158*
 „Perlen“, jagt 60, 26
 Peter Læk 59, 47
 „Peter Roed“, skonn. af Holbæk 54, 56*, 75
 Petersen, Claus 54, 126; Svend 54, 119
 „Petrus“, krejter af Nakskov 58, 98, 101
 Pharos 60, 2
 Pheif, Diderich 53, 52
 Picard, Jean 45, 120 ff.*
 Pigafetta 5r, 67
 pike 48, 110*
 „Pilen“, jagt af Fåborg 54, 73
 pinasse 48, 108*; 57, 53*, 70*
 pindekompas 43, 33*; 56, 162 f.*
 Pintsch, Julius 60, 120
 Piper, Johan Peter 60, 26, 35
 pistol 48, 113*
 pladestavn 46, 168 ff.; 49, 115 f.
 plakat 49, 153
 Plantius, F. P. 45, 129 ff.*
 Plappert, ljt. 54, 120
 plaque 57, 721., 77*
 „Plata, La“ H/S 49, 102 f.*
 platte, se plaque
 Plattfuss, Jost 56, 75, 77
 Plessen, Chr. Siegf. v. 5r, 78, 86 ff.
 Plimssoll, Sam. 47, 60 ff.*; 55, 138 ff.
 Plum, Chr. 58, 116 ff.; 60, 44; P. A. 5r, 107
 pokal 6r, 157* ff.
 polareskimoer, se eskimoer
 Polheimer, And. 60, 56 ff., 65 f.
 Polo, Marco 52, 104
 Pollock, Edw. T. 57, 162 ff.
 „Pollux“, jagt af Nykbg. F. 54, 63 f., 76
 Pommern 6r, 49 ff.*; 103 ff.
 „Pommern“, lastdragerfregat 54, 109
 Pontoppidan, Erik 54, 137; I. S. 49, 150 f.*;
 53, 104
 Porreiar 52, 56, 60, 70
 Porse, Kasius 58, 102
 Portobello 48, 78 ff., 86* f.
 portolan 47, 128*; 49, 13*, 15*; 6r, 14 f.*
 Porto Pray 55, 24*
 portvættfigurer 59, 131 ff.*
 Portugal 43, 21 ff.; 52, 102 ff.
 portugisisk ostindiefart 55, 85 ff.
 postjolle 6r, 99, 101*, 136; -smakke 6r, 11*;
 -væset (fyr) 60, 31, 70 ff., 106
 Pothorst, Hans 49, 65*
 Poulsen, Emil 58, 68; Hans 58, 104
 pram 54, 73, 78; (Falsterbo) 45, 55*
 Prémare, læge 56, 54 ff.
 Prinsensten 49, 149*; 6r, 177
 „Prinsesse Alexandrine“ D/F 52, 164
 „Prinsesse Sophia Hedvika“, ostindiefarer 55, 93
 „Prinsesse Wilhelmine Caroline“, orlskib 54,
 106 f.
 „Prins Friedrich“, ostindiefarer 46, 156*
 „Prinz Carl“, vestindiefarer 58, 13*
 Prior, H. P. 44, 20 ff.*; 49, 49*; 54, 80 ff.*;
 Laurits 44, 75 ff.; Regine 44, 101*
 prison 57, 87 ff.

- Progress D/S 52, 159
 „Proselyte“, fregat 60, 70
 „Providentia“, jagt af Marstal 54, 71
 Præstefjeld fyr 60, 143*
 Præstø 59, 105; - bugt 61, 163*
 „Prøven“ S/S af Kbh. 54, 61 f., 74
 Prøvesten fyr 60, 118, 121
 „P. Schou“ F/F 54, 68
 „Psyke“, bark af Stubbebg. 54, 72
 Ptolemæus 45, 116; 52, 126
 Puggaard, Hans 45, 160 f.*
 Pulo Milo 52, 73 ff.
 puls (fiskeri) 53, 34 f.
- Qajartalik fyr 60, 137*
 Qegetac 61, 30
 Quitta 61, 175 ff.*
- Rabe, Jacob 52, 26 ff.
 Rachlow, Jesper 55, 112 ff.
 radar 60, 148 ff.; -reflektor 60, 148
 radio/fyr 60, 127; -telegrafi 60, 124
 rægekniiv 47, 126*; 59, 93*
 raket/apparat 55, 127 ff.*; -pistol 55, 152 f.
 rakke 61, 69* ff.
 Rangeta, konge, 55, 29 ff.
 „Raphael Engel“, skude af Æbeltoft 59, 128 ff.
 Rasch, Jørgen 54, 140
 Rasmussen, Eiler 58, 93 f.; Jens 58, 105; Jens
 Peder 53, 93 ff.; Knud 61, 23 ff., 27*, 43*;
 Niels 58, 63; Rasmus Madsen 59, 61; Søren
 59, 124; Tommes 59, 125 f., 128
 Rastello 43, 28, 58*
 Ravn, H. V. 60, 115*, 122 ff.
 reberbane 58, 110 ff.*; 152 ff.*
 rebslager/i 58, 155 ff.*; -maskine 58, 125 f.
 Rebkrøret 44, 108 ff.*
 Reden, slaget på 45, 163*
 redningsbælte 55, 144; -bøjce 55, 136 f., 146 ff.;
 -båd 55, 122 ff.; -drage 55, 129; -dragt 55,
 143, 149 f.; -dåd 45, 153 ff.; 51, 73 ff.; -flåde
 55, 134 f.*; 144 f., 150, 154; -klokke 46,
 29 ff.*; -krans 55, 150; -kugle 55, 148; -ma-
 teriel 55, 122 ff.*; -mortér 55, 125*, 127*;
 -pude 55, 140 f.*; -selskab 55, 122 ff.; -stol
 55, 128 ff.; -vest 55, 140 ff.*; -væsen 55,
 122 ff.*
- Redonda 53, 53*
 Refsnæs, se Rosnæs
 Regiomontanus 52, 100 ff.
 Rehfeldt, Chr. 51, 87 ff.
 Rehling, Herman 52, 29 f.; Johannes 52, 24,
 50 ff.; Juli(an)e Marie 52, 24 ff.*; Otto
 Chr. 52, 24 ff.*
 Reichardt, Jesper 53, 41 ff.
 Reiche, Jost Math. 60, 36, 45 f.
 rejnsing 49, 130 ff.
 „Rendsburg“, kanalskib 60, 210
 Reventlow, C. D. F. 60, 191 f.
 Reynolds, W. F. 51, 70
 Rhode, Dorothea 60, 34
 ri 61, 110
 Riber, skibslæge 56, 39, 50, 54, 56; Hans Bertel
 57, 87 ff., 113*
 „Riberhus“ H/S 49, 118*
 Ribero, Diego 43, 43*
 rigsvåben 52, 142 ff.
 Ring, Karl Joh. 59, 66, 83
 „Ringkøbing“ H/S 54, 78
 robefangst 55, 160 f.
 „Roepstorff“, vestind.farar 51, 106*; 56, 147*
- Roepstorff, Ulrich W. de 51, 106
 Rogers, admiral 57, 161 f.
 Rohmann, Chr. 53, 107; 55, 159
 „Rolf“, åben båd 54, 76; S/S 51, 44 f.
 „Rolf Krake“ 50, 84 f.*
 rom 55, 155
 Romsø fyr 60, 108, 113, 115, 119
 ror 44, 108 ff.*
 Rose, postholder 56, 47, 72
 „Rosen blusser alt i Danas Have“ 56, 57 ff.*
 Rosing, præst 57, 116 f.
 Rostgaard, Frederik 60, 34; Hans 60, 34
 Rostocker, Anders 58, 95
 „Rota“, skonn. af Fåborg 59, 24 ff.*
 rotter 54, 121 f.
 Royal Mail Steam Packet Co. 49, 81 ff.
 Rubjerg Knude fyr 46, 105*
 Ruder, Chr. 54, 78
 Rundø fyr 60, 85
 Rune kilde 52, 81*
 Rungsted 52, 79 ff.*; -gård 52, 81 ff.
 rute/fart (dansk) 44, 31 ff.; -skib 52, 168*
 „Ruth“, skonn. af Marstal 53, 61*
 Ruurds, Pytter 54, 42, 44
 Ryberg, Niels 43, 89 ff.; 49, 69*
 Ryder, A. P. 55, 141 f.
 Rügen 61, 49 ff.
 „Rylen“, kutter 54, 78
 Rütting, fiskerfamilie 61, 78 f.
 rælingslog (Undén) 51, 67 ff.*
 Ræveleje 59, 119
 Rød, Jøh 58, 102 f.
 Rødby, Jørgen 58, 97
 Roepstorff, se Roepstorff
 Rømer, L. F. 54, 136 f.*; 56, 77
 Rømø 54, 44 ff.; 57, 64, 74 f.*
 Rosnæs, fyr 60, 93, 98, 102, 113, 125*, 127;
 - Puller fyr 60, 125*, 127, 137
 ræen, springe fra, se råspring
 råspring 53, 45; 56, 89 ff.*
- sabel 48, 113*
 sabellaria 50, 109*
 „Sabina“, skib 58, 149
 Sahuré, kong 50, 112 ff.
 sailors' gift 51, 108*
 salme 55, 98 ff.
 Samik, storfanger 61, 36*
 sampan 56, 55*
 Samsing, Niels 58, 102
 „Samsø“ S/S 54, 61, 74
 Samuelsen, Erich 59, 128, 130
 Sandberg, Gerh. 57, 93 ff.
 sandur 45, 134*
 San Eustorgio (Milano) 44, 117*
 „St. Anna“, skude af Æbeltoft 59, 129
 Santa Barbara 55, 86
 „St. Birgitte“, vestind.farar 56, 87
 „St. Clemens 50, 140 ff.*
 St. Croix 55, 20 ff.; 57, 169 f.; se Vestindien
 St. Georg d'Elmina 53, 45*
 „St. Gertrud“, vestind.farar 53, 54
 St. Helena 56, 66 f.
 St. Jago fort 53, 45*
 „St. Johannes“, skuder af Æbeltoft 59, 126,
 128, 130
 „St. Jørgen“, krejert af Nakskov 58, 96 ff., 100
 „St. Maria“, skude af Æbeltoft 59, 128; krejert
 af Fredericia 59, 125*
 St. Nikolaj 50, 140 ff.
 St. Peders dag 54, 45
 „St. Peter“, galliot af Nakskov 58, 96
 „St. Sebastian“, orl.skib 57, 93, 105*, 112 ff.

- St. Thomas 49, 81 ff., 95*; 56, 82 f.*; 57, 158 ff.*; se Vestindien
- San Thiago 55, 24* ff.
- Santiago, Joao de 52, 115
- Sao Thomé 53, 48 ff.*
- Saqac 6r, 30 f.
- Satut fyr 60, 141
- Saxemburg (ø) 52, 46
- Schaar, Jens Peter 55, 155
- Schedel, Hartmann 52, 113
- Schermyl, William 55, 152 f.
- Schierbeck, P. C. 58, 151
- Schifter, Andr. 42, 80*; 54, 53; 60, 82 f.
- Schiwe, Feder 54, 110, 112
- Schmiegelow, Chr. 5r, 22 ff.*; Ernst (malerm.) 5r, 23 ff.; Ernst (prof.) 5r, 22 ff., 52*; Otto 5r, 23, 38
- Schneider, A. 45, 93*, 98 ff.
- Schouboe, Claus Chr. 56, 69
- Schouw, Matth. Swensen 54, 45
- Schultz, Joh. Ph. 60, 99 ff., 110
- Schultz Grund fyrskib 60, 115
- Schwan^a, grønl.farar 54, 45
- Schwarz, prof. 45, 146; 5r, 43 f.
- Schäffer, M. G. 60, 186 ff.
- Schöner, Johan 52, 128, 132*, 135
- Scor, Marie van 56, 42 f., 58
- Seckmann, Didrich 55, 81
- segl (Damme) 46, 148*; (Lübeck) 45, 32*; (krydstoldv.) 47, 123*; (fyr) 60, 47*, 129*
- Sehested, Hannibal 48, 100 ff.*
- Sejers fyr 60, 99* ff.
- sejladforskrift 55, 49 ff.*
- sejlrute Skagen Falsterbo 60, 1, 5 ff.; -skibs-sømand 56, 24 ff.
- seksmandsfarer 57, 139 ff.*
- „Selandia“ M/S 46, 167*
- Serampur 5r, 107*; 52, 65 ff.
- „Seringapatam“, bark af Hgør. 49, 150*
- sexmannafar 57, 139 ff.*
- Shakespeare 57, 22 ff.
- Shannonøen 59, 61, 68 ff.
- Shiple, William 55, 136 f.
- Sibbern, G. N. 60, 96 f.
- Sidenius, Fritz Wilh. 54, 78; Isach 54, 54
- siderallampe 60, 70 ff.*
- sideror, se ror
- Siehe, August 46, 29, 33
- „Sif“ skonn. af Nykbg. F. 54, 62*, 73
- „Sigrid“, skonn. af Thors 46, 162*
- sikkerhed tilses 45, 92 ff.
- silde/fiskeri 45, 17 ff.; 52, 90; 57, 27 ff.; 59, 101 ff.; 60, 21.; -garn 59, 102 f.*; -markeplads 53, 68 ff.*; -tiende 59, 112 ff.*; se også sundfiskeri
- „Silden“, båd af Fejå 6r, 134 f.
- Silkeborg 60, 207 f.
- Simonsen, Chr. 42, 35; J. L. 54, 80 ff.*
- Sinding, P. E. B. 60, 126 ff., 133*
- sindssyge 56, 75 ff.
- „Sir Karl Knudsen“ M/T 49, 124*
- „Sjællandsfar leje 59, 105
- skabelon, bygn. efter 6r, 108 ff.*; til fliser 54, 39 f.; 57, 52* f., 69; (lineal) 59, 47
- Skagen 55, 70*; -Falsterbo ruten 60, 1, 5 ff.; - fyr 56, 160 f.*; 60, 5 ff., 9* ff., 12 f., 17 ff.*; 21 f., 37 ff.*; 72, 79, 93, 108, 112 ff., 116, 135 f.; - Rev fyrskib 60, 117 f., 153; - W. fyr 60, 135 f., 139*
- Skamstrup kirke 46, 147*
- „Skansen“, jagt af Nysted 58, 87
- Skaner 45, 17 ff., 63*, 79*; 48, 25*; 53, 68 ff.; 57, 27 ff.; 59, 101 ff.
- Skelskør 59, 106, 111
- skibbrud, se forlis
- „Skibladner“ H/S 60, 208
- skibsarkitektur 49, 108 ff.; -artikler 56, 89 ff., 109 ff.; -byggeri 44, 136*; 48, 51*; 53, 82 ff.; 54, 53 ff., 88 ff.*; 55, 158 f.*; 56, 133 ff.; 58, 91 ff.; 59, 23 ff.*; 44 ff.*; 60, 169 ff.*; 6r, 90 ff.; -fund (Dasjur) 50, 115*; (Falsterbo) 45, 53*, 55*; (Gokstad) 46, 168*; (Hjortspring) 46, 136*; (Kolding) 44, 119 ff.; 46, 150*; (Nydam) 46, 137 ff.*; (Oseberg) 46, 145*; (Rebak) 44, 108 ff.; (Sundet) 58, 25 ff.*; -kiste 55, 9*; 56, 39*; 6r, 180 ff.*; -måling 45, 95; -navn 52, 137 ff.; 6r, 122 f.; -papirer 57, 88 ff.; -præst 54, 110 ff.; 56, 33 ff.; -skruer 53, 101; -tømmer 60, 169 ff.*; 6r, 106, 108, 135; -tømmer 56, 153 ff.; -tømmerkiste 6r, 92 ff.*; -værft, se værft
- skiddtakkel 6r, 64*, 66, 117*, 130
- skildpaddefangst 48, 79*
- skipper/bal 59, 35 f.; 6r, 156 ff.; -hjem 57, 181*; -hus 6r, 153*, 155*
- skipæn 46, 86 ff.
- „Skirner“ H/S 56, 157*
- „Skjold“ orl.skib 52, 145*
- „Skjoldnæs fyr 60, 118
- skonnert 46, 151*; 54, 58 ff.*; 64 f.
- skorsten 49, 134 ff.; -s-mærker 49, 142 f.
- Skou, Ove, rederi 52, 158 f.
- skovbrug 60, 169 ff.*
- skruer 53, 101
- Skræderstenen 52, 86
- skuespil ombord 55, 91
- Skuvanes Ioranstation 60, 148 ff.
- skørbug 54, 23 f.
- skåne/farerstole 45, 77*; - markedet 45, 17 ff.; 53, 68 ff.; 57, 28 ff.; 59, 101 ff.; se Skanør, Falsterbo, sildefiskeri, sundfiskeri
- Slagelse, Kjeld Jensen 55, 92, 99 ff.*
- Slaman, David 58, 42
- slave/bøjer 50, 37*; -handel 48, 69 ff., 150*; 5r, 56 ff.; 53, 41 ff.; 54, 137; 55, 20 ff.*; 56, 75 ff.; -oprør 50, 23 ff.; -skib 48, 150*; 50, 23 ff., 27*; 52, 45
- „Sleipner“ isbr. 50, 91 f.
- „Slesvig“ H/S 60, 205*
- Sletten 53, 31 f.
- Sletterhage fyr 60, 116, 122
- Slipshavn fyr 60, 98
- sloopt 5r, 81 f.
- slottfiskeri 53, 20 ff.*
- Slot 48, 20 ff., 31 ff.*; 5r, 109
- slåbelog 5r, 68
- slædehund 6r, 31 ff.
- Smeaton, John 60, 57, 66
- Smed, Oluf Andersen 58, 95, 103
- Smidstrup 52, 80, 87
- Smidth, Anton Jul. 52, 90 ff.
- smugleri 5r, 39 f.
- Smukke Ø fyr 60, 141
- småfartøjer (opmåling) 58, 54 ff.*
- Smålandshavet 6r, 76 ff., 103 ff.
- „Snarensvend“, orl.skib 57, 41 ff.; 58, 46, 52 f.
- „Snecken“, skude af Ebeltoft 59, 128
- Snekkersten 53, 20 ff.*; 54, 134*; -jolle 49, 19*
- Soelberg, Hans Jørgen 55, 81
- „Solen“ S/S 54, 75
- Soligo, Christoforo 52, 133
- „Solstraal“, lystjagt 6r, 137*, 139
- Sommer, Chr. 55, 39
- sommertelt 6r, 40 f.*
- „Sophie“ S/S 54, 75
- Southampton 49, 87* ff., 91*
- Span(g), Lorenz 53, 54

- Spanien 57, 87 ff.
 spanter 61, 111 f.*
 spejlfyr 60, 3 f., 37, 38 ff., 57 ff., 90, 108
 spirtende 46, 116
 Spodsbjerg fyr 60, 98
 spons, se skabelon
 spring 49, 120 ff.; 58, 59
 Sprog 50, 76; -fyr 60, 72, 77*, 88 f., 106, 108, 115
 Stage, G. G. 56, 33 ff.
 „Stag Hound“, klipper 46, 160*
 Stanley, Carl Fred. 60, 208* ff.
 Statens Istjeneste 50, 95 f.
 Staverhuk fyr 60, 64
 stednavne, søens 46, 123 ff.; 47, 73 ff.; 50, 108 ff.*
 Stege 44, 27* f.; 53, 93 ff.; 59, 104, 106 ff.; -lodseri 61, 171
 Stejlebjerg fyr, se Bornholms fyr
 stenkul (fyr) 60, 13, 16 ff., 26, 28, 36 f., 46, 66
 Stevens fyr 46, 106*, 115*; 60, 69 ff.*, 101*, 118
 Sthen, Hans Christensen 55, 100 ff.
 Stigsen, Niels 58, 97
 Stobmann, underlæge 56, 50
 „Storebjørn“, isbr. 47, 13*; 50, 99* ff.
 „Storebælt“ M/F 50, 103*
 Storebælt 50, 73 ff.*; 60, 31, 70 ff., 88 f.; -smakke 61, 11*
 Store Dimon fyr 60, 122, 140
 Storm, skibsreder 59, 44; Laurs 58, 102
 straf ombord 53, 45, 52 f.; 56, 80, 89 ff.*; 57, 96, 172 f.
 Stralsund 61, 49 ff.
 Strandby, Ole Jensen 61, 105, 146 ff.
 stranding 55, 122 ff.; 60, 4, 8, 10; (Hornbæk) 51, 73 ff., 81*
 Strib fyr 60, 119
 Stubbekøbing 59, 105, 107; -fyr 60, 137
 „Stærkodder“, isbr. 50, 86 f.*
 støvn (agter-) 49, 112 ff.*; 61, 58* f.; (for-) 46, 130 ff.; 49, 112 ff.*; 61, 57* f.; -mærker 49, 142 f.
 Stöckel, J. 58, 43, 51 ff.
 Staal, kapt. 51, 34
 Suenssen, Peter 60, 92
 Sucz 52, 76 f.
 sukkeremølle 52, 171*
 Sumbø fyr 60, 124, 141
 Sundastrædet 56, 45* ff.
 Sund/et 42, 17 ff.; 57, 22 ff.; 58, 25 ff.*; 60, 1 ff.; -fiskeri 49, 19*; 52, 79 ff.; 53, 20 ff.*; 59, 101 ff.; se også skånemarked, sildfiske-ri; -klarerer 58, 172 f.*; -told 42, 17 ff.; 101*; 45, 149 ff.; 53, 104 ff.; 57, 22 ff., 37*; 58, 172 f.*; 60, 61 ff., 32 ff., 44 f.; -toldregnskaber 57, 29*, 32 ff.
 Swane, Hans 59, 138 ff.; Lars 59, 138
 Svanemøllen 44, 66*
 „Svanen“, halvdaeksbåd 54, 77
 „Svava“, kutter 54, 78
 svedekiste 59, 27 f., 33*, 48; 61, 99, 101, 110 f.*
 Svedstrup, J. V. 49, 149
 Svendborg 59, 103 f.
 Sverige 42, 17 ff.; 56, 104 ff., 138 ff.; 58, 25 ff.
 Svold(er), slaget ved 57, 25 f.
 sværd 48, 111* (sænkekøl) 61, 60* ff., 80, 104
 Sydamerika 52, 132*
 „Sylph“, jagt af Marstal 54, 71
 sænkekøl 61, 104, 106, 113*, 115*, 117*; se også sværd
 Sø-Assurance Comp., Det kgl. octr. 50, 138 f.*; 55, 77 ff.
 „Søblomsten“, dæksbåd af Nykbg. F. 54, 75
 sø/dåb 48, 58 ff.; -fartskommission 45, 99 ff.; -fartsmøder 45, 96 ff.; -fartsregler 45, 91 ff.; -forsikring 47, 55 ff.; 50, 138 f.*; 53, 107; 55, 77 ff.; -historisk registratur 49, 51*, 57 f.; -kort, se under kort
 Selling, P. N. 48, 145 ff.*; 54, 118 ff.
 sømand 56, 24 ff.; -s-bøn 55, 98 ff.; -s-fajance 51, 108*; -s-forening 61, 151 ff.*; -s-salmer 55, 98 ff.; -s-sind 56, 24 ff.; -s-standens Hjelpekasse (Troense) 61, 151 ff.; -s-tro 51, 35 ff., 98 ff.
 Sønderborg 59, 106; 60, 205* f.
 søpas 56, 97 ff.
 Sørensen, Claus 58, 97; Enevold 54, 66; Hellebrand 58, 102; Jens (søkortdir.) 60, 18, 22, 28; Jens (skibsejer) 59, 126, 128, 130; Jørgen 59, 127 f.; Meinert 58, 95 f.; Michel 59, 124; Statius 58, 127 ff.
 sø/ret 56, 89 ff.; 61, 174* f.; -røvere 53, 42 f., 47*; -syse 56, 3 f.; -sætning 54, 56 f.; 59, 29* f., 33*, 37*, 50 ff.; 61, 119 ff.*; -tønde 47, 84*; 60, 11 f.; -ulykke 55, 122 ff.; -vejsregler 45, 92 ff.; -værnets dykkerskole 46, 58
 tabeller 52, 105 f.
 Tafel Bay 52, 172*; -bjerg 56, 40 f.; se Kapstaden
 takkebøn 55, 88 ff., 98 ff.
 talgys (fyr) 60, 12 ff., 16
 tamp 56, 89 ff.; 57, 96
 Tanjore 52, 63
 tankskib 55, 11*
 tattiser 52, 55
 Taylor, Henry 60, 79 f.
 te 54, 125
 teater, Kgl. 51, 96 ff.
 tebakkebord 57, 41, 74*
 tekstiler 51, 60*, 62*, 63 ff.
 telegraf, optisk 58, 170* f.
 Tempel, Jan Salomonz. v. d. 58, 25 ff.
 Tennent, James 54, 130
 „Ternen“, åben båd 54, 78
 terrin 59, 37*
 Tesdorpf, E. 54, 67 f.
 teskrin 58, 169* f.
 „Tessa Dan“, M/S 52, 160
 Testrup, S. 60, 186 ff.
 Teylingen, van, dr. 52, 65
 „Thea“, sk.brig af Kbh. 61, 179*
 Theisen, Boj 54, 23 ff.
 Thestrup, Rs. 48, 134 ff.
 „Thingvalla“ S/S 45, 103*; 49, 119*
 „Thomas Roys“ S/S 47, 129*
 Thomsen, H. B. 57, 93, 101*, 121, 130
 „Thor“, skonn. af Nykbg. F. 54, 55, 70
 „Thora“ af Skovshoved 43, 11*
 Thule 61, 23 ff.*
 Thulstrup, Georg 52, 31
 „Thusnelda“, sk.brig af Fåborg 59, 24 ff.*
 Thyboron kanal 60, 112
 Thykier, N. 60, 58 ff.
 Tichelaar 54, 43; 57, 42 ff.
 Tietgen, C. F. 44, 84 ff.; 45, 96 ff.; 49, 77*; 50, 11*; 54, 80 ff.*
 timoglas 45, 134*
 tingbøger 58, 90 ff.
 „Titania“, brig af Kbh. 55, 160 f.*
 tjalk 46, 131*
 „Tobias“, skude af Æbeltoft 59, 129
 Toft, Mette 57, 181*; Niels 58, 102
 „Toke“, dæksbåd 54, 78
 told/regnskaber 59, 123 ff.; -svig 42, 17 ff.; 57, 34; -væsen, se krydstoldvæsen, sundtold
 Tommesen, Rasmus 59, 126, 128

- Tomsen, Niels 59, 123
 Torm, kapt. 51, 50 f.; D/S 52, 160
 torskefiskeri 47, 24 ff.
 Torstensson-fejden 48, 99 ff.
 Toscanelli, Paolo 52, 115*, 125 ff.
 to-smakke-jolle (Trappen) 58, 64 ff.*; (Ny-ord) 61, 169*
- Tranberg, Andreas 54, 126; Niels 60, 41 ff.
 Tranekær fyr 60, 112, 122
 Trankebar 43, 77* ff.; 48, 151*; 52, 24 ff., 49 ff., 53 ff., 57*, 64 ff.
 „Tranquebar Tappal“, skib 54, 118 f.
 Trappen 58, 64 ff.
 travaillesup 45, 11*
 trekantart 53, 41 ff.
 Trekroner fyr 60, 92 f., 113, 118
 „Trelholm“, gal. 53, 112
 Trelleborg (Skåne) 59, 107
 Trengrouse, Henry 55, 127 f.
 „Tre Venner“, ostind.farer 43, 91*
 „Trindelen“, fyrskib 42, 58 ff.; 54, 11*; 60, 81 ff.*
 „Triton“, bark af Kbh. 61, 178* f.
 Trosø 53, 86 f.; 61, 151 ff.*
 Tromp, Maarten 58, 25 ff.*
 „Trovador“, brig af Marstal 53, 62
 Truelsen, Niels 58, 111 ff.
 træ 60, 169 ff.*
 Tuborg havn 44, 93 ff., 97*, 105*; 54, 81 ff.
 Tuebo, Oluf 58, 95 f.
 Tultorpestenen 46, 146*
 „Tumløren“, skonn. 54, 66, 76
 Tunbo, Oluf 58, 95 f.
 Tunø fyr 60, 61 f., 65*, 98
 „Turtelduen“, krejert af Nakskov 58, 101
 Tuxen, Louis de 58, 111, 140; 60, 79 f.
 tvangsruter (1945) 46, 121*; 60, 131 ff.*
 Tvingsbjerg fyr 60, 137
 tyskekvaser, se åleldrivkvaser
 tøjer 51, 60* ff.
 tømmers 59, 46; 60, 169 ff.*
 Tønder, Michael 59, 131* ff.
 Tønder museum 57, 74
 Tørslew, Jens 54, 126
 tørt råspring 56, 122 ff.
 tågesignal 60, 6, 28, 80, 110, 116 f., 123, 156
 Tåsinge 61, 151 ff.*
 Tårs fyr 60, 112
- ubemandede fyr 60, 136 ff., 143
 „Uffo“ S/S 44, 80*
 Uglén, fiskerleje 59, 105
 Ulven, grund 46, 124* ff.
 Ulvshaleøbet 61, 161 ff.*
 Undén, C. G. 51, 67 ff.*
 Unrust (Kbh.) 56, 152
 Unzer, C. F. 60, 186 ff.
 ur (sand-) 45, 134*; (sø-) 45, 123*
 Uraniborg 45, 120 f.*
 „Uræd“, redn.bøje 55, 146 f.
 USA. og Da. Vestindien 57, 156 ff.
- vagervæsen 46, 97 ff.*; 60, 99 f., 126 f., 131 f.
 „Vahlia“, båd af Fåborg 54, 75
 „Waldemar“, H/S 44, 35*
 Walker, Ths. 51, 68, 70
 „Walkyrien“, krydser 57, 156 ff.*
 Wamberg, Peter 61, 23 ff.*
 Wandel, Bagge 45, 135 ff.*; 53, 116
 Wanding, prov.forsv. 57, 130 f.
 vandmangel 53, 41 ff.
 Wang, Carl F. 59, 37 f.
- Wan-Li 57, 41 ff.*; 59
 „Wappen von Hamburg“, konvojskib 49, 109*
 Ward, J. R. 55, 142
 varde 59, 61 ff.
 varer til Guinea 51, 56 ff.*
 Warming, supercargo 56, 43 f.
 Warnstedt, D. N. von 60, 183 f.
 „Varsko“, dæksbåd 54, 76
 Vasco da Gama 43, 20 ff.*
 Wassard, Chr. 51, 34
 Wassenaer, Baron van, se Obdam
 Weber, Berthel 53, 115* f.
 Webster, C. 57, 177*
 Wederkinch, Jens 60, 44
 „Vega“, jagt af Bandholm 54, 77
 Wegener, gen.maj. 58, 128 f.
 Weinschenck, I. K. 59, 66, 83
 vejerbød 54, 135*
 vejrtjeneste 60, 116
 Vejrø 61, 90 ff.; – fyr 60, 98
 Velde (de Oude), Willem van de 57, 65* f.; 58, 26 ff.*
 Wendel, Catharina 60, 35
 verdenshjørner 57, 151 f.; –kort, se kort
 Werner, J. 45, 120
 Vesborg fyr 60, 112
 „Vesta“, jagt 54, 64, 76 f.
 Vestindien, Dansk 46, 179*; 48, 90 f.*; 49, 81 ff.; 51, 106; 52, 171*; 53, 53 ff.; 55, 20 ff., 155*; 56, 82 f.; 57, 156 ff.*; 60, 121* f., 123; 61, 177 ff.*; se også de enkelte stednavne
 Vestindisk-Guineisk Komp. 50, 23 ff.: 51, 56 ff.
 Vestindisk pakhus 54, 135*
 Westphal, E. 49, 139 ff.
 Whampoa 43, 93*
 Wiborg, David 54, 119
 Vicinho, José 52, 106, 109 f., 114; Rodrigo 52, 109
 „Victoria“, fregat af Flensbg. 46, 159*; 56, 159*; sv. adm.skib 58, 32 ff.
 „Viking II“ lastbåd 61, 136
 vikinger 46, 65 ff.; 49, 41*
 Wilder, Carl 56, 150
 „Vildmanden“, fregat 52, 141*
 Willerup, F. C. 54, 96; 57, 178 f.*
 Wilson, Woodrow 57, 158 ff.
 vin (ration) 55, 89 ff.
 Winchester 44, 115*
 „Windhunden“ (anker) 51, 109*
 vindsystemer 52, 170*
 vinkelfyr 46, 98*, 104 f.; 60, 28 f., 37, 120
 Vinterberg, kol.best. 61, 43 f.
 vinterbolig 61, 39*
 Winther, Jens 54, 114 ff., 126, 128
 „Viola“ S/S 50, 13*
 vippe (galge) 56, 122 ff.*; –fyr 60, 9* f., 17 ff.*
 „Vira“ F/F 61, 120 f.*; 140
 Visby, læsekort 55, 62, 70 f.*
 „Wismar“, sv. orl.skib 58, 32 ff.
 Visscher, Cornelis 57, 57*, 66
 Vissing, Søren Jørgensen 60, 25, 34 f.
 With, Witte Corn. de 58, 26 ff.*
 Wleugel, Joh. P. 58, 128
 Volmers, Diedr. 54, 110
 Vordingborg 59, 105
 votivgaver 50, 45 ff.; 55, 93; 56, 97
 Woulthave, William 55, 124
 vrage 46, 110, 117 ff.*; 57, 41 ff.: 58, 39 ff.: 60, 131 f.
 vrager (drivgarnsfisker) 59, 102 f., 106
 vrangbue 61, 111 f.*
 Wrangel, K. G. 58, 32 ff.
 Vries, Claes de 53, 115* f.

- Wulff, H. E. 57, 93, 102, 118, 130, 133
 „Wyc“ S/S 49, 97*, 100
 Vyl fyrskib 60, 122, 124 f.
 vædderstævn 46, 133*
 værft (træskibs-) 49, 20 ff., 51*; 51, 109; 53,
 82 ff.; 56, 133 ff.; 58, 121 ff.; 59, 23 ff.*,
 44 ff.*; 61, 90 ff.
 værktøj (skibstømrer-) 61, 91 ff.*, 97 ff.
 Wærøe, Anders Pedersen 53, 41, 54
 Wæwer, Jens 58, 102
 Wørmer, H. J. 60, 97
 våben 48, 109 ff.
 våd (ålefangst) 61, 74 ff., 126 ff.*
 yacht (motor-) 49, 135*
 „Ymer“ isbr. 50, 104 f.*
 Young Owl 55, 28 ff.
 Zahrtmann, Chr. C. 60, 82, 100, 108
 Zakuto, Abraham 52, 106
 „Zampa“ H/S 44, 43*, 75*
 Zeeman, se Nooms
 Zees/boot 61, 49 ff.*; -kahn 61, 49 ff.*
 „Zephyr“ H/S 44, 33 f.*
 „Zeus“, jagt af Nykbg. F. 54, 77; S/S 60, 132,
 134
 Zevenhuizen 54, 38*
 Ziegenbald, Barth. 55, 93
 Zimmer, Fr. 59, 135 f., 141*
 Zuber, F. J. 60, 43
 Zuiderseen 57, 51*, 61*, 64/65 (planche), 71*,
 72, 81
 Æbeltoft 48, 21*; 59, 123 ff.; - fyr 60, 119
 Æble fyr 60, 119
 ægyptisk skibsbygning 50, 112 ff.
 „Emilia“ holl. orl.skib 58, 25 ff.*
 „Ærøe“ S/S 50, 83 f.
 Ærø 53, 56 ff.; -s-købing 53, 56 ff.
 øgenavn (skib) 52, 162 ff.
 Øhnsen, Ths. 60, 42
 Ø.K. 52, 156 f.
 Øksenbjerg 53, 86
 Øland, slaget ved 54, 51*
 Ølgod, Hans Chr. 59, 135, 137*
 Øllegaard, frue 58, 102
 Øresund, se Sundet; -s-told, se sundtold
 Ørskar fyr 60, 68
 „Østbornholm“ M/S 49, 132*, 146*
 østersø/fart 55, 49 ff.*; -handel 57, 22 ff.
 Østersøisk-Guineiske Handelselskab 56, 153
 Abo 54, 53 f.
 Aabye, revisor 58, 140
 Adermose fiskeleje 59, 110
 Afjordsbåd 46, 161*
 Ålborg-København 42, 107*
 åle/drykvase 61, 49 ff.*; 90 ff.*; -fiskeri 61,
 49 ff.*; 125 ff.*
 åre 57, 145* f.
 åresild (algift) 59, 110 ff.
 Århus 58, 171* f.; (fiskeleje) 59, 105
 Åresund fyr 60, 106

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 :

Alpha Diesel A/S
Assurance-Compagniet Baltica A/S
Sophus Berendsen A/S
BP Olie-Kompagniet A/S
A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri
Carlsberg Bryggerierne
Danmarks Nationalbank
A/S Dansk Cement Central
Dansk Esso A/S
A/S Dansk Shell
Den danske Landmandsbank A/S
Det Danske Staalvalseværk A/S
Fjerde Søforsikringsselskab, Lmt.
Frederikshavns Værft og Flydedok A/S
Peter F. Heering
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S
A/S Holeby Dieselmotor Fabrik
Københavns Frihavns-Aktieselskab
A/S Kjøbenhavns Handelsbank
Københavns Havnevæsen

Lemvig-Müller & Munck A/S
Løvens kemiske Fabrik
K. F. Marstrands Eftf.
A/S Nakskov Skibsværft
Fa. E. Nobel
Nordhavns-Værftet A/S
Odense Staalskibsværft A/S
Privatbanken i Kjøbenhavn A/S
A/S Randers Rebslaeri
A/S Thomas Ths. Sabroe & Co.
N. Schiøtt & Hochbrandt
Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia
Thomas B. Thrige A/S
A/S Titan
A/S Tuborgs Bryggerier
A/S Varde Stålværk
Iver C. Weilbach & Co. A/S
C. Wiibroes Bryggeri A/S
Aalborg Værft A/S

AALBORG VÆRFT A/S





BALTICA

FORSIKRING

Hovedkontor:

BREDGADE 40-42, KØBENHAVN K

Afdelingskontorer
og agenturer overalt i
Danmark





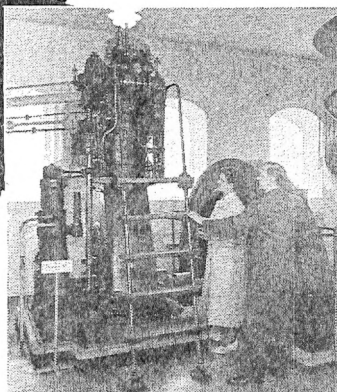
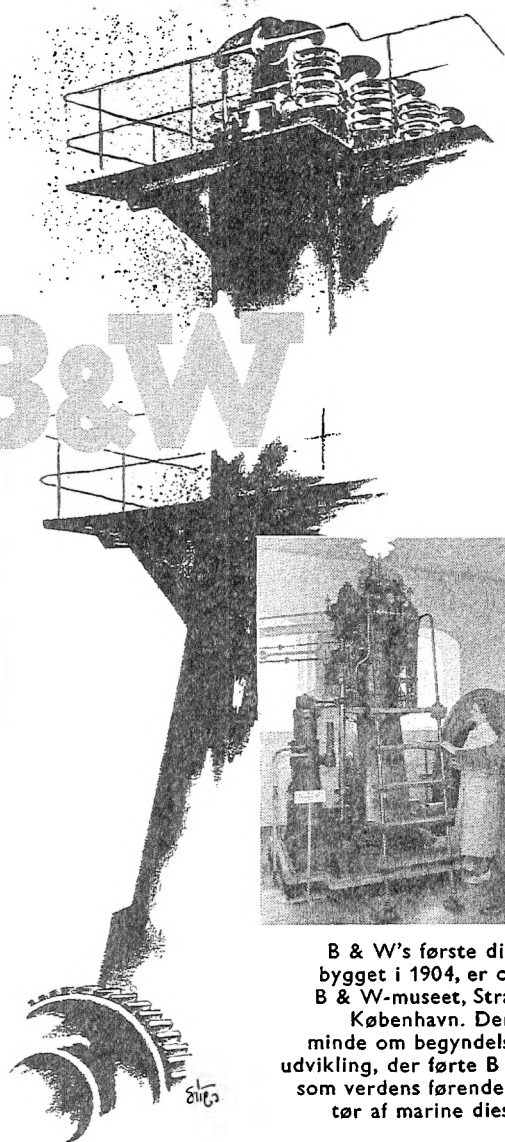
Kør bedre - billigere med

SUPERMIX

maritime world

... leading in the

B&W



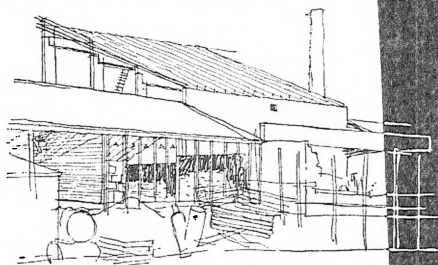
B & W's første dieselmotor, bygget i 1904, er opstillet på B & W-museet, Strandgade 4, København. Den står som minde om begyndelsen til den udvikling, der førte B & W frem som verdens førende konstruktør af marine dieselmotorer

BURMEISTER & WAIN

København . Danmark

CEMENT

-til mange formål



PORTLAND-CEMENT

oplyder rigeligt
normernes krav

RAPID-CEMENT

til betonarbejder,
der skal være
hurtigt færdige

SUPER-RAPID-CEMENT

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

HAVVAND-CEMENT

vandbygningscement,
der modstår sullatangreb

HVID PORTLAND-CEMENT

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

FARVET CEMENT

leveres i ni farver
og bruges ligeledes
til dekorative formål

og **EMPEXO**

mirfarve

*indfrier nutidens krav
til holdbarhed.*

*Vandafvisende forsteningsmaling
på basis af Dansk*

HVID PORTLAND-CEMENT

smitter ikke af,

*er let at anvende
og økonomisk i brug.*

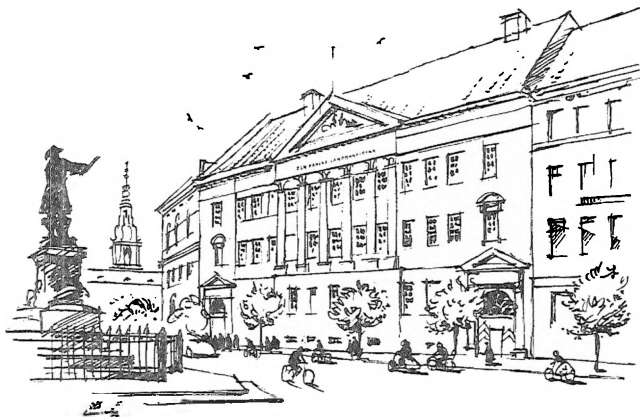
*Fås i mange dekorative farver
samt i hvid.*

**FORHANDLERE
OVER HELE LANDET**



K&H

DEN DANSKE LANDMANDSBANK
AKTIESELSKAB



Hovedsæde: Holmens Kanal 12
København K

69 filialer i København og omegn
65 filialer i provinsen



Telegram adresse: LANDMANDSBANK





**Kinafareren „CHRISTIANSHAVN“
udfor Bocca Tigris**

**Tegnet for Esso af
Herbert Brandstrup**

Kinafareren »Christianshavn«

Sejlads og handel på Østen blev i det 17. århundrede drevet af Ostindisk Kompagni, oprettet 1616 - og derefter fra 1732 til opløsningen 1843 af Asiatisk Kompagni. »Christianshavn«, der var på 750 tons og havde en besætning på ca. 100 mand, blev i 1800 indkøbt i udlandet.

Handelen på den danske koloni Tranquebar og på Kinakysten nåede i 1700-tallets sidste halvdel uanede højder, og umådelige mængder af luksusvarer, the, porcelain, silkestoffer, lakarbejder og krydderier bragtes hjem med vore stolte kinafarere. En rejse til Canton og tilbage varede ca. 18 måneder.

Besætningen levede under de kummerligste forhold. De sov på banjerne uden ventilation eller varme, kosten ville i dag ikke kunne betegnes som menneskeføde, og sygdommene hærgede på det frygteligste ombord. Ikke underligt, at digteren Poul Martin Møller som skibspræst ombord i 1819-21 inspireredes til det dejlige digt »Glæde over Danmark«, som indledes med strofen »Rosen blusser alt i Danas Have«.

Siden da er den danske tonnage vokset støt og nyder overalt i verden godt af Esso's kvalitetsprodukter og world wide bunkerservice.



*Aftryk af denne tegning på
kunsttrykpapir i format 35x22,5 cm kan
fås ved henvendelse til:*

DANSK ESSO A/S · INTERNATIONAL BUNKEROLIE · ESSOMARINE LUBRICANTS, Set. Annø Plads 13, Kbh. K.

FREDERIKSHAVNS VÆRFT

&

FLYDEDOK ^A/S

FREDERIKSHAVN · DANMARK



HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.



HANDELSBANKEN



Hovedsæde: Holmens Kanal 2
København K. Telefon: C. 8600

130 afdelinger og filialer over hele landet.

AKTIEKAPITAL: KR. 100.000.000. RESERVER: KR. 194.000.000

KØBENHAVNS FRIHAVN



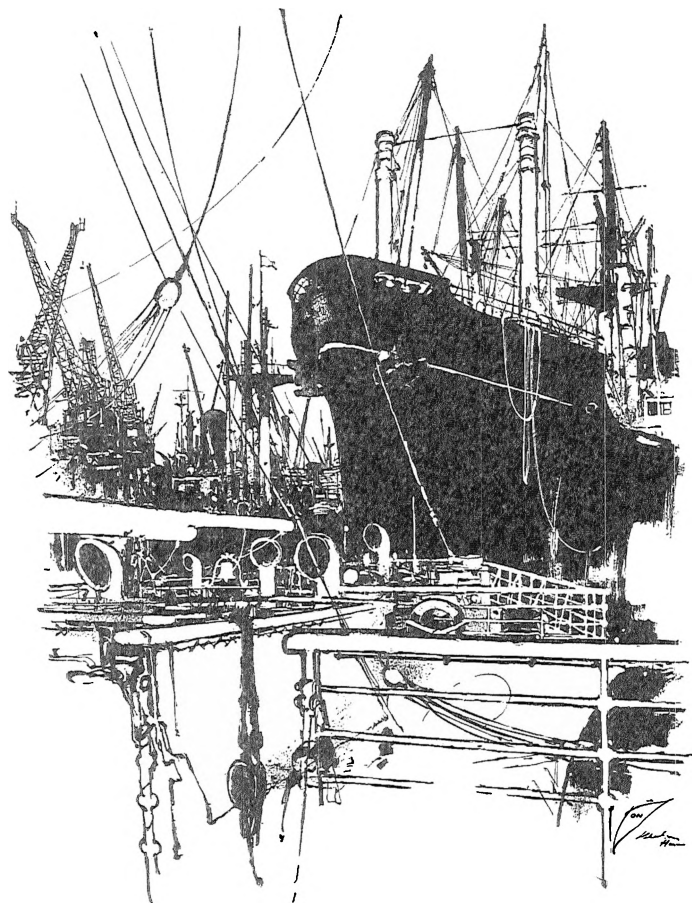
Frihavnen i fugleperspektiv

Største, hurtigste og billigste frihavn i Nordeuropa

Driftsledelse:

Københavns Frihavns-Aktieselskab

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

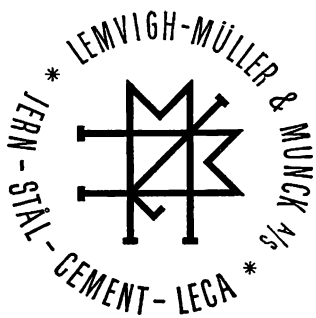


KØBENHAVNS HAVN

Transitcenter for Nord- og Mellemeuropa



FRIHAVN



KØBENHAVN

ÅRHUS



ANTIBIOTIKA

HORMONER

HEPARIN

DIURETIKA

ENZYMER

SYNTETIKA



LØVENS KEMISKE FABRIK . KØBENHAVN



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

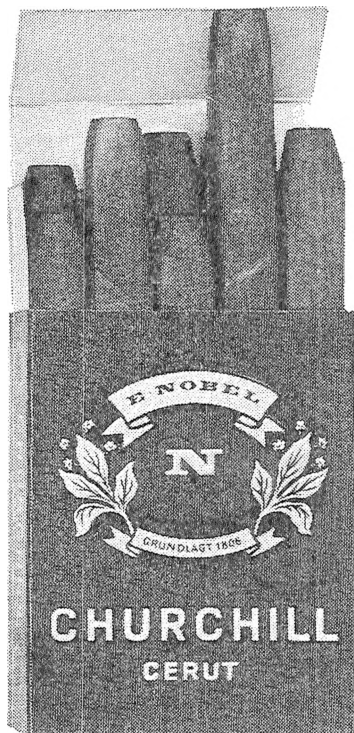
Aktieselskabet
NAKSKOV SKIBSVÆRFT

Nybygninger

Reparationer

Afdeling
DE FORENEDE MASKINFABRIKKER
Skibshjælpemaskiner

E·NOBEL



Cigarcerut 55 øre

**DER
ER MERE
CIGAR I**  **CHURCHILL**

NORDHAVNS-VÆRFTET

AKTIESELSKAB



ODENSE

3 byggebeddinger på indtil
740' længde for
nybygninger på indtil
40.000 t.d.w.
1 udrustningskaj
på 900' længde

LINDØ

2 byggedokke på
1000' længde for
nybygninger på indtil
100.000 t.d.w.
1 udrustningsbassin
på 1000' længde

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT $\frac{A}{S}$

Odense og Lindø

Adr.: Postboks 176, Odense . Telf. 11 31 31 . Telegramadr.: STAALVERFT, Odense . Telex: 9849



PRIVATBANKEN

I KJØBENHAVN

Stiftet 1857

Københavns ældste Bank

Hovedsæde:

Børsgade 4, København K

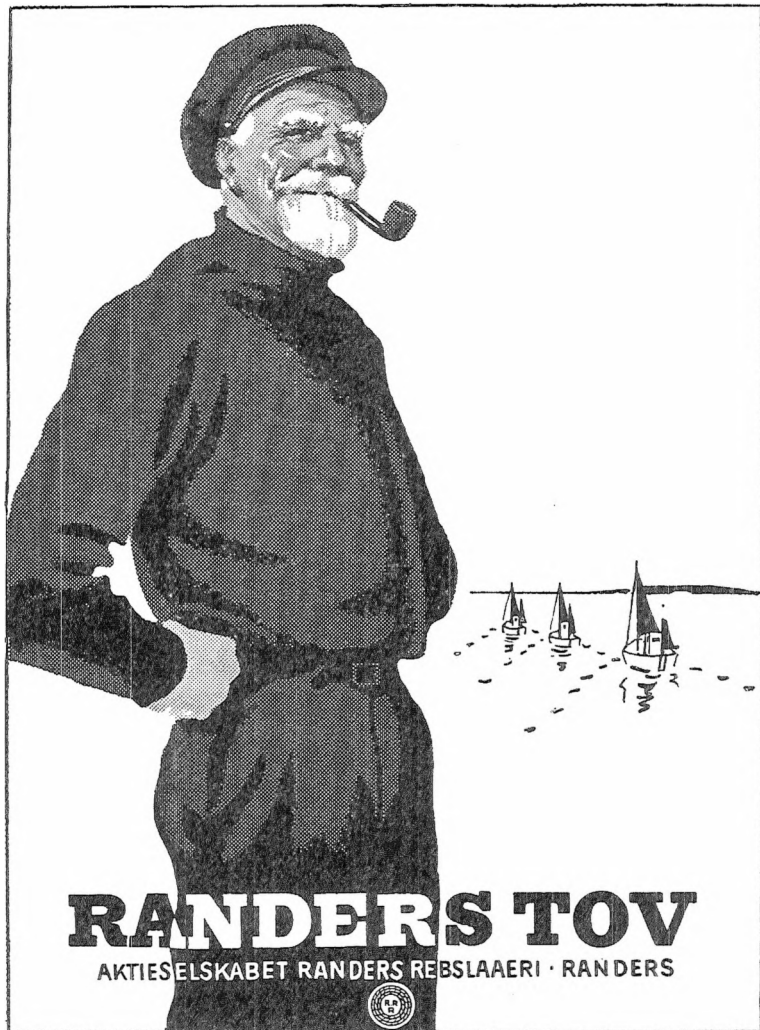
Telefon: Central nr. 1

Filialer over hele Storkøbenhavn og i Nordsjælland,
herunder i Helsingør:

HELSINGØR OG OMEGNS BANK

endvidere i Århus:

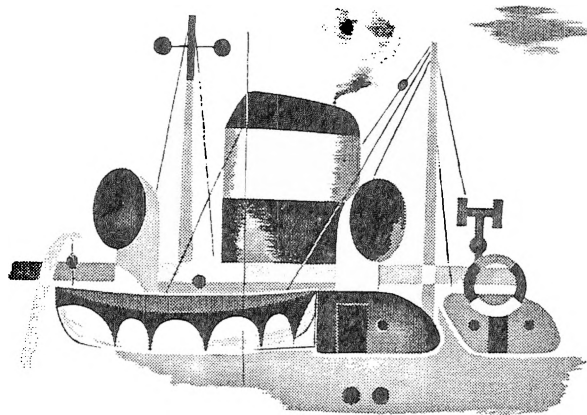
AARHUS OG OMEGNS BANK



RANDERS TOV

AKTIESELSKABET RANDERS REBSLAAERI · RANDERS



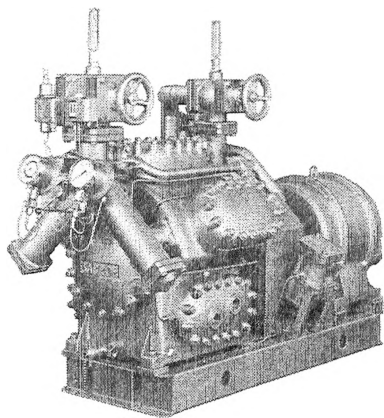


SØFART - HANDEL - INDUSTRI..

Der skal SABROE kulde til alt..

Ude som hjemme ... i fabrikernes travle durren ... i butikernes lys-hav ... og i skibenes lastrum — overalt kan De finde SABROE kulde. For

SABROE betyder erfaring gennem mere end 60 år — og på alle felter. SABROE kulde kan også sikre Deres fremstød, Deres produktion og Deres transport. En stab af dygtige ingeniører og teknikere står til Deres rådighed, blot De siger:



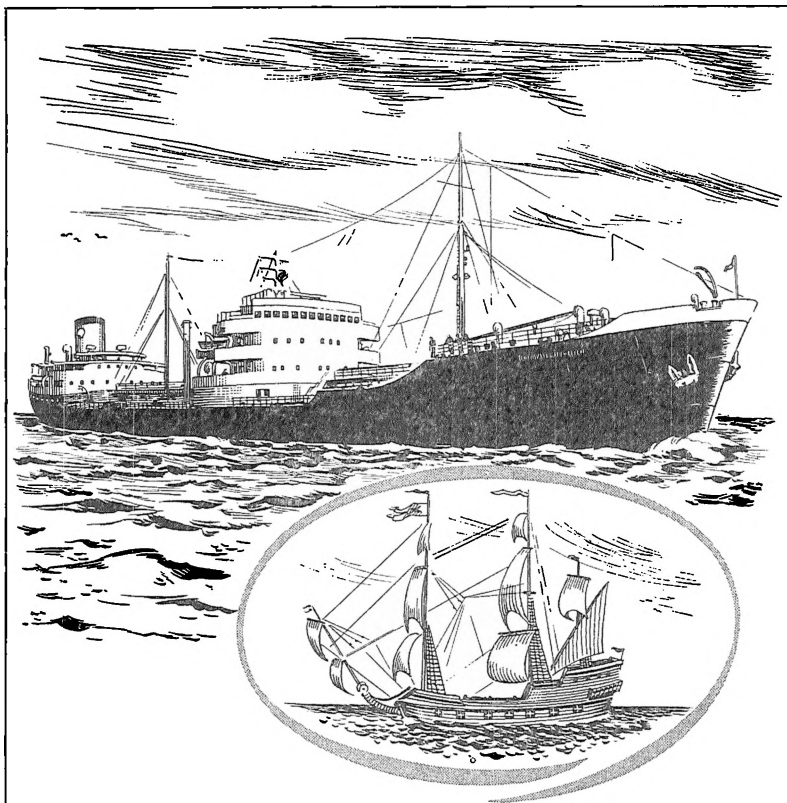
SABROE

— et verdensnavn for kulde

Fabrik og hovedkontor:

AARHUS

Afdelinger i: København Slagelse Nykøbing Odense Rønne Kolding
Esbjerg Herning Aalborg



Før var det vinden —

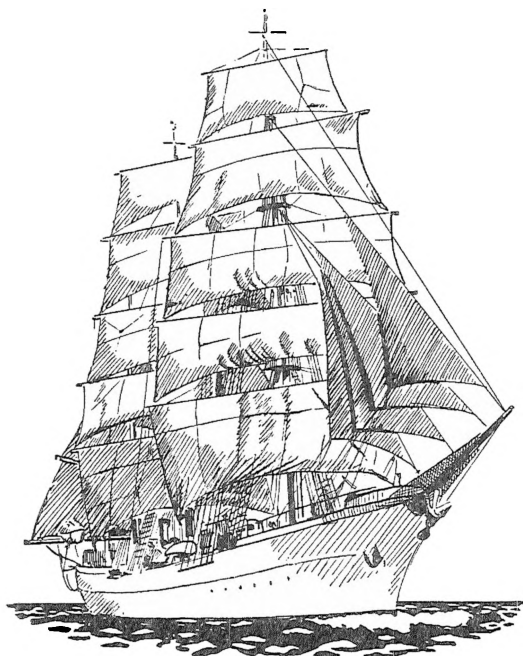
nu er det Shell olier

der er drivkraft på havene



Shell World-Wide Bunkering Service

SHELL MARINE LUBRICANTS



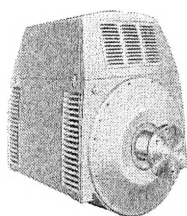
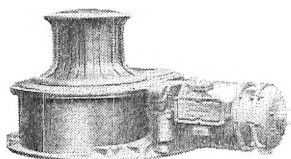
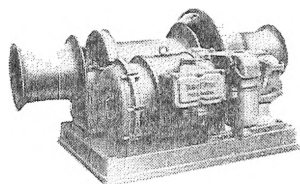
Forsikring

– spørg

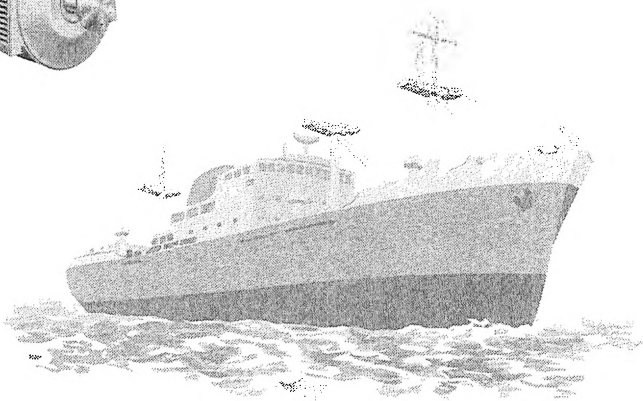
SKANDINAVIA

THRIGE

ELEKTRISKE SKIBSUDRUSTNINGER



MOTORER
LOSSESPIL
CAPSTANS
GENERATORER
KRANER
DYNAMOER
ELEVATORER
SKIBSTELEGRAFER
ANKERSPIL
STYREMASKINER ETC.



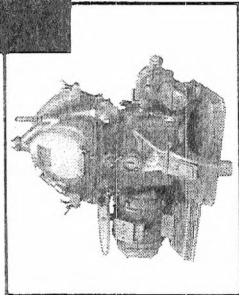
THOMAS B. THRIGE . ODENSE . KØBENHAVN . AALBORG

TITAN Centrifuger

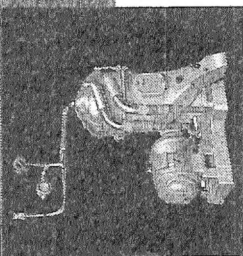


*Titan centrifuger til
rensning af heavy fuel,
dieselolie og smørelolie*

**Titan standard
Olie separator
type CM 1800**



**Titan super-
jector
type CNS 70**



A/s 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