



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

### Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET  
PÅ KRONBORG



ÅRBOG 1062



# ÅRBOG

1962

Gallionsfigur fra Grønlandske Handels bark „Nordlyset“ (1852), forestillende nordlyset. – Handels- og Søfartsmuseet.

Figurehead from the bark “Nordlyset”, 1852, of the Greenland Trade Department.

# ÅRBOG

1962

*Udgivet af*

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-  
MUSEETS VENNER“



HANDELS- OG  
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG  
HELSINGØR

## HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1962 (bind 21 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 stud. techn. Bent Henningsen, Helsingør.

Redigeret af KNUD KLEM og HENNING HENNINGSEN

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag.

Aftryk i referat af årbogens indhold er tilladt, når årbogen angives som kilde og et eksemplar af aftrykket indsendes til Handels- og Søfartsmuseet.

Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke indhentes gennem redaktionen.

## MUSEETS PROTEKTOR

*Hans kongelige Højhed prins Axel*

## MUSEETS KOMITE

Afdelingschef, cand. jur. J. WORM\*, R<sup>1</sup>., formand

Direktør J. A. KØRBING\*, K<sup>1</sup>., DM., næstformand

Skibsreder O. AMSINCK, R<sup>1</sup>..

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

Professor, dr. phil. JOHS. BRØNSTED\*, K<sup>1</sup>., DM.

Professor, dr. phil. AKSEL E. CHRISTENSEN

Direktør, dr. techn. H. P. CHRISTENSEN, K<sup>1</sup>., DM.

Orlogskaptajn P. HOLCK, R., DM.

Kontorchef, cand. jur. H. E. HOLTEN, R<sup>1</sup>..

Skibsreder E. B. KROMANN, R.

Skibsreder MÆRSK MCKINNEY MØLLER, R.

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

Kaptajn J. KASTRUP OLSEN, R., DM.

Borgmester SIGURD SCHYTZ\*

Grosserer, generalkonsul VICTOR B. STRAND, R<sup>1</sup>..

Komiteens sekretær: Fuldmægtig i Handelsministeriet E. ASSENS

De med \* betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

### *Personale:*

Museets leder: Museumsdirektør, cand. mag. KNUD KLEM

Museumsinspektør: dr. phil. 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 1961-62 . . . . .	9
Museets driftsregnskab 1961-62 . . . . .	22
Carl V. Sølvér, skibsfører : Napoleon Bonapartes sørejser . . . . .	25
Georg Nørregård, dr. phil. : Storm over Kap . . . . .	85
Gerh. Timmermann, museumsinspekt., skibsbygningsingeniør : Skibskonstruktionstegningen gennem tiderne . . . . .	129
Henning Henningsen, museumsinspektør, dr. phil. : Nummer- flag og præjning . . . . .	150
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende tekster . . . . .	169
Beretning fra selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1961 . . . . .	178
Selskabets driftsregnskab for 1961 . . . . .	186
Selskabets bestyrelse og medlemmer . . . . .	189
Museets bytteforbindelser . . . . .	199

# HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

## BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1961-62

EN af årets interessanteste nyerhvervelser er en såkaldt „fiskebens-æske“, med sider af udskåret hvalbarde og bund og låg af egetræ. Æsken er 18,5 cm høj og 34 cm i diameter. Låget er smykket med smukke karvesnitsudskæringer og er betegnet med årstallet 1655 og navnet Kiersten Pedersdatter. Æsken stammer fra den slesvigske ø Føhr og er et morsomt og stateligt minde fra øens storhedstid som hvalfangerø. Uden tvivl er æsken udskåret ombord på en hvalfanger og bestemt som gave til en kær veninde, sandsynligvis en kæretegave. Sådanne æsker er meget sjældne; en lignende findes i Städtisches Museum, Flensburg, skåret 1661 af den senere velkendte hvalfangerkommandør Jacob Floor fra Føhr (1633-72). Det er ikke udelukket, at museets æske er lavet af samme i yngre alder. Med en engelsk betegnelse kaldes genstande, der fremstilledes af hvalben i frivagten ombord på hvalfangerne, for „scrimshaw“. – Museet har erhvervet et andet stykke „scrimshaw“-arbejde fra Føhr, nemlig et udskåret benredskab med pileformet spids. Museet har tidligere ikke ejet prøver på den slags genstande fra hvalfangsttiden; navnlig må æsken i betragtning af sin alder og sjældenhed siges at være af stor interesse.

Af modeller er der efter museets bestilling bygget følgende, begge i skala 1:48: en fiskejagt samt en fiskehukkert „Rødefiord“, begge tegnet af fabrikmester Henrik Gerner i 1770'erne og bygget til det Kgl. Islandske, Færøske og Finmarkske Handelskompagni. De var beregnet til storfiskeri i Nordlige Atlanterhav. Originaltegningerne hører til den tidligere omtalte store samling uregistrerede konstruktions-

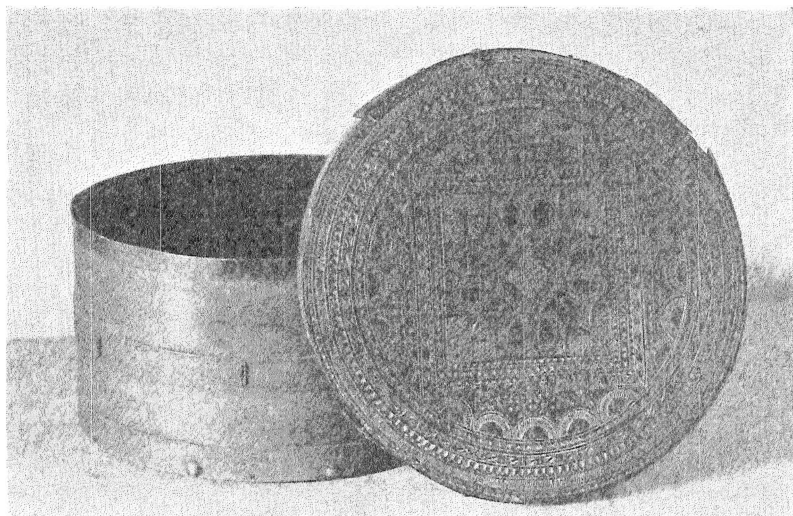
tegninger på Rigsarkivet, og modellerne er bygget af ingeniør Tage Blum, København, og toldkontrollør A. Nissen, Varde. Den første er foræret af selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, den sidste af Tuborgfondet. – Det er museets hensigt i de kommende år at lade bygge en række modeller efter disse fremragende tegninger fra 1700'erne; i arbejde er en model af grønlandsfareren, snaubriggen „Ominak“, ved museets konservator Christian Nielsen. Konservatoren har i 1961 fuldendt en model i skala 1 : 48 af barken „Nordlyset“, som blev bygget 1852 på J. H. Løves værft i Helsingør og tjente den Kgl. Grønlandske handel gennem 73 år, og i den tid foretog 111 rejser til Grønland. Museet ejer i forvejen barkens gallionsfigur. De tegninger til „Nordlyset“, som museet havde, er suppleret ved opmålinger foretaget 1928 af arkitekt J. Friis-Pedersen, København, og venligt stillet til rådighed for os. Når museet har koncentreret sig om modeller fra den nordlige skibsfart, skyldes dette et ønske om at udvide og nyopstille den grønlandske afdeling og supplere den allerede forhåndenværende samling af grønlandsfarere.

Endvidere er modtaget en husflidsmodel af 4-m bark „Skjold“ (testamentarisk gave fra frk. Bertha Marie Andresen), en skilderimodel af fuldskibet „Anna“ (testamentarisk gave fra lektor P. A. Lindhard) og en lignende af et fuldskib med svensk unionsflag (gave fra Helge Ståhle, København).

På det Østasiatiske Kompagnis bekostning er en tidligere af kompagniet skænket model af M/S „Amerika“, bygget 1930, blevet ommalet og restaureret.

Af skibsbilleder er erhvervet ved køb eller gave følgende :

Farvelagt tegning af ubk. : Briggen „Den hvide Bjørn“, der besejlede Grønland fra 1800, indtil den 1807 blev kapret af englænderne på hjemrejsen fra Umanak på højde med Skagen; en tegning i tusch og sepia af kapt. P. A. Seidelin, 1832, forestillende en engelsk (?) orlogsfregat lænsende for vinden (gave fra bibliotekar Hakon Lund, København); en gouache af P. Foss, 1866: bark „Mary“ af København (grosserer Joseph Knight), bygget i Kiel 1847, forlist 1869 (test. gave fra frk. Bertha Marie Andresen); et maleri af Carl Baagøe 1863:



„Fiskebensæske“, fremstillet af hvalbarde og eg 1655 ombord på en hvalfanger af en sømand fra den slesvigske ø Føhr som gave til sin elskede, hvis navn på låget angives som Kiersten Pedersdatter. I trælåget smukke udskæringer i karvesnit. – Handels- og Søfartsmuseet.

*Whalebone box from 1655, a piece of scrimshaw made on board a whaler by a sailor from the island of Føhr (South Schleswig) for his sweetheart Kiersten Pedersdatter.*

krydstoldskonnerten „Argus“ (I) med flere sejlskibe til ankers i Odense fjord; et maleri, vist fra 1870'erne, af den danskfødte Laurits Holst (1848–1934), forestillende et hjulskib i høj sø, efter sigende et af rute-skibene mellem København og Jylland. Denne udmærkede marine-maler, der levede sin meste tid i England og Amerika, og som blev russisk hofmarinemaler, har tidligere ikke været repræsenteret i museet. Fremdeles et maleri af A. Lind 1883: fuldskib „St. Albans“ af Helsingør, kapt. J. P. G. Lindhard, bygget 1856 i Portsmouth og indkøbt 1872 af I. S. Pontoppidan; forlist 1888 (test. gave fra kaptajnens søn, lektor P. A. Lindhard, Birkerød); en kultegning af Joh. Loch 1909: bjergningsdampskibet „Frederikshavn“ af København (Em. Z. Svitzer), bugserende en havareret brig på højde med Skagens rev fyrskip (gave fra tømrer Carl P. Jensen, København); et maleri (usig-

neret) : grønlandsfareren, barken „Nordlyset“ under bugsering på Københavns yderred (gave fra direktør K. Oldendow, København). – Fra den danskfødte kunstner Axel Lind, Lidingö, Sverige, er som gave modtaget et af hans malerier, en bølgestudie kaldet „Atlantmarin“.

Af konstruktionstegninger er indkøbt en værdifuld samling, hidrørende fra den tidligere chef for Orlogsværftets konstruktionskontor, Carl Chr. Kildentoft (død 1883), bl. a. til H/S „Ophelia“ af Helsingør, bygget 1847 i England til Det helsingørske Dampskibsinteressentskab, og skonnerten „Maagen“ af København, bygget 1852 i København, samt til en række ældre barker, skonnerter og dampskibe. Til samlingen slutter sig et manuskript af Kildentoft: „Anviisning til Handelsskibes Construction“, formentlig benyttet på Holmens skibsbygger-skole. Som gave fra arkitekt Mogens Brahde, Holte, er modtaget et eksemplar af „Hoved Efterretninger for Eege Skibs Tømmer Leverancer til Det Kongelige Danske Wærft udgivet af Admiralitets og Commissariats Collegium i Kiøbenhavn“, med stik af forskellige arter naturvokset træ, samt med forskellige tabeller til udmåling af træets kubikindhold. Bogen er udgivet i begyndelsen af forrige århundrede og menes at være udarbejdet af ekvipagemester på Gammelholm A. H. Stibolt (død 1821). Fra A/S Varelageret, Helsingør, er gennem sejlmagermester P. R. Borch modtaget en sejlmagerbænk fra N. J. Petersens sejlmagerværksted i Helsingør, komplet med diverse sejlmagerredskaber. Tidligere har museet fået en protokol fra samme værksted med tegninger, mål, priser osv. af sejl syet til forskellige skibe i dette århundredes begyndelse. Et manuskript fra ca. 1850 om diverse skibsbygningstekniske emner er modtaget fra overlærer Knud Schwanner, Odense, gennem museets tidligere formand, professor C. W. Prohaska.

Den ostindiske afdeling er blevet beriget med en smuk punchebowl fra det „classenske stel“ (1774), indkøbt som gave fra Handels- og Søfartsmuseets Venner. Museet har i forvejen nogle tallerkner og et fad af dette berømte og af samlere højt vurderede stel, som blev fremstillet i Kina efter tegninger af P. Cramer og foræret generalkrigs-



kommissær J. Fr. Classen, grundlæggeren af kanonstøberiet i Frederiksværk, til tak fordi han gav gitteret omkring Frederik V's smukke rytterstatue på Amalienborg slotsplads. Indskriften lyder: „Til Erindring af Det Danske Asiatiske Compagni den XXI October MDCCLXXIV“. Endvidere er indkøbt en dyb tallerken i „ostindisk“ (kinesisk) porcelæn, med dekoration af våben og monogram CS i sepia og guld. Den er udført i Kina til kaptajnløjtnant Christian Soelberg (1731–85). Begge disse smukke stykker er fortrinlige eksempler på det kinesiske bestillingsporcellæn, „chine de commande“, som i vor tid studeres med så stor interesse af kunsthistorikerne verden over. Museet ejer i forvejen nogle stykker bestillingsporcellæn og håber i en kommende årbog at kunne publicere disse.

Søkortafdelingen har modtaget et par værdifulde forøgelser, først og fremmest som gave fra Venneselskabet et meget sjældent søatlas, John Norris: „A Compleat Set of Charts, Containing the North Sea, Cattegat and Baltick“ (London 1723). På 20 store kort vises de nordiske farvande, tildels efter originalopmålinger under den engelske flådes operationer og langvarige stationering i disse farvande i årene 1709 og fremefter under forfatterens kommando. Kortene er langt nøjagtigere end de på den tid brugte søkort af hollandsk oprindelse. Som bekendt fandtes danske søkort ikke dengang i handelen, idet sådanne af sømilitære grunde holdtes strengt hemmelige. Søkortdirektør Jens Sørensens gennem en længere årrække foretagne systematiske opmålinger var ganske vist langt bedre end Norris's søkort, men de lå godt vogtet i Admiralitetets arkiver og er først i vor tid blevet kendt af offentligheden.

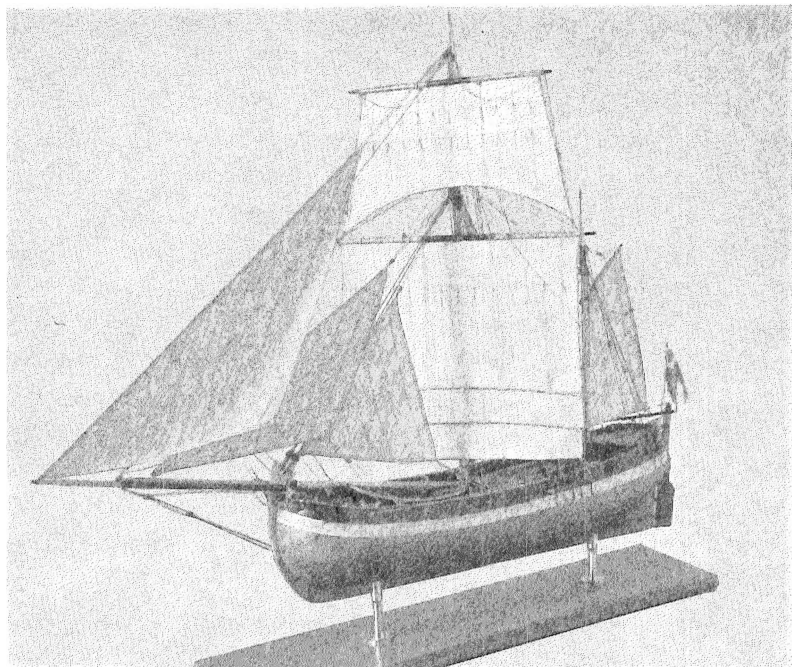
Den førende tyske søkartografihistoriker, dr. A. W. Lang, Juist, har foræret museet et på eget initiativ fremstillet facsimiletryk i fuld størrelse af det ældste kendte søkort over de nordiske farvande, nederlænderen Cornelis Anthonisz's „Caerte van Oostlant“, som han behandlede i sin interessante afhandling om de ældste trykte fremstillinger af de danske kyster i årbog 1955, 54 ff. Anthonisz's kort, som stammer fra 1543, kendes nu kun i ét eksemplar af 2. udgaven 1560 (i biblioteket i Wolfenbüttel), og efter dette er nytrykket fremstillet. Det er

meget stateligt af format ( $88 \times 124$  cm), er skåret i træ og sammentrykt af ni store blokke; det er et paskort med angivelse af kompasstreger, men har breddangivelser. Det maleriske kort er et vidnesbyrd om hollændernes store interesse i farten rundt om Skagen og gennem de danske farvande til Østersøen og også om den dygtighed og erfaring, der var samlet i denne det kommende århundredes førende søfartsnation. – Fra dr. Lang er ligeledes modtaget et facsimiletryk af Mathurin Guitets kobberstukne kort over Helgolandsbugten og den østfrisiske kyst 1708–10. Et par søkort over indløbene til Saigon og Bangkok efter franske og engelske opmålinger er modtaget som gave fra civilingeniør C. B. Nielsen, København.

Ved køb er erhvervet en meget fint udført langkikkert med stativ og med flere udskiftelige okularer, fabrikeret af G. Dollond, London, og ifølge indskrift givet af det engelske Admiralitet til amtmand Pløyen på Færøerne som tak for hans „humane reception & protection“ af de overlevende fra briggen „Marwood“ af Liverpool, som forliste ud for Viderø (Færøerne) 24. jan. 1847. – Forøvrigt gav den britiske regering samtidig et kostbart altersæt i sølv til Viderø kirke som tak for befolkningens kærlige og gæstfri behandling af de skibbrudne.

Til afdelingen livet ombord er modtaget en af de morsomme spadserestokke, som sømændene fremstillede af ryggraden af en fanget haj; den er lavet og foræret af kontorchef, kaptajn Kaj Lund, Handelsflådens Velfærdsråd. Endvidere en skibskiste af en ganske enkel type, uden dekoration (gave fra pens. skibsfører H. Barfoed, Trørød).

Af portrætter er modtaget usignede oliemalerier af en ukendt kunstner, forestillende grosserer i Helsingør William Brown (1799–1844) og hans engelskfødte hustru Nelly, f. Burd (1803–1846), samt hans svoger og kompagnon Robert Burd. Firmaet Brown og Burd var et af de talrige skibsklareringsfirmaer i sundtoldbyen i dens internationale, gyldne periode (test. gave fra konsulinde H. Tidemand, Libau, Letland, gennem redaktør, programsekretær Michael Schrøder, Vedbæk). Endvidere malerier (sign. P. K.) af skibsreder I. S. Pontoppidan, Helsingør (1819–74) og hustru, som tidligere havde været



Model af fiskehukkerten „Rødefiord“, tilhørende det Kgl. Islandske, Færøske og Finmarkske Handelskompagni og bygget i 1770'erne til storfiskeri omkring Island. Modellen, i skala 1 : 48, er bygget af toldkontrollør A. Nissen, Varde, og er en gave fra Tuborgfondet til Handels- og Søfartsmuseet.

*Model (scale 1 : 48) of the fishing hooker „Rødefiord“, built about 1770-80 for the Royal Iceland, Faroe and Finmark Trade Company.*

gift med købmand Lindhard i Helsingør. Pontoppidan var Danmarks sidste store sejlskibsreder (test. gave fra lektor P. A. Lindhard).

Fra lektor Lindhard er endvidere som test. gave modtaget en stor samling stik, litografier og træsnit – ialt omkr. 150 numre – med motiver fra Helsingør og Kronborg. Museet har ved denne værdifulde gave fået lejlighed til at supplere sin i forvejen ret fyldige samling af Helsingør-topografica. Fra samme er desuden givet et maleri af C. R. S. Berthelsen, 1870, forestillende Kronborg set fra Grønnehave.

Af andre nyherhvelser kan nævnes en farvelagt tegning af ukb. : Hvalfangst i Sundet ud for Priors havn 1873 (gave fra direktør K.

Oldendow) ; fotografier og litteratur fra „Fox“-ekspeditionen 1860-61 (test. gave fra ritmester Knud Zeilau, Vejle) ; en søkikkert som har tilhørt føreren af det nævnte fuldskib „St. Albans“ af Helsingør, kapt. J. P. G. Lindhard, samt et par af kaptajnens regnskabsbøger fra tidsrummet 1869-86, da han førte flere af I. S. Pontoppidans berømte sejlskibe, således skonnertbriggen „J. P. Lundwall“ og barken „Marienlyst“ (test. gave fra lektor Lindhard). Farveriejer Hans Henning- sen, Nyborg, har skænket en mukkert og en isøkse, som har været benyttet ved den nu nedlagte isbådstransport over Storebælt. Fhv. både- bygmeister C. F. Hansen, Helsingør, har foræret museet et maskin- skrevet manuskript, forsynet med tegninger og fotografier og inde- holdende hans erindringer tilligemed praktiske oplysninger om ældre tiders bådebyggeri. Fra overbetjent Svend Jørgensen, Kvistgaard, er modtaget en samling fotos fra kryolitbruddene i Ivigtut på Grønland omkr. 1900. Andre gaver, væsentlig arkivalier, er modtaget fra : skoleinspektør Erik Danielsen, København ; malermester Poul Fred- holm, Tåsinge Skipperhjem og Folkemindesamling ; Fyrdirektoratet ; pastor H. Eilschou-Holm, København ; museumsinspektør Henning Henningsen, Kronborg ; Mariner's Museum, Newport News (Virg.), U.S.A. ; fru Kirstine Nielsen, Ejning ; sekretær E. Aage Rasmussen, København, og kontorchef P. v. Spreckelsen, Randers.

Til fotosamlingen er indgået gaver fra : maskinmester Erik Fencker, København ; maskinmester Geo Frandsen, København ; kanallods Hans Fries, Brunsbüttelkoog ; Glasgow Art Gallery and Museums ; forfatteren Mogens Lebech, Vanløse ; Francis B. Lothrop, Boston ; kontorchef Kaj Lund, København ; direktør Otto Malling, Køben- havn ; ingeniør Ivar Pagh-Birk, Casablanca ; arkitekt fru Anna-Lisa Stigell, Åbo ; mægler Jørgen Svarer, Ærøskøbing ; Theodor Tedsen, Flensborg ; modellerer E. Werge, København, og dr. phil. Hilmar Ødum, Lyngby.

Boggaver er modtaget fra : lektor Jørgen Barfod, Lyngby ; dr. P. Beckmann, Rostock ; skibskonstruktør Otto Benzon, København ; Bur- meister & Wain A/S, København ; fru Ellen Cramer, Espergærde ; Fiskenetfabrikken „Danmark“, Helsingør ; Dansk Esso A/S, Køben-

havn; tegner Ole Gottliebsen, Tårbæk; Rederi-A.B. Göteborg-Frederikshavn-Linjen; Helsingør Sundtrafik; museumsinspektør Henning Henningsen, Kronborg; overassistent A. O. Herløw, Valby; A/S Hjejlen, Silkeborg; Hvalfangernes assuranceforening, Sandefjord; fhv. skibsfører F. Iversen, København; Det kongelige Bibliotek, København; professor dr. Bruno Kress, Greifswald; adjunkt Tage Kaarsted, Århus; kontorchef Kaj Lund, København; Morgenstern-Museum, Bremerhaven; H. T. Møller, København; komm.-kapt. T. K. Olafsen, Marinemuseet, Horten; direktør K. Oldendow, Kastруп; overinspektør Holger Rasmussen, Dansk Folkemuseum; Rigsarkivet, København; etnologen Wolfgang Rudolph, Sassnitz; kapt. H. C. Røder, København; orlogskaptajn Rolf Scheen, Oslo; Smithsonian Institution, Washington; Viggo Sonne, Rønne; Statens sjöhistoriska museum, Stockholm; museumsinspektør Poul Strømstad, København; Theodor Tedsen, Flensburg; Trelleborgs Ångfartygs A.B.; etnologen Knut Weibust, Bromma; Vejle Handelsstandsforening; direktør H. Westergaard, København, og fylkesarkivar O. A. Aalholm, Arendal. Endvidere har museet gennem sine bytteforbindelser med en lang række inden- og udenlandske museer, institutioner og selskaber modtaget disses publikationer i bytte mod dets årbog. En liste over disse findes i årbogen bag medlemsfortegnelsen. Museets årbog har med årene opnået en smuk position blandt lignende publikationer og bidrager til museets anseelse inden for den inden- og udenlandske søhistoriske forskning. Som en konsekvens af dette gik redaktionen for et par år siden over til at bringe resumeer af artikler og billedtekster på et af hovedsprogene, hvad der har vakt glæde blandt udenlandske læsere, som på grund af sprogvanskeligheder ikke havde mulighed for at få fuldt udbytte af årbogens artikler.

Det er museet en kær pligt at rette en tak til alle givere, som har beriget museet og dets samlinger i årets løb. Endvidere takker museet de personer og institutioner, som på anden måde har vist det velvilje og ydet det hjælp, herunder ikke mindst de firmaer, selskaber, personer og fonds, som har understøttet museet med pengegaver til dets drift eller til specielle opgaver. En specifikation over de som gaver



indkomne beløb er givet i omstående regnskab. For museets arbejde har det været af stor værdi og til stor opmuntring. En ligeså oprigtig tak rettes til de firmaer, der har ydet tilskud til årbogen eller tegnet annoncer i den, således at den har kunnet fremstå som en smuk og værdig publikation.

Det kan her tilføjes, at museet i lighed med en række andre lignende institutioner ved velvilje fra Finansministeriets Skattedepartement er blevet godkendt som berettiget til at modtage gaver med den virkning, at giverne kan fratække disse ved opgørelsen af deres skattepligtige indkomst inden for de i lovbestemmelsen fastsatte grænser.

Museet har efter opfordring fra Udenrigsministeriet haft en repræsentativ udstilling i Musée des Salorges i Nantes, Frankrig, i marts-april 1961. I august 1961 deltog det i udstillingen „Sjöfart 61“ i Helsingborg. – I museets første rum har der været indrettet en lille særudstilling over indkomne gaver og genstande fra de senere år.

Fra museets bibliotek er som sædvanlig udlånt søhistorisk litteratur gennem Statens Bibliotekstilsyn eller direkte til museet bekendte lånere. Museet har stået i kollegial forbindelse med tilsvarende institutioner i Norden og det øvrige udland og har i stadigt stigende omfang besvaret forespørgsler fra videnskabsmænd og institutioner, vedrørende søhistoriske emner, og har hjulpet med levering af billed- og andet materiale til videnskabelige formål, til tidsskrifter og bøger.

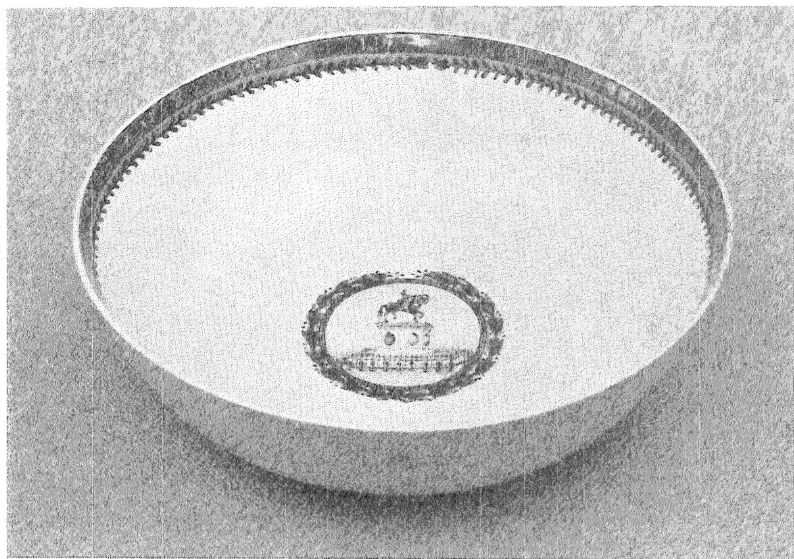
Museet har som tidligere ydet vejledning ved bygning af kirkeskibe til danske kirker og har bistået ved tilrettelægning af ceremonier i forbindelse med processioner og ophængning af skibsmodeller.

Søndag 15. oktober 1961 deltog museet i en fjernsynsudsendelse om søfartens og skibets historie.

Som meddelt i sidste årsberetning foretog museumsdirektør Knud Klem efter indbydelse fra The American Association of Museums i april-juni en studierejse til en lang række amerikanske museer, herunder også søfartsmuseer.

Museets forretningsudvalg har afholdt møde 12. juni 1961. Komiteen holdt sit møde på museet 26. juni samme år.

Kronborgudvalget, hvori museets direktør har sæde, har holdt møde



Bowle („bolle“) fra det „classenske stel“, fremstillet i Kina 1774 efter tegning af P. Cramer på Asiatisk kompagnis bekostning som gave til generalkrigskommissær J. Fr. Classen, Frederiksværk. I bunden en afbildning af Frederik V's rytterstatue på Amalienborg slotsplads, opsat af Asiatisk kompagni; Classen gav gitterret. – Gave fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner til museet.

*Bowl made in China 1774 for the Danish Asiatic Company, and used as a gift to J. Fr. Classen.*

5. okt. 1961. Museumsdirektøren har ligeledes deltaget i Dansk kulturhistorisk Museumsforenings og Dansk historisk Fællesforenings årsmøde i Randers 25.–27. aug. 1961.

Museumsinspektør Henning Henningsen besøgte i august 1961 en udstilling af gallionsfigurer i Altona museum og repræsenterede i febr. 1962 museet ved den højtidelige indvielse af Wasa-varvet i Stockholm. Den 7. dec. forsvarede han sin disputats „Crossing the Equator. Sailors' Baptism and other Initiation Rites“ på Københavns universitet til erhvervelse af doktorgraden.

Konservator Christian Nielsen var i dagene 22.–24. aug. 1961 i Stockholm, hvor han på Statens sjöhistoriska Museum foretog studiebesøg i dettes modelværksted. Takket være venlighed fra museets

personale fik konservatoren lejlighed til at besøge det bjergede og doksatte regalskib „Wasa“ og gennemgå dette grundigt med henblik på skibets opbygning og tømmerkonstruktion.

I oktober 1961 blev Handels- og Søfartsmuseet opfordret til at lade sig repræsentere i Nationalmuseets teknisk-historiske arbejdsudvalg vedrørende fregatten „Jylland“. Museet lod sig repræsentere ved konservator Nielsen, der i månederne febr.-marts 1962 sammen med amanuensis J. Koch fra Landbohøjskolens plantepatologiske laboratorium foretog en gennemgribende undersøgelse af fregatten, der lå i Æbeltoft havn. Der blev taget ca. 1000 bore- og svampeprøver til bedømmelse af fregattens tilstand.

Museets voksende arbejde, der igen skyldes de nye arbejdsopgaver, som melder sig, og de krav, der stilles til et videnskabeligt og fagligt virkende museum af international standard, har gennem årene krævet en stadig stigende indsats af personalet.

Museet er derfor taknemlig for, at det, takket være velvilje fra statsmyndighedernes side, blev muligt at ansætte korrespondent Svend Jørgensen som museumsassistent fra 1. april 1961 at regne. Han har i det forløbne år været beskæftiget med omfattende katalogiseringsarbejder af museumsgenstande og fotos, samt kortudskrivning til museets emnekartotek. Udskrivningen af arkivalier på kartotekskort er skredet videre på planmæssig vis ved fru Elisabeth Henningsen. Gennemgået og udskrevet er en vigtig samling målebrev fra provinsen 1726-42, lånt fra Rigsarkivet, og en række skibsdokumenter („protokolpapirer“, omfattende søpas, bilbreve osv.) fra 1810-20, lånt fra Københavns stadsarkiv. De i dokumenterne givne oplysninger er udnyttet; foreløbig er der udskrevet stikordssedler til skibsnavnene, og takket være de i årets løb ansatte medarbejdere, lønnet ved museets bevilling på beskæftigelsesloven (gennem Arbejdsministeriet), er der desuden systematisk udskrevet sedler til de forekommende personnavne, især på redere og skippere. Stoffet udnyttes endvidere til en af museumsdirektør Klem planlagt og ledet meget omfattende undersøgelse af skibsbygningens historie i Danmark i 1700-tallet, og afskrifter af sedlerne indordnes efter byggested og -år, således at det

efterhånden bliver muligt at få en oversigt over, hvad der er bygget på landets mange værfter.

Disse seddeludskrivninger danner stammen i museets efterhånden meget omfattende emnekartotek og gør, at museet stadig bliver bedre i stand til at udnytte arkivernes sø- og personalhistoriske oplysninger og besvare spørgsmål herom.

I årets løb er katalogiseret 207 genstande og 711 fotos, ligesom biblioteket er vokset med 523 bind. Museets udklipssamling forøges ligeledes støt, især takket være velvilje fra Statens Annonce- og Reklamekontor, som forsyner museet med udklip fra dagspressen inden for alle grene af dets arbejdsområde.

Museets stofsamling til de danske kirkeskibes historie, som nu omfatter 19 kapsler, ordnet topografisk og alfabetisk, er holdt à jour i årets løb. En anden materialesamling vedrørende alle sider inden for emnet sømandsliv i sejlskibstiden (ved inspektør Henningsen) omfatter nu 30 kapsler og forøges i rask tempo ved systematisk udskrivning af ældre og nyere stof.

I tidsrummet 18. sept.–27. nov. 1961 opholdt en ung tysk historiker og videnskabsmand, dr. Kai-Detlev Sievers, Kiel, sig på museet for at sætte sig ind i dansk museumsvirksomhed og -teknik. Museet var i forståelse med Kronborg slotsforvaltning i stand til at stille et hyggeligt værelse over kontoret i Søndre Kronværksbygning til rådighed for dr. Sievers. I 1960 boede, som tidligere omtalt, museumslektor Erling Eriksen, Vestfold Fylkesmuseum, Tønsberg, i samme værelse under et længere studieophold. Museet er glad ved på denne måde at kunne hjælpe kolleger fra udlandet og samtidig at knytte frugtbare forbindelser af personlig og faglig art ud over landets grænser.

Besøgstallet har i tidsrummet 1. april 1961 – 31. marts 1962 andraget 90.590, deraf 1.281 gratis besøgende, eller et samlet besøg på over 10.000 flere gæster end i 1960/61. Dette antal er det højeste, som endnu er nået i museets historie.

# HANDELS- OG SØFARTSMUSEET

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1961-31. MARTS 1962

## UDGIFTER

### *Administration og drift:*

Lønninger m. m. ....	184.357,86	
Rengøring .....	8.500,77	
Opvarmning .....	1.500,00	
Kontorhold og diverse udgifter .....	13.091,04	
Assurance .....	2.769,07	
Kørsel og transport .....	1.725,45	211.944,19

### *Museets samlinger:*

Indkøb: Museumsgenstande .....	9.254,38	
„ Biblioteket .....	1.387,49	
„ Fotosamlingen .....	2.217,25	
Opstillinger m. v. ....	645,26	13.504,38

Afskrivning på inventar og indretning af lokaler .....	3.692,03	
Overskud overført til kapitalkonto .....	176,16	

Kr. 229.316,76

## INDTÆGTER

Indtægt ved forevisning .....	60.539,21	
Statens tilskud .....	130.025,53	
Tilskud fra tipstjenesten .....	2.500,00	
Private bidrag ifølge specifikation .....	35.400,00	
Renter .....	456,40	
Salg af Søhistoriske skrifter .....	395,62	

Kr. 229.316,76



*Specifikation af private bidrag i 1961/62:*

Anonym giver .....	1.500,00
” ” .....	5.000,00
A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 .....	300,00
Danmarks Rederiforening .....	5.000,00
A/S Det danske Kulkompagni .....	300,00
Dansk Esso A/S .....	1.000,00
A/S De danske Sukkerfabriker .....	200,00
Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S .....	500,00
Det forenede Dampskibsselskab A/S .....	3.000,00
A/S Dampskibsselskabet D.K.F. ....	200,00
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier .....	2.500,00
Dampskibsselskabet „Hafnia“'s Fond .....	200,00
Handels- og Søfartsmuseets Venner .....	1.000,00
Helsingør Kommune .....	4.500,00
J. C. Hempels Legatfond .....	1.000,00
Holm & Wonsild (1960/61 og 1961/62) .....	1.000,00
Rhederi M. Jepsen A/S .....	100,00
A/S Motortramp, Stensved .....	100,00
Dampskibsselskabet „Norden“ A/S .....	200,00
Dampskibsselskabet „Progress“ (1960/61 og 1961/62)	1.000,00
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab A/S .....	200,00
Dampskibsselskabet „Torm“ .....	100,00
Tuborgfondet .....	5.000,00
Kryolitselskabet „Øresund“ A/S .....	500,00
A/S Det Østasiatiske Kompagni .....	1.000,00
	<hr/>
Kr.	35.400,00

## STATUS PR. 1. APRIL 1962

*Aktiver**Samlingen:*

Saldo 1. april 1961 .....	1.939.103,72	
Indkøbte genstande m. m. 1961/62 .....	13.504,38	
Modtagne genstande m. m. 1961/62 ...	21.870,00	
	<hr/>	
	1.974.478,10	
Salg af montrer .....	2.175,00	1.972.303,10
	<hr/>	

*Likvide midler:*

Kassebeholdning .....	1.281,50	
Landmandsbanken, checkkonto 3493 .	26.619,79	27.901,29
	<hr/>	

*Diverse tilgodehavender* ..... 3.940,35

*Inventar og indretning af lokaler:*

Anskaffelsessum .....	18.460,16	
÷ afskrivninger pr. 31. marts 1962 ...	13.576,14	4.884,02
	<hr/>	
	Kr. 2.009.028,76	
	<hr/>	

*Passiver*

*Diverse kreditorer* ..... 1.000,00

*Kapitalkonto:*

Saldo 1. april 1961 .....	1.972.478,22	
Indkøbte genstande m. m. 1961/62 .....	13.504,38	
Modtagne genstande m. m. 1961/62 ...	21.870,00	
Overskud ifølge driftsregnskab .....	176,16	2.008.028,76
	<hr/>	
	Kr. 2.009.028,76	
	<hr/>	

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

København, den 8. maj 1962.

A. ENGELL-NIELSEN  
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN  
statsaut. revisor

# NAPOLEON BONAPARTES SØREJSER

Af

CARL V. SØLVER

Den kendte nautiker og søfartshistoriker, skibsfører Carl V. Sølvér, af hvem årbogen tidligere har bragt en række værdifulde artikler, skildrer i dette bidrag Napoleons togt til Ægypten 1798 og slaget ved Abukir, samt rejsen til fangenskabet på St. Helena 1815.

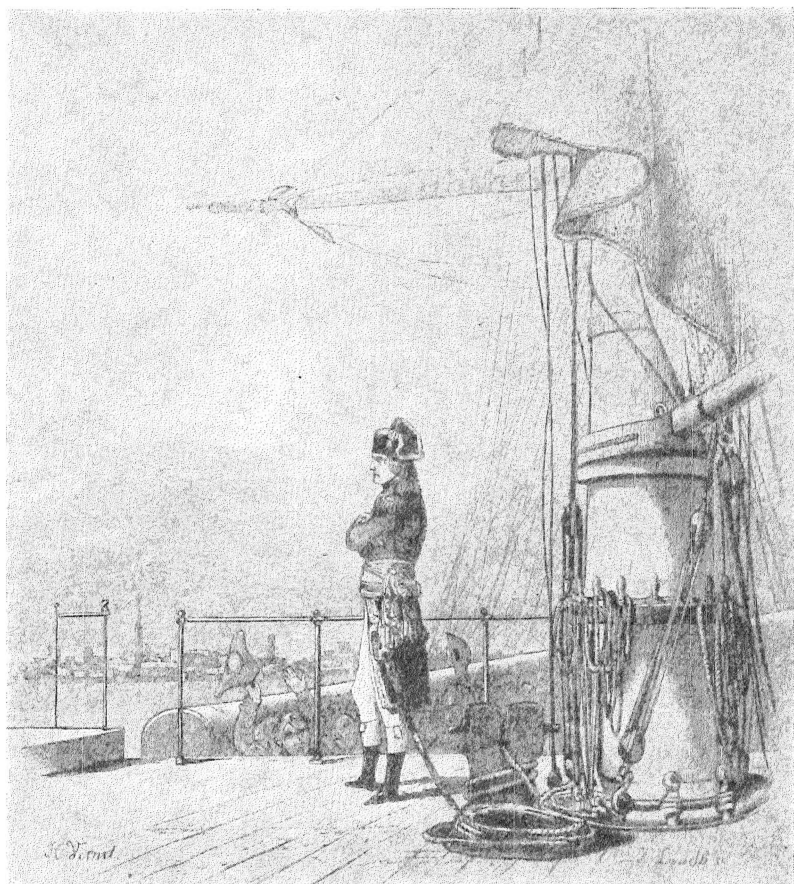
**D**ET er mærkeligt at tænke sig, at Napoleon Bonaparte oprindeligt var bestemt til at uddannes til søofficer, og man kan kun vagt forestille sig, hvorledes verdenshistorien ville have formet sig, dersom han havde fortsat sin løbebane i marinen og var mødtes med Horatio Nelson på lige fod på havet.

Fra 1784–85, som 15årig dreng, var han elev på kadetskolen i Brienne, og derfra findes endnu en udtalelse om ham: – „M. de Bonaparte (Napoleon Bonaparte), f. i Ajaccio på Corsika den 15de aug. 1769. God holdning. God konstitution, ypperligt helbred, lydig og brav og taknemlig mod sine foresatte. Han har altid udmærket sig ved sine anlæg for matematik, og han er godt inde i historic og geografi. Han er temmelig svag i selskabelige øvelser og i latinen, hvori han kun er nået det fjerde kursus. Der vil blive en fortræffelig sømand af ham.“

Af en eller anden grund, – antagelig på egen foranledning – blev hans karriere forandret, og han fuldendte sine studier på militærinstituttet i Paris som artilleriofficer. I det hele taget synes Napoleon at have haft en aversion mod alt, der havde med søfart at gøre, hvilket måske kan spores tilbage til en udpræget svaghed for søsyge, som fulgte ham gennem hele livet.

Da Napoleon Bonaparte i 1798 udrustede den store ekspedition for

at erobre Ægypten, var krigsflåden hans evige bekymring. Det harmede ham selvfølgelig, at han, der havde skabt verdens mest effektive krigsmaskine til lands, frygtet overalt, hvor den viste sig, ikke formåede at frembringe noget lignende til søs. Den franske skibbygningsteknik var den engelske langt overlegen; de franske krigsskibe var byggede på videnskabeligt grundlag og som oftest langt mere velsejlende end de engelske; deres artilleri var fuldt moderne ligesom rigningen af bedste tegning og kvalitet. Men det vigtigste manglede, og Bonaparte var ganske klar over det svage punkt i Frankrigs krigsflåde, nemlig skibenes bemanning og besætningernes mentalitet. Mangelen på veluddannede og loyale befalingsmænd, både officerer og navnlig underofficerer, var følelig overalt i den franske marine. Det kongelige officerskorps fra *l'ancien regime*, der for det meste bestod af adelige, var selvfølgelig ophørt at eksistere, og kun få havde overlevet revolutionens rædsler. Samtidig var marinens oprindelige faste mandskab i store mængder mønstret ud med de franske kaperskibe og ofte endt i engelsk fangenskab, hvorfor skibene var nødt til at påmønstre helt usøvante besætninger. I rapporter fra flåden lyder idelige beklagelser over de underlødige besætninger, som f.eks. fra chefen på en fregat lige udrustet i Civita Vecchia i maj 1798. – „Transportfartøjerne sejler meget dårligt, bemanded som de er med ganske uøvet mandskab. I morges løb „la Victoire“ agten om os og prajede, at hele mandskabet lå søsyge på dækket ude af stand til at manøvrere skibet; kun et par kadetter var arbejdsdygtige. Vi samlede syv befarne matroser fra de andre skibe og satte dem ombord.“ Navnlig det overordnede personales uddannelse lå Bonaparte på sinde, og allerede i Toulon, da den store flåde var ved at afsejle til Ægypten, udarbejdede han et regulativ for drenges oplæring til befalingsmænd til søs, dat. 15/5 1798, med udmærkede bestemmelser, hvoraf flere endnu i vort århundrede var i brug i den franske marine. Bl.a. blev det bestemt, at marinens lærlinge i tjenesten ombord skulle inddeles i bakker på 10 drenge med en erfaren underofficer i hver til lærer. Hver dag skulle der afses tid til oplæring i sømandskab og til øvelser i master og rigning og rær, og belønninger skulle tildeles de dygtigste osv.



Den 28-årige Napoleon Bonaparte ombord i lineskibet „Sans-Coulotte“ på Toulons red, maj 1798. – Træsnit efter tegning af Horace Vernet.

*Napoleon on board the French ship of the line "Sans-Coulotte" (120), Toulon, May 1798.*

Kun nødtvungent befattede Bonaparte sig med søvæsen, og aldrig følte han nogen samhørighed med marinens officerer, ligesom han fuldstændig manglede forståelse for den tålmodighed og udholdenhed, der nødvendigvis hørte til at føre en stor flåde i sejskibstiden. Gang på gang desavouerede han flådens øverstkommanderende og hans

officerer ved på rejsen at indsætte landofficerer på betydningsfulde poster på skibene. Søofficererne havde naturligvis på deres side svært ved at anerkende hans genialitet og følge hans dispositioner, og Bonaparte måtte sende en meget alvorlig og skarp skrivelse til admiralen for at gøre ham forståeligt, at enhver ordre skulle efterkommes omgående, og at Bonaparte var øverstkommanderende i alle forhold, også ombord i skibene.

Det har kun været tørre tårer, Bonaparte har udgydt ved efterretningen om admiral de Brueys død i slaget ved Abukir.

### *Rejsen til Ægypten.*

I slutningen af 1797 var Napoleon Bonaparte kommen tilbage til Paris fra et heldigt afsluttet felttog i Italien. Overalt havde han sejret og vundet, og kun tanken om England som Frankrigs fjende ængstede ham. „Enten må Frankrig ødelægge England eller forvente selv at blive ødelagt af England, – lad os derfor koncentrere alle vore anstrengelser om vor krigsmarine og ødelægge England,“ udtalte Bonaparte ved den tid.

Tanken om en invasion af England, en gentagelse af Vilhelm Erobrerens angreb i 1066 over Kanalen, var på ingen måde den franske regering fremmed, men Bonaparte var ganske klar over, at et sådant foretagende ikke var gennemførligt, så længe den engelske flåde beherskede Kanalen. Da Frankrigs krigsflåde på langt nær var den engelske jævnbyrdig, var det Bonapartes idé at ramme England gennem Ægypten. I sine memoirer fremsætter Napoleon til grund for invasionen af Ægypten følgende: – „Først at anlægge en fransk koloni ved Nilen, som langt fordelagtigere kunne forsyne Frankrig med kolonialvarer end det fjerne og meget sårbare Vestindien; dernæst at skabe et marked for udveksling af franske industriprodukter for ægyptiske og indiske råvarer, og endelig at udforme Ægypten til en udfaldsport for en fransk erobring af Mellemøsten og engelsk Indien.“

Napoleon havde fået frie hænder af den franske regering – direktoriet –, og forberedelserne til Ægyptens erobring skabte de rette om-

givelser for hans enestående evner som organisator. Det er vanskeligt at forestille sig den beundring, han forstod at vække overalt, hvor han viste sig. Det var som en feber, der greb hele det franske folk for at følge hans planer og udføre hans idéer. Som ingen anden forstod denne kun 28årige general at inspirere sine omgivelser ved sin aldeles utrolige energi, og aldrig i Frankrigs historie er noget lignende blevet udført på så kort en tid. Det var et vidunder, at Bonaparte på få uger fik samlet en hær på 38.000 soldater med kanoner og fuld krigsudrustning foruden en mægtig flåde af krigsskibe og transportfartøjer til at føre ekspeditionen over Middelhavet til Ægypten.

Om aftenen den 5te maj 1798 overværede Bonaparte med sin hustru Josephine de Beauharnais Shakespeares *Macbeth* på *Théâtre de la Nation*, og samme nat forlod de Paris kun ledsaget af privatsekretæren Bourrienne og en adjudant. I rejsevogn kørte de gennem det sommer-skønne Sydfrankrig via Bourgogne, Lyon og Avignon til Toulon, hvortil de ankom et par dage senere.

Her var alt i fuld aktivitet domineret af det store linieskib „Sans-Coulotte“, datidens største og mest moderne krigsskib på 120 kanoner, der for lejligheden var omdøbt til „l'Orient“. Bonaparte var fuldt optaget fra morgen til aften og ofte natten med. Admiralen, Comte de Brueys, en af de få adelige søofficerer, der havde overlevet revolutionen, havde overtaget overkommandoen af krigsflåden, bestående af tolv linieskibe og fem fregatter. Uoverensstemmelser mellem land- og søofficererne begyndte med det samme. Til admiralens forfærdelse blev store troppeafdelinger fordelt på alle skibene tilligemed meget træ; navnlig var de mange landkanoner med tilhørende ammunitionsvogne til stor gene for passagen langs dækkene, ligesom søofficererne følte sig generet af de mange vogne, der blev surret langs lønningen udenbords. Admiralen protesterede kraftigt mod dette arrangement, men Bonaparte var ubøjelig og sendte ham i den anledning den tidligere omtalte skarpe instruks.

En anden og ikke mindre vigtig opgave var det at samle og organisere den mægtige transportflåde, nødvendig til at overføre hærens og flådens mangfoldige forsyninger. Alt, hvad der kunne flyde på van-

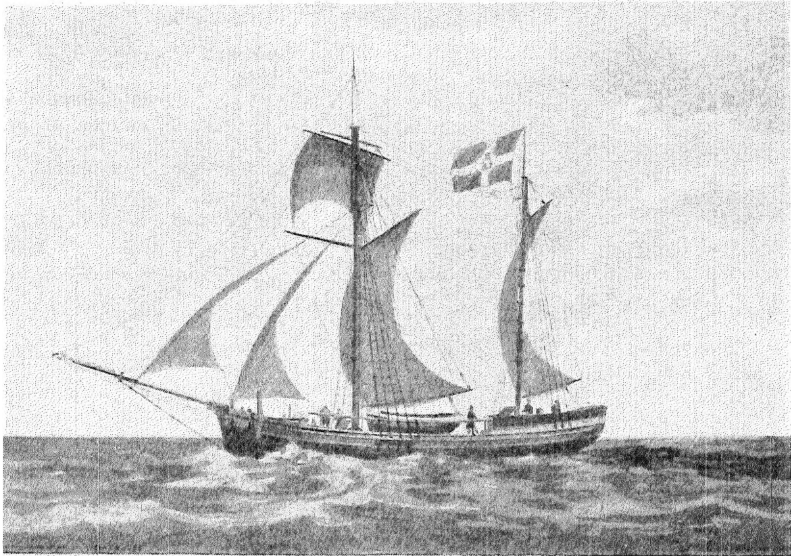


„*Capitaine*“ Peder Hansen Brinch, Sønnerho, fører af galeasen „*Andreas*“ af Randers. – Miniature tilhørende dr. med. Ove Brinch.

*Capt. Peder Hansen Brinch, Sønnerho,  
master of the galliot “Andreas” of Randers.*

det, blev rekvireret og chartret på ubestemt tid; meget af materialet blev dog befundet i så usødygtig stand, at det måtte leveres tilbage. Det blev til ialt 307 enheder med et mandskab på 3017, en mærkelig samling fartøjer af højst forskellig art, for det meste småskibe på ca. 60–100 tons og enkelte større på ca. 200–400 tons. Kun halvdelen var franske og resten spanske, venetianske, toskanske, liguriske osv., desuden tre svenske og to danske. En af de svenske var fuldriggeren „*Jupiter*“ chartret i Civita Vecchia, den ene af de danske var en brig, der desværre ikke kendes nærmere, hvorimod den anden, opført i listerne over de i Marseilles chartrede fartøjer som „*une goelette danoise*“, utvivlsomt må være galeasen „*Andreas*“ af Randers, som under kaptajn Peder Hansen Brinchs kommando senere i kampagnen menes at have gjort sig fordelagtig bemærket som blokadebryder.





GALEASEN ANDREAS. CAPT. PEDER H. BRINCH AF. RANDERS 1804.

Galeasen „Andreas“ af Randers, ført af skipper Peder Hansen Brinch fra Sønderho. Galeasen var chartret af den franske flåde som forsyningskib. – Kopi efter farvelagt tegning af den kendte skibsportrætmaler Antoine Roux, Marseille, 1804. Handels- og Søfartsmuseet.

*Danish galliot "Andreas" of Randers, chartered by Napoleon's fleet, 1798.*

Efterhånden som krigsskibene bliver klar fra værftet, forhaler de ud på Toulons red, hvor de bliver inspiceret af overgeneralen. En af de civile deltagere i ekspeditionen, forfatteren og tegneren Vivant Denon, ombord i fregatten „la Junon“, fortæller hvorledes Bonaparte omgivet af sin stab aflægger besøg om bord og i en kort men inspirerende tale opmuntrer matroser og soldater til kækhed og endrægtighed. „Soldater – I har kæmpet med mig i bjerge, på sletter og under belejringer, – og nu skal vi kæmpe sammen på havet –“ og resten drukner i leveråb for fædrelandet og Bonaparte. Da han går i land, ledsages han af fryderåb fra alle ankerliggerne. Hele flåden har den største tiltro til den unge helt.

Alle skibene er efterhånden samlet på reden, og den 19de maj forhaler det mægtige linieskib „l'Orient“ ud af havnen, hvormed tegnet

til opbrud er givet. Vinden er gunstig, NNV; skibene sætter sejl og indtager lidt efter lidt deres forud bestemte pladser i eskadren. Denon fortæller herom: – „Vi gik forrest med fregatterne, dernæst Bonaparte i „l’Orient“ omgivet af alle lineskibene og til sidst hele transportflåden, alle med kurs mod Cap Corse, nordspidsen af Corsika. Vor krigsflåde havde en udstrækning på en mil, og den halvcirkel, som transportflåden dannede, mindst seks mil. Jeg talte et hundrede tresindstyve skibe uden på langt nær at have talt dem alle med.“ Med stolthed skuede Bonaparte fra „l’Orient“s agterdæk ud over dette storslåede opbud af skønhed og magt. Denon fortæller: – „Ved middagstid var hele havet dækket af hvide sejl, så langt øjet rakte. Hvilket stolt syn, hvilket skuespil. Aldrig kan nogen forsamling give noget større begreb om den franske republiks hæder, kraft og ressourcer, og kan man vel uden den mest levende beundring tænke på med hvilken lethed og hurtighed dette store og mærkelige krigstog er blevet sat i scene? Tusinder og atter tusinder af vore borgere af alle klasser samledes i vore havne; de forlod kone og børn, venner og ejendom for at følge Bonaparte og alene af den grund, at han førte dem. Alle som een var de begejstrede for at have fået lov til at være med.“

Første nat lå flåden til ankers ved øen Hyères for at vente på efternølere, og næste dag drev skibene for en let brise langs kysten for at forene sig med flådeafdelingen fra Genoa. Derved undgik franskmændene den lokale storm, som så belejligt havarerede admiral Nelsons eskadre og samtidig fjernede den fra Toulons nærhed og gav Bonaparte fri passage til søs.

I foråret 1798 lå en meget stor engelsk flådeafdeling østen for Gibraltar for at blokere Cadix og for samtidig at forhindre nogen fransk flåde at slippe ud af Middelhavet. Da admiralen, Jarlen af St. Vincent (Jervis), havde fået efterretninger om større franske udrustninger i Middelhavet, blev den unge admiral Horatio Nelson sendt ind til franskekysten med tre lineskibe og fem fregatter for at udforske, hvad der foregik i Provencehavnene. Inden Nelson fik orienteret sig, dog efter at han havde overbevist sig om, at den franske krigsflåde endnu



Fransk orlogsfregat „La Musette“, 22 kanoner, afgiver det glatte lag fra bagbord.  
Tegning af Charles Viaud i Cahiers des Salorges, Nantes.

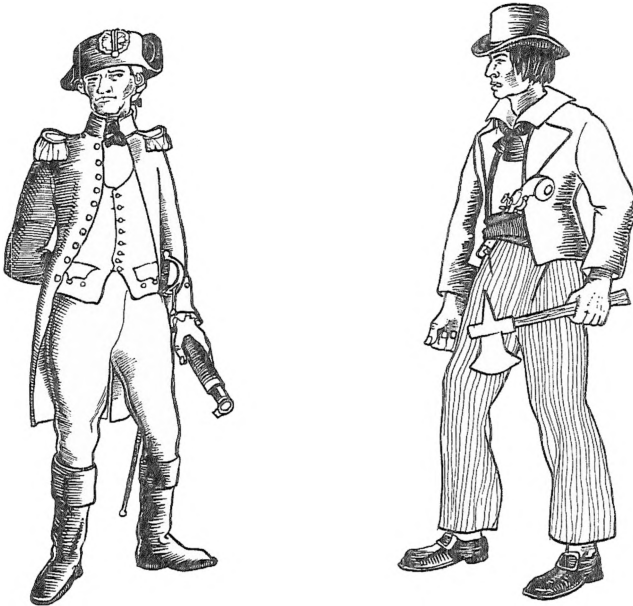
*French frigate "La Musette" (22).*

lå i Toulons havn, blev hans skibe den 21de maj overfaldet af en hæftig storm, der ganske splittede hans flåde og drev skibene sydefter. Hans admiralskib „Vanguard“ mistede fokkemasten samt store- og mesanstængerne og ville uvægerligt være blevet slået til vrag mod

Sardiniens klippekyst, dersom det ikke i yderste øjeblik var blevet bjerget af den kække kaptajn Ball, chef på lineskibet „Alexander“. Under udfoldelse af et glimrende sømandskab lykkedes det ham i det hårde vejr at manøvrere sit skib op i nærheden af havaristen og etablere forbindelse med slæbetrosser, og under det hårdeste sejlpres med fare for selv at forlise formåede han at slæbe „Vanguard“ klar af læland og at bringe begge skibe sikkert til ankers indenfor den lille ø San Pietro ved sydøstkysten af Sardinien. Dette skete den 23de maj, og hertil kom også det tredje af Nelsons skibe „Orion“. De fem fregatter holdt ned mod Gibraltar, men Nelson, der instinktivt havde på fornemmelsen, at sagen hastede, gik ikke tilbage. I løbet af utrolig kort tid blev alle tre skibe bragt i nogenlunde søklar stand, og allerede den 30. maj var han igen med sine tre lineskibe uden for Toulon. Desværre havde han mistet sine fregatter, og disse en flådes udkigsposter måtte han bittert savne hele den pågældende kampagne.

Til sin store skuffelse fandt Nelson Toulons havn og red tom for skibe, og af opsnappede oplysninger fik han at vide, at den store franske ekspeditionsflåde under general Bonapartes kommando forlængst havde forladt reden med ukendt mål, måske Ægypten. På dette tidspunkt var Nelson ganske tvivlrådig og anede i virkeligheden ikke, hvilken kurs han burde følge. Et felttog mod Ægypten kunne trods alle forsikringer være en krigslist, og mere sandsynligt var den franske flåde nu på vej mod Gibraltar og Kanalen for i forbindelse med den i Brest liggende franske flåde at invadere England. Da fjenden i alle tilfælde sidst var set styrende mod øst mod Cap Corse, bestemte Nelson sig til foreløbig at følge efter for senere at få nærmere oplysninger hos den engelske gesandt i Neapel, Lord Hamilton.

Hele Napoleon Bonapartes storslåede afsejling havde altså fundet sted uden at fjenden, de allestedsnærværende englændere, havde fået mindste efterretning, førend den store flåde forlængst var uden for rækkevidde og for fulde sejl stod sydover mellem Corsika og Italien. Vejret var strålende middelhavsvejr med sol og varme, men desværre fremkaldte en vedvarende dønning et kraftigt anfald af søsyge, der



Fregatkaptajn og matros fra den franske orlogsflåde i 1790'erne.  
 Typetegninger af Jean Bruneau i Cahiers des Salorges 1961.

*French naval captain and rating (A. B.), ab. 1798.*

snart kastede det meste af den store armé omkuld. Selv den store „l'Orient“ rullede bravt i dønningen, og Bonaparte var ingen undtagelse for søsygen. Til at modarbejde sørejsens ubehageligheder havde han i sin kahyt ladet opstille en patent-søsyge-køje, et mærkeligt system af taljer og trisser og hjul, ophængt i cardanske bøjler som et kompas. Imidlertid svigtede patentet, og overgeneralen led alle søsygens kvaler sammen med sin sekretær Bourrienne, der var sat til at læse højt af Gallerkrigen for sin herre. Landofficererne og soldaterne havde det ikke meget bedre, og snart forvandlede skibene til rene svinestier. Som om dagen ikke havde været trist nok, blev der i løbet af eftermiddagen oplæst et dekret fra Bonaparte, dateret på afsejlingsdagen d. 19de maj, med ordre til alle skibscheferne om hver aften at lade samtlige ombordværende synge smædesangen mod England „la Marche d'Angleterre“ ledsaget af musikkorpset, „hvor sådant

forefindes“. Der kan vist ikke være megen tvivl om, at denne opfordring til de søsyge og irritable veteraner har fundet udløsning i det djærve franske udråb, som senere efter slaget ved Waterloo blev verdensberømt, – „merde“.

Den mægtige franske flåde står nu ned langs Corsikas østkyst efter at kontingenterne fra Genoa og Marseilles har sluttet sig til hovedflåden. Noget mere storslået har aldrig nogensinde været set på disse kanter, og overalt flygter store og små fartøjer for ikke at komme i vejen for giganterne. En lille dansk skonnert søger skrækslagen at slippe bort men jages og tvinges til at følge med for ikke at forråde flådens afsejling for englænderne. Udfør Bonifaciostrædet mellem Corsika og Sardinien braser hele flåden bak for at vente på eskadren fra Civita Vecchia. Det bliver nu helt stille, skibene ligger med stævnepegende hele horisonten rundt uden at røre sig af flekken med slappe sejl og ruller i dønningen. Bonaparte har lukket sig inde i sin kahyt, og soldaterne keder sig gudsjammerligt, bliver utålmodige og utidige af den megen lediggang under det ubehagelige ophold ombord og forfalder til spil og ypper klammeri.

Som opmuntrende begivenhed kommer eskadren fra Ajaccio til syne bag Corsikas klipper, – smukke tartaner med høje stævne og spidse latinersejl som en vikingeflåde. Fartøjerne bliver roet af eventyrlystne, syngende corsikanere, der er rigtige søfolk allesammen, og de bliver modtaget med jubel. Selv Bonaparte viser sig på dækket af „l'Orient“ og holder på corsikansk en strålende velkomsttale til sine kække landsmænd.

Flådeafdelingen fra Civita Vecchia viser sig ikke, og Bonaparte beslutter sig til at fortsætte langs østkysten af Sardinien. Denon fortæller levende om livet om bord i fregatten „la Junon“: – „Pludselig rapporteres fire fremmede lineskibe over horisonten, og straks bliver der slået alarm. Hornsignaler lyder fra for til agter, kanonerne køres ud og alt gøres klart til kamp, indtil det opdages, at det er spaniere, de franskes allierede. Skrækken for at møde englænderne står alle franske i blodet, men foreløbig har vi været heldige at undgå dem ... Om aftenen luftede det op fra øst, hvilket samlede konvøyen, så jeg

troede at se Venedig, og vi tilbragte natten som i en svømmende stad.“ I forvirringen og skjult af mørket så den ovenfor nævnte danske skonnert sit snit til at absentere sig og blev ikke siden set. Vejret var det finest tænkelige, uden sø eller dønning, og Bonaparte var igen på dækket i fuld vigeur og dirigerede sejladsen uden hensyn til de vagthavende søofficerer. Alle fremmede skibe blev standset og besætningerne forhørt, og her får Bonaparte den i sandhed glædelige nyhed om de tre havarede engelske lineskibe under Nelsons kommando liggende til ankers ved San Pietroøen. Så måtte der da være fri passage østerover uden fare for at møde de frygtede englændere, og „la Marche d'Angleterre“ har sikkert lydt kraftigt ved vagtskiftet om aftenen.

På højden af Cagliari kapredes seks neutrale handelsskibe, deriblandt et dansk og et svensk. Dette sidste var briggen „Marie Sofie“ kommende fra London og bestemt til Neapel. Ved en tilfældighed er forhøret over den svenske styrmand bevaret, muligvis fordi det er optaget af Bonaparte personlig og nedskrevet af privatsekretæren Bourrienne. Det lyder således:

*Forhør optaget i lineskibet „l'Orient“ kl. 9 aften, d. 16de prairial år VI.*

*Spørgsmål:*

Når forlod De London?  
 Hvilke havne har De anløbet?  
 Hvornår forlod De Malaga?  
 Så De nogen engelsk eskadre i Kanalen?  
 Har De set noget krigsskib i Kanalen?  
 Når passerede De Gibraltar?  
 Har De set eller hørt om nogen engelsk eskadre i Middelhavet?  
 Har De set eller hørt om nogen fransk eskadre i Middelhavet?  
 Har De set noget portugisisk krigsskib mellem St. Vincent og Cadix?  
 Har De set nogen engelsk eskadre undervejs og hvor?

*Svar:*

For fem uger siden.  
 Malaga.  
 For fjorten dage siden.  
 Nej.  
 Ja, en fransk fregat, som overhalede os og troede, at vi var franske.  
 For 33 dage siden.  
 Nej.  
 Nej.  
 Nej.  
 Ja, udfor Cadix.

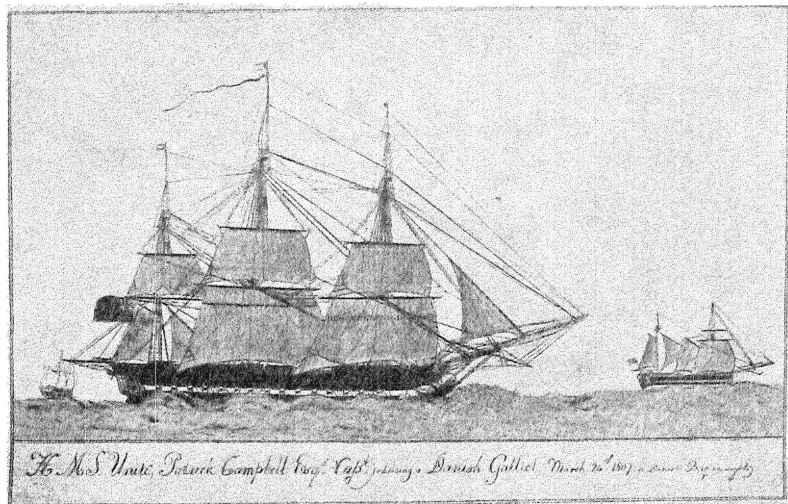
- Ved De, hvorfor den svenske fregat „Thetis“ er i Middelhavet?      Ja, bestemt for Tunis eskorterende svenske handelsskibe med presenter til Beyen af Tunis.
- Hvorfor er De selv bestemt til Neapel?      For at søge gunstig fragt.

Man kan heraf forstå, at Bonaparte tog sig af sagerne ombord og intet overlod til tilfældigheder. Da admiral de Brueys fremsatte et forslag om at sende fire af lineskibene og tre af fregatterne for at lede efter den forsvundne Civita Vecchiaflåde, desavouerede Bonaparte sin admirals plan fuldstændig ved at skrive følgende skarpe bemærkning i marginen: – „Dersom vi 24 timer efter skulle møde ti engelske skibe, vil jeg kun have ni skibe til at kæmpe mod dem i stedet for tretten.“ Admiralen havde intet dertil at bemærke. Derimod blev admiral Villeneuve sendt af sted i fregatten „la Justice“ sammen med to andre for at recognoscere. Han opdagede en engelsk fregat, som han jagede et døgn, hvorved han forebyggede, at englænderne fik kendskab til den franske flådes position, hvilket blev af allerstørste betydning for den videre sejlads.

I højt humør sejler den franske armada videre østefter sønden om Sicilien med kurs mod Malta, som Bonaparte agter at erobre. Man morer sig med tilfældige oplevelser, f.eks. da man fra admiralskibet signalerer „Mand over bord“. En behjertet matros springer i søen fra et af de efterfølgende skibe for at redde den ulykkelige, der viser sig at være en fordærvet flæskeside. Redningsmanden bjerges og stående drivvåd på „l'Orient“s dæk modtager han en pengebelønning af Bonapartes hånd. Jubelråb fra for til agter, – „Vive Bonaparte“.

I det fjerne skimtes vulkanen Etna, Pantelleriaøen passerer, og idet man nærmer sig Malta, begynder Bonaparte for alvor at dirigere og tage begivenhederne i hænde. Signalflag blafrer fra alle skibene med ordre til at have alle chalupper og både klar til udskibning af landgangstropperne, hvert fartøj medtagende en kanon, og hver soldat medbringende 40 patroner og 10 flintestene. Det var en befaling, der kunne live op i de sløvede sind; soldaterne samler sig om deres officerer, og våben og uniformer bliver gået efter.





Episode fra napoleontiden : den engelske orlogsfregat „Unité“ jager en dansk galliot i Middelhavet 1807 ; til venstre i baggrunden en dansk brig. – Tegning af „Unité“s signalgast Robert Wilson.

*The English frigate "Unite" chasing a Danish galliot in the Mediterranean, 1807.*

Begivenhederne foregår nu slag i slag. Samtidig med at Gozoøen og Malta kommer til syne, får franskmændene en slem forskrækkelse, idet en flåde på 40 skibe stævner lige ned mod dem. Bonaparte slår øjeblikkelig „Klart skib til kamp“, men også denne gang er det blind alarm. „Vi troede bestemt, at det var den engelske storflåde, og letelsen var stor, da det efterhånden gik op for os, at det var general Desaix' længe ventede division fra Civita Vecchia, som gennem Mesinastrædet var stødt til os.“ Selv skriver general Desaix om gensynet : – „Hvilken befrielse, en veritabel skov af master kommer til syne alle under tricoloren med den mægtige „l'Orient“, denne flydende fæstning, der bringer os general Bonaparte, sejrherren fra Italien, som vil føre os til nye sejre. Vore hjerter slår stærkt i håbet om at gense vore venner og kammerater.“

De to franske flådeafdelinger var således uden at have fået hin-

anden i sigte undervejs lykkeligt forenede på Valettas red. Idet flåderne nærmer sig hinanden, udveksler fregatterne, der sejler forrest, signaler, vinden løjer af, og de store skibe glider langsomt langs kysten mod den hvide fæstningsby La Valetta, der fortøner sig forude med kanonspækkede bastioner i flere etager og øverst oppe malteserriddernes skønne paladser. En tilskuer i admiralskibet, der sidder i storemærs for at følge begivenhederne, fortæller, at en meget smuk galej, tilhørende den pavelige flåde, roet af talrige årer under tricoloren og franske vimpler, skiller sig ud fra general Desaix' flåde og stævner ned mod admiralskibet. Elegant drejer den agten om og kommer op på styrbordssiden. En smukt udstyret chalup sættes ud, og i den be- giver general Desaix sig sammen med konvoyens kommanderende, capitaine Eydoux, samt professor Gaspard Monge, ombord i „l'Orient“ for at berette om rejsens forløb og modtage overgeneralens ordre. „På admiralskibets agterdæk modtages de af Bonaparte omgivet af sin talrige stab af officerer, alle i stiveste galla, og et skønnere syn kan ikke tænkes for en fransk patriot.“

Malteserridderne ville imidlertid ikke tillade de franske skibe at benytte La Valettas havn, hvorfor Bonaparte straks erklærede krig. Ved midnatstid landsatte han tropper på begge sider af byen dækket af flådens kanoner, og skønt franskmændene blev mødt med kraftig kanonild fra forterne, blev fæstningerne én efter én taget med storm. Den 12te juni ved middagstid opgav Valetta yderligere modstand og overgav sig til Bonaparte. Man får et underligt indtryk af datidens krigsførelse ved at læse, at de franske tab trods al krudtrøg og stormen af befæstede forter kun beløb sig til 3 dræbte og 5 eller 6 sårede.

„Bonapartes armé marcherede ind i malteserriddernes skønne by saluteret med 500 skud fra flåden, medens by og land blev overgivet til plyndring. Alting blev givet til pris, og både soldater og matroser røvede og plyndrede, hvor de fandt noget bytte. Malteserriddernes stolte borg, der gennem flere århundreder havde modstået hele Orientens magt, blev på nogle timer knust mod Napoleon Bonapartes lykke“, skriver Denon. Med sin sædvanlige energi ordnede Bonaparte forholdene i Malta i løbet af et par dage, samlede et uhyre krigsbytte

og efterlod en stærk besætning, således at La Valetta kunne blive en bekvem mellemstation for senere forbindelse mellem Ægypten og Frankrig. Straks efter overgivelsen forhalede hele den franske flåde ind i La Valettas velbeskyttede naturhavn for at fylde vand og proviantere for den videre rejse, og allerede i løbet af den 19de juni begyndte skibene igen at samle sig på reden.

Tidligt om morgenen den 20de juni i strålende solskin littede resten af flåden fra Valetta. Et betagende skue var det at se de mange forskellige skibe, – mægtige tredækkede linieskibe, farverige galejer og tartaner, barker, brigger og skonnerter, – forhale eller krydse ud gennem den rummelige havn. Alle mand ombord er i gang med at arbejde med de besværlige ankertove og ankre og med at sætte sejlene og manøvrere klar af hinanden. Forbi de mange indskæringer og højdedrag smykket med ærværdige paladser, grå fæstningsværker og hvide huse glider skibene gennem indløbet og ud på reden.

„Under udsejlingen fra Valetta blev vi nødt til at vige for admiralskibet, hvorved vi kom i kollision med fregatten „Leoben“, der støvnede lige ned mod os. Skibene gled langs siden, men stødet blev taget af de rækker af hjul fra arméens kanoner, som var surret udenbords. Hjulene blev alle ødelagt, men de blev vor frelse. Skibenes rigninger kom uklar, og „Leoben“s fokkerå lå inde over os, men takket være vore matroser, bravt hjulpet af nogle frigivne tyrkiske galejslaver, kappedes takkelagen og skibene kom klar af hinanden“.

Så snart flåden er samlet og under sejl, bliver kursen sat mod Ægypten, dog med en drejning over mod Kreta. Bonaparte forstod til fulde at skjule sine tanker; skønt alt pegede mod Ægypten, var det først efter Malta, at rejsens egentlige mål blev deklareret offentligt. Dette udløste en umådelig begejstring i hær og flåde, idet man straks forestillede sig en letkøbt erobring af et forsvarsløst land og så sig sejrende drage gennem Ægyptens eksotiske byer og samle værdifuldt krigsbytte undervejs. *Vive la république, – vive Bonaparte!*

Den 27de juni blev opmærksomheden optaget af vigtige nyheder, idet en hurtigsejlende galej fra Neapel indhentede flåden og berettede, at en engelsk eskadre under admiral Nelson var observeret udfor



Den engelske søhelt Horatio Lord Nelson. – Stik efter maleri, antagelig malet i Napoli umiddelbart efter slaget ved Abukir 1798. Krøllen i panden dækker det sår, han fik i kampen.

*The English naval hero Horatio Lord Nelson, 1798.*

Neapel for 10 dage siden. Meddelelsen lød foruroligende, men foreløbig følte man sig på den sikre side, og Bonaparte foretog da heller ingen forandringer i den anledning.

Hver dag har nok i sin plage, nu lød der højlydte klager over, at det bløde brød var slut, og man måtte tygge hårde skibsbeskøjter til suppen, – merde, – og Bonaparte måtte berolige sine soldater med fortællinger om Ægyptens herligheder. På de lange dage i stille vejr på det sommerlige Middelhav var det en afveksling at lade lærlingene afholde opvisning i deres færdigheder i master og rær. Man tog det som en stor forlystelse, og Bonaparte uddelte belønninger til de dyg-



Den skønne Lady Hamilton. – Litografi efter portræt,  
antagelig malet i Napoli 1798.

*Lady Hamilton, the beautiful mistress of Lord Nelson.*

tigste og holdt opmuntrende taler til de vordende befalingsmænd. I det fine vejr, der stadig følger flåden med solskin og lette briser udveksles visitter mellem skibene, hvilket sker ved hjælp af chalupperne i lange slæbeliner. Krigsråd bliver afholdt til stadighed med efterfølgende selskabelighed i stor stil hos overgeneralen; planer om landsætningen og om de første foretagender i land bliver drøftet osv.

Et lille trykkeri med franske, græske og arabiske typer, som Gaspard Monge havde bragt med fra Italien, var i fuld virksomhed med trykning af forholdsordrer, om behandling af befolkningen, nyinddeling af arméen osv. og vigtigst af alt et meget stort oplag af en personlig henvendelse fra general Bonaparte til det ægyptiske folk, trykt på arabisk, til uddeling umiddelbart efter landstigningen. Dette „oprob“,

som ikke synderlig adskilte sig fra, hvad vi her i landet oplevede i 1940, forklarede, at franskmændene ikke var fjender men var kommet til Ægypten for at udfri de indfødte, fellaherne, fra Mamlukkernes og Tyrkernes åg osv.

Bonaparte befandt sig ikke vel om bord, navnlig fordi han til staidighed var søsyg og tilbragte den meste tid i sin patent-køje, og fordi han til sidst blev ked af Bourriennes højtlesning. Han var imidlertid aldrig et øjeblik ledig, og han gruede for udsigten til kedsomhed om bord i „l'Orient“. I den anledning havde han sikret sig flere af de mere fremtrædende civile deltagere, bl. a. medlemmer af en fra Frankrig medbragt stab af videnskabsmænd til underholdning, deriblandt matematikeren Gaspard Monge, kemikeren Claude Berthollet, astronomen Pierre Laplace og flere andre, der stod ham nær, – generalerne Kléber, Davout, Murat, Lannes o.fl.a.

Når vejret tillod det, spadserede han på det lange agterdæk, men hans største fornøjelse var det efter middagen at udpege tre eller fire til forsvar for en idé, medens andre skulle angribe den. En aften ud-kastede han emnet „Er planeterne beboede?“ til diskussion og en anden gang „Hvor gammel er verden?“ osv. Hans formål var gennem disse diskussioner at lære de forskellige personligheder at kende for derefter at kunne betro dem opgaver, de var egnede til. Hans hukommelse var ganske fænomenal, og hans hjerne var stadig i virksomhed.

Fra „l'Orient“s høje agterdæk kunne Bonaparte holde øje med flådens bevægelser; han blandede sig ofte i manøvrerne og talte tit med de højerestående søofficerer, dog nærmest for at føle dem på tænderne. Han kom med mange skarpsindige spørgsmål navnlig angående forberedelse til „Klart skib til kamp“ – „Branle-bas“. Admiralen var iøvrigt altid foruroliget ved tanken om sine skibes sårbarhed med de mange mennesker og det meget materiel ombord i sammenligning med Nelsons veludrustede og krigsvante lineskibe. Han udtalte „at et angreb selv af underlegne styrker på disse overfyldte skibe ville forårsage en sådan forvirring og uorden, at en katastrofe ville være uundgåelig. Gud give, at vi kommer frem til Ægypten uden at møde englænderne“. En aften ved ni-tiden lod Bonaparte

udsende signaler til skibene om i rækkefølge at sejle agten om admiralskibet. Om denne demonstration giver Denon i højtidsstemte toner følgende beretning : – „Det er vanskeligt for mig at give en forestilling om vore følelser, da vi med fregatten „la Junon“ langsomt nærmede os dette magtens allerhelligste, som dikterer sine love mellem trehundrede sejlere i nattens højtidelige stilhed. Månen oplyste det pragtfulde sceneri kun så meget, som man behøver for at kunne se det. Ombord på fregatten var alle 500 mand på dækket. Man vovede knapt at ånde, og man ville kunne høre en flue summe.“

Efter denne storslåede opvisning fik „la Junon“ ordre til uopholdelig at sejle i forvejen til Alexandria for at recognoscere og for at advisere den franske konsul om ekspeditionens komme. Vinden var løj, og det varede to dage at tilbagelægge de 60 miles. „Ude fra Alexandrias red så vi i kikkerten tricoloren vaje fra det franske konsulat, og vi sendte en løjtnant i land for at få forbindelse med konsulen. Jeg forestillede mig den bestyrtelse, vor nærværelse ville vække inden for disse mure. Aftenens skygger aftegner stadens konturer, den tyrkiske borg, moskéerne, de krenelerede mure og den mægtige Pompejussejle, og min indbildningskraft svævede tilbage til Cæsars, Antonius' og Kleopatras dage. Af disse drømme blev jeg vækket af et kanonskud fra vort skib for at standse et lille fartøj, der for alle sejl forsøgte at slippe ind til Alexandria med efterretning om vort komme.“

Denon fortsætter : – „Ved midnat kom vor løjtnant tilbage fra byen medbringende vor konsul og hans ægyptiske dragoman, der meddelte, at fjorten engelske lineskibe aftenen i forvejen havde forladt Alexandrias red med kurs mod Cypern, og at de var ude efter den franske flåde for at ødelægge den. I byen havde man netop fået efterretninger om Maltas erobring, og hele befolkningen var i oprør ved udsigten til en fransk landgang. Englændernes uformodede nærværelse formørkede vor himmel. Når man tænker på, at kun et havblik forsinkede os, og at vi ellers ville være løbet lige i løvens gab, overgav jeg mig ganske til fatalismen og anbefalede mig til Napoleon Bonapartes lykkestjerne.“

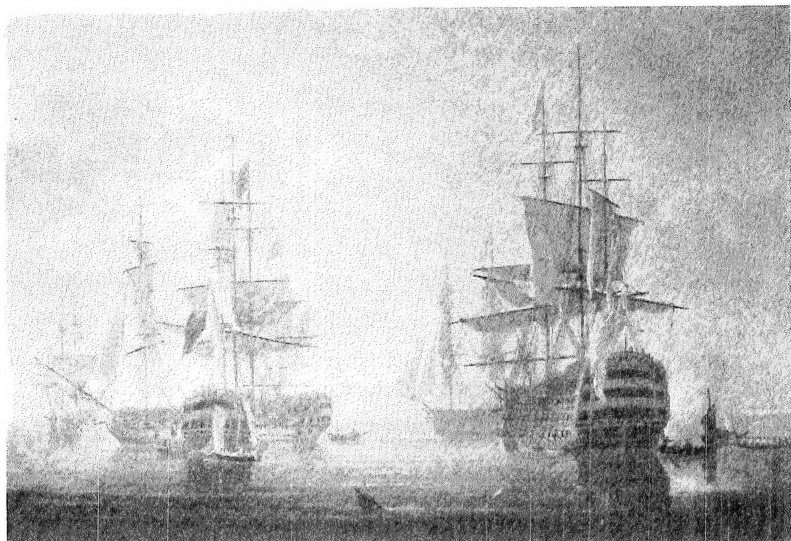
I mellemtiden var den store franske flåde for svage vinde sejlet

langs Afrikakysten og var endelig gået til ankers på åben kyst udfor fiskerlejet Marabut ca. 15 miles vesten for Alexandria. Efter mange dages stille begyndte det nu at blæse op fra nord, og da „la Junon“ den 1ste juli om aftenen kl. 7 vendte tilbage til admiralskibet, så vejret ret truende ud. „Man havde pålagt mig“, siger Denon, „at ledsage vor konsul, monsieur Magellon, ombord i „l'Orient“. Vi skulle meddele vor overgeneral alt af vigtighed for ham i denne kritiske situation. Man havde observeret den engelske storflåde udfor Alexandria og havde set den forsvinde igen i nordøstlig retning, men den kunne jo snart vende tilbage og anfælde os, hvad øjeblik det kunne være. Vejret var efterhånden blevet stormende, og søen rejste sig. Transportskibene var blandet med orlogsskibene i en sådan forvirring, at det ville give os et frygteligt nederlag, dersom fjenden nu kom over os. Jeg kunne imidlertid ikke opdage mindste spor af bevægelse i general Bonapartes ansigt ved modtagelsen af disse alvorlige rapporter. Efter nogle øjeblikkes tavshed befalede han på trods af admiral Brueys forestillinger landgang ufortøvet“.

Vi forlod admiral Nelson med sine tre lineskibe, „Vanguard“, „Orion“ og „Alexander“ udfor Toulon i dybeste skuffelse over, at den franske ekspeditionsflåde var sluppet ud af havnen uden hans vidende og forsvundet mod ukendt mål. Nelson får nogle ubekræftede meddelelser om, at Bonaparte muligvis agter sig mod Ægypten, hvilket forekommer ham ret fantastisk, men da flåden sidst er set forsvinde under den østlige horisont, følger han efter. I nærheden af Cap Corse bliver han opsejlet af den engelske brig „Mutine“ med den glædelige nyhed, at hans ven, admiral Troubridge, vil møde ham med ti lineskibe, nemlig „Culloden“, „Theseus“, „Minotaur“, „Swiftsure“, „Audacious“, „Defence“, „Zealous“, „Goliath“, „Majestic“, „Bellerophon“ og fregatten „Leander“, som admiral Jervis havde sendt ham til forstærkning.

Den 6te juni mødes de to eskadrer ude af sigte af land, og Nelson sender Troubridge i briggen ind til Neapel, hvor han af gesandten, Lord Hamilton, får den vigtige oplysning, at en fransk flådeafdeling fra Civita Vecchia er passeret sydefter mod Messinastrædet, antagelig





Eskadre af engelske lineskibe fra napolconstiden liggende i stille. Til venstre med agterenden til ses „Vanguard“, admiral Nelsons flagskib i søslaget ved Abukir 1.-2. august 1798. – Maleri af N. Pocock. National Maritime Museum, Greenwich.

*English ships of the line lying becalmed.*

med Malta som mål, samt at en anden og betydelig større flåde er sejlet sydvest om Sicilien, måske også mod Malta.

Lord Nelson erkender, at han er kommet en måned for sent ind i Middelhavet, og at Bonaparte har fået et beklageligt forspring for ham. Efter nogle dages stille satte Nelson kursen ned gennem Messinastrædet, og nu begyndte en storladen legen skjul mellem datidens to største strateger, Napoleon Bonaparte og Horatio Nelson, der med hele Middelhavets stræk på 2000 miles som skueplads efter mangfoldige forviklinger skulle ende i det afgørende slag ved Abukir, hvor hele den franske flåde blev ødelagt. Men admiral Nelson skulle gennemleve mange ængstelige døgn under den evindelige jagen næsten i blinde efter fjenden, inden han nåede så langt på sin glørværdige løbebane.

Nelson følger efter og gennemsøger alle farvande på vejen, så godt det lader sig gøre uden fregatter. Ved passagen af Malta får han til

sin harme at vide, at tricoloren vajer over La Valettas fæstninger, og samtidig, at franskmændene forlængst er herrer på øen, og at hele den franske flåde er sejlet bort igen og forsvundet østefter. I samme øjeblik sætter Nelson alle sejl til i lige linie mod Alexandria, hvortil han ankommer ved daggry d. 27de juni uden at have set noget til fjenden undervejs. Sagen var, at den franske flåde vel havde samme mål som den engelske, men at den blev hæmmet i sin fremfart af den langsommere sejrende transportflåde, samt at Bonaparte af en eller anden grund tog en noget nordligere kurs. På denne del af forfølgelsen sker det mærkelige, at den engelske og den franske flåde passerer hinanden på omtrent samme kurs uden at få hinanden i sigte. Den 22de juni kan flåderne kun have været ca. en snes miles fra hinanden i nærheden af Kreta, da en pludselig opstået tåge fuldstændig skjuler flåderne for hinanden. Da tågen letter, er Nelsons hurtigere sejrende flåde forlængst under horisonten på vej mod Alexandria uden at ane, at den har passeret den franske flåde, som den havde til mål at ødelægge. Uden at ankre sender Nelson en officer i land i Alexandria for at konferere med den engelske konsul, men da ingen der kender noget til nogen fransk flåde, braser han fuldt igen og fortsætter forfølgelsen østefter langs Ægyptens og Syriens kyster helt op til Lilleasien. Derksom Nelson var bleven liggende blot et eneste døgn udfor Alexandria, ville hele den franske flåde og hær og dermed alle Bonapartes stolte forhåbninger antagelig være bleven tilintetgjort allerede d. 1ste juli 1798. Nelsons vildfarelse reddede for anden gang den franske ekspedition fra fuldstændig udslettelse, og Denon udtrykte sikkert alle franskens tankegang, da han udtalte sig så optimistisk om Bonapartes lykkelige stjerne.

Nelson blev på denne forgæves søgen mere og mere tvivlrådig, og til tider isnede den tanke ham, at Bonaparte alligevel havde spillet ham et puds og nu var på vej mod Gibraltar og England. Derfor fulde sejl igen vestpå for om muligt af få føling med fjenden, inden han slap ud af Middelhavet. Man kan forestille sig Nelsons utålmodighed på denne rejse tilbage gennem Middelhavet, der på denne årstid udmærker sig ved megen stille og omløbende vinde. Selvfølgelig

blev alle fartøjer standset og undersøgt, og efterhånden fik Nelson vished for, at det frygtelige var sket, nemlig at det trods alt var lykkedes Bonaparte uantastet at nå Ægypten og landsætte sin hær i god behold. Nu var det imidlertid for sent at gå mod fjenden, idet den engelske flåde var nødsaget til at søge havn for proviant og vand. Nelson valgte Syracus på Siciliens sydkyst, hvor han havde pålidelige venner, der vidste besked, bl.a. hans beundrerinde Lady Hamilton, den engelske gesandts hustru, som sporenstregs var kommen til Syracus fra Neapel. Med utrættelig energi banede hun vejen for sin helt og muliggjorde, at Nelson uhindret kunne proviantere, fylde vand og brændsel og i det hele taget gøre klar til fortsat kampagne mod den franske flåde.

Ja, hidindtil havde skæbnen i sandhed været Horatio Nelson hård. Trods al årvågenhed havde Bonaparte gennemført sit mægtige forehavende som om der ikke var nogen Nelson på jagt efter ham; han var antagelig i gang med at erobre Ægypten, og foreløbig havde Bonaparte ganske udmanøvreret Nelson. I nætter og dage havde Nelsons skibe holdt det skarpeste udkig efter fjenden, og alligevel var han bleven så godt som besejret til søs, en skændsel for England, havenes behersker. Hvem kunne kæmpe mod Napoleon Bonapartes lykke?

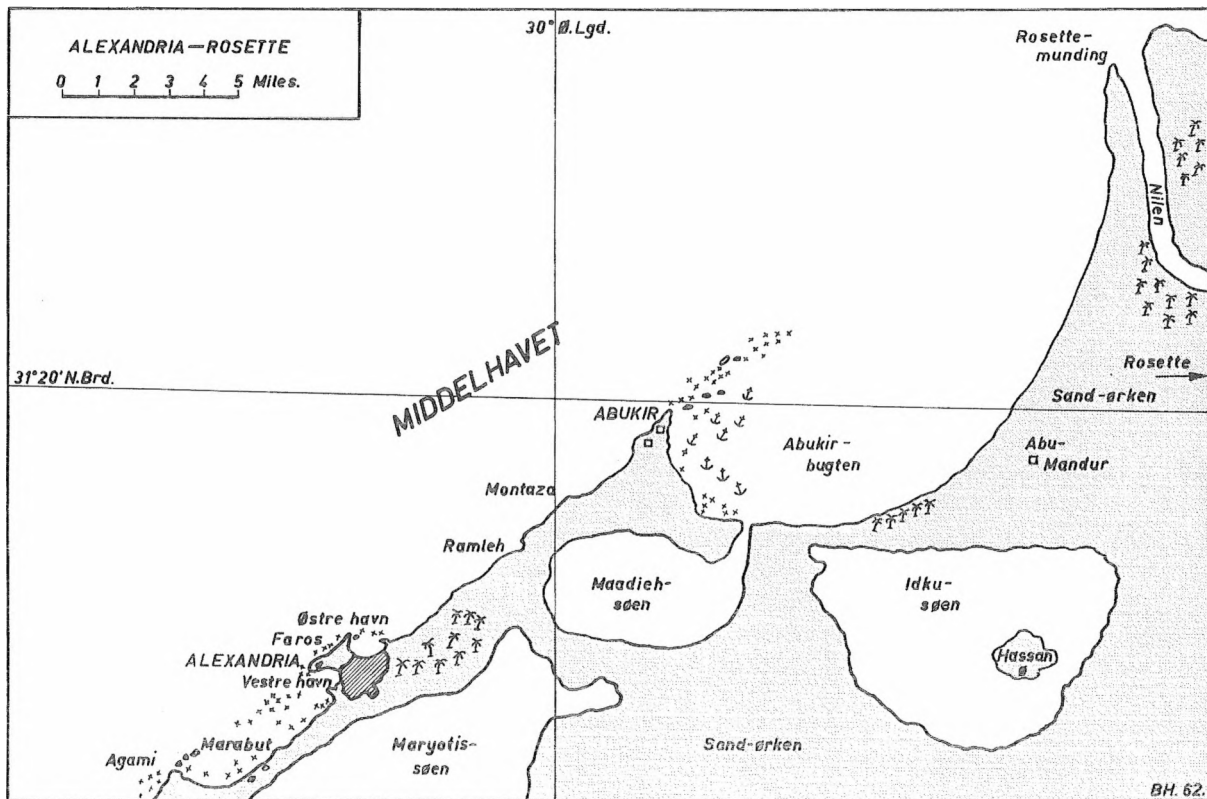
Men Nelson gav ikke et øjeblik op, og hans udholdenhed var uden ende. I største hast gjorde han sig færdig i Syracus; på to døgn udførte han det mirakel ikke alene at proviantere hele flåden, men også at fylde 250 tons ferskvand til hvert af skibene ved hjælp af flådens egne fartøjer og mandskab. Lord Nelson glemte aldrig den hjælp, Lady Hamilton havde ydet ham i de hektiske dage i Syracus, og i sin rapport til admiralitetet nævner han, at dette vidunder først og fremmest skyldes hendes ualmindelige energi og evner som formidler mellem ham og kongen af „Begge Sicilier“. Nelson siger ligefrem i sin rapport efter slaget ved Abukir, at hæderen for ekspeditionens videre forløb ligeså meget må tilskrives Lady Hamilton som ham, og han anbefaler hende til Englands taknemmelighed.

To dage efter ankomsten til Syracus var Nelson igen på vingerne for at få føling med den franske flåde, hvor den så fandtes, antagelig

et eller andet sted østpå i Middelhavet, rimeligvis i nærheden af Ægypten. Da Lord Nelson den 25de juli 1798 afsejlede fra Syracus, havde han intet absolut kendskab til den franske krigsflådes opholdssted. Foreløbig står han over mod Cap Matapan, og ved forbisejlingen af Grækenland sender han sin næstkommanderende, admiral Troubridge, ind i Koronbugten for at lede efter fjenden og får at vide, at franskmændene sidst er set syd for Kreta på kursen s.ø. På denne oplysning sætter Nelson nu alle sejl til mod Ægypten, og ved forbisejlingen af Alexandria ser han hele transportflåden liggende godt i læ bag Pharosøen. Uden at bekymre sig om dette mindre bytte, sejler han videre, og endelig ved 2-tiden om eftermiddagen den 1ste aug. udløses spændingen for den lange søgen af udkiggen fra fregatten „Zealous“s mastetop med rapporten, at hele den franske krigsflåde ligger til ankers i bugten ved Abukir nogle miles østen for Alexandria. Det gennem uger og måneder ventede øjeblik var endelig kommet og hilstes som en befrielse. Uden tøven sætter Nelson signalet for klar til kamp, samtidig med at han ændrer kursen for at komme klar af revene udenfor Abukirtangen for hurtigst mulig at kaste sig over fjenden.

Om aftenen den 1ste juli 1798 var den store franske ekspeditionsflåde gået til ankers på et meget udsat sted på en klippekyst, hvor nu en tiltagende nordenvind satte ind med høj brænding. Man stod nu over for det næsten ugørlige at landsætte soldater og kanoner i pålandsstorm i nattens mulm og mørke på en ukendt kyst, men ingen vovede at gøre Bonaparte yderligere forestillinger. Overgeneralens dristighed gik nu over alle grænser, og mere end nogensinde var der brug for den ubegrænsede tillid til hans lykkelige stjerne. Man forstår dog godt Bonapartes tankegang i denne yderst vovelige stilling, dersom englænderne angreb ham i denne farlige stilling, ville både hans hær og flåde være uigenkaldelig tabt.

Man lod krigsskibene ankre op så godt det lod sig gøre i en bue uden om konvojen for at beskytte den i tilfælde af angreb fra søsiden. Derefter foregik landsætningen af folk og træn gennem den høje brænding; chalupperne optog på slump, hvem der sprang i dem, og



Kortskitse over Alexandria og omegn, med angivelse af Marabut, Abukir samt Nilens vestlige udløb.

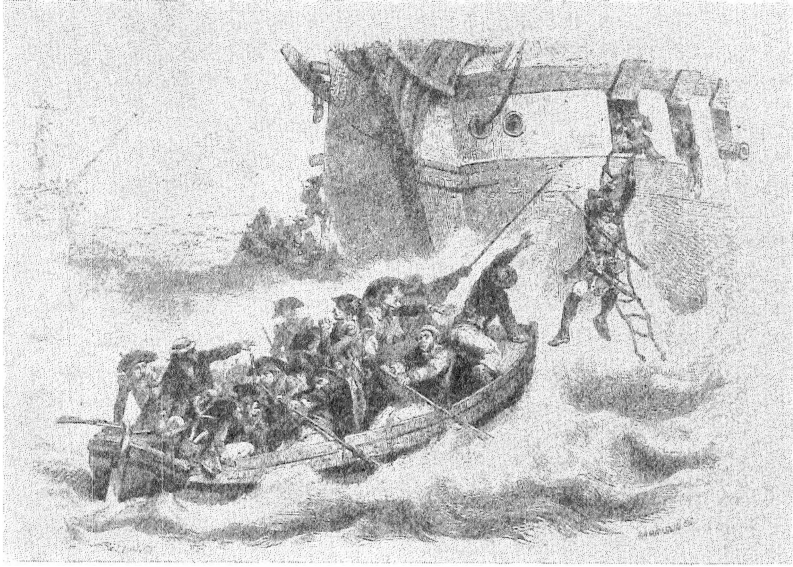
*Sketch of Alexandria and approaches, 1798.*

forvirringen var ubeskrivelig ; når fartøjerne var fyldt, truede de med at kæntre i den høje sø eller med at slås i stykker mod hinanden. Denon fortæller en episode fra denne forfærdelige nat, hvor mange hundrede druknede eller blev slået ihjel mod klipperne : – „Ved midnatstid drev et fartøj med soldater agten om os og råbte om hjælp. Vi kastede dem et tov, men næppe havde de fået det fast, førend vi måtte kappe det igen, da vi ellers frygtede at blive slåede læk selv. Deres skrig gik mig til sjælen, men den tavshed, der fulgte efter, var frygteligere.“ Bourrienne fortæller om, hvor vanskeligt det var for de ikke søvante soldater at komme fra skibene over i bådene, der hoppede op og ned langs siden i den høje sø. Folkene måtte fires ned i reb og hænge i luften, indtil en sø hævede båden op på bølgetoppen : – „Vi tog general Caffarelli i vore arme, da hans træben forhindrede ham i at springe i chaluppen i det øjeblik den bevægede sig op. Flere af fartøjerne forliste, men der kunne være sket langt flere ulykker.“

Dog heldet fulgte igen de franske faner under disse farlige omstændigheder ; både officerer og soldater gik dristigt døden i møde og udførte heltegerninger, blot det skete på den tilbedte Bonapartes befaling og under hans øjne. Til hans hæder skal det huskes, at han i denne forfærdelige nat, der for disse landsoldater må have set ud som verdens undergang, ikke glemte sine folk, men lod sig sætte i land som de andre. Han har sikkert været lige så søsyg og forkommen som de arme soldater, men han kom heldigt gennem brændingen og lagde sig straks til at sove i sandet.

Ved daggry var så mange soldater landede, at det lille fort Marabut blev besat, og opad dagen den 2den juli bedredes vejret betydeligt, således at større troppekontingenter kunne landes. Inden aften var Alexandria indtaget ved storm af styrker under general Kléber. En ugestid efter havde Bonaparte ordnet forholdene i byen og forberedte sig til at erobre det øvrige Ægypten.

Medens transportflådens skibe kunne løbe ind i Alexandrias to havne, hvor de i ro og mag landsatte resten af hæren og hele det betydelige træn, var problemet om lineskibenes og fregatternes ankerplads betydelig vanskeligere på grund af deres større dybgående. Det



Landsætning af den franske armé ved Marabut, vest for Alexandria, 1. juli 1798.  
Træsnit efter Bellange.

*French landing at Marabut on July 1st, 1798.*

var Bonapartes oprindelige plan, at hele krigsflåden skulle samles i Alexandrias gamle havn (den vestlige) og der ligge beskyttet mod Nelsons angreb samtidig med at være klar til øjeblikkelig brug. I den anledning beordrede han allerede dagen efter byens indtagelse en indgående kortlægning og oplodning af havnen, og for at være nøje à jour med sagens forløb udnævnte han kommandør, senere kontre-admiral Gantaume, der ledede disse arbejder, til medlem af sin stab som marinekyndig. Samtidig udlovede han 2000 zekiner til den, der turde påtage sig at lodse lineskibene ind i havnen. Selv om flere af handelsskibenes kaptajner påstod, at det meget vel kunne lade sig gøre, meldte ingen sig.

Admiral Comte de Brueys og de fleste af hans skibschefer var imidlertid imod en sådan plan udfra det synspunkt, at passagen gennem de meget krogede og grunde løb var så vanskelig og ville hindre flåden i at sejle ud mod en eventuel fjende, og at et par fjendtlige linie-

skibe med lethed ville være i stand til at blokere havnen fuldstændig. De anbefalede enstemmigt bugten ved Abukir som ankerplads for sommeren. Der blev i de følgende dage udvekslet mange skrivelser om dette emne mellem Bonaparte og Brueys, hvoraf det ses, at Bonaparte som en tredje udvej foreslår at sende flåden til Korfu, der var i de franskes besiddelse, hvor den i en velbeskyttet havn ville være i absolut sikkerhed. Inden sin afgang fra Alexandria udstedte Bonaparte en bestemt ordre til Brueys, hvori han, – dersom det ikke lader sig gøre at lægge krigsflåden ind i den gamle havn, – går med til at lade flåden gå til ankers i Abukirbugten, men kun på den betingelse, at fortet på enden af Abukirtangen kan befæstes så stærkt, at det sammen med andre batterier på stranden effektivt kan sikre de udenfor liggende skibe mod en fjendtlig flådes angreb. Hvis ikke må flådens skibe uopholdelig afgå til Korfu. „Frem for alt må flåden sikres“ var Bonapartes sidste ord i denne sag, inden erobringen af Ægypten ganske optog ham i de følgende uger.

Admiral Brueys, der allerede for længst havde besluttet sig til at modtage englændernes bebudede angreb til ankers, udtaler, at Abukir er en udmærket ankerplads med god læ for sommerstorme, og betragter stillingen som uindtagelig. Artillerichefen begynder at befæste fortet med moderne kanoner, men meget lidt bliver udført, dels fordi den skabende kraft, Bonaparte, er fraværende, og dels fordi admiral Brueys er syg og ude af stand til at gennemtrumfe en beslutning, der betyder et betydeligt arbejde for utilfredse officerer og et misfornøjet mandskab, blandet med en udpræget jalousi mellem hær og flåde. Som Vivant Denon udtrykker det: – „Frankrigs onde skæbne var rådende, og admiralen lagde sig til ankers i Abukirbugten“.

Den 30te juli, to dage inden det store søslag, sender Bonaparte som svar på et brev fra Brueys, hvori han fastholder sin beslutning om at modtage kampen i Abukir, sin generaladjutant Jullien med uigenkaldelig befaling til at forlade ankerpladsen uden ophold. Jullien havde ordre til ikke at forlade Abukir, inden han havde set flåden under sejl. Admiral Brueys var alligevel ubøjelig, og flåden blev liggende, hvor den lå, indtil Nelson endelig fandt den og ødelagde den.





Middelhavskysten ved Marabut, vest for Alexandria, i storm. Her landsatte Napoleon sin hær natten mellem 1. og 2. juli 1798. — Forf. fot. 1930.

*The Mediterranean coast at Marabut during a storm.*

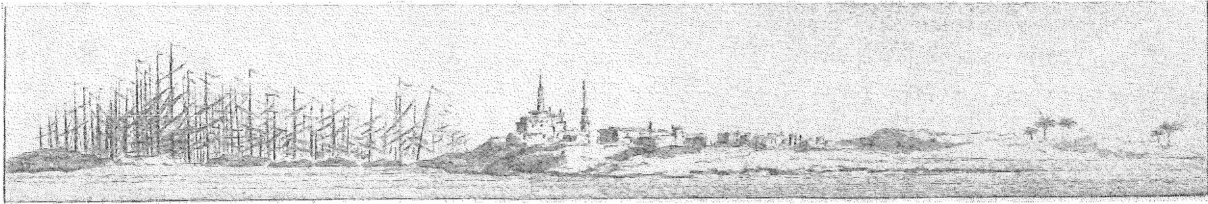
Den 1ste aug. 1798 om eftermiddagen, da Nelson har fået vished for fjendens nærværelse, lægger han sin flåde bidevind for bagbords halse for at klare revene udenfor Abukirtangen, bag hvilken han nu tydelig ser hele den franske krigsflåde liggende til ankers. Idet skibene runder pynten, kommer lineskibet „Culloden“ med admiral Troubridge for tæt ved revet og går på grund; trods ihærdige anstrengelser kommer den først klar næste dag, da slaget forlængst er ophørt.

Dage og nætter igennem har Nelson og hans folk drømt om dette øjeblik, da fjenden er lige foran dem. Alle ved, hvad de har at gøre; forlængst har Nelson givet sine skibschefer dispositioner for slaget, og alle føler sig befriede ved endelig at stå foran målet for den evindelige og trættende udkigstjeneste. I løbet af eftermiddagen har man spist og hvilet og klargjort skibene til kamp, og næsten i samme øjeblik, som solen går ned, løsnes det første skud i søslaget ved Abukir.

I mellemtiden er der foregået store ting i Ægypten. Den 21de juli stod det berømmelige slag ved Ambabah, som er gået over i historien som „Slaget ved Pyramiderne“, hvor mamlukkernes pragtfulde rytterhær under anførsel af pashaen Murad Bey og hele den ægyptiske hær blev fuldstændig oprevet. Den 25de juli besætter de franske soldater det stærke citadel på Mokatanbjerget, og efter et imponerende indtog i Cairo installerer general Bonaparte sig som østerlandsk fyrste i Elfy Bey paladset opvartet af overvundne pashaer og sheiker og omgivet af en stab af Frankrigs sejrende ungdom.

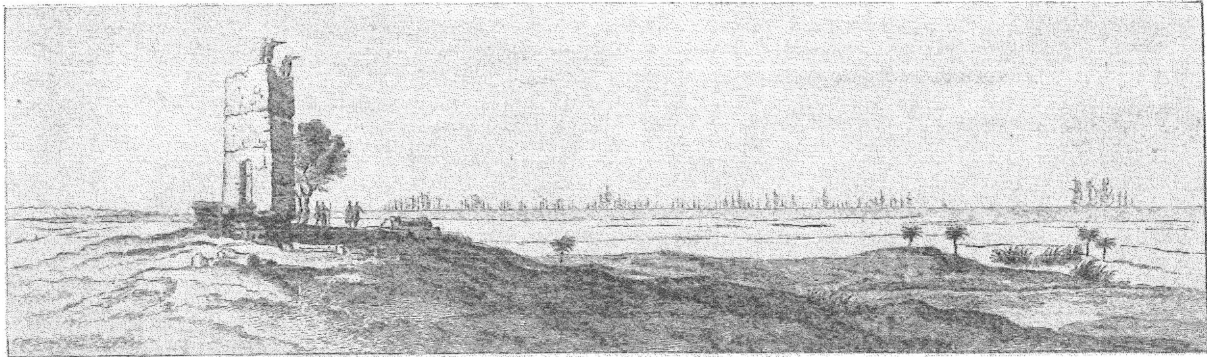
I disse eksotiske omgivelser, hvor han ubestridt er diktator, holder han hof med sine krigskammerater og deres damer. Selv er han ikke fyldt 30 år, og de fleste andre er ikke meget ældre. I denne forsamling virker f.eks. den kæmpehøje Kléber og den adelige general Berthier, henholdsvis 42 og 45 år gamle, som højst ærværdige personer. Der findes endnu øjensvidners beretninger om disse fantastiske dage, og ofte gentages en passus om „Bonapartes lykkelige stjerne“, som var han en anden Cæsar. Tilsyneladende tror han også selv på sin stjerne, og kan man undre sig over, at hans omgivelser troede blindt på ham og fulgte ham med begejstring. Alt synes at lykkes for ham på en næsten mirakuløs måde, uanset hvor dristige hans befalinger end er. Til en begyndelse slipper han ubemærket ud af Toulons havn og over Middelhavet ikke alene med krigsflåden men også med den store og meget sårbare transportflåde; i en håndvending erobrer han malteserriddernes stærke fæstninger på Malta; to gange i træk undgår han sammentræf med den engelske flåde, der kun er ude efter at ødelægge ham; i Ægypten landsætter han sin armé på åben kyst gennem frygtelig brænding, og derefter sejre og triumftog fra dag til dag. Bonaparte synes virkelig at være uovervindelig, og hans tidligere sejre i Italien er kun for en ouverture at regne på hans vej mod stjernerne.

I sin overstrømmende glæde og begejstring beskriver Denon stemningen i general Bonapartes omgivelser i følgende vendinger: „Vi er herrer over Ægypten, Corfu og Malta. Tretten lineskibe forbinder os med Frankrig og gør os til ét rige. Englænderne krydser vel i Mid-



Den franske flåde til ankers bag Abukirrevene, set nordfra et par dage inden det store søslag 1. aug. 1798.  
Stik efter tegning af Vivant Denon i „Voyage dans la Basse et la Haute Egypte.“

*The French fleet at anchor behind the reefs of Abukir, 1798.*



Abu Mandurtårnet ved Rosette, hvorfra Denon, som det ses på tegningen, i kikkert overværede søslaget ved Abukir 1. aug. 1798. I midten ses den franske flåde til ankers, og til højre skimtes Lord Nelsons skibe for fulde sejl mod Abukir. – Stik efter Denon, i „Voyage dans la Basse et la Haute Egypte“.

*Abu Mandur-tower at Rosette with the French and English fleet before the engagement on August 1st, 1798.*

delhavet, men de kan kun proviantere med uhyre bekostninger og store vanskeligheder“.

Som en frygtelig opgaven for de franske, der allerede begyndte at føle sig hjemme i Ægypten, kom søslaget ved Abukir, den 1.-2. aug. 1798.

Ombord i den skønne franske flåde, 18 veludhalede orlogsskibe liggende til ankers, skærmet bag klipperevene i Abukirbugten nogle miles østen for Alexandria, forberedte man sig til at fejre general Bonaparte på passende vis for den store sejr i slaget ved pyramidernes, da man om eftermiddagen den 1ste aug. fra lineskibet „l'Heureux“ observerede den engelske flåde, der som en uafvendelig skæbne kom sejlen langs landet for en næppe mærkbar brise. Den franske flåde lå i en ca. 5 miles lang række i retningen s.ø.-n.v. fra revet lige udenfor femfavnekurven. Lineskibene, alle prægtige tredækkere, lå i følgende orden: nordligst, altså nærmest Abukirfortet, lå „le Guérier“, dernæst „le Conquérant“, „le Spartiate“, „l'Aquilon“, „le Peuple Souverain“, „l'Orient“, „le Franklin“, „l'Heureux“, „le Mercure“, „le Guillaume Tell“, „le Généreux“ og „le Timolion“ sydligst i rækken.

Da admiral Nelson nærmede sig Abukir, havde han ikke noget som helst kendskab til de lokale forhold ud over en primitiv, håndtegnet skitse over kysten fra Alexandria til Rosette taget fra et opbragt græsk handelsskib. Om lodser var der naturligvis ikke tale, og han sejlede omkring revet og ind i bugten udelukkende på loddet. Vinden var nnv., ret en ønskevind for Nelson, og han gik iøvrigt ud fra, at hvor de franske skibe kunne flyde, kunne han også sejle frem, og derfor stod han lige ned mod det nordligstliggende af de franske skibe.

Bataillen åbnedes ved, at det engelske lineskib „Goliath“ gik tæt nordenom det franske lineskib „le Guérier“ og ankrede for sit hækanker med bredsiden udfor nr. 2 i rækken, „le Conquérant“. Lineskibet „Zealous“ fulgte lige efter og ankrede på samme måde udfor „le Guérier“. Derefter fulgte „Orion“, der ved en uforlignelig dristig manøvre skar sig ind mellem de kæmpende skibe og lagde sig udfor nr. 5 i rækken, medens „Theseus“ kastede anker udfor nr. 3, og

„Audacious“ for boven af „le Conquérant“. Alle disse fem engelske linieskibe lå altså på indersiden af den franske flådes fem forreste linieskibe mellem disse og revet, hvorfra man mindst af alt ventede angrebet.

Inden slaget havde admiral de Brueys ment sig i foreløbig sikkerhed, dels ved sin formentlige fordelagtige ankerplads og dels ved sin artilleristiske overlegenhed. Han begik imidlertid to fejltagelser, som blev fatale for den franske flåde og afgørende for kampens udfald. Først og fremmest går han ud fra, at Nelson „selvfølgelig“ ikke vil gå til angreb samme aften, men vente til daggry. Dernæst mener han, at Nelson ikke kan tænke sig at sejle ind mellem revet og de opankrede franske skibe, men vil angribe fra ydersiden. I den anledning lader han en stor del af kanonerne flytte fra bagbords til styrbords side. Begge dele sker. Nelson åbner slaget ved solnedgang, idet han sejler frem og kniber sine linieskibe ind langs revet og begynder angrebet for fuld kraft på de franskes svageste side.

Kort efter kommer Nelson med „Vanguard“ langs ydersiden og lægger sig udfor det franske linieskib „le Spartiate“, nr. 3 i rækken, der således bliver udsat for dobbelt ild. Få minutter efter glider „Minotaur“ forbi og lægger sig udfor nr. 4 i rækken, og endelig „Defence“, der tager sig af nr. 5, som allerede er i kamp med „Orion“. En halv time efter at det første skud er løsnet, ligger fem franske linieskibe omklamret af otte engelske i slagets første fase, om hvis udfald der ikke kan herske nogen tvivl.

Næst i rækken ligger det mægtige franske linieskib „l'Orient“, hvorfra admiral de Brueys ser hele sin avantgarde blive skudt sønder og sammen uden at han, – hvad admiral Nelson antagelig ventede, – lod nogen af de agtenfor liggende linieskibe komme til hjælp. Men hans uvirksomhed blev ikke af lang varighed, idet det engelske linieskib „Bellerophon“ kom glidende ud af mørket og lagde sig udfor „l'Orient“, fulgt af „Majestic“, der kastede anker noget længere fremme for at tage kampen op med admiralskibets 120 kanoner. Men „Bellerophon“ var med sine 76 kanoner ikke nogen passende modstander for „l'Orient“ og måtte snart trække sig ud af slaget med

sønderskudt skrog og kappede master. På dette tidspunkt nåede to engelske lineskibe, „Swiftsure“ og „Alexander“, frem på skuepladsen. De var blevet opholdt ved recognoscering og måtte krydse for at komme klar af Abukirrevet, men vejledet af den på enden af revet stående „Culloden“ kom de hurtigt og sikkert forbi det vanskelige sted og hastede ned mod kamppladsen for at deltage i slaget. „Swiftsure“ indtager „Bellerophon“'s plads, og „Alexander“ lægger sig agten for „l'Orient“, medens den mindre „Leander“ på 50 kanoner, der havde assisteret „Culloden“, lagde sig for boven af den franske „le Franklin“ for at beskyde denne og admiralskibet langskibs ind.

Kampen var frygtelig og varede det meste af natten. Skib efter skib af de franske opgav kampen og strøg flagene. Ved titiden opstår der brand i „l'Orient“, og kort tid efter springer den i luften med hele sin besætning. To gange er admiralen bleven lettere såret, og ved nittiden borttog en kanonkugle hans venstre ben ved hoften. Han vægrede sig ved at forlade dækket og døde kort efter. Et nådigt forsyn befriede ham for at opleve det forfærdelige dramas sidste kapitel og for gensynet med Bonaparte.

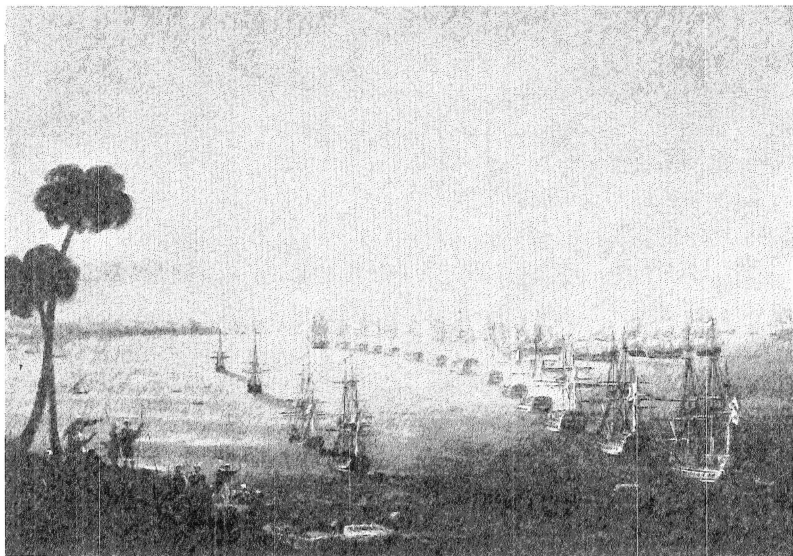
Seks franske lineskibe lå under admiral Villeneuves kommando endnu ganske uskadede agten for „l'Orient“ uden at gøre mindste forsøg på at komme admiralskibet til hjælp; de nærmeste havde kappet ankertovene og var drevet langt agterud for at komme klar af „l'Orient“'s forventede undergang. Tidligt om morgenen blev disse angrebne af nogle af de mindst medtagne af de engelske skibe med det resultat, at lineskibene „le Tonnant“, „le Mercure“ og „l'Heureux“ strøg flagene og drev på land. Ved solopgang næste morgen, da kampen er ebbet ud, eksisterer den franske flåde som kampénhed ikke mere, og kun tre franske lineskibe, nemlig „le Généreux“, „le Guillaume Tell“ og „le Timolion“ samt to fregatter, „la Diane“ og „la Justice“, der lå sydligst i den franske linie, er undgået ødelæggelsen. Det lykkedes fire af disse skibe ved middagstid ved en pragtfuld manøvre at undslippe ved at kappe ankertovene, sætte sejlene og stå bidevind for bagbords halse over bugten. Det var en yderst farlig og dristig manøvre så tæt under land og krævede både hurtighed og navnlig godt sømandskab

for at lykkes. Et af dem, „le Timolion“, der lå nærmest land, tog grunden i en vending og stod urokkelig fast. For ikke at falde i englændernes hænder stikkes den i brand, og med tricoloren vajende agter forsvinder den i røgskyer, medens officerer og mandskab redder sig i land i bådene. De tre andre skibe krydser sig lykkeligt bort fra fjenden og står ud til søs.

På agterdækket af „Vanguard“ står admiral Nelson med hovedet bundet ind efter et strejfskud fra kampen, harmdirrende ved synet af de tre uskadte franske skibe under flag og vimpler stævnende nord-efter, uden at han har nogen passende styrke at sætte efter dem. Dette var den sidste fase i det berømte søslag ved Abukir.

Tegneren Vivant Denon overværede hele søslaget ved Abukir fra tårnet på klosterruinen Abu Mandur og tegnede forskellige skitser derfra. Han fortæller herom: – „Om eftermiddagen den 1ste aug. vendte jeg tilfældigvis min kikkert mod vest og opdagede 20 store sejlere under spansk flag, der i slagorden styrede lige ind mod Abukir. Snart efter blev flagene skiftet til engelske, og kampen begyndte om trent ved femtiden. Skydningen varede hele natten kun afbrudt af en stilstand ved titiden, lige efter „l’Orient“s eksplosion. Fra tårnet, hvor jeg stod, talte jeg om morgenen efter slaget fem og tyve skibe mere eller mindre som vrage. Om formiddagen sejlede fire skibe under fransk flag over valpladsen, og vi hengav os til den illusion, at den franske flåde havde vundet slaget, og i tre dage svævede vi i denne uvished. Først da forstod vi, at vor flåde var ødelagt, og at englænderne nu var herrer over Middelhavet.“

I dagene inden søslaget ved Abukir havde Bonaparte været optaget af at nedkæmpe et oprør i den østlige del af deltaet, resulterende i et fuldstændigt nederlag for ægypterne ved El Arisch. Som sejrende feltherre var han på vejen tilbage til Cairo, da han den 7de aug., altså en hel uge efter slaget, fik meddelelse fra general Kléber om den katastrofe, der var overgået hans flåde. To gange læser han rapporten igennem og går et øjeblik afside for at samle tankerne. Hans lynsnare opfattelse sagde ham selvfølgelig straks, at den franske armé uden forbindelse med hjemlandet til en vis grad var prisgivet, men hans



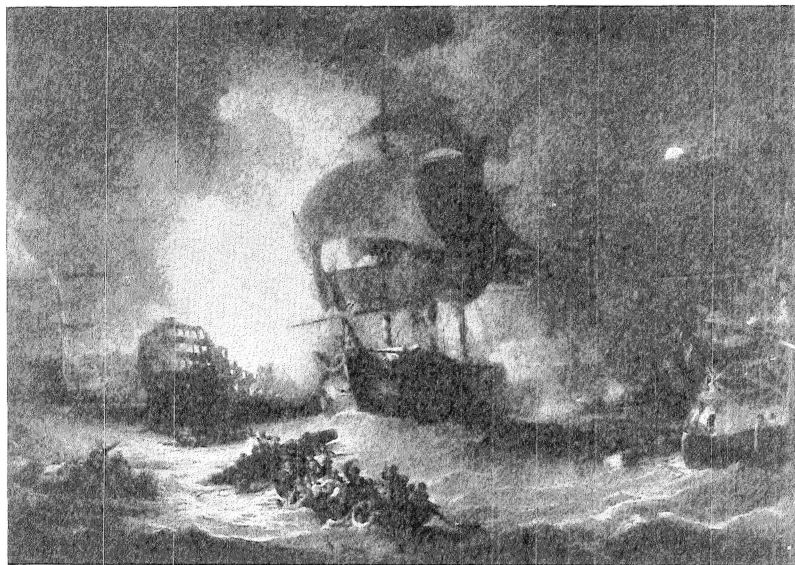
Udsigt over Abukir-bugten ved begyndelsen af søslaget 1. aug. 1798. Det engelske lineskib „Goliath“ passerer ved solnedgang foran det franske lineskib „Le Guerrier“, det nordligste skib i rækken af de franske lineskibe, som ligger til ankers, og indleder dermed kampen. Yderst på pynten til venstre Abukir-fæstningen. – Maleri af N. Pocock. National Maritime Museum, Greenwich.

*The beginning of the sea battle of Abukir on Aug. 1st, 1798.*

ansigt røbede ikke mindste tegn på uro eller ængstelse. Hans eminente geni og skabende ånd var straks igang med nye planer for at genoprette nederlaget og fremtvinge nye sejre for den hidtil uovervundne franske armé. Men Abukir traf Napoleon Bonaparte på det ømmeste punkt, og han glemte aldrig det chok, han på sejrens dag havde fået.

Admiral Nelson fik ikke megen tid til at hvile på sine laurbær. Efter slaget blev han liggende i nærheden af valpladsen for at udbedre skaderne på sine skibe og på de mange franske priser, et uhyre arbejde under meget vanskelige forhold uden noget skibsværft i nærheden. Man må beundre de engelske søfolks dygtighed og arbejdskraft ved på nogle få uger at få de fleste skibe under sejl uden mindste hjælp fra land. Tre af de franske skibe var så ilde tilredt, at de blev con-





Episode af søslaget 1. aug. 1798 mellem den engelske flåde og den franske, liggende til ankers ved Abukir. Kl. halv elleve om aftenen sprang det franske admiralskib „l'Orient“ i luften med den øverstkommanderende admiral de Brueys. Maleri af George Arnald. National Maritime Museum, Greenwich.

*The sea battle of Abukir. Blowing up of the French flagship "l'Orient".*

demnerede og brændt på reden. Seks andre franske lineskibe: „le Peuple Souverain“, „le Conquérant“, „le Spartiate“, „l'Aquilon“, „le Franklin“ og „le Tonnant“, blev sammen med syv engelske lineskibe, „Bellerophon“, „Minotaur“, „Defence“, „Audacious“, „Theseus“, „Majestic“ og „Orion“ den 14de aug. under admiral Saumarez' kommando sendt til Gibraltar under nødrigning for at reparere på marinenes værft. Som blokadeflåde efterlod Nelson, der ikke havde mistet noget skib i kampen, tre lineskibe og tre fregatter, og endelig den 19de aug. var han selv klar til at afsejle. Inden han forlod Ægypten sendte han 3000 franske fanger i land, da han hverken havde mandskab nok til at bevogte dem eller proviant til at ernære dem.

Admiral Nelson sejlede i „Vanguard“ fulgt af „Culloden“ og „Alexander“. Admiralskibet sejlede endnu med nødmaster indsat efter ha-

variet den 20de maj; „Culloden“, der grundstødte på Abukirrevet, holdtes kun oven vande ved et storejl strakt under bunden og alle pumper gående, og „Alexander“ var stærkt forskudt på skrog og master. Først den 22de sept. kom skibene til ankers på Neapels red, hvor den sejrige men stærkt medtagne eskadre blev modtaget med endeløse hædersbevisninger af en begejstret befolkning.

Forinden havde Nelson fra admiralitetet modtaget en ham yderst kærkommen ordre om at begive sig til Neapel, residensstaden for kongeriget „Begge Sicilier“, for at understøtte det mod franske angreb. Medens skibene forhalede ind i den velbefæstede orlogshavn, Darsena'en, henlagde Nelson sin residens til det engelske gesandtskab, og fra den tid begyndte Nelsons mere intime forbindelse med Lady Hamilton, som varede ved indtil hans død i slaget ved Trafalgar, d. 21de okt. 1805.

Søslaget ved Abukir, en ganske afgørende sejr for England, forandrede fuldstændig Napoleon Bonapartes planer, der var at ramme England gennem Ægypten og vejen til Indien. Den ægyptiske ekspedition var ment som et middel til at tvinge England til at anerkende revolutionens erobringer. Skønt det lykkedes Bonaparte ved skæbnens gunst at landsætte sin armé i Ægypten, ødelagde Nelson den franske flåde en måned senere, og fra det øjeblik var Bonapartes højtflyvende planer fra „le commencement d'une grande chose“ reduceret til en mislykket militær ekspedition. Forgæves udførte Bonaparte et strålende felttog, erobrede Ægypten og Syrien og undertvang landet, men i Acre, den fra korstogstiden kendte kystfæstning, blev han standset af Nelsons arvtager, admiral Sidney Smith, og måtte trække sig tilbage til Cairo. Mange år efter på det fjerne St. Helena udtalte Napoleon: – „Den mand fik mig til at tabe min fremtid. I denne usle fæstning lå Orientens skæbne; hvis Acre var faldet, ville jeg have forandret verdens ansigt.“

Tilbagetoget fra Acre, hvor Bonapartes hidtil aldrig besejrede armé mistede sit ry som uovervindelig, var begyndelsen til hans lange vej mod det endelige nederlag ved Waterloo. Gennem hele hans senere

strålende løbebane med kejserværdighed og trekejserslaget ved Austerlitz som højdepunkter og trods alle sejre og vidtrækkende fredsslutninger glemte han aldrig Abukir og Acre, de to navne, der havde standset ham mod herredømmet i Østen og vendt hans lykke. Det var England, der stod ham imod, og det var ham lysende klart, at ingen varig fred i Europa var mulig uden om England. Gang på gang kommer han tilbage til dette punkt, og alle hans bestræbelser var til enhver tid rettet mod England for at knuse det eller i det mindste tvinge det til en fredsslutning. Freden i Amiens i 1803 var vel et lyspunkt, men uden varighed, og da admiral Villeneuve den 21de okt. 1805 tabte slaget ved Trafalgar til Lord Nelson, forstod Napoleon, at overherredømmet til søs fremdeles og langt ud i fremtiden tilhørte England. Napoleon blev aldeles rasende over dette tab. Forgæves søgte admiral Villeneuve at retfærdiggøre sig; kort tid efter hjemkomsten fra engelsk fangenskab begik han selvmord, den 22de april 1806, – kun 43 år gammel. Hele Napoleon Bonapartes historie drejer sig i virkeligheden om den evindelige kamp mod England, der tog sin begyndelse med felttoget til Ægypten og endte med slaget ved Waterloo.

I det år, Napoleon Bonaparte havde opholdt sig i Ægypten, fra 1ste juli 1798 – 23 aug. 1799, havde han udført et kæmpearbejde for at erobre, undersøge og ophjælpe landet. Fra Frankrig havde han medbragt en stab af halvandet hundrede videnskabsmænd og teknikere, der så at sige erobrede Ægypten kulturelt. De dannede den institution, „Institut d'Égypte“, som general Bonaparte grundlagde 14 dage efter søslaget ved Abukir. De befriede Ægypten for det tusindårige mørke, der havde hvilet over landet, og efter deres tid var Ægypten et andet end før og faldt aldrig helt tilbage til middelalderligt barbari. Trods alt havde den korte okkupation åbnet Ægypten for europæiske og især franske kulturformer, ligesom Ægypten med sine vidunderlige monumenter havde åbnet sine porte for moderne videnskab.

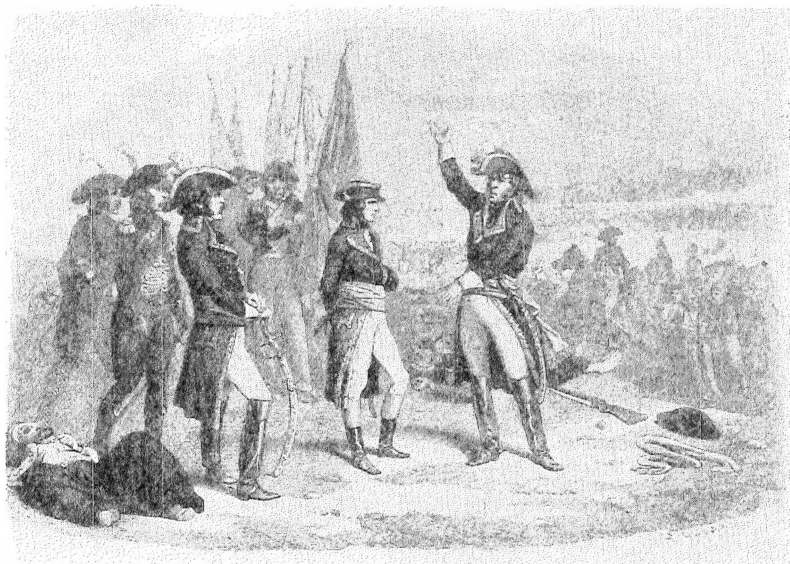
Skønt Bonaparte gik meget langt for at takkes ægypterne ved mildhed og overbærenhed og ved enhver lejlighed at favorisere muhamedanere, vandt han aldrig folkets tillid, og hele den franske besættelse

var én lang kamp på liv og død. Alt, hvad han søgte at foranledige for at hjælpe landet, blev saboteret, og til sidst fik han forståelsen af, at alt var forgæves under de forhåndenværende forhold uden forbindelse med Frankrig.

Efterhånden begyndte det at gå op for den franske besættelseshær, at Ægypten langt fra var det overdådighedens land, som Bonaparte inden afrejsen havde foregøjet sine landsmænd. Hvad der især generede franskmændene, var, at den indfødte befolkning stadig var fjendtligt indstillet; vel var der enkelte kontakter, men stadig lurede snigmord og pludselig opstående opstande rundt omkring dem. De menige soldater var led og ked af hele foretagendet, der på ingen måde gav dem kompensation for de udståede lidelser og savn, og selv blandt generalerne ulmede skuffelsen over felttogets uheldige forløb. Nederlaget i søslaget ved Akubir kunne vel ikke direkte tillægges Bonaparte, men misfornøjelsen efter denne uoprettelige katastrofe rettedes alligevel mod den øverste leder. Bonapartes optræden var heller ikke altid uangribelig, og ofte pådrog han sig sine omgivers harme ved uhæmmede og udfordrende handlinger. Hæren begyndte at tabe tilliden til Bonaparte og vendte tankerne mod Frankrig.

Inden general Bonaparte definitivt forlod Ægypten for at vende tilbage til Frankrig, vandt han endnu en strålende sejr over en betydelig tyrkisk-ægyptisk hær, støttet af engelske skibe. Det var landslaget ved Abukir d. 25. juli 1799, en glørværdig revanche for tabet af søslaget ved Abukir året før. Hele denne store hær blev tilintetgjort, den tyrkiske øverstkommanderende pasha blev taget til fange, og et umådeligt bytte faldt i franskmændenes hænder. Men selv denne eklatante sejr formåede ikke at gøre nogen væsentlig forandring i de franskes usikre stilling i Ægypten, evig og altid med nye angreb og oprør på de mest uanede poster.

I forbindelse med udveksling af fanger fik Bonaparte en hel del europæiske aviser i hænde. Hele natten sad han fordybet i enkeltheder fra krigene i Europa. Bourrienne skriver: – „I over 10 måneder har vi været uden forbindelse med Frankrig, og Bonaparte er ude af sig selv. Vore hære er bleven slåede på alle fronter, og Frankrig er truet



Afslutningen af landslaget ved Abukir 25. juli 1799, hvor Napoleon fik revanche for nederlaget i søslaget året i forvejen. General Kléber hylder Napoleon Bonaparte, mens den fangne tyrkiske pasha Said Mustapha føres frem til overgeneralen. — Træsnit efter Bellange.

*Napoleon and General Kléber after the victorious land battle of Abukir,  
July 25th, 1799.*

ved sine grænser. Italien, hans elskede Italien, som han selv har erobret for Frankrig, er tabt“.

Det var utvivlsomt i denne nat, at Bonaparte tog den endelige beslutning om at forlade Ægypten. „Alt smuldrer hen, når jeg ikke er i Frankrig, – situationen tvinger mig til at tage denne store beslutning, osv.“ Således taler han til sine generaler, samtidig med at han beordrer admiral Gantaume til at holde to fregatter, udstyret med proviant for et to måneders togt og 500 mand, klar til øjeblikkelig brug.

Hos Bonaparte var der aldrig længe mellem beslutning og handling, og allerede d. 20de aug. 1799 forlod han i al hemmelighed, under påskud af en inspektionsrejse i deltaet, sit pragtfulde palads i Cairo og nåede ad Nilen til Alexandria. Han efterlod sig følgende dekret: „Om tre måneder kommer jeg tilbage igen, og vil da rigeligt belønne

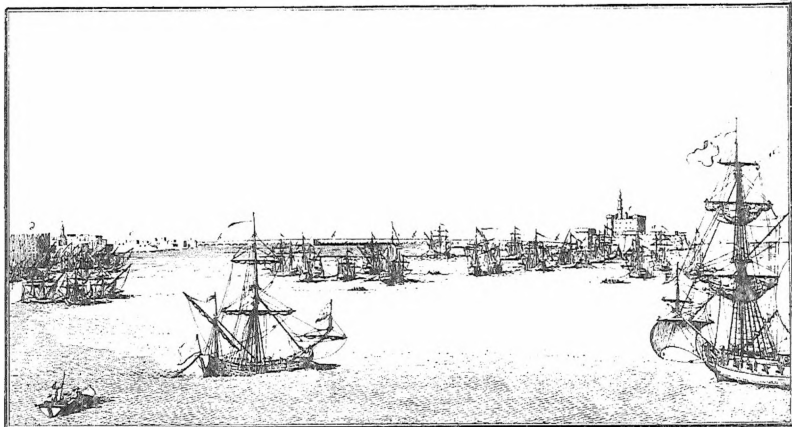
de generaler og sheiker, som har været trofaste, samt mine tapre soldater“, samtidig med at han i et brev til general Kléber udnævnte ham til sin efterfølger som overgeneral. – Alle hans officerer og ikke mindst den store stab af videnskabsmænd, han efterlod til en ubestemt skæbne, betragtede Bonapartes afrejse som faneflugt, selv om begivenhederne senere synes at retfærdiggøre denne velvilige handling.

I mellemtiden havde admiral Gantaume gjort to fregatter søklar, „la Muiron“ og „la Carrère“, sammen med to små ledsageskibe, briggerne „la Revanche“ og „la Fortune“. Da der i flere dage ingen engelske vagtskibe havde vist sig langs kysten, besluttede Bonaparte sig til handling, og ved 9-tiden den 21de aug. tilkaldte han fartøjerne fra fregatterne. I nattens mulm og mørke travede han utålmodig op og ned ad stranden, og da endelig bådene landede, kastede alle sig over dem uden hensyn til stand og rang; Bonaparte stående i vand til knæene, bandende frygteligt på corsikansk.

Sammen med Bonaparte i „la Muiron“ var generalerne Berthier, Andressey med adjutanterne Beauharnais, Duroc, Lavalette og Merling samt sekretæren Bourrienne, matematikeren Gaspard Monge og kemikeren Berthollet. Den øvrige stab kom om bord i „la Carrière“, nemlig generalerne Murat, Lannes, og Marmont samt tegneren Vivant Denon. Endvidere medfulgte en tyrkisk pasha af høj rang, Mehemed Effendi, som efter Bonapartes plan skulle anvendes til at overbringe et eventuelt fredstilbud til Storzviren i Constantinopel.

Om denne flugtlignende afrejse fortæller Denon følgende: – „Det første jeg så i Alexandria, var to franske fregatter liggende sejlklaare ved indløbet til den nye havn (den østlige). Jeg så ingen engelske vagtskibe og begyndte at tro på undere. Generalerne Lannes, Murat og Marmont var i største uro, stirrende ud over havet, holdende øje selv med den mindste jolle. Da general Menou ved midnat meddelte, at Bonaparte ventede os, gik vi straks ombord, og en time senere var vi ude af havnen“.

Om afrejsens videre forløb beretter Bourrienne: – „Den 22de aug. tidlig om morgenen lettede vi anker. Admiral Gantaume mente, at han skulle have ledelsen af sejladsen men blev straks vist tilbage af



Alexandrias østlige havn 1737. Fra byen på fastlandet (t.v.) fører den lange murede bro, Hepta-Stadium, ud til Pharosøen (t.h.), med slottet og resterne af oldtidens store fyrtårn. — Stik i den danske kaptajn Frederik Ludvig Nordens „Voyage d’Egypte et Nubie“, København 1755.

*The eastern harbour of Alexandria, 1737, with ruins of the ancient Pharos.*

Bonaparte, der f.eks. trods vedvarende modvind nægtede at sejle tilbage til Alexandria. Endelig d. 13de sept. efter en og tyve dages krydsning uden væsentlig fremgang for skibene blev vinden østlig, dog var vi heldige ikke at møde et eneste engelsk skib. Bonapartes ordre var at følge kysten af Afrika, og den gunstige vind bragte os helt til Cap Bon på Tuniskysten. Dersom engelske krigsskibe skulle vise sig, havde vi ordre til at sejle „la Muiron“ lige ind på stranden. Bonaparte ville da sættes i land med en udvalgt flok af kække folk. I Oran eller Tunis ville han finde midler til at indskibe sig til Frankrig.“

Denon fortæller : — „Da vi var overbeviste om, at en gunstig skæbne fulgte os, forstyrrede intet vor glæde og sikkerhed. Bonaparte som passager beskæftigede sig med geometri og kemi, og undertiden spøjte han med os. Intet foruroligede vort velbefindende ; vore to fregatter bar Cæsar og hans lykke“. Denon havde imidlertid Bonaparte på afstand i „la Carrère“, og stemningen i „la Muiron“ sammen med den pirrelige og søsyge overgeneral så noget anderledes ud set med Bour-

riennes øjne. „Rejsen var umådelig lang og kedsommelig, og Napoleon var til tider helt utålelig. Ingen interessante diskussioner om videnskabelige emner som på udrejsen, kun kortspil, det evindelige „Vingt et un“, det eneste Napoleon kunne spille. Ofte greb bange anelser os alle. Hvad ville direktoriet sige til Napoleons egenmægtige disposition ved at forlade sine pligter i Ægypten? Hvorledes ville modtagelsen i Frankrig blive? Trods søsygen var Napoleon til stadighed på dækket for at overvåge sejladsen og påse, at enhver af hans ordrer nøje blev fulgt. Angsten for englænderne blussede op ved hvert tegn på et skib. Napoleon var for det meste aldeles uberegnelig, han snød i kortspillet og pralede urimeligt af sine krigeriske bedrifter“. Bonaparte tålte ikke mindste modsigelse, og Bourrienne minder om, hvorledes han engang under tilbagetoget fra Acre i vrede slog sin overstaldmester tværs over ansigtet med sin ridepisk, da han kom med et ubelejligt spørgsmål.

Ved passagen af Corsika lagde skibene ind til Napoleons fødeby Ajaccio, hvor han blev modtaget med stormende jubel af sine landsmænd, der forlængst havde anset ham for fortabt. Desværre var hans gamle mor ikke til stede, og hun fik således ikke lejlighed til at hilse på sin berømte søn. Derimod fik han anledning til at hilse på én, der også stod hans hjerte nær. Napoleon stod ved agtervinduet, da han opdagede en gammel kvinde med udstrakte arme råbende: – „Caro figlio“, hvilket han besvarede med et „madre“. Det var hans barndoms elskede amme, Camilla Ilari, der var kommen ud i en båd for at hilse på ham.

Napoleon var højst irriteret ved tanken om at ligge 50 dage i karantæne i Frankrig som kommende fra det pestbefængte Ægypten. Han drømte om straks at sætte sig i spidsen for en fransk armé og gå mod Italien. Fremtiden var imidlertid usikker og farlig, men han håbede, at efterretningen om hans sidste store sejr ved Abukir i mellemtiden var kommen til Frankrig.

Rejsen fra Alexandria havde allerede varet i 45 døgn, og om dens videre forløb fortæller Denon: – „Vinden var gunstig, og vi lettede anker fra Ajaccios red i en frisk sydlig kuling. Inden solnedgang fik



vi landkending af Frankrig, og vi lykønskede allerede hinanden over vort held, da Gantaumes adjudant fra toppen af stormasten fik øje på to sejlere, derpå fem og siden syv. Vi bjergede derfor sejlene og afventede mørket for at løbe ind til kysten. Månen var skjult i en tæt tåge, som bragte os fra hinanden. I løbet af natten hørte vi signalskud fra de engelske vagtskibe, der i en halvkreds lå om vore kyster. Man var uvis, om vi burde vende tilbage til Corsika, men lykkeligvis tog Napoleon befalingen, og han havde som bekendt en vilje. Vi styrede lige mod kysten, og ved midnat var vi så nær, at vi ikke behøvede at frygte mere. Ved dag gry løb vi helt ind i den dybe fjord ved Fréjus. Vor helt gik straks i land, og en time efter var han med nogle få ledsagere på vejen til Paris“. Om samme del af sejladsen beretter Bourrienne følgende: – „På rejsen fra Ajaccio blev admiral Gantaume ganske ustyrlig og tabte helt hovedet, så det var pinligt at være vidne til. Napoleon fejede hans ordrer til side og befalede straks at stå ind mod nærmeste franske kyst. Hans dømmekraft og hurtighed synes at vokse med faren, men mindet om denne nat vil aldrig udslettes af min erindring.“ I Ajaccio havde Napoleon anskaffet sig en letroende tartan med en besætning på tolv af de bedste corsikanske roere. Den skulle slæbe efter „la Muiron“ og i tilfælde af sammenstød med englænderne skulle han springe i den og redde sig ind til nærmeste land. Endnu var han jo ikke fremme, og endnu kunne englænderne fange ham, men det synes, som om de ikke havde anelse om hans flugt fra Ægypten.

„Timerne var fulde af ængstelse“, skriver Bourrienne, „Napoleon tog bestemmelse om, hvem der skulle ledsage ham i tartanen, og om hvilke ting, der skulle reddes. Alt forløb dog heldigt. Ved dag gry så vi de engelske skibe stævne nordefter, medens vi nærmede os den franske kyst. De må have ment, at vi var en provianteringskonvoj til Genoa, og denne fejltagelse og mørket reddede os.“

„Den 8de okt. kl. 8 om morgenen ankrede vi udfor byen Fréjus, hvor rygtet om Napoleons nærværelse spredtes med lynets hast. Ingen tale om nogen karantæne, men stormende begejstring overalt ved synet af den sejrige helt, der havde plantet tricoloren på Kapitolium i Rom

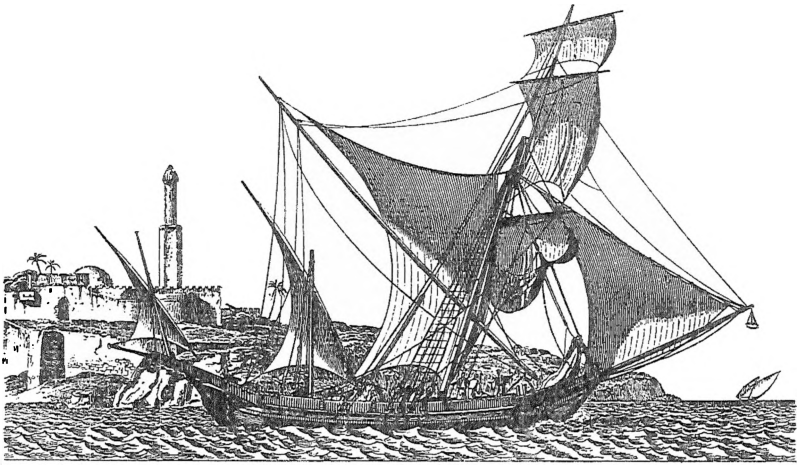
og på pyramiderne i Ægypten. Batterierne afgav en hæderssalut på 500 skud, besvaret af skibene med 50 skud. Derpå gik alle i land, hvor en stor modtagelse ventede. Napoleon var imidlertid gnaven, sulten og træt efter det sidste døgns oprivende begivenheder. Han forlangte sin middag, og inden solnedgang havde han forladt byen“.

Napoleon Bonapartes lykkestjerne var igen i opgående som ingen-sinde før, og køreturen gennem landet var et fortsat triumftog med strålende modtagelser og ovationer overalt, hvor han viste sig. Ængstelsen for direktoriet ved ankomsten til Paris druknede i tusindtallige hurraråb.

### *Rejsen til St. Helena.*

Næste gang Napoleon Bonaparte foretager en længere sørejse er det under helt andre forhold, nemlig som fange i det engelske linieskib „Bellerophon“ på vej mod England. Slaget ved Waterloo d. 18de juni 1815 var tabt, og den store armé spredt for alle vinde. Napoleon havde dog ikke tabt modet endnu, og da han den 21de juni ankom til Paris, var han optaget af store planer om at samle de spredte dele af arméen til fortsat modstand. Den begejstringens bølge, vakt ved hans pludselige genkomst fra Elba, var dog forlængst ebbet ud, og da den midlertidige regering modsatte sig ethvert af hans forsøg på at genoprette sin autoritet, måtte han til sidst give op. Dagen efter tvang regeringen ham til at abdicere til fordel for sin søn, kongen af Rom, der befandt sig hos bedstefaderen, kejser Frants I af Østrig.

Efter en gribende afsked med sine generaler rejste Napoleon den 25de juni til sit elskede Malmaison for at tage afsked med sin familie. Regeringen, der kun ønskede at få Napoleon ud af Frankrig hurtigst muligt for at få frie hænder til at slutte fred med de allierede fjender, sanktionerede hans sidste plan om at emigrere til De forenede Stater i Amerika, og lod i den anledning to fregatter gøre søklar i krigshavnen Rochefort. Der synes at have foresvævet Napoleon noget i retning af et amerikansk kejserdømme på den anden side af Atlanterhavet. Han var jo dengang kun 45 år og i fuld vigeur, og ingen kan vide, hvad der ville være sket, dersom han var undsluppen til Amerika.



*Détail de Grèce par Baugean.*

Typisk blokadebryder under Napoleons besættelse af Ægypten, en hurtigsejlende græsk „sacoleva“. – Stik af Baugean, Marseille.

*A "sacoleva", Greek blockade-runner during Napoleon's occupation of Egypt.*

Den 29de juni forlader Napoleon Malmaison, og ved ankomsten til Rochefort ser han de to franske fregatter, „la Saale“ og „la Meduse“ liggende klar til afgang. Men samtidig får han at vide, at adgangen til søs er spærret af det engelske lineskib „Bellerophon“, veteranen fra Abukir, samt korvetten „Slaney“ og briggen „Myrmidon“ under kommando af admiral Maitland.

Napoleon er ubeslutsom og søger at vinde tid. Hans maritime rådgivere udkaster eventyrlige planer, f.eks. om at smugle ham ombord i en lille dansk skonnert, der føres af en franskmand ved navn Besson, rederens svigersøn. Skibet skal listes ud af havnen en mørk nat, lastet med brændevinstønder, og i tilfælde af visitation skal Napoleon skjules i en tønde. Der skrives kontrakt og en del bagage sendes om bord, men mere foretages ikke, idet Napoleon ved nærmere eftertanke finder planen uantagelig.

I mellemtiden forsøger Napoleon gennem sine adjutanter at få et pas til Amerika hos admiral Maitland, hvilket selvfølgelig ikke lykkes, og delvis tvunget af den franske regering begiver han sig ombord

i „la Saale“, der ligger til ankers ved øen Aix. Så vidste regeringen, hvor den havde Napoleon; under ingen omstændigheder må han vende tilbage til Frankrig.

Der fremkommer et nyt forslag om at tage til Royan, hvor korvetten „la Bayadère“ ligger, marinens bedste sejler, ført af den unge løjtnant Boudin. Men Napoleon er betænkelig ved udsigten til at opbringes af englænderne og blive taget som krigsfange. Han synes, det er mere foreneligt med hans værdighed frivilligt at overgive sig til fjenden og løbe an på englændernes kendte gæstfrihed mod politiske flygtninge. Samtaler mellem hans udsendinge og admiral Maitland synes at give ham grund til at forvente en gunstig modtagelse i England. Maitland spiller dog dobbelt spil efter en ordre han lige har modtaget fra admiralitetet: – „Det står nu til Dem at anvende de bedst egnede midler til at pågribe flygtningen general Bonaparte, hvis tilfangetagelse synes at være en betingelse for den europæiske fred“.

Den 12te juli går Napoleon i land på øen Aix og indlogerer sig i et lille vagthus, og her tilbringer han sine sidste dage i Frankrig. Her får han besøg af officerer med fantastiske flugtplaner, og dagen efter kommer hans ældre bror Joseph på besøg. Han har chartret et amerikansk skib, som venter ham ved indsejlingen til Gironde, men Napoleon nægter at gå med dertil. Så kommer der besked fra Mr. Lee, De forenede Staters konsul i Bordeaux, der stiller fuldriggeren „Pike“ til rådighed, og den er så velsejlende, at intet krigsskib kan sejle den op. Men Napoleon synes ganske at have mistet sin sædvanlige snarrådighed og energi, – han synes kun at følge den udvej, der ligger i at finde et fristed i England. Lige til det sidste er han ubeslutsom, indtil han d. 13de juli skriver til den engelske prinsregent med anmodning om opholdstilladelse i England, idet han samtidig stiller sig under beskyttelse af landets love.

Den 14de juli inden daggry forlader han øen Aix iført gardejægernes grønne oberstuniform for at gå ombord i den lille brig „l'Épervier“, som skal føre ham og hans følge ud til den engelske flåde. En engelsk chalup nærmer sig, og næstkommanderende fra „Bellerophon“ kommer om bord for at hente kejseren.

Napoleon ønskede at overgive sig med manér, hvilket også fuldtud lykkedes, – og England synes også til en begyndelse at imødekomme ham heri og behandle ham standsmæssigt. Modtagelsen ombord i „Bellerophon“ finder sted på det store agterdæk med skansevagt og officerer med dragne sabler, hvorpå admiral Maitland fører kejseren ind i den store agterkahyt. „Det er en smuk kahyt“, siger kejseren, hvorpå Maitland svarer: – „Den står i ethvert fald til Deres disposition, så længe De er ombord“.

Kejseren har et følge på ikke mindre end 15 kammerherrer og højere officerer med sig, deraf nogle med damer, samt et tjenerskab på mindst 60 personer, som med noget besvær bliver fordelt på admiral-skibet og korvetten „Myrmidon“, som var fulgt med. Napoleon behandles stadig som kejseren; han tiltales altid „Deres Majestæt“, og man nærmer sig ham kun med hatten i hånden; Napoleon på sin side holder krampagtigt på sin titel som kejser og på sin værdighed.

Kl. 5 bliver middagen serveret. Efter kejserens bestemmelse vartes der op af hans egne tjenere, ligesom bordservicet er hans eget. Napoleon går først ind i spisesalonen og tager plads for midten af bordet, hvorefter han med en kongelig gestus opfordrer admiralen til at tage plads ved hans højre side og grevinde Bertrand på hans venstre. Konversationen føres udelukkende på fransk; grev las Cases fungerer som tolk, og emnerne er ganske neutrale og harmløse.

Der var ikke megen vind, og langsomt bevæger skibene sig op gennem Biskaybugten, rullende godt i tidevandsdønningerne. Kejseren ligger for det meste i sin køje og plejer søsygen. Af og til kommer han dog op på dækket for at trække frisk luft og taler da ubekymret med sine omgivelser, bl.a. med den unge irske læge, dr. O'Meara, der kan tale flydende italiensk.

Først den 23de juli passeres Ouessant, den vestligste fyrø på franskekysten, og tidligt om morgenen står Napoleon op for at se det sidste glimt af Frankrig. Han står længe i den for ham så karakteristiske stilling med hænderne på ryggen, indtil kystlinien forsvinder i disen. Han er meget bevæget i dette øjeblik, og hjulpet af Bertrand vakler han ned i sin kahyt.

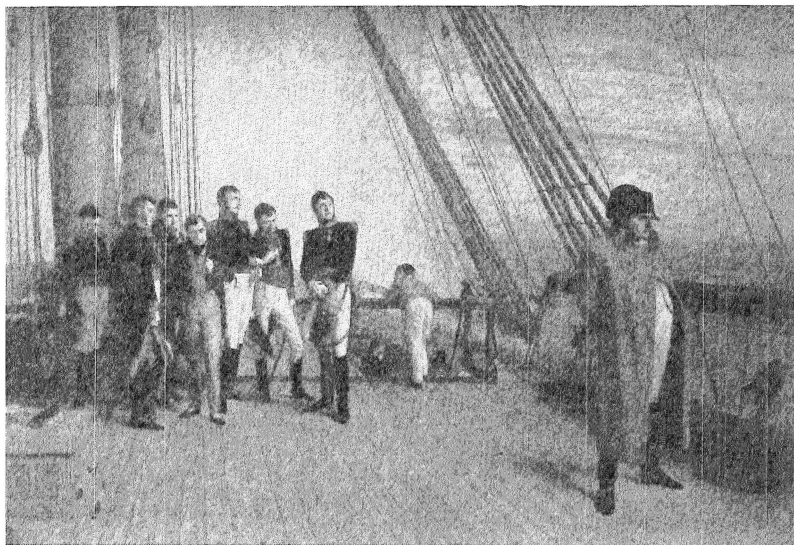
Næste morgen kaster „Bellerophon“ anker i Torbay, vesterpå i Kanalen, og nu venter alle med spænding på den engelske prinsgemals svar på Napoleons henvendelse om opholdstilladelse i England. Ingen får lov at gå i land, og skibet bevogtes dag og nat af en kæde bevæbnede chalupper for at holde nysgerrige på afstand. St. Helena nævnes som deportationssted, og Napoleon forstår, at han er lokket i en fælde. Hans følge er forfærdet og glemmer fuldstændig værdigheden, men han selv er overraskende rolig, da han får den meddelelse, at han bestragtes som statsfange og skal deporteres til en fjern tropeø i det sydlige Atlanterhav.

For at blive fri for den megen opstandelse, Napoleons nærværelse forårsagede i Torbay, blev Maitland beordret til søs og til at krydse ud for Start Point for at afvente linieskibet „Northumberland“, som var udset til at overføre Napoleon til St. Helena. Søsog og elendig skrev Napoleon herfra en heroisk protest mod den behandling, England fandt passende at give en slagen fjende, som frivilligt havde overgivet sig. De fleste af Napoleons modstandere blandt de allierede så helst, at han snarest mulig blev stillet for en krigsret og skudt, for ikke yderligere at give ham lejlighed til at forstyrre verdensfreden. Imidlertid ville ingen tage ansvaret for en sådan beslutning, og England afgjorde da spørgsmålet ved at uskadeliggøre ham på en øde ø, hvortil kun England, som havenes behersker, havde nøglen.

Søndag ved 9-tiden om formiddagen kaster „Northumberland“ anker i nærheden, ledsaget af to fregatter, og den engelske flåde-admiral Lord Keith kommer ombord og præsenterer admiral Cockburn, der herefter skal overtage ledelsen. Overfor disse to gentager Napoleon sin protest, og som svar oplæser de deres instruktioner fra admiralitetet og beder ham berede sig til at forlade „Bellerophon“ for at begive sig ombord i „Northumberland“.

For første gang undlader englænderne at benytte kejsertitlen men tiltaler ham ret og slet general Bonaparte. Hans officerer bliver afvæbnede, men selv får han lov at beholde sin kårde; alle værdipapirer og penge bliver beslaglagt og bagagen visiteret.

Med tilkæmpet ro går Napoleon i chaluppen, der ror det korte



Napoleon Bonaparte ombord i det engelske lineskib „Bellerophon“ på vej til England ved daggrø 23. juli 1815. Ved mesanmasten står hans følge af generaler, samt sekretæren grev de las Cases. – Maleri af W. Orchardson. Tate Gallery, London.

*Napoleon on board the English ship of the line "Bellerophon"  
on July 23rd, 1815.*

stykke over til „Northumberland“; her modtages han uden salut med kun de høflighedsformer, „som en engelsk general udenfor aktiv tjeneste har krav på“. Regeringen har dog vist Napoleon det hensyn at tillade ham at medtage et mindre følge i fangenskabet, og han har valgt følgende: – sin tidligere hofmarskal, general Bertrand, general Gourgaud, general Montholon samt grev de las Cases. Tillige medfulgte grevinde Bertrand med fire mindreårige børn samt en kammerjomfru, grevinde Gourgaud, grevinde Montholon med sin lille søn samt grev de las Cases 16årige søn. Dr. O'Meara tilbød at gøre tjeneste som Napoleons livlæge, og han forblev i denne stilling, også på St. Helena, indtil det opdagedes, at han fungerede som spion for admiralitetet. Foruden disse fik selskabet lov til at medtage 5 tjenere, deriblandt overkammertjeneren Marchand og Napoleons livtjener

Ali. Han var dog ikke, som man skulle tro, ægypter men derimod franskmand, født i Versailles og hed Louis Dennis. Han havde fulgt sin herre på nærmeste hold gennem mange år, var med på Elba og nu til St. Helena, hvor han var til stede ved hans dødsleje.

I modgangens time viste Napoleon nogle af sine bedste menneskelige egenskaber, bl.a. ro og resignation. Han opmuntrede sine ledsagere, og for sit eget vedkommende synes han til en begyndelse at have affundet sig med sin skæbne og at have fundet hvile efter de sidste måneders sindsoprivende oplevelser.

Hvad der til stadighed irriterer ham er, at de engelske officerer tiltaler ham som „Excellence“ i stedet for „Deres Majestæt“, og at de ikke beholder hatten i hånden, når de taler med ham. Han resignerer dog også på dette punkt og siger til las Cases: – „Lad dem kalde mig, hvad de vil. De kan dog ikke hindre mig i at være den, jeg er“.

De engelske officerer var dog at undskylde, idet det i instruksen for rejsen var forbudt dem at benytte kejsertitlen eller vise andre tegn på hans tidligere værdighed, men kun at tiltale ham som general Bonaparte. Kun iblandt sine egne var han stadig kejseren, og hverken i mine eller tale viste han nogen svaghed, men bevarede sin sædvanlige overlegenhed overfor sine omgivelser. Til enhver tid var han et eksempel for sine ledsagere på stoisk ro.

Kahytsforholdene var ikke nær så gode som i „Bellerophon“; spisesalonen, et stort rum fra borde til borde på forkanten af halvdækket, som han ønskede til arbejdsværelse, fik han ikke, derimod en tolv kvadratmeters kahyt på bagbords side, magen til admiral Cockburns kahyt på styrbords side. I Napoleons kahyt havde man anbragt en officers-hængekøje for at modarbejde søsygen, men han brugte den aldrig. Derimod benyttede han sin gamle jernfeltseng med grønne taftgardiner.

Med admiral Maitland taler han ofte om marineforhold og overrasker ved sit indgående kendskab til den engelske marines mere interne forhold og til forløbet af de forskellige søslag. Mellem hans egne drejer konversationen sig som regel om de store felttog; han er ret



springende og skifter ofte emne, men med sin eminentte hukommelse er han altid uhyre interessant at høre på. Om Waterloo siger han kun : – „Åh, kunne det dog blot gøres om.“ Rejsen bliver imidlertid lang og meget monoton, – to måneder uden forbindelse med land eller skib. Søsysten generer Napoleon som sædvanlig, men ikke nær så meget som kedsommeligheden ombord, uden virkelig beskæftigelse for hans virksomme ånd.

Læsning er hans største beskæftigelse på denne frygtelige rejse, der bragte ham længere og længere bort fra hans elskede Frankrig og fra familien. Han talte aldrig engelsk, skønt han læste det ganske godt, og i skibets eksemplar af Encyclopedia Britannica læste han om St. Helena og om de nærmeste fastlande.

Om aftenen spilledes der sommetider kort, og Napoleon falder tilbage til det kedsommelige „Vingt et un“, der meget nærmer sig hasard. Ved en lejlighed vinder han 1600 frs. fra Maitland, men så vil admiralen ikke længere være med. Napoleon hader at tabe i spil ; – han vinder altid, måske ikke helt ærligt spil, – men han deler altid fortjenesten ud mellem de tabende.

Når han ønsker at være det, kan Napoleon være overordentlig vindende, og efterhånden bliver han noget nær populær ombord, ikke alene blandt officererne men også blandt de menige ; – navnlig er de unge kadetter ivrige efter at lette ham tilværelsen. Han har fri adgang overalt i skibet, og ofte taler han med mandskabet især om de slag, de har deltaget i. I omtale kalder de ham ved hans gamle smædenavn i marinen, „Boney“, der efterhånden er ved at blive et kælenavn. Da han en dag længe har underholdt sig med skibets høj-bådsmand, der har været med ved Trafalgar og i andre slag, inviterer han ham til middag og fik virkelig sat igennem, at bådsmanden kom til højbordets.

Den 23de aug. anduver de Madeira, men det bliver ingen tilladt at betræde denne dejlige ø. Kursen er stadig sydover og for at imødekomme kejseren sejler Maitland ind mellem de kanariske øer, dog uden at se dem. De Capverdiske øer bliver ikke anløbet, og af frygt for at møde franske skibe står man helt ind i Guineabugten, en meget

lang omvej, når man agter sig til St. Helena. Kejseren bliver utålmodig og ligger dage igennem i sin køje, for vejret er ofte stormende. Så prøver han at læse engelsk med las Cases, men det bliver han snart ked af, hvorpå han sætter sekretæren til at skrive efter diktat på sine memoirer, et arbejde der optager ham i flere dage i træk.

Ækvator passeres, men Napoleon nægter at være med til de sædvanlige løjer. Dog er han villig til at bidrage til udgifterne med 100 louisdorer, men da Maitland kun vil tillade ham at give 5, bliver han stødt over denne lurvethed og giver ingenting. Kejseren trækker sig fornærmet tilbage til sin kahyt med las Cases og fortsætter med sine memoirer.

De franske børn, der leger på dækket mellem kanonerne, er ham til megen opmuntring, men dagene er lange og nætterne endnu længere. Endelig den 14de okt. toner St. Helena frem over horisonten som en grålig skygge, og „Northumberland“ ligger underdrejet for natten.

Vinden lægger sig, og dagen går med at komme op til ankerpladsen udfor Jamestown. Ingen af de franske får lov at gå i land, og først efter middagen sættes hele selskabet ind til landgangsbroen ved byen.

Napoleon havde forlængst mistet sin slanke skikkelse og var bleven ret korpulent; uniformen sad ikke mere så flatterende som i de unge dage, men ikke et øjeblik glemte han kejserværdigheden. Der er en beskrivelse af ham ved afsejlingen fra England af en tilskuer i en jolle, der så ham ombord i „Bellerophon“: – „Når man ser „Boney“'s silhouet mod himlen med fremskudt mave i stramtsiddende frakke, der løfter hans skøder, kunne han minde om en stor kropdue“.

Søndagen d. 15de okt. kastede „Northumberland“ anker udfor byen Jamestown på St. Helena. Længe stod Napoleon og undersøgte øen med sin kikkert uden at vise mindste tegn på bevægelse, hvorpå han gik ned i sin kahyt og fortsatte med sine memoirer. Næste dag blev hele selskabet sat i land, og Napoleon blev opbragt over det tarvelige kvarter, man tilbød ham. I det hele taget protesterede Napoleon under sit ophold på øen ved enhver lejlighed over den behandling, englænderne fandt passende at give ham, især over at man nægtede ham enhver forbindelse med sin familie.

I løbet af december blev han overført til landejendommen Longwood, hvor han henlevede sine sidste år under et stadig strengere opsyn, især efter at Hudson-Lowe var bleven guvernør. Lige til det sidste arbejdede han med store planer for et nyt Europa og kaldte sig selv „Revolutionens Messias“.

Napoleon befandt sig aldrig godt på St. Helena; måske skyldtes det klimaet eller kosten sammen med ængstelsen for fremtiden. En fremadskridende mavekræft kastede ham på sygelejret, og den 5te maj 1821 udåndede han efter lange og smertefulde måneder. Han blev begravet ved en kilde i en lille dal overskygget af grædepile.

### *Den sidste rejse.*

I sit testamente havde Napoleon Bonaparte udtalt ønsket om, at hans jordiske levninger blev stedt til hvile på Seinens bred, midt iblandt det folk han elskede, og dette ønske blev omsider opfyldt af den franske regering. I 1840 beordrede kongen, Louis Philippe, sin tredieældste søn, søofficeren, prinsen af Joinville, at hente Napoleons kiste fra St. Helena til Frankrig. Udrustningen af to skibe, fregatten „la Belle-Poule“ og korvetten „la Favorite“ blev straks påbegyndt, og allerede den 22de juni afsejlede den lille eskadre. Efter en tre måneders rejse med lange ophold i Madeira og Bahia men uden særlige oplevelser ankom skibene d. 8de okt. til Jamestown på St. Helena.

Af de endnu levende af Napoleons stab medfulgte general Bertrand og hans ældste søn, Arthur, general Gourgaud, las Cases søn Emanuel, overkammertjeneren Marchand samt de fire tjenere, der frivilligt havde delt det pinlige fangenskab med deres herre.

Gribende var det øjeblik, da kisten stående ved siden af graven og omgivet af den lille trofaste skare blev åbnet. Liget var ikke meget forandret, og alle genkendte de elskede træk. Med uendelig pietet blev liget lagt i en fra Frankrig medbragt ibenholtskiste, og båret af franske matroser under minutskud fra fortet og skibene blev kisten bragt om bord i „la Belle-Poule“. Alle skibe på reden er flagsmykkede, og orlogsskibene mander rær; på dækket står rækker af officerer i galla med dragne sabler; trommer slår fanemarch og musikken spiller

en sørgemarch, idet kejserens kiste løftes ombord. Her var der under banjerdækket indrettet et smukt dødskapel, helt beklædt med sort fløjls og beslæet med sølvsøm, hvor kisten blev anbragt surret fast på en forhøjning. Et ligklæde af violet fløjls indvirket med gyldne bier og kantet med hermelin dækkede hele sarkofagen.

Den næste morgen d. 18de okt. lettede eskadren, og inden aften var St. Helena ude af sigte.

Efter en hurtig rejse ankom eskadren til Cherbourg og ankrede på reden. Her blev kisten anbragt fuldt synlig fra land på dækket af dampbåden „Normandie“ smykket med mange faner. Den langsomme sejlads op ad Seinen var et skue, der aldrig blev glemt; folk i tusindvis fulgte sørgetoget inde på bredderne med blottede hoveder syngende „de profundis“, nu og da afbrudt af et „vive l'empereur“. Sørgetoget gennem Paris – hans elskede hovedstad – var ikke mindre storslået. En hær på firsindstyvetusind mand står opstillet fra Triumfbuen til Invalidekirken. Seksten heste med guldkaberak trækker ligvognen; en gruppe sejrsgudinder bærer kisten opløftet på et skjold. Hvad der griber mængden mest, er dog synet af veteranerne fra „la grande armée“, der defilerer forbi. Disse gamle fattige folk har i dagens anledning lappet og pudset de gamle uniformer. Alle er mødt op, selv de der kun kan slæbe sig afsted med knortekæp, – grenaderer i bjørneskindshuer, der er røde af ælde, marinesoldater med slidte galoner, – et helt tog af genfærd af kejserens trofaste soldater, – prægtige i deres holdning og armod. Inde i Invalidekirkens gård skulle de bære kisten det sidste stykke, men de magter det ikke og må afløses af soldater og matroser.

Napoleon Bonapartes kiste hviler nu under kuppelen i Hôtel des Invalides i Paris, og stående foran mindesmærket over dette enestående geni prøver jeg at forestille mig, hvorledes verdenshistorien ville have formet sig, dersom Napoleon havde fortsat sin løbebane som søofficer, som det oprindeligt var bestemt, og var mødtes med Horatio Nelson på lige fod på havet.

## LITTERATURFORTEGNELSE

*Denon, Dominique Vivant*: Voyage dans la Haute et la Basse Égypte. Paris 1802.

*Jomard, E. F.*: Description de l'Égypte. Paris 1809, 1813, 1824.

*La Jonquière*: L'Expédition de l'Égypte. Paris 1900-1907.

*Mahon, A. T.*: Influence of Sea Power on the French Revolution and Empire. London 1892.

*Norden, Frederik Louis*: Voyage d'Égypte et de Nubie. Copenhague 1750.

*Saint-Hilaire, Marco de*: Anecdotes du Temps de Napoleon I. Paris 1864.

## NAPOLEON BONAPARTE AT SEA

*Summary*

This paper gives a graphic account of some events of the great struggle between England and France during the era of Napoleon Bonaparte. It is strange to imagine that Napoleon originally was destined for the sea; at the age of 15 he was a cadet at the Naval College at Brienne, and a recommendation (still extant) from the commandant concludes with the final remark: "He will likely prove himself a splendid seaman". What might have happened in those decades if these two most eminent strategists of their day, Napoleon Bonaparte and Horatio Nelson, had met on the high seas under equal conditions? However the two never did meet, although they were seldom out of each others mind.

In 1797 Napoleon was in Paris, recently arrived from a successful campaign in Italy where he had defeated his enemies right and left. England alone was his antagonist, and during one of his conferences with the "Directoire" he exclaimed: "France must either destroy England or suffer destruction from England".

At that time an invasion of England across the Channel from France was out of the question. As an alternative he planned to conquer Egypt. His idea was to invade India either through the Red Sea or overland and to destroy English trade.

Therefore in 1798 he assembled a large army and equipped a fleet of warships and transport vessels, and on the 5th May he left Toulon roads for Egypt.

In the meantime Admiral Nelson was deputed with a small squadron of ships of the line under orders to investigate and if possible to destroy the French ships, but on the very day of departure, a local storm swept the English ships from their stations outside Toulon. In this way Napoleon escaped unscathed from Toulon; on his way through the Mediterranean he conquered Malta, and in due time he reached Egypt and disembarked his army in safety.

Nelson, for the time being outwitted by Napoleon, left no stone unturned in order to reach his foe, and eventually he struck at the French fleet at anchor in Abukir Bay and destroyed it entirely in the famous battle of the Nile.

A year later, fed up with Egypt and longing for home, Napoleon left for France in the French frigate "la Muiron" and reached Fréjus in 45 days. During this journey through the Mediterranean Napoleon revealed many curious aspects of his character.

Next time Napoleon set out upon a longer sea voyage was as a prisoner on the English warship "Bellerophon". The battle of Waterloo was lost, his "grande armée" defeated, and he saw no other way than to surrender to the English. Near Start Point in the Channel he was transferred to the ship of the line "Northumberland" to take him to his place of deportation, the lonely island of St. Helena in the South Atlantic.

Here "Old Boney", as his nickname was throughout the British navy, was kept as a prisoner of war until his death in 1821. He was buried under a willow in a small valley near his abode Longwood. In his last will Napoleon expressed a wish to be buried in Paris, and in 1840 a little squadron under the command of the Prince of Joinville in the frigate "Belle-Poule" was despatched from France to bring his body home. His sarcophagus is now in Hôtel des Invalides in Paris, a place of meditation for many French patriots.

# STORM OVER KAP

Af

GEORG NORREGÅRD

*Historikeren, dr. phil. Georg Nørregård, som på grundlag af sine studier i vest- og ostindiefarten i 1700-tallet tidligere har skrevet flere artikler i årbogen, giver her eksempler på de vanskeligheder, der kunne ramme ostindiefarerne i de urolige farvande omkring Kap det Gode Håb. Selv om forholdene her ikke var helt så hårde som ved Kap Horn, stillede strøm, modvind og storm dem dog over for store problemer. I det følgende skildres den række ulykker, der ramte Asiatisk Kompagnis fregat „Cron Prinsessen af Danmark“. Dette skib blev 1752 efter mangehånde prøvelser for mandskabet kondemneret, og mandskabet måtte søge hjem fra Kap med anden skibslejlighed.*

**D**ET er velkendt, at klimaet omkring Kap det Gode Håb er meget stormfuldt. Mange søfolk har på vejen mellem Europa og Indien døjet hårdt i farvandene ud for Sydafrika. Især på hjemvejen mod Europa kunne de komme i vanskelighed, når stormen rejste sig fra vest eller nordvest, og talrige skibe mødte her deres skæbne.

Blandt de mærkelige hændelser på disse kanter tør regnes dem, der indtraf for det danske asiatiske kompagnis skib „Cron Prinsessen af Danmark“. De formede sig så ejendommeligt, at de er værd at omtale, og de viser til fulde, hvor forskellige sømandskår var dengang fra nu.

„Cron Prinsessen af Danmark“ var bygget af kompagniet selv og beregnet på farten til Indien. Skibet løb af stabelen i 1744, og året efter lå det færdigt til afgang. Hen i sommeren 1745 var aktietegningen til dets første udredning i orden. Med kongen i spidsen indskød hoffet og mange af landets kendte mænd penge i foretagendet. Der var 1600 aktier i alt. Til udredningen beregnedes 64.000 rd., til

den udgående ladning 130.000 rd. og til assurance 12.000 rd. Efter tidens forhold var det betydelige kapitaler, der blev sat på spil, og man kan vide, at folk i København siden fattede dyb personlig interesse for skibet på dets færd til de fjerne strande.

Allerede på den første rejse kom skibet ud for prøvelser. Udrejsen forløb dog godt nok. Den 4. december 1745 afgik „Cron Prinsessen“ fra Københavns red, ført af kaptajn E. Sporning, og efter en hurtig fart ankom skibet på Tranquebars red den 9. juli 1746. I efterårs-månederne foretog det derfra en rejse til Atchin på Sumatra, således som mange af kompagniets skibe gjorde, og den 3. februar 1747 afgik det igen fra Tranquebar på vej mod fædrelandet.

Det var først på hjemvejen, modgangen lod sig til syne. Den dag, „Cron Prinsessen“ nærmede sig Kap, var vinden sydøst. Med denne vind lod det sig ikke gøre at sejle ind på reden, og skønt man allerede var så nær, at man kunne tælle skibene derinde, måtte man opgive at søge havn.

Næste morgen, det var den 27. april 1747, sammenkaldte kaptajnen da skibsrådet og forelagde spørgsmålet, om man skulle vente, til vindforholdene bedrede sig, og så gå ind, eller man hellere skulle fortsætte rejsen til Sankt Helena for at få vand og forfriskninger om bord der.

Konstabelen og bådsmænden var stemt for at gå direkte til Sankt Helena, men styrmændene holdt for, at man hellere skulle se tiden an. Der var ikke så meget som en høne om bord, og det kneb med forsyningerne. Nogle af folkene var syge og trængte til forplejning. Kun hvis sydøstvinden holdt sig for længe, og man slet ikke kunne komme ind på reden, ville det være tilrådeligt at gå direkte til Sankt Helena. I øvrigt var der den risiko, at man i tåget vejr kunne være så uheldig at sejle forbi øen uden at opdage den, og hvis det skete, var det ikke så let at forsvare, at man så hastigt havde forladt Kap.

Kaptajnen besluttede da at vente, og efter flere dages forløb slap skibet også ind på reden ved Kap, hvor de syge blev ført i land og forplejet, og hvor alt var indrettet på at skaffe vand og forsyninger til de mange skibe, der gik ad søvejen syd om Afrika.





Kort over Kap, med Taffelbayen og Kapstaden foroven til venstre. Syd herfor springer selve forbjerget Kap det Gode Håb frem, med Falso Bay i ly heraf. De runde cirkler er hottentoternes kraaler. – Udsnit af hollandsk kort fra 1700-tallet. Kgl. Bibliotek.

*Environs of Cape, 1700, with Table Bay, Cape Town, Cape of Good Hope and False Bay.*

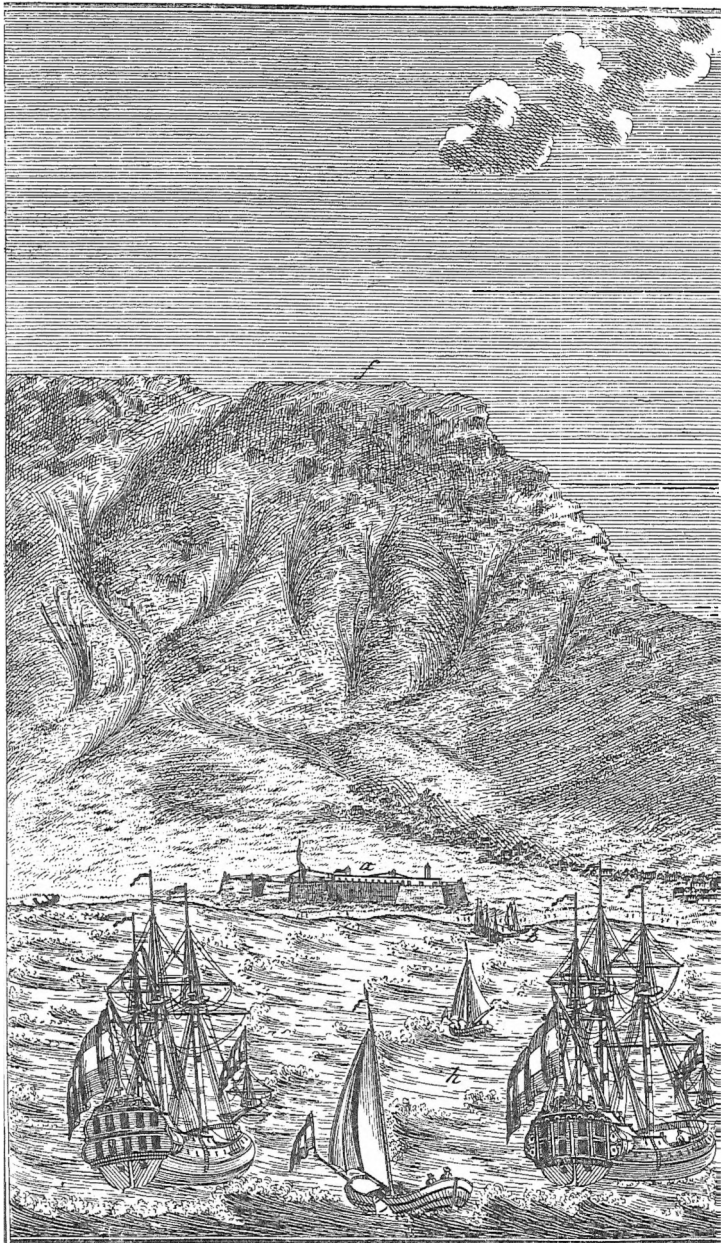
Det havde dog måske været bedre at fortsætte direkte til Sankt Helena. Det gik godt nok med at skaffe forsyninger; det tog kun et par uger; men før man nåede at komme af sted på hjemrejsen, blæste det op til storm fra nord, og denne vind stod lige ind på reden.

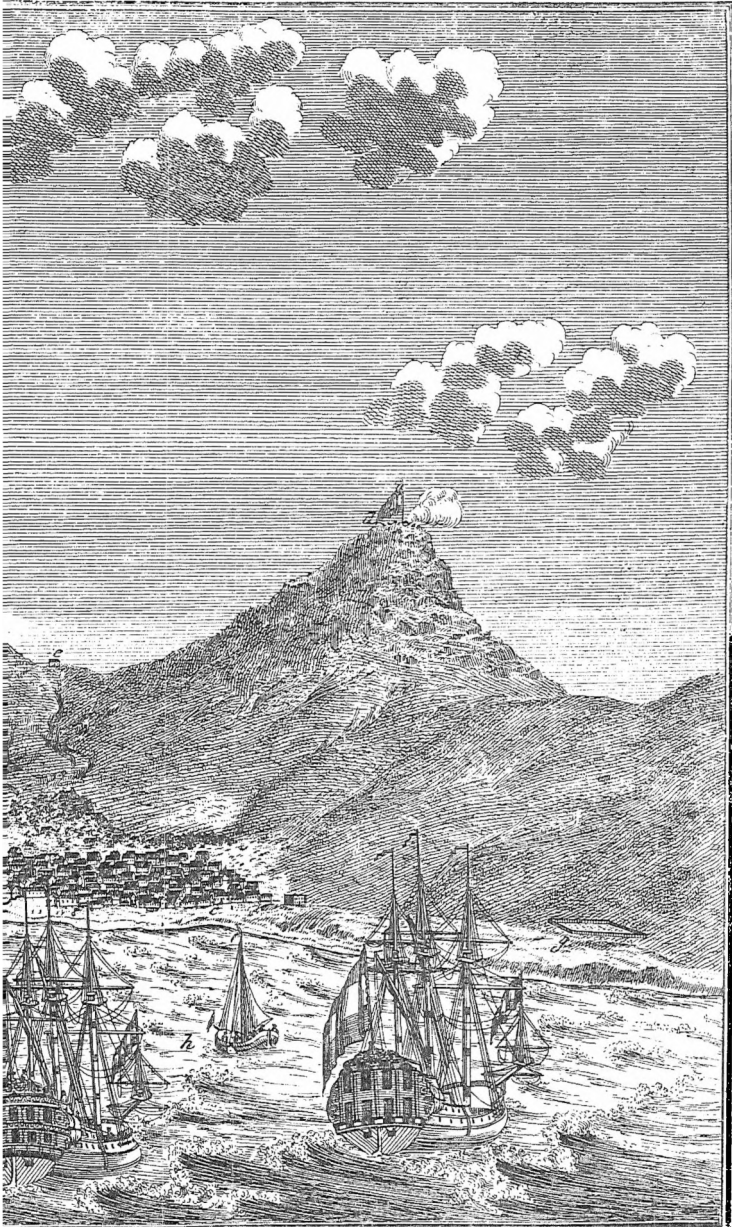
Uheldigvis stod det dårligt til med skibets ankertove. Hjemme fra medførte man fire sådanne tove; men på udrejsen var to af dem blevet splejset sammen. Man var således kun i besiddelse af tre tove, men i det ene var for et par dage siden sprunget to totter, og de to resterende var „ikkuns slette“.

*Tekst til billedet på næste dobbeltside.*

Reden med Kapstaden 1741. Til venstre fortet (a), hvorover Taffelbjerget (f) hæver sig. Til højre Løvehovedet (d), med flaget. Herfra holdtes udkik over søen efter skibene og gaves signal. Længst til højre forneden kirkegården (g).  
Stik af Joh. Wolff. Heydt.

*The roads of Cape Town, 1741, with fortress and town; to the right the cemetery.*





Da nu stormen rejste sig, blev der straks gjort, hvad der kunne gøres. Ræer og stænger blev strøget, pligtankeret blev taget i brug, og en line blev gjort i stand til bovankeret, hvis der skulle blive brug for det.

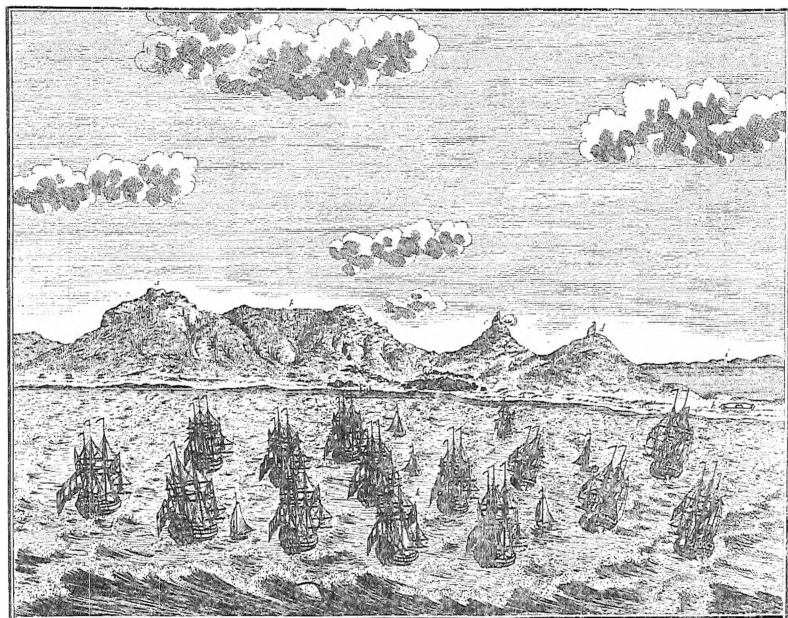
Næste dag blev den ene af styrmændene, Jens Knie, og handelsassistenten, M. Ziervogel, sendt i land for at se, om de for billige penge kunne erhverve et nyt tov. Det var kun med stor fare, de to mænd slap gennem brændingen ind på det tørre land, og chaluppen, som havde bragt dem ind, måtte straks igen gå fra land, for at den ikke skulle blive slået i stykker.

De to mænds opgave i land var ingenlunde ligetil. Det var skik og brug, at kompagniskibene medbragte gaver fra Indien til guvernør og myndigheder på Kap; men i dette tilfælde havde man sparet på gaverne. Det var derfor et spørgsmål, om guvernøren var velvillig. Knie og Ziervogel henvendte sig først til ekvipagemesteren på stedet og fik her at vide, at man vel havde et passende tov, der var 17½ tommer i omkreds; men det blev kun udleveret med højeste tilladelse.

Ziervogel gik da til guvernøren, Hendrick Swellengiebel, og forklarede situationen. Til trods for de karrige gaver var modtagelsen ikke dårlig. Danskerne kunne godt få tovet, men det skulle koste 900 à 1000 rd. Handelsassistenten vidste da ikke ret, hvad han skulle gøre. Kaptajnen havde jo givet ham besked på at undersøge, om man kunne få et tov til billig pris.

Imidlertid var der, straks efter at Knie og Ziervogel var gået i land, sket det, at man på „Cron Prinsessen“ havde „tilsat en siow“, d.v.s. signaleret fare, og skudt et kanonskud. Ziervogel regnede derfor med, at skibet allerede havde mistet et anker. Når han skulle tænke på kompagniets bedste og på det hårde vejr, var der intet at vælge imellem. Han besluttede derfor at købe tovet. Det var bedre at ofre pengene end risikere skib og ladning.

Likvide midler var der ingen vanskelighed ved at skaffe. Det danske asiatiske kompagni havde fast forbindelse med huset de Wett på Kap, og her kunne man få de fornødne penge. Tovet kunne derefter hurtigt sendes ud til skibet med en båd, der havde ærinde derud.



Taffelbayen 1741, med reden i forgrunden. I baggrunden ses fra venstre til højre de fire bjerge: Djævlbjerg (a), Taffelbjerg (b), Løvhovedet (c) og Løverumpen (d), – de to sidste kunne godt ligne en liggende løve. Ved foden af Taffelbjerg til højre ligger fortet og Kapstaden, og i billedets højre side en skanse (h). – Stik af Johann Wolfgang Heydt i hans *Allerneuester Geographisch- und Topographischer Schau-Platz von Afrika und Ost-Indien* (Nürnberg 1744). – Kgl. Bibliotek.

*Table Bay with Devil's Mountain, Table Mountain, Lion's Head and Rump, 1741.*

Da Ziervogel alligevel var bange for, at kaptajnen skulle misbillige den dyre handel, skrev han et brev til ham for at forklare sine synspunkter og for at anmode ham om ikke at tilbagevise tovet. Havde man først ladet det gå, fik man det måske ikke tilbudt for anden gang, selv om man fik hårdt brug for det.

Heldigvis gjorde kaptajnen ingen vanskeligheder. Der blev hårdt brug for det nye tov. Tidlig om morgenen den følgende dag sprang dagtovet „omtrent på hel tov,“ så ankeret og det meste af tovet

gik tabt. Man lod da pligtankeret falde, og så snart dagen gryede, skød man et kanonskud og „satte siow til“. Vejret var imidlertid så hårdt, at ingen turde gå ud med båd. Mellem kl. 7 og 8 sprang også tøjtovet, og man lod da bovankeret med det udsendte nyc tov falde og afgav endnu et nødsrud.

Dette kaldte guvernøren, ekvipagemesteren og en stor mængde mennesker til stranden. Søfolk påstod nu, at skibet kun lå en kabellængde fra en undersøisk grund. Øjensynlig var der stor fare på færde.

Ziervogel spurgte da guvernøren, om der var endnu et anker og tov at få, og om man måtte sende det i land igen, hvis der ikke blev brug for det. Guvernøren gav godt nok sin tilladelse, og et anker med tov blev bragt ned til bryggen; men vejret var stadig sådan, at ingen båd kunne gå ud.

Guvernøren gav da ordre til, at man ved hjælp af en råber skulle spørge, hvad der manglede ude på skibet; men man kunne ikke høre svaret. Han lod så råbe, at skibet skulle sende sin chalup i land. Chaluppen blev da sat ud med styrmand Knie om bord, men ikke for at gå i land. I stedet fik den ordre til at nærme sig land for at råbe svar; men svaret kunne ikke høres i land.

Just som man nu inde på land ventede, at Knie ville søge frem mod bryggen, drejede han af, men med det uheldige resultat, at chaluppen kæntrede i brændingen.

Blandt dem, der inde på land iagttog ulykken, var også Ziervogel. Han forsøgte straks at få nogen til at gå ud for at redde de druknende; men ligegyldigt hvor meget han tilbød, så var der ingen, som ville tage affære. Nogle af de ulykkelige søgte at redde livet ved at kravle op på chaluppen, men forgæves. Der havde været et dræg om bord, som var fastgjort til fartøjet, og det var faldet til bunds i havet, så chaluppen måtte blive liggende, og så snart nogen nåede op på den, vaskede brændingen dem ned igen.

Nu talte Ziervogel om, at styrmand Knie formentlig var mellem de ulykkelige derude; han havde altid været villig til at vove pelsen. Dette hørte en af Kapborgerne, som kendte Knie, og han tilbød da at stille sin chalup til rådighed og fik overtalt nogle sorte fiskere til

at gå med ud. Man kunne se, at nogle af folkene derude endnu holdt sig oppe. Ziervogel lovede også belønning til de modige. Det lykkedes herved at få reddet to mand ind, efter at de havde ligget næsten en time i vandet, nemlig styrmand Knie og kvartermester Hans Hoff. De havde holdt sig oppe ved hjælp af chaluppens årer og var som halvdøde, da de kom ind; men det traf sig, at „Cron Prinsessens“ obermester (læge) befandt sig i land, så han kunne tage sig af dem. Derved kom styrmand Knie sig efterhånden, men kvartermesteren havde slugt for meget saltvand og døde samme aften.

I alt kostede denne affære ni døde, nemlig foruden kvartermesteren otte matroser.

Da Knie kom så vidt til kræfter, at han kunne meddele sig, fortalte han, at „Cron Prinsessen“ havde mistet to ankere og to tove og nu kun lå for pligtankeret og det nye tov.

Endnu efter at ulykken var overgået chaluppen, kom der nødskud fra skibet. Ziervogel meldte dette til guvernøren og traf alle foranstaltninger til, at anker og tov kunne blive bragt ud til skibet, så snart vinden lagde sig en smule; og straks den næste morgen kl. 5 fik man det bragt om bord tillige med et brev fra Ziervogel, der bebrejdede kaptajnen, at han havde ladet de mange søfolk risikere deres liv.

Kaptajnen søgte at skyde skylden fra sig og svarede, at det var folkene, der havde presset på, for at chaluppen skulle gå i land, og da den havde nærmet sig strandbredden, havde folk i land råbt og vinket til Knie, at han skulle lægge ind der. Chaluppen var aldrig kommet fra borde, hvis man ikke havde råbt fra land. I øvrigt bad kaptajnen om at få otte nye mand om bord, hvis skikkelige folk kunne fås. Forud havde man mistet fire mand, der var deserteret.

Imidlertid vedblev stormen. Hen på eftermiddagen sprang det første af de tove, der var sendt om bord. Denne gang nøjedes man med at sætte signal på fortoppen; Ziervogel havde i sit brev bedt om, at man ville undlade at skyde, for det voldte så stor alteration i land.

Ziervogel gik da igen til guvernøren for at få endnu et anker og et

tov at sende ud til skibet. Denne gang faldt guvernøren i forundring og trykkede sig halvvejs derved. Man kunne jo ikke vide, hvor mange tove og ankre der blev brug for, og der kunne jo også melde sig andre, som var i forlegenhed.

Endnu en gang lovede han dog hjælp, men Ziervogel måtte gå ind på at skrive til kaptajn Sporning, at skibet skulle flyttes fra, hvor det lå; thi ellers kunne intet forslå. Havbunden bestod der på stedet af skarpe klipper, hvorpå tovene blev flået i stykker. Da der ikke var flere tove af den tykkelse, som man hidtil havde fået, måtte man denne gang nøjes med et, som kun var 15 tommer i omkreds.

Ziervogel talte også med guvernøren om at få flere mand om bord, men sådanne var ikke at opdrive. Siden måtte man lade fem skibsdrenge avancere til opløbere.

Den følgende morgen, den 20. maj, blev det tredje tov bragt om bord, og ekvipagemesteren fra Kap tog selv med ud for at bevæge kaptajnen til at flytte skibet. Man havde dog ikke held til at få hævet det ene af de to ankere, som endnu var i brug, så skibet måtte blive liggende. I sin fortvivelse sendte kaptajnen straks nye bønner om hjælp.

Der blev da sendt to chalupper ud fra land, for at de skulle bistå skibets båd med at lægge varpankeret ud, så man kunne varpe skibet bort fra det farlige sted. Nu nægtede imidlertid to styrmænd at gå ud med skibets båd; men overstyrmanden Nathanael Aars gik med, og inden aften lå „Cron Prinsessen“ fortøjet på et bedre sted mellem to hollandske skibe.

Atter om morgenen den 21. maj blev der løsnet et skud fra skibet og „sat en siow“. Flere fartøjer gik da derud og fandt, at pligtankeret var gået tabt; man havde forsøgt at vinde det ind, men et stykke ude havde tovet været skamfilet, så man havde måttet kappe det.

Langt om længe havde vejret nu bedret sig, og der blev tid til at overveje, hvad der kunne gøres for at bjerge nogle af de tabte ankere. Ziervogel fik det imidlertid ordnet således, at man ikke skulle spille tid dermed. „Cron Prinsessen“ fik lov at beholde et af ankrene fra land og overlod til folkene på Kap, hvad der var at bjerge.



Til dækning for leverancerne til skibet udstedtes en veksel på 1590 rd. hollandsk kurant til firmaet Christian van Orsoog en Soonen, der var det danske asiatiske kompagnis forretningsforbindelse i Amsterdam. Guvernøren ville ikke have nogen avance på forretningen. Ziervogel fandt, at hollænderne på Kap i det hele taget havde været meget tjenstfærdige og villige, og de havde ydet lige så god hjælp, som de ville have gjort, hvis det havde været et af deres egne skibe. Den sparsomme gaveydelse havde således ikke skadet danskerne – med mindre man tænker sig, at en velvilligere indstilling fra hollændernes side måske kunne have ført til en hurtigere og heldigere redningsaktion, da chaluppen kæntrede.

Man gjorde sig nu klar til afgang. Om aftenen den 23. maj var alle om bord, og næste morgen lettede man anker. Kastellet på Kap saluteredes med ni skud og svarede med syv skud, og siden „Cron Prinsessen“ havde modtaget så store tjenester, gensvarede skibet med endnu fem skud, efter tidens forhold en ganske særlig artighed.

Rejsen til fædrelandet forløb derefter godt, og i september nåede skibet Helsingør. Godt et år senere den 5. november 1748 kunne „Cron Prinsessen“ lægge ud på sin anden rejse til Indien, igen under kommando af kaptajn Sporning; den forløb heldigere, og allerede midt i maj 1750, altså efter halvandet års forløb, var skibet tilbage i København. En kort stund havde det dog set truende ud. Da skibet på tilbagevejen nærmede sig Kap, og udkikken allerede mente at kunne se bebyggelsen, rejste der sig en storm, og landet skjultes i dis, men næste dag lykkedes det at komme ind på reden, og siden bugseredes skibet til en god ankerplads, idet der denne gang kom en mand ud og viste, hvor det bedst kunne ligge.

Næsten et halvt år forløb, før „Cron Prinsessen af Danmark“ i efteråret 1750 kunne løbe ud på sin tredje rejse til Indien, denne gang ført af kaptajn Svend Fenger, der havde været med som styrmand på den anden rejse. Det var den 12. oktober 1750, skibet stod ud fra Københavns red. Der var igen tegnet 1600 aktier; kongen deltog med 76 aktier, dronningen med 8 og enkedronningen med 12 aktier. Den ledende minister A. G. Moltke, Bregentved, havde tegnet

16 aktier, og de fleste af landets kendte navne var lige som ved første rejse optaget på aktionærlisten. Skibets udredning regnedes denne gang til 56.000 rd., den udgående ladning til 150.000 rd., og assuranzen til 10.800 rd.

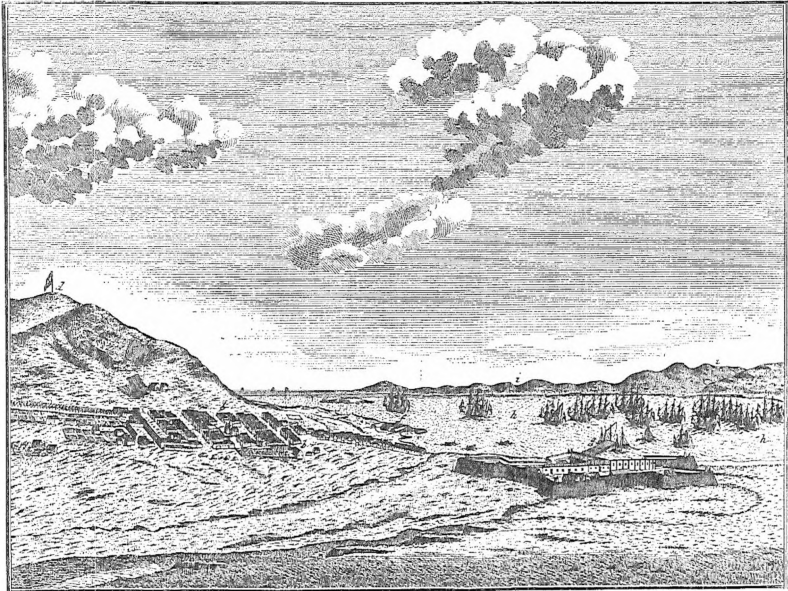
Udturen gik tålelig godt, og den 30. maj 1751 nåede man til Tranquebar, men undervejs undgik man ikke en ubehagelig oplevelse ved Kap. Nogle dage efter ankomsten, da skibet lå på reden, og båden skulle gå ind med brædder, kæntrede den på vejen. Kaptajnen, der befandt sig i land, fik imidlertid fat i et par både og kom til hjælp, så kun nogle af brædderne gik tabt. Atter et par dage senere stormede det, så bådene ikke kunne gå ud til skibet.

Opholdet ved Kap varede kun godt fjorten dage, mens man indtog vand og forfriskninger og drev småhandel med varer hjemmefra. Kaptajn Fenger fik ved den lejlighed fornøjelsen af at være med til guvernør Swellengiebels afskedsmiddag, men han kom også til at overvære begravelsen af en engelsk guvernør, der var død på vejen hjem fra Indien.

På rejsen mellem Kap og Tranquebar døde assistenten Hans Holm. Både han og hans efterfølger Søren Sparre udmærkede sig ved flittigt at anføre i skibsprotokollen, hvad man så af fugle og søens skabninger i de varme have. Ofte benyttede de herved hollandske betegnelser: dradesser, malmukker, Jan van Gentes og boskopper. Hans Holm antegnede også synet af en søorm, halvanden à to favne lang, og Søren Sparre omtaler både en slange og en sødjævel.

Medens skibet lå på reden ved Tranquebar døde en styrmand, konstabelen samt flere matroser, og andre af skibsfolkene deserterede. Hvoraf man tør slutte, at forholdene om bord ikke var så ganske tilfredsstillende. Det ses dog ikke, hvad der var i vejen. Under alle forhold var det vel uheldigt, at „Cron Prinsessen“ lå temmelig længe på Tranquebars red i den varme sommertid.

Af ladning indtoges en del salt og noget kaliaturtræ eller rødt træ, en slags sandeltræ. Det blev stuvet i bunden af skibet. Hovedlasten var kattuner, der kom om bord i store pakker. Man opnåede dog ikke på denne måde at få fuld last. Det blev derfor besluttet at sende



Taffelbayen med reden 1741. Længst til venstre Løverumpen, i forgrunden t.v. det hollandske ostindiske kompagnis have, hvor der dyrkedes grøntsager til forfriskninger for ostindiefarerne ; i midten Kapstaden og t.h. fortet. Midt i indløbet til bugten den lille ø Robben Eiland, til venstre for skibene.

Stik af Joh. Wolfg. Heydt.

*View of Table Bay with the garden of the Dutch East India Company to the left, 1741.*

skibet til Calicut på Malabarkysten for at indtage peber, og samtidig ville man benytte lejligheden til at etablere en handelsloge i den lokale fyrste, Samorinens, land. Til hjælp ved disse forretninger medsendte guvernementet i Tranquebar sekretråd I. C. Soetmann. Han havde tidligere været på Malabarkysten for at undersøge forholdene og for at købe peber op, og det var efter hans forslag, logen skulle bygges.

Afrejsen fra Tranquebar red foregik den 3. november 1751. Turen gik syd om Ceylon og ret langsomt. Først den 11. november passeredes Kap Comorin, Forindiens sydspids. Peberopkøbet foregik ikke uden vanskelighed ; men det lykkedes dog ved Colego på Travancores kyst at indtage 105.120 pund peber og ved Calicut noget længere mod

nord et endnu større kvantum. Peberet styrtedes i lasten, og på den første del af rejsen var det tilbøjeligt til at udvikle varme, så man ofte måtte åbne lugerne for at lufte det.

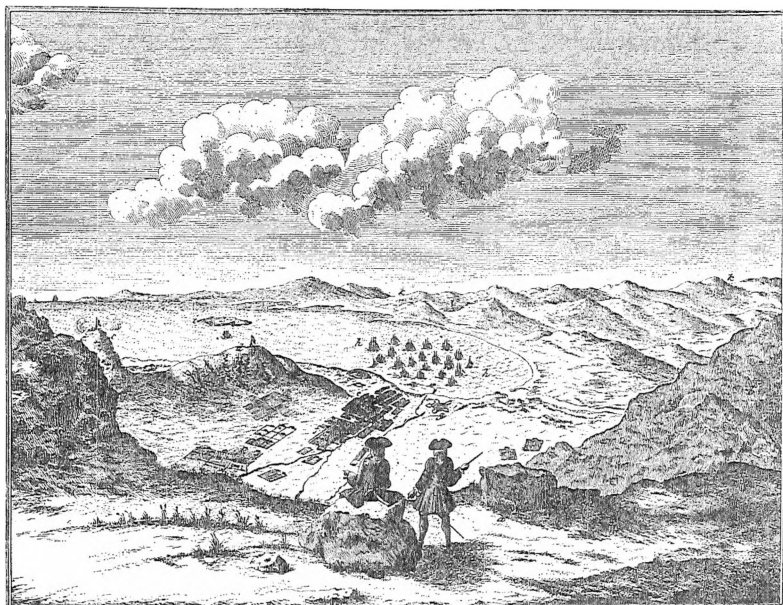
En væsentlig ulempe ved opholdet på Malabarkysten var de angrikske sørøvere, som også havde gjort farvandet usikkert første gang, da Soetmann kom til kysten. Allerede mens „Cron Prinsessen“ lå ved Colego, kom der efterretning om, at sørøverne opholdt sig med 10–12 fartøjer på højden af Calicut. Man undlod derfor ikke at holde „Cron Prinsessen“ kampklar, så længe skibet var i nærheden af denne by. Rytget fortalte, at sørøverne længere nordpå havde taget 2–3 skibe, bl.a. et engelsk orlogsfartøj, ladet med kugler og krudt. Også i land gjorde man klar til at give dem en varm modtagelse, hvis de gik ind for at plyndre. En ugestid efter ankomsten til Calicut dukkede sørøverflåden også op i god orden fra nord, i alt omfattende 11 skibe, derunder en brigantin af engelsk bygning, fem tomastede og fem enmastede fartøjer (galvetter og graper). Alle skibe var indrettet både til at gå for sejl og til roning; de største havde hver seks til otte kanoner, de mindre hver to til fire, altsammen svært skyts. Da flåden var ud for Calicut, kastede den anker, mens et af skibene gik nærmere for at bese „Cron Prinsessen“. Derefter lettede den og forsvandt sydpå. Den følgende nat var alle danske om bord i gevær, men næste dag passerede hele flåden igen på vej nordover.

Afrejsen fra Calicut sikredes ved, at man et stykke vej sydover gik i konvoj med nogle engelske skibe. Den fandt sted den 4. februar 1752. Da man vel havde tabt landet af syne, dukkede et par portugisere frem, som havde sneget sig om bord om natten i Calicut for således at flygte. De fik nådigst lov at sejle med.

På rejsen plagedes man nu af kakerlakker. De vrimlede overalt, åd af provianten og gjorde opholdet om bord utåleligt. For at komme dem til livs, udlovede kaptajnen en belønning for hvert tusind kakerlakker, der indfangedes, og det hjalp noget.

Bortset fra dette gik farten dog nogenlunde, indtil man nærmede sig Sydafrika, men derefter artede vind og vejr sig på det værste.

Allerede den 18. april fik man land at se af Afrika, men først på



Udsigt fra Taffelbjerget over Kapstaden og Taffelbayen 1741. I mellemgrunden til venstre bjergene Løvehovedet og Løverumpen; bag sidstnævnte Robben Eiland. Det var en yndet udflugt for europæerne at bestige det flade Taffelbjerg og nyde den storslåede udsigt. – Stik af Joh. Wolfg. Heydt.

*View from Table Mountain over Cape Town and Table Bay, 1741.*

majdagen gik man så nær kysten, at man kunne lodde bund. Da man her fandt klippegrund, holdt man udefter. I nordvest havde der været høje bjerge at se; men de skjultes siden af dis. Den 3. maj begyndte ulykkerne. Det blev da klart, at skibet tog vand. Allerede i nogen tid havde man bemærket, at der sivede vand ind ved boven, men nu så man, at det samlede sig foran i skibet, og ved fokkemasten stod det 5 fod højt. Hidtil havde man kun pumpet ordinært; men da man nu kunne høre vandet, hvor det kom ind ved bovbåndene, blev alle mand sat i gang med at luge vandet op med pøse. Dette hjalp noget, og efter at man havde taget nogle stenkul op fra bunden af skibet, blev tømmersmanden sat til at hugge hul på øverste dæk, så man kunne sætte en pumpe ned.

Også agter pøsedes vand op, og efter at en del ferskvandsfustager var taget op, blev der gennem forlugen sat en pumpe ned i vandlasten. Hele dagen vedblev man at pumpe og „balje“ vand op, og om aftenen stod der kun 12 tommer vand over skibets garnering. Tømmermanden søgte da at hugge enderne af et par stykker af det røde træ, så man bedre kunne komme til, og næste dag fik man alt vandet af forlasten, så man igen kunne sætte de tomme fustager ned. Da en ny undersøgelse blev foretaget „i pikken“ agter i skibet, fandt man, at konstabelens inventar var fugtigt, så man måtte tage det op på dækket og tørre det. Tredjedagen var der kun lidt vand forrest ved bovbåndet; resten kunne nu løbe gennem vandlasten og frem til en pumpe, og faren var ikke overhængende.

I disse dage så man gentagne gange land i nord og mente, at det var Kap Agulhaes, og man forsøgte at komme videre vesterpå langs kysten; men om aftenen den 7. maj kom en ny ulykke til, idet en storm rejste sig af nordvest. Man måtte da lægge bi „med en enkelt abe“, og om natten blev begge underræer strøget. Næste morgen var der atter vand i lasten, så man måtte til at „balje“, og dagen efter fandt man, at blokken i forstævnen, hvorpå bovsprydet lå, var løs. Skuden begyndte at give efter i fugerne.

Man forstod nu, at situationen var alvorlig, og alle blev grebet af uro. Det hedder i skibsprotokollen: „I dag er af samtlige ober- og underofficerer udlov et gave til de fattige, om den almægtige Gud i nåde ville se og hjælpe os i denne øjensynlige nød og fare, som vi er udi, og hjælpe os igen at kunne se vort kære fæderne land med glæde“. I alt ofredes 141 rigsdaler; ved den foregående ordinære ofring på påskedag den 2. april blev der kun ofret 50 rd. til præsten og 20 rd. til de fattige.

I de følgende dage vedblev stormen at rase, så skibet havde svært ved at ligge bi, og sejmagerne måtte arbejde på et stormsejl, som kunne bruges på mesanen.

Den 10. maj slog en svær sø fra agter styrbords galleri i stykker, og en del vand kom ind i kahytten; siden fyldtes kulen midtskibs med vand, og svære overhalinger gik hen over kobryggen. Den næste

dag trak skibet vand, så pumperne måtte holdes i gang hele tiden, en stor anstrengelse for besætningen. Den 14. maj blev søen så urolig, at skibet ofte blev slået hårdt under gillingen med det resultat, at kabytten lettede sig ved det, og vandet fossede ind i arkeliet. Det løb herfra gennem ris- og nellekammeret (indisk nelle = en slags ris) og tog en del af kornet med ud.

Mange varer om bord var nu så ødelagt af mug, kakerlakker og fugt, at de var ubrugelige, og besætningen begyndte at blive syg af vattersot og skørbug, så en del lå til køjs.

Efterhånden var det galt fat på alle kanter, og overstyrmand R. Munck udtrykte sin frygt i et langt digt, som han indførte i skibsjournalen :

Nu ser det farligt ud! Skal strøm og bølger råde?  
 Skal mørke, regn og slud formere nød og våde?  
     Skal den kontrære vind til vor ulykke stå?  
     Skal bølgens mægtig vand vort skib i splinter slå?  
 Skal skibet åbne sig, at havets skarpe suser  
 skal stige ind til os, som allerede suser  
     Med slig en voldsom magt igennem stevn og skod?  
     Skal det formere sig, da ser det farligt ud.  
 Skal vore stakkels folk ved kuld' og arbejd' svækkes?  
 Må da vort håb og lyst ved slige skæbne stækkes?  
     Vi ser den tredje del af sygdoms sår er kvælt,  
     Hvis tal formerer sig hver dag, det er jo fælt!  
 Vor pumpe nat og dag foruden ophold klapper,  
 Hvormed indfusend sø med møje vi udtapper.  
     Skønt vi just holdes læns, er dog hvert pumpe­slag  
     Som en erindrings lyd til tidens sidste dag.  
 Vi drives daglig ud i mer og mere fare,  
 Hvis Gud mirakelvis os ikke vil bevare.  
     Og kun selv det usædvanlig hårde vejr,  
     Som fører bølger med sig i en voldsom hær –  
 Ej! var vi Noa ark, at Gud selv ville lukke  
 For al ulykke til, da turde vi ej sukke.  
 Ej! at vor Jesum lå hos os udi sit „kød“,  
 Vi ville vække ham, at råde os af nød.  
     Ej! var dog Paulus her, som kunne os husvale  
     Som fordum: ingen af jer skal for døden dale.  
 Jer skal ej falde af det mindste hovedhår.  
 Hvad salve var det ej på vores hjertesår?

Men hvem er her, som vil og kan vor jammer høre?  
 Hvem er her, som vort suk til Jesus skal indføre?  
 Hvem skal vel frelse os ud af det grusomme hav,  
 Som hyppig truer med vor undergang og grav?  
 Må da ej dødsens angst og bitterhed omspænde  
 Os usle kreaturer, som her i slig elende  
 Må drive her og der, må stødes op og ned,  
 Til vores svage skib selv dåne må derved?  
 Hvis vi ej kristne var, da måtte vi fortvile,  
 Og kun af dødsens skræk i dødsens arme ile;  
 Men nu skal tro og håb opholde sind og sjæl,  
 Om Gud end fandt behag i at slå os ihjæl.  
 Men mægtig fromme Gud, som bor udi det høje,  
 Du ser jo alle ting, du ser og vores møje,  
 Glem ej det løfte, som du haver lovet mig:  
 Går du igennem vand, det skal ej drukne dig.

I virkeligheden var situationen om bord fortvivlet. I de sidste dage var skibet slået langt imod syd. Hvis det kom endnu længere sydpå, var der ingen mulighed for, at det i den tilstand, hvori det befandt sig, kunne klare sig frelst igennem til havn eller land. Man kunne da med sikkerhed se frem til undergang og forlis.

Den 15. maj 1752 indkaldte kaptajn Fenger da skibsrådet for at drøfte, hvad der var at gøre. Man var her enige om, at der ikke var nogen udsigt til at fuldføre hjemrejsen til Danmark, medmindre skibet først kom til reparation, og man besluttede at holde af, for at fartøjet „kunne have nogen lise“, siden det umulig kunne tåle de hårde stød, det fik ved at ligge bi „i denne meget hule sø“. Ligeledes vedtoges det at søge første land og havn, som den gode Gud ville lade vand og vind føre frem til.

Man drøftede også besætningens vandration. Den var en pot pr. mand pr. dag; det turde man ikke formindske; men man vedtog, at det for fremtiden også skulle gælde skibets officerer. I stedet fik folkene dobbelt brændevinsration, så længe det hårde vejr varede ved. Endda brændevinsforrådet var lille.

I stedet for at ligge bi satte man derefter sejl i håb om igen at kunne komme noget nordpå. Det gik da også fremad, skønt søerne var svære, og skibet arbejdede stærkt.



Undervejs lagde man mærke til, at pumpevandet var salt som lage; man sluttede deraf, at vandet havde været inde i lasten og bortsmeltet saltet der.

Nu og da måtte der „baljes“; men under en storm den 18. maj måtte skibet lægges bi, og imens lod det sig ikke gøre at pøse vand op. En pumpe blev derfor sat ned i forlasten, men det lykkedes ikke at få skibet læns. Et par dage efter blev pumpen ved store last uklar, og da man tog den op, var den fuld af peber. Man sluttede heraf, at saltet var smeltet, så pebret løb længere ned i lasten, hvor vandet kunne få fat i det. Da man havde fået pumpen rensat og satte den ned igen, var der halvanden fod vand i storlasten. Der blev herefter idelig arbejdet med tre pumper.

Midt i den store elendighed var det en trøst, at man den 20. maj atter fik land i sigte. Det gav anledning til, at der igen blev holdt skibsråd. Man vedtog her at holde skibet gående under små sejl om natten og så den næste morgen søge at komme under land og der om muligt løbe ind i en bugt for at bjerge skib og gods. Man håbede at kunne nå ind til Rio del Goa.

Næste dag ved morgengry sås land seks mil ude i nord, og man var nu travlt beskæftiget med at gøre ankere, tove og både klar; men om eftermiddagen gik vinden om i sydvest, og om aftenen var der dis over land, så man måtte dreje i sydost for natten, og den følgende dag var der 7 mil til land.

Dødsfaldene om bord begyndte nu at blive hyppige. Den 20. maj var en matros død, og samme dag var mesterkokken Gerhard Wessel og korporal Christian Matzen så syge, at skibspræsten kom og betjente dem med nadverens sakramente. Korporalen døde den 22. maj tidlig om morgenen på et tidspunkt, da 14 andre var syge og lå til køjs, medens mange gik og krøb, så de ikke kunne bestille noget. Samme dag søgte endnu tre til køjs af sygdom. „Den gode Gud se i nåde til os“, hedder det i protokollen, „og give os den forønskede havn eller bay, hvor vi kan se skibets ladning og mange sjæle bjergede og istandsat igen“.

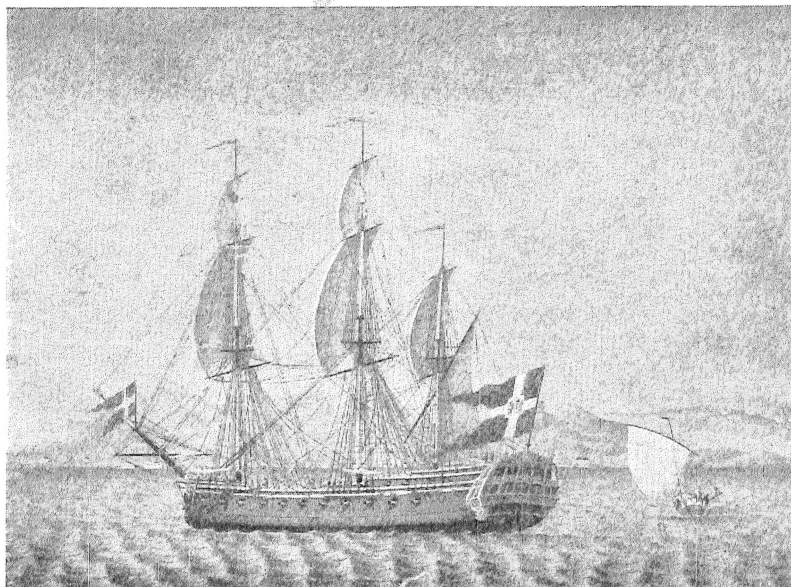
Den 23. maj var vejret så godt, at man igen kunne holde indefter,

og optimismen så stor, at man kunne holde auktion over de afdødes ejendele. Humøret blev imidlertid snart igen slået ned. Da jollen om eftermiddagen blev sat ud for at undersøge et stykke træ, der lå og flød i havet, benyttede kaptajnen lejligheden til at lade den gå rundt om skibet. Han så da, at forstævnen var løs så langt ned, som man kunne se, når skibet duvede. Vandet løb ind ved den ene side og ud ved den anden, og forhudningsplankerne var ganske åbne i nåder og lasker. Det hele kunne når som helst skilles ad og flyde ud på bølgene.

Det sås også, at skibet, fordi alt saltet var smeltet bort, lå højere på vandet, end det skulle. De sidste tre-fire dage havde pumpevandet haft en stærk smag af peber.

For tredje gang blev skibsrådet da sammenkaldt, og ved denne lejlighed forlangte kaptajnen at få deltagernes vota skriftligt. Han ønskede åbenbart ikke at stå alene med ansvaret for, hvad der nu skulle gøres. Konstabelen Tønnes Tollesen og bådsmand Bertel Randers samt yngste styrmand Michael Hansen Lindegaard ønskede, at man skulle sende jollen i land for at få at vide, hvor man var. Tredje styrmand, som ikke var nogen anden end vor gamle bekendte Ziervogel, mente, man havde tilstrækkeligt gode observationer til at vide, hvor man var, og at man noget mod øst ville finde Mossel Bay, et sted, hvor der var læ for vestenvinden. Derimod ville det være farligt at gå mod øst til False Bay tæt ved Kap, for den var så langt væk, at den næste storm let kunne melde sig, før man nåede frem dertil. Hvis det blev vestenstorm, mente Lindegaard, man skulle gå til Madagascar. Hverken andenstyrmanden Rotwitt eller førstestyrmændene, den poetisk anlagte Munck, mente, det lod sig gøre at søge ud i åben sø. Sidstnævnte holdt for, at man i alt fald skulle gå med vinden og søge enten til False Bay eller til Mossel Bay.

Imidlertid indkom der til kaptajnen et bønsskrift fra skibsmandskabet i øvrigt, der bad om, at man hurtigst muligt søgte land; der blev navnlig henvist til, at så mange var syge. Sygdommen beskrives her som hævelse i benene og „gemæktet“ og siden i hovedet og livet. Som svar på denne henvendelse besluttede skibsrådet enstemmigt at søge



En af det danske Asiatiske kompagnis kina- og ostindiefarere under indsejling i Taffelbayen omkr. 1750. Et billede af „Cron Prinsessen af Danmark“ findes såvidt vides ikke, men dette giver et godt indtryk af kompagniets store skibe.

I flaget og gøsen ses kompagniets mærke. – Maleri af ubekendt i privateje.

*A Danish East-Indiaman in Table Bay about 1750.*

langs land og at gå ind i den første indskæring i landet, som man kom til.

Allerede næste dag, den 24. maj, mente man at se en vig inden for en revle. Kaptajnen syntes noget ubeslutsom; men efter en livlig rådslagning besluttede han at gå forbi vigen og noget mod vest. Næste dag vendte han imidlertid tilbage og søgte ind mod vigen. Jollen satte ud med førstestyrmanden om bord, for at han skulle finde, hvor man kunne løbe ind, og på den måde nåede man frem til en lille bugt, hvor man lod dagligankeret falde på 6 favne vand.

Alt efter som man nærmede sig kysten, håbede man at se tegn på mennesker. Engang troede man at se et signalflag, men det var en skuffelse. Kysten syntes øde og menneskeforladt, og ingen båd kom

ud for at se, hvad det fremmede skib ville, sådan som det ellers var det almindelige, når et skib nærmede sig Afrikas kyst.

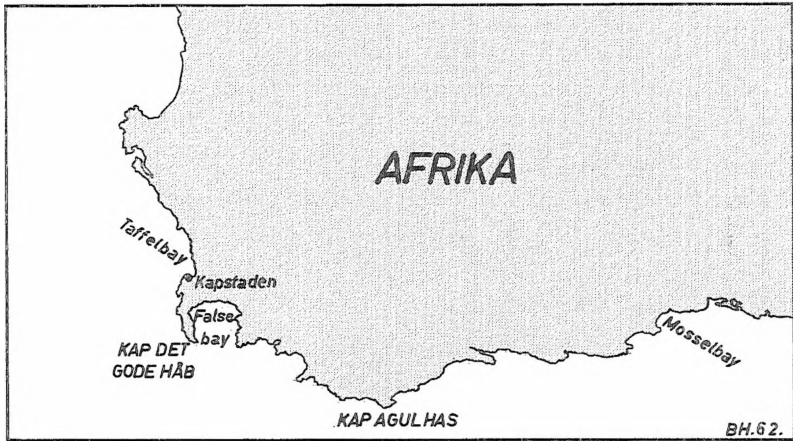
Om eftermiddagen gik kaptajnen da i chaluppen for at rekognoscere, og et par kanonskud blev løsnet. Man lagde ind til kysten og nåede omtrent en mil op i land, men så intet til mennesker. Kun fodspor af vilde dyr var der. Kaptajnen vendte da tilbage til skibet, synede det og fandt, at det lå temmelig dybt, og for at lette det lod han de vandfustager tømme, hvori der var saltvand. Når man havde brugt det medbragte ferske vand i en fustage, fyldtes den almindeligvis med salt vand, for at den ikke skulle falde i staver, og efter flere måneders rejse til søs var der brugt en betydelig del af det medbragte ferske vand. Vandfustagerne betegnedes i øvrigt på den tid farkens eller læggers.

Efter fustagernes tømning holdt man skibsråd og vedtog at vente for at se, om der ville komme mennesker til syne, og om vejret ville tillade reparation af skibet. Man havde nu knapt nok så mange raske folk, at man kunne lette ankeret, og i hårdt vejr ville man slet ikke kunne tumle skibet til søs. Om aftenen sås et par ryttere, vistnok hvide mænd, på stranden, og jollen blev sendt ind; men de fremmede red straks igen op i landet. Man affyrede da et kanonskud.

Næste morgen, den 27. maj, gik Ziervogel og Lindegaard i land for at rekognoscere. Medens de to styrmænd var væk, lykkedes det en kvartermester med et par mand at komme i forbindelse med to hollandske bønder og fire hottentotter, der lå i skoven for at jage vilde bøfler, og ved deres hjælp fik de en slagtet bøffel med om bord. Den følgende dag sendte man flere mand, der var syge af skørbug, i land, for at de kunne røre sig.

Først trediedagen kom styrmændene tilbage, ledsaget af en bonde til hest, som boede seks mil indefter. En vogn fulgte med får, kål og andet grønt, og i de næste dage kom flere forsyninger, som de syge folk trængte hårdt til.

Under den livlige trafik mellem skibet og stranden indtraf det den 30. maj, at chaluppen fik svære søer over sig i brændingen, så den blev fuld af vand, og bagefter kunne man fra skibet se, at der mang-



Kortskitse over Afrikas sydligste spids med Kapstaden i vest og Mossel Bay i øst.

*Sketch map of Cape Town in the west and Mossel Bay in the east.*

lede fire af de ni mand, som skulle være om bord. De resterende havde held til at redde fartøjet og sig selv ind gennem brændingen noget længere mod øst. De måtte så se at bjerge sig på den øde kyst, som de bedst kunne.

Det var hård kuling, dønningerne slog om skibet, og pligtankeret blev lagt ud. Da vejret slet ikke havde bedret sig den følgende dag, pakkedes mad og brændevin i et anker, som jollen bragte ind til brændingen, hvor det lykkedes en mand at svømme igennem med det, så de forkomne folk på kysten kunne få noget at styrke sig på.

Af de fire mand, som var gået tabt i brændingen, var det lykkedes den ene at komme i land i elendig tilstand. De andre havde da slæbt ham op i et buskads og efterladt ham der. Da de siden kom for at se til ham, var han borte og intet steds at finde. De sluttede da, at vilde dyr havde ædt ham op.

Ude på skibet forfærdigedes nu en tømmerflåde, som bugseredes ind til land, for at den skulle hjælpe til at få folkene derinde fra om bord. Flåden nåede dog ikke ind. Tre mand, som var på den, måtte svømme i land, og redningsaktionen mislykkedes. Først den næste dag,

den 1. juni, lykkedes det efter nogle forgæves anstrengelser at redde resterne af chaluppens mandskab om bord.

Medens disse ting foregik, havde tømmermanden forsøgt at reparere på skibet; men alt, hvad han kunne gøre, var at presse værk ind om bovplankerne og slå lister på, for at det ikke skulle skylles ud igen.

Det værste var dog sygdommene. Den 28. maj berettedes to mand, den 30. maj døde to andre, og den 1. juni døde endnu en.

Om eftermiddagen den 1. juni viste en del bevæbnede ryttere sig på stranden. Det var landdrosten, Horack, og hans mandskab. De forlangte at tale med en skibsofficer, og kaptajnen gik da i land og forhandlede med dem; men ved tilbagekomsten til skibet ville han ikke ud med, hvad rytterne var kommet for. Straks efter gik han imidlertid igen i land med begge tømmermænd for at få chaluppen repareret, og næste dag så man fra skibet, at en bonde var kommet til stranden med ti stude, som trak fartøjet ind til en flod. Denne strøm blev kaldt „Caffer kuls rever“ og lå ca. 10 mil vest for Mossel Bay. Allerede den følgende dags aften lykkedes det at få chaluppen varpet ud igennem brændingen, så den atter kunne gå ud til skibet.

Det viste sig nu, at det var hensigten, at „Cron Prinsessen“ skulle gå til Mossel Bay for at blive der resten af vinteren. Landdrosten havde sendt bud dertil, at man skulle tænde fyr, hvis skibet kom dertil om natten. Han blev imidlertid her på stedet for at kunne være til tjeneste, indtil skibet lettede anker, men som han sagde: på danskernes bekostning. Kaptajnen gik ind på at betale ham, da han også i Mossel Bay kunne være til megen nytte.

Efter at flere forsyninger var bragt om bord, og en skrivelse sendt til den hollandske guvernør på Kap, Doolenbach, gik skibet igen under sejl den 6. juni 1752 og stod østpå langs kysten, indtil det den 10. juni nåede frem ud for Mossel Bay og lod ankeret falde. Om morgenen d. 11. juni gik kaptajn Fenger sammen med assistent G. Colendal i chaluppen ind til land for at opsøge de derboende hollandske bønder; men først en mil oppe i landet fandt de et hus. Den fornemste mand på disse kanter hed Meier, og hos ham fik de underretning om forholdene.

Senere på dagen gik skibet med en sydlig luftning ind i bayen og forstøjede. Det trætte skib havde fundet sin endelige havn, og den poetiske førstestyrmand skrev i sin journal: „Og som vi befinder vort skib og os nogenledes salveret, er vi og skyldige at love og prise Gud, som har frelst os af dødsens vånde.

Ja, vi vil takke Gud, dit navn med pris ophøje,  
Som så til os med det så nådig faderøje,  
Og til vort suk og råb dit øre ville bøje.  
Da vi var fyldt med frygt, med rædsel, nød og møje,  
Har du vor undergang til frelse villet føje,  
Må vi da og i dag os glæde og fornøje.“

På vejen til Mossel Bay var underassistent Fuchs død, og indsyet i en hængekøje med kanonkugler blev han som så mange af sine skibsfæller sænket i havet. Morgenen efter ankomsten døde også styrmand Liebenberg, der længe havde været syg. Han blev lagt i kiste og begravet i land. I hvert af tilfældene salutedes med tre kanonskud.

De syge på skibet blev nu snarest sat i land, de mest syge til forplejning hos bønderne. Til de øvrige rejstes et telt på stranden. Her kunne også de folk bo, som skulle holde vagt i land for at tage mod de forsyninger, som bønderne kom med, får, stude, kærnemælk, kartofler, citroner, blomkål, pomponer og grøntsager. I øvrigt blev båden sendt ud at fiske, og kaptajnen gik i land med folk og spader for at få gravet en brønd, hvor man kunne tage vand. Endelig blev der sendt mandskab af sted for at kappe båndstager, så man kunne reparere fustagerne. Og så skrev man til landdrosten og bad ham give ordre til, at ingen måtte hjælpe nogen fra skibet at desertere.

Dermed var det mest fornødne i orden.

Kommet så vidt begyndte man at spørge, hvordan det var gået ladingen. Efter at der var gjort ryddeligt og rent på skibet, åbnedes lasten den 16. juni i skibsrådets overværelse, for at man kunne se, hvad stand varerne var i. Det hele var sunket et par fod, og overalt var der kakerlakker; kattunpakkerne viste sig imidlertid at være tørre med undtagelse af et par stykker, og peberet var temmelig tørt, men noget varmt og skimlet ovenpå. Af den medbragte ris var en god del

så bedærvet, at den måtte kastes over bord, og i det ene riskammer havde rotterne været på spil.

Foreløbig var der ikke megen kraft og energi til at foretage sig noget. Man vidste heller ikke ret, hvorledes det hele skulle gribes an. Fremskaffelsen af det nødvendigeste tog det mandskab, der var brugbart. Lang tid gik hen, før man fik noget fra hånden. Man måtte komme til kræfter efter den angst og de ulykker, man havde oplevet.

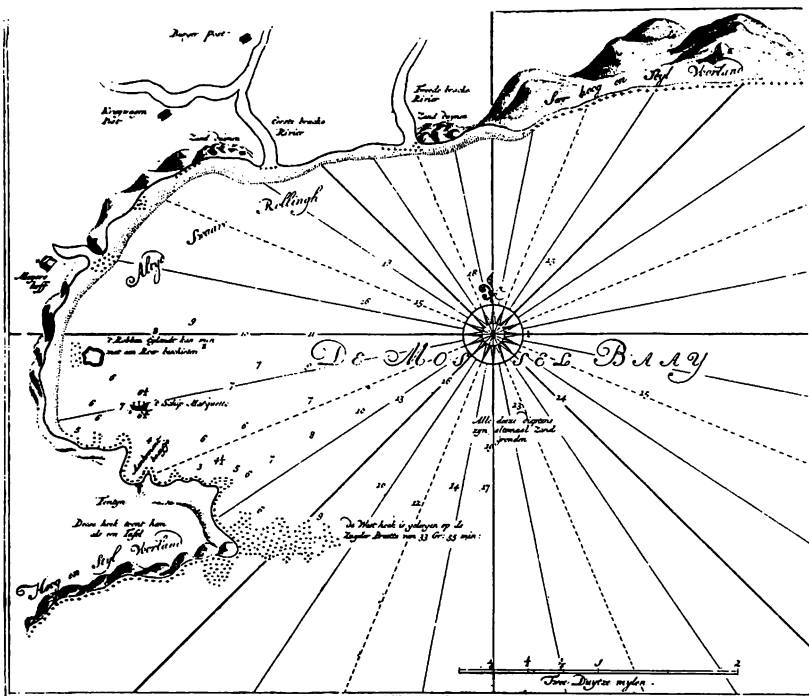
Det første spørgsmål, som trængte sig på, var nu, hvad man kunne gøre ved skibet. Efter at det var skrabet og rengjort i vandgangen, blev det den 24. juni underkastet et grundigt eftersyn af kaptajn og officerer. Den største skade fandtes oven vande, men bovbunden var somme steder rådden. Garneringsplankerne var så møre, at man på steder kunne jage en kniv lige igennem dem. Der var også trøsket omkring mange af boltene i boven. Vandfustagerne var til dels genemædt og ubrugelige. Ligeså foretog man den følgende dag, efter at krudtet var ført i land, så man bedre kunne bruge lys, en besigtigelse agter i pikken og fandt blandt andet, at træet også der var råddent omkring alle bolte og spiger. Et otte tommers spiger kunne pilles ud med fingrene. Et sted var der så frønnet, at man kunne kigge gennem garneringen lige ud til forhudningen.

Ved et to dages skibråd drøftedes derpå, om man selv var i stand til at foretage reparationerne, og kaptajnen forlangte atter denne gang deltagerens vota skriftligt. Ikke alene officererne, men også underofficererne var tilkaldt.

Af de forskellige vota er tømmermændenes det interessanteste. Det gik ud på, at skibet ingenlunde var sødygtigt, og at en reparation ikke kunne foretages der på stedet. Skibet skulle i dok, hvis det skulle istandsættes forsvarligt.

Den eneste mulige slutning heraf var, at det måtte opgives. Dette sagde man ikke rent ud; men alle var enige om, at man skulle se at få ladningen bjerget, og dernæst var der enighed om at sende bud til Kap efter sagkyndige, der kunne foretage en besigtigelse og bevidne, hvor galt det var fat. Fjerdestyrmand Mathiesen traf nok det rigtige, når han skrev: „Det syntes at være et under og et besynderligt Guds





Hollandsk søkort over Mossel Bay omkr. 1750. Til venstre er angivet „Meyers hoff“, måske den i teksten nævnte bonde, Meiers gård. – Fra et søkortatlas, udgivet af Johannes & Gerard van Keulen, Amsterdam. Handels- og Søfartsmuseet.

*Dutch chart of Mossel Bay about 1750.*

forsyn, at vi endnu til dato er i behold“. Man vedtog da den 27. juni at lægge skibet så nær ind ved strandbredden som mulig for at losse og at sende Ziervogel til Kap for at få arrangeret et legalt syn. Han fik en bonde med som vejviser.

Allerede den næste dag, den 28. juni, blev skibet lagt længere ind, men man tøvede endnu med losningen. Fustagerne blev bragt i land og 30 levende svin, som man endnu havde tilbage. Desuden sejl og materiale til teltbygningen.

Imidlertid indtraf en dag med østenvind og høj sø, så vandet fossede ind for og agter i skibet. Mossel Bay gav kun læ for vinde fra vest og

nord. Sydøstlige vinde stod lige ind, og bayen var i virkeligheden kun at betragte som en nødhjælp. Hen på eftermiddagen begyndte skibet at gå op og ned, så det huggede agterparten i grunden. Man måtte da flytte kanoner og andre løse genstande frem på forlugen, så agterparten kom til at ligge højere på vandet. Man satte også det dyrebareste, der var om bord, depechekisten op på skansen, så den hurtigt kunne reddes, hvis den yderste fare var for hånden. Den indeholdt breve og regnskaber fra guvernementet i Tranquebar. Denne dags oplevelser førte til, at man et par dage efter, den 6. juli, i et nyt skibsråd vedtog, at man ikke ville afvente synsmændenes ankomst fra Kap, men lægge skibet endnu længere ind og snarest gå i gang med losningen, og med bøndernes hjælp ville man så bygge et hus til ladningen, hvortil man ville bruge materiale fra skibet.

Endnu samme dag gik kaptajnen i land for at akkordere om byggeriet, og om bord begyndte man af skibets rundholter at bygge en tømmerflåde til brug ved losningen. Da vinden næste dag var sydvest, lempedes skibet til en bedre plads; men i den tiltagende sø begyndte det at hugge, så kulen fyldtes halvt med vand, og først et par dage derefter lykkedes det at fortøje skibet længere inde og med forstævnen mod land.

Den 10. juli begyndte mandskabet på opførelsen af huset, og dagen efter sattes de første kattunpakker i land. Hermed fortsattes til den 16. juli, da der i alt var bjerget 431 pakker, som indtil videre opbevarede i teltet. Den 18. juli begyndte losningen af peberet, og efterhånden som det kom i land, styrtedes det i tomme fustager, som derefter blev slået til af skibets bødker.

Endnu var der ikke sluttet akkord om husbygningen, men man havde bedt landdrosten om tilladelse, og han svarede, at han havde ordre til at hjælpe på alle måder. Efter nogle omsvøb sluttede han dog med at henstille, at danskerne selv ordnede sig, som de syntes. Det endte da med, at kaptajnen beordrede skibets besætning til at gå i land og samle sten og begynde på opførelsen. Træ fik man ude fra skibet, og siden akkorderedes med bonden Adam Bernhard om strå eller halm til tag, idet nogle folk stilledes til hjælp med at skære og

lægge på vogn. Ind i august stod huset da færdigt, så man kunne begynde at styrte peber derind. Det hentedes nu både fra teltet og ude fra skibet, og sække til transporten syede man af kasserede skibssejl.

Da det på forhånd var klart, at der ikke var plads til alt peberet i det første hus, akkorderedes også med bonden Henrik de Roy om levering af materiale til et stråhus, og i sidste halvdel af august og i september rejstes dette hus. „Cron Prinsessen“s besætning fik således efterhånden skabt sig en ramme om deres robinsonagtige tilværelse på den ubeboede kyst.

I mellemtiden ankom fra Kap to tømmermænd for at syne skibet. Den 23. juli undersøgte de det og afgav attest om dets tilstand, og nogle dage efter vendte de hjem, vel aflønnet og med passende gaver. Desuden fik de med sig en malabarsk slavedreng, som kaptajnen havde købt i Calicut, og som nu skulle tjene som foræring til guvernøren på Kap.

Mens husbygningen stod på, førtes der stadig peber i land fra skibet. Til brug ved udlosningen havde man af rundholter og træ fra skibet konstrueret en art brygge ved stranden; men den blev forstyrret ved en kraftig søgang den 23. august. Ved samme lejlighed blev skibets båd og jolle ødelagt, så man kun havde chaluppen tilbage. Tøjtov med anker gik tabt, og det andet tov, som holdt skibet, blev beskadiget. Ved arbejdet med at redde rundholterne, fik en matros et ben slået i stykker, og en anden blev slået over bord fra chaluppen og forsvandt i bølgerne.

De forskellige ulykker, som denne storm forvoldte, førte til, at folkene om bord blev urolige og forlangte at komme i land, da de ikke mere havde midler til at redde sig, hvis der skete skibet noget.

Den 25. august besluttede skibsrådet da, jo før jo hellere at sætte skibet ind på sandgrund og siden beflitte sig på at bjerge kaliaturtræet, inventaret og de levnedsmidler, der var tilbage på skibet. Straks derefter tog man fat på at varpe skibet; inden aften stod det fast på grunden, og et par dage efter vandt man det højere op på stranden. „Cron Prinsessen af Danmark“ havde dermed fuldført sin sidste lille rejse.

Samme dag kom der kurer fra firmaet de Wett på Kap, at der var lejlighed til at sende breve til Europa med et hollandsk skib. Man skyndte sig derfor at udfærdige en beretning til det asiatiske kom-pagnis direktion i København med forslag om, at der blev udsendt et skib til Mossel Bay efter ladningen, som var oplagret på stranden.

Ved samme tid bjergedes det sidste peber i land, og efter at det var kommet i hus, blev kattunpakkerne fra teltet lagt ind oven på. De private kister, som forlængst var bragt fra borde og hidtil havde stået under åben himmel, sattes ligeledes under tag.

Jævnlig afbrudt af regnvejr-dage begyndte man nu også bjerg-nin-gen af levnedsmidler og materialer; men en morgen fandt man, at chaluppen af forsømmelse var slået i land og gjort ganske ubrugelig, således at man nu havde mistet det sidste fartøj. Den blev dog repara- reret, og et par dage efter fortsatte landsætningen af godset. Man bjergede endvidere kanoner og rapperter. De sidste bodmerikister og medicinkisten førtes i sikkerhed. Tove og takkelage fulgte efter. Pum- per og jerngenstande blev til dels nedgravet i sandet for at reddes fra forvitring. Snart fjernedes også de nagelfaste ting fra skibet, og af sø- dækket byggede man et tag i land. Den 19. september flyttede offi- cererne ud af det lille telt, hvori de hidtil havde ligget, ind i enden af træhuset, og et par dage efter flyttede det jævne mandskab ud af det store telt og ind i det lille, hvorefter en del af det store telt blev taget ned og sejlene lagt i hus.

Da nu de mest værdifulde ting var bragt i sikkerhed, forekom det ikke nødvendigt at lade så stort et antal skibsfolk blive gående på stedet. Folkene begyndte også så småt at knurre. Der blev da indkaldt til skibsråd den 26. september, og her begyndte Munck og Rotwitt med at sige, at de ville rejse med det første, Rotwitt med den tilføjelse, at det ville ske med eller uden forlov. Kaptajnen forestillede dem, at først måtte kaliaturtræet og skibsmasterne bjerges, og hvis nogen skulle rejse, måtte det foregå efter nærmere aftale. Han mente, at nogle af folkene nok til sin tid kunne afgang, men han ville gerne drøfte, hvor mange man mente der burde blive tilbage for at holde vagt ved godset. Han tænkte sig at sende Munck til København med rapport

til direktionen, og selv ville han følge med til Kap for at se til, at alt blev ordnet på det bedste.

Officererne gik da ind på denne plan og lod afsendelsen af mandskab bero, til træ og master var reddet. Kun Rotwitt forbeholdt sig, selv at give forklaring over for direktionen i København.

I de følgende dage bjergedes mesan og fokkemast, og tømmermændene huggede hul på skibet, for at noget af vandet i det kunne løbe ud, så man kunne få fat på træet. Det viste sig imidlertid, at vandet stod for højt, og ved et nyt skibsråd den 2. oktober vedtoges det at lade hovedstyrken rejse og at overlade til vagtmandskabet, om det kunne redde noget af træet. Allerede dagen efter, da det var lavvandet, sank vandet i skibet dog så meget, at man kunne bjerge de sidste kanoner, der lå i lasten, og tillige få fat på nogle stykker kaliaturtræ, og i de følgende dage lykkedes det at redde en del af træet i land, indtil vandet igen steg, fordi skibet borede sig dybere ned i sandet.

Samtidig byggedes der på det sted, hvor det store telt havde stået, et stråhus til vagtfolkene, og et skur opførtes til skibsmaterialer og proviant. Sejlmageren, bouteilleren og kokken leverede deres inventar. Alt skulle indrettes så godt som muligt for dem, der skulle blive tilbage.

De første, der forlod Mossel Bay, var præsten Hans David Hansen Celius og den utålmodige styrmand Rotwitt. De rejste allerede den 3. oktober, præsten medtagende alterkalk, alterbog m.v. De øvrige måtte blive endnu nogen tid. Den 19. oktober afgik depechekisten med vogn til firmaet de Wett på Kap, hvorfra den skulle gå med et af det danske asiatiske kompagnis egne skibe til København. Først den 26. oktober udtoges det mandskab, der skulle blive tilbage og holde vagt. De tre følgende dage afgik tre vogne, hver med fire overordnede, og 6 vogne, hver med 8 menige, altså i alt 60 mand til Kap. Desuden rejste den ene af de to portugisere, som havde sneget sig om bord i Calicut. Vognene blev lejet hos bønderne i omegnen.

Tilbage blev 26 mand, nemlig kaptajn Fenger, assistent Colendal, obermester van Deurs, styrmændene Michael Lindegaard og Rolf Mathiesen, skibmand Jens Dolmer, konstabel Tønnes Tollesen, otte

matroser, to lærlinge og fem drenge samt fire passagerer fra Tranquebar. Af passagererne skulle den ene tjene som kok, den anden som slagter og bager. Disse folk blev nu kaldt sammen og formanet til god og flittig vagt „samt enig med hinanden at leve“, og for at opmuntre dem til tro tjeneste tilstod kaptajnen dem lønforhøjelse.

Dagen efter rejste Fenger og Colendal til Kap for at bane vejen for de bortdragende. Afstanden til Kap regnedes til ca. hundrede mil, og rejsen tog ti-femten dage. Firmaet de Wett sørgede for logi til alle de danske.

Ved ankomsten til Kap aflagde kaptajnen visitter hos guvernøren og overrakte de sædvanlige gaver fra Indien; da de efter forholdene var temmelig små, lagde kaptajnen noget til af sit eget, blandt andet den førnævnte slavedreng.

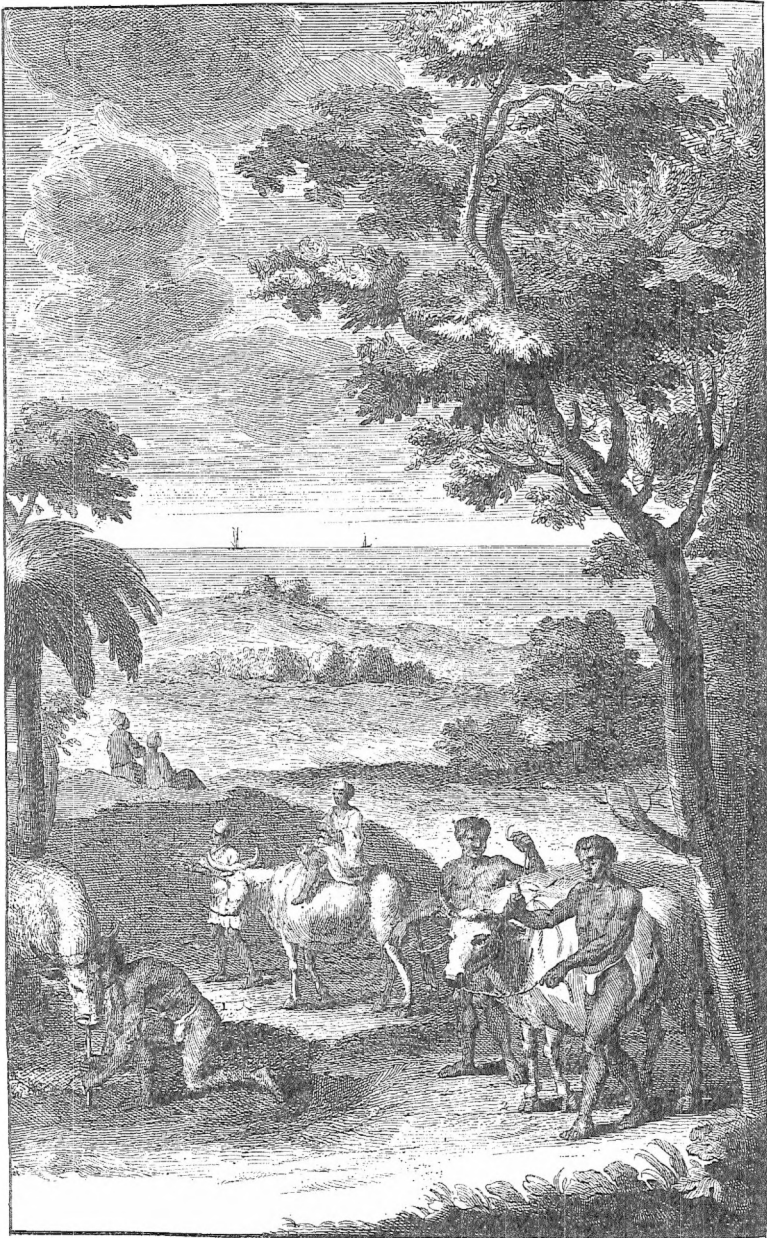
Ved samme lejlighed optoges et nyt lån hos guvernøren på 2000 rd., og derefter udbetaltes tre måneders gage til hele mandskabet. Der var også en høj leje at betale for alle vognene fra Mossel Bay, i alt 910 rd. Rotwitts transport ville kaptajnen ikke betale, da han havde sagt, at han ville rejse med eller mod tilladelse.

Mens man nu gik og ventede på skib, fik nogle af mandskabet lov at gå ud blandt bønderne for at hjælpe dem med høsten. Først den 11. december ankom et hollandsk skib fra Batavia på rejse til Europa. Kaptajnen gik da til guvernøren for at bede om skibslejlighed, og han fik straks løfte derom; men en uges tid senere kom endnu to skibe, så mandskabet kunne fordeles også på dem. Derefter afrejste styrmand Munck med de første tolv mand den 1. januar 1753 med skibet „Hercules“, kaptajn Berns, til Middelburg i Zeeland.

Inden de øvrige kom af sted, arriverede det danske asiatiske kom-

Hottentotter med trækokser. Hottentotterne, Kaplandets oprindelige beboere, kendte ikke agerbrug, men kun kvægavl. Mod glasperler, armringe, tobak o. lgn. solgte de køer og får til europæerne. For ostindiefarerne var det en livsbetingelse at få fersk kød, når de hærget af skørbug løb ind til Kap. — Stik efter M. Elgersma, i Peter Kolbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschryving van de Kaap de Goede Hoop I (Amsterdam 1727). — Kgl. Bibliotek.

*Hottentots with draught oxen.*



pagnis eget skib „Prinsesse Wilhelmine Caroline“, kaptajn Rønne, fra Tranquebar, i øvrigt ikke uden at komme i vanskelighed ved indsejlingen til Kap. For en gangs skyld var det vindstille; skibet begyndte derfor at drive med strømmen; men ved hjælp af nogle kanonskud alarmeredes alle skibe på reden, så de kunne sende deres både til hjælp og få det danske kompagniskib bugseret i sikkerhed.

Til trods for det danske skibs ankomst rejste størsteparten af folkene dog med de to hollandske kaptajner Frucht og Wondt. Depechekisten og resten af mandskabet afgik med det danske skib den 24. februar 1753. Forinden var der ankommet et hollandsk skib fra Kina, som medbragte den gode efterretning, at tre af det danske kompagnis kinafarere var kommet i god behold til de gules land.

Mens kaptajn Fenger var på Kap, havde han adskillige forretninger at ordne, hvortil han lånte endnu 4000 rd. hos guvernøren. Opholdet hos de Wett blev betalt med 3 sk. pr. dag pr. mand, for officererne dog 4 sk. Mandskabet fik udbetalt endnu to måneders gage, så de kunne købe tøj til rejsen, og de overordnede fik udbetalt kostpenge, idet officerer om bord på hollandske skibe kun fik almindelig skibskost; hvis de ville nyde noget ekstra, måtte de selv betale. Det menige mandskab skulle intet betale for hjemrejsen; de gjorde i stedet tjeneste om bord.

Endelig købte kaptajnen på Kap en vogn med 24 stude til at bruge ved Mossel Bay og antog en mand til at køre den, ligesom han skaffede sig en sort slavedreng og to små hottentotter til hjælp.

Derefter tiltrådte han den 12. marts 1753 med Colendal tilbage-rejsen til Mossel Bay. De to herrer havde under opholdet på Kap ikke været de bedste venner. Assistenten havde tid efter anden forlangt at få oplysninger om udgifterne, som han anså det for sin embedspligt at indføre i protokollen; Fenger var uvillig, men afgav dog regnskab før rejsen til Mossel Bay.

Under kaptajnens fraværelse havde vagtmandskabet fuldført stråhuset, bygget en bageovn af klippesten og anlagt en køkkenhave. Det var også lykkedes at bjerge næsten alt kaliaturtræet, og man havde efter evne plyndret skibet for bolte, spiger, hængsler, kobberspygatter



og bly. Jernkabyssen var ført i land, og en mængde materiale var brækket eller slået af det dødsdømte skib.

I den følgende tid vedblev man at bjerge træ og metal, så vidt man kunne få fat på det. Man byggede sig en vægt, og siden konstateredes det, at man i alt reddede 10.667 pund jern, 2817 pund bly og 649 pund kobber, værktøj ikke iberegnet.

Under de isolerede forhold kneb det med det gode kammeratskab. En matros, der stjal af bly og kobber og solgte det til landets beboere, idømtes af skibsrådet 80 slag kat og en bøde på to måneders gage. Straffen formildedes dog så vidt, at han i stedet for kat fik slag af en tovende.

Efter denne affære sammenkaldtes mandskabet og fik skibsartiklerne oplæst. Der havde under kaptajnens fraværelse været megen opsæt-sighed mod styrmand Lindegaard, som havde haft kommandoen. Nu skete der imidlertid det, at da kaptajnen forlangte, at folkene skulle aflægge ed på artiklerne, sagde de allesammen blankt nej. Da han dernæst spurgte dem om årsagen, kom det frem, at de var utilfredse med brødrationen. De fik da løfte om hver seks pund brød om ugen, og så aflagde de eden. Der var dog en matros, Hans Christian, som væg-rede sig. Kaptajnen befalede ham da straks at forlade stedet og begive sig andetsteds hen. Dette blev dog ikke gennemført, i alt fald ikke for længere tid. En måned senere klagede styrmand Lindegaard over, at Hans Christian havde undladt at udføre en ordre. Lindegaard havde derfor slået ham på munden; men matrosen havde slået igen. Hans Christian påstod, at han kun havde værget for sig, og da skibsrådet derefter afhørte vidner, var der ingen, der tog parti for styrmanden. Kaptajnen fik sagen afgjort med, at matrosen fik en „håndlusing“. Disciplinen var et alvorligt problem i det snævre samfund.

Et par festlige dage havde nybyggerne, da landdrosten „med sin kæreste og familie og nogle af landsens fornemste indvånere“ kom på visit. Der blev tømt mange skåler og hver gang affyret kanonskud, den ene dag 36 skud, den anden dag 27 skud. Det var dog sikkert med lettelse, man så gæsterne drage af igen, fejret med de obligate ni salut-skud.

Ellers gik den ene dag som den anden. Noget bjergedes i land fra skibet. Af gamle sejl syede man sække. Et vognskur blev bygget af planker, og heri blev et rum skilt fra til kaptajnen. Vognen blev sendt af sted for at hente korn og bringe det til mølle, eller den blev sendt til et flodleje efter salt; sådanne udflugter tog hver gang flere dage. Ved lejlighed solgte man tov eller jern til bønderne. Om søndagen blev der læst et stykke højt af en postil.

I det øde land fik man hjælpe sig, som man kunne. Når klæderne blev slidt op, måtte folkene nøjes med, hvad der kunne sys af sejlstumper. Et spindereskab blev forfærdiget, så man kunne fremstille sejlgarn af reb. Sejlgarn havde man hårdt brug for til sytråd; men man knyttede også et fiskenet, og enten gik man ud med båden, eller også kørte man op til en fiskerig flod og fik sig på den måde en kærkommen afveksling i kosten, ja, man saltede endog fisk til hjemrejsen.

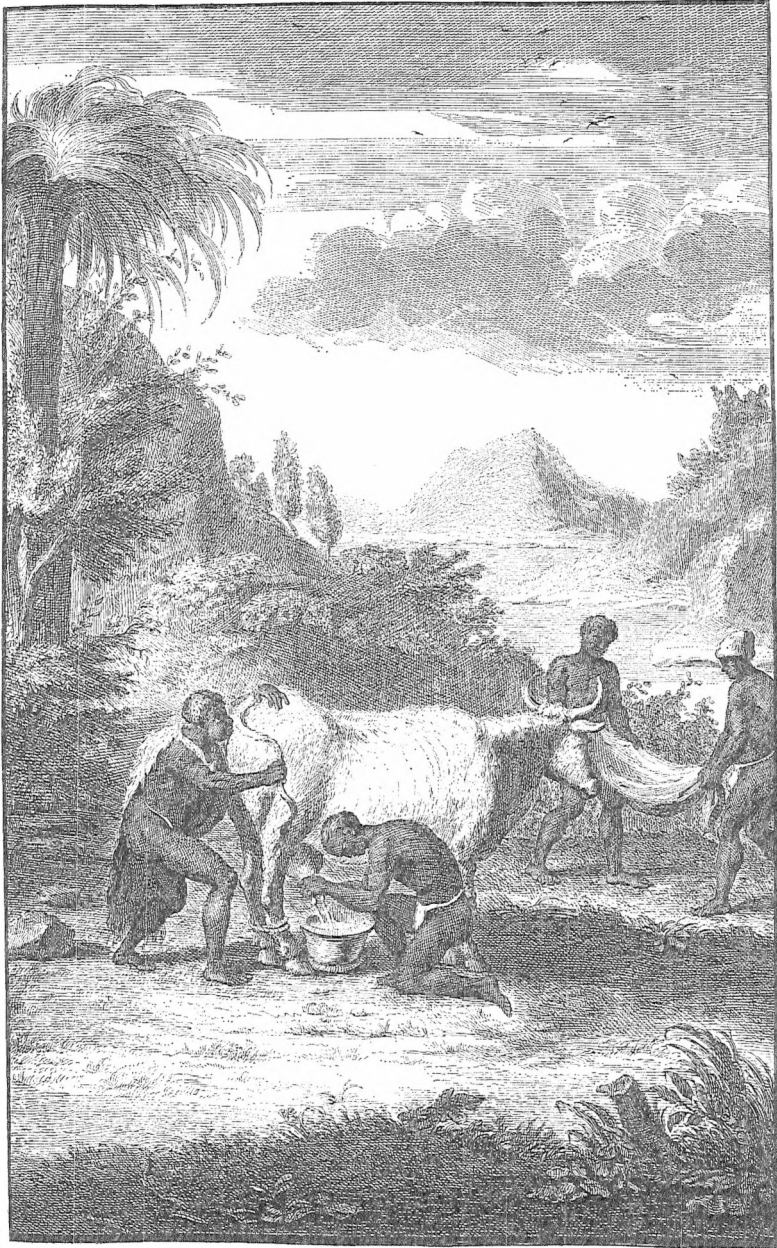
Hen på sommeren påbegyndtes opførelsen af en bro eller brygge, der kunne lette afskibningen, når der kom skib. „Cron Prinsessen“ blev plyndret for planker, og rundholterne blev kappet i stykker til formålet. Inden ret længe blev arbejdet forstyrret ved, at en svær „rendesø“ gik ind i bugten og bortskyllede fundamenterne. Materialerne blev imidlertid bjerget, og byggearbejdet fortsattes.

Imens havde styrmand Mathiesen været sendt til Kap for at skaffe forsyninger, og den 14. juli 1753 vendte han tilbage medbringende et brev fra kompagnidirektionen i København. Brevet var dateret d. 14. januar og indeholdt løfte om, at et eller to skibe skulle blive fragtet og sendt af sted efter „Cron Prinsessen“'s ladning. Denne efterretning vakte naturligvis stor glæde på den stormfulde kyst, og den blev fejret med en fest, hvor omegnens beboere kom til stede, og salutskudene dundrede.

Efter ældre beretninger slagtede hottentotterne ikke deres køer, men spiste dem først, når de døde af sig selv. Til gengæld forstod de at behandle mælken. Til venstre ses en malkescene, til højre laver et par hottentotter smør ved at ryste mælken i en dyrehud, således som det forøvrigt stadig bruges flere steder i

Afrika. — Stik efter M. Elgersma, hos Kolbe II.

*Hottentots milking their cows and making butter.*



Det var på tide, man fik nogen opmuntring. Den 5. juli var brændevinen sluppet op, og nogle dage senere den øvrige proviant, som skibet havde medbragt. Først den 22. juli kom køretøjet tilbage med brændevin, vin, gryn og ris. Tre af de stude, der hørte til vognen, var blevet liggende på vejen af svaghed.

I øvrigt gav kompagniets brev anledning til, at folkene blev sat i arbejde med at samle brænde, så man til sin tid til nytte for undsætningsskibene kunne tænde bål ude på den fremspringende pynt, der dækkede bugten mod vestsiden.

Man tog nu også skibssejlene frem for at lufte dem. De havde lidt stærkt ved rotternes gnaven; men af stumperne syede man sække til brug, når peberet skulle føres om bord.

Det var også på tide at forberede afrejsen. Allerede den 27. juli kom der kurer fra Kap med den glædelige tidende, at det ene af skibene fra København den 13. juli var ankommet til False Bay. Det var fregatten „Printz Christian“, ført af kaptajn Jørgen Maartensen Grønborg. Han skrev nu for at få at vide, hvor mange af mandskabet der var i live, hvor mange der skulle med hjem, og om han skulle købe proviant til dem. Han ønskede også at få at vide, om forholdene var således, at hans skib kunne gå ind i Mossel Bay, og han bad om at få sendt en af styrmændene, der kunne hjælpe ham med den vanskelige indsejling. Endelig kunne han meddele, at endnu et skib var på vej og ventedes til Kap.

Styrmand Mathiesen blev da straks sendt tilbage med de fornødne oplysninger. Man mente, besejlingsforholdene ville være gode i slutningen af august eller begyndelsen af september. Af provisioner fandtes stude, får og smør; men brød og grøntsager måtte medbringes, og da vandet på stedet var slet, burde der også indtages drikkevand i False Bay.

Skønt det andet skib fra København, „Rigernes Ønske“, ført af kaptajn Johan Chr. Hove, kom til Kap allerede den 15. juli, nåede efterretningen derom dog først frem til Mossel Bay med en hottentot den 8. august.

Man skulle nu også have formaliteterne i orden. Kompagnidirek-

tionen i København ønskede beedigede forklaringer fra alle skibets tilstedeværende officerer om „Cron Prinsessen“s tilstand, og eden skulle tages af de hollandske myndigheder. Der gik da bud til landdrosten, men han henviste til myndighederne på Kap, og man fik først denne sag ordnet, da mandskabet på hjemrejsen kom dertil.

Derimod medvirkede landdrosten ved afholdelsen af en auktion. Efter at materialer og gods var taget frem, luftet og efterset, blev en mængde ting sorteret fra, navnlig tømmer, tov og metal, som det ikke kunne betale sig at tage med hjem. Bønderne kom kørende langvejs fra, og auktionen udfoldede sig uden tvivl til en storartet folkeforlystelse. I to dage gik det løs, og i alt blev der solgt for 873 rd.

Også skibsskroget blev solgt, som det stod på stranden med master og rundholter, stående og løbende redskab, ankere og ankertove. Hvad der dog ikke hindrede, at danskerne også efter auktionen hentede ballastjern og materiale på skibet, ja, de blev ved med at slå jernbolte ud, til de ikke turde tage flere af frygt for, at det hele skulle styrte sammen. De ville nemlig gerne bevare skroget, så de kunne bruge det som brygge ved afskibningen. I øvrigt arbejdede man stadig på at tilvejebringe en hensigtsmæssig brygge.

Hver dag ventede man nu på de to skibe. Den mindste smule uro i vejret blev antegnet med bange anelser, og der blev stadig holdt udvig fra pynten. Endelig den 7. september 1753 om eftermiddagen så man langt ude et skib, og i protokollen hedder det: „Klokken fire gik vi samtlige op med alle mand på den yderste huk af bayen, hvor vi endnu så sejleren, som imod aften begyndte at gå os af sigte“.

Der blev da tændt to bål, og de blev vedligeholdt til klokken halvtolv, for at skibet skulle blive klar over, at det var her, det var ventet.

Næste dag bragte imidlertid den skuffelse, at sejleren ikke kunne ses mere. Det havde ikke været det rigtige skib. De to følgende dage var det stormvejr med overtrukken himmel, og søerne rullede kraftigt i bugten, så man bagefter måtte i lag med at reparere bryggen. Igen gik der dag efter dag i frygtsom venten.

Først den 19. september kom på ny skib i sigte. Da det nærmede sig stærkt til kysten, blev der skudt fire skud med en kanon, som man

havde slæbt op på pynten, og nu fik man et skud til svar. Denne gang var det et af de danske skibe. Det lod flaget vaje, og allerede kl. 10 om formiddagen gik kaptajn Fenger med jollen om bord. Kl. 5 om eftermiddagen var skibet bragt til ankers i bugten. Det viste sig at være „Rigernes Ønske“. Det smagte nok folkene i land, da båden siden kom ind med ærter og gryn og et anker god dansk brændevin.

Andendagen efter ankomsten begyndte folkene at bringe gods om bord, først anker og pligtov, dernæst ballastjern og kanoner. I næsten en uge ladedes kaliaturtræ; men master og rundholter var der ikke plads til; Fenger sikrede sig skriftlig udtalelse fra kaptajnen og hans styrmænd herom. Den 1. oktober begyndte man at sætte føringskisterne om bord, og næste dag tog man fat på kattunpakkerne. Også dem havde rotterne sat smag på, men det var dog kun gået ud over emballagen, og selve varen var uskadt. Først den 6. oktober blev det første af peberet bragt om bord. Forud havde man i land været travlt beskæftiget med at flette måtter til at dække lastrummets sider med, før peberet styrtedes i det.

Den 6. oktober ankom også fregatten „Printz Christian“. Dette skib medførte som ballast en del mursten, hvorom man havde fået besked fra Kap, og på auktionen havde man været så letsindig at sælge en del af dem. Nu viste det sig imidlertid vanskeligt at få dem losset. Bryggen var optaget af kattun- og pebertransport, og man måtte kaste murstenene i land fra båden. Herved blev mange af dem slået i stykker, og en del blev spulet bort i brændingen. Dertil kom, at den tunge del af godset allerede var bragt om bord i „Rigernes Ønske“, så man ikke havde noget, der kunne tjene som ballast i „Printz Christian“. Kaptajnerne enedes derfor om at beholde murstenene i fregatten. Det ville være tidsspilde at losse dem og indtage anden ballast i stedet. Det gjaldt jo at blive færdig i en fart og komme væk, før stormene forvoldte nye ulykker. Man måtte så se at ordne sig med dem, der havde købt murstenene. Det lykkedes også siden, omend således at man på Kap måtte losse 6000 sten til køberne.

Kattun og peber vedblev man at laste i „Rigernes Ønske“, og af begge disse varer kom alt, hvad man havde, i dette skib, der var det

største af de to undsætningsfartøjer. Til „Printz Christian“ blev der noget af kaliaturtræet og næsten alt skibsmateriellet: tove, blokke, rapperter, jernbånd og konstabelens gods. De sidste dage af opholdet ved Mossel Bay var man optaget af regnskaber og lister over ladningerne.

Dag efter dag kørte vognen frem og tilbage mellem husene og bryggen, og studene blev helt overanstrengt under indskibningen, så man til sidst måtte leje andre.

Da alt var bragt i orden, gik mandskabet om bord den 20. oktober 1753, og næste dag lettede begge skibe anker for at gå til Kap. Mere end et år havde vagtmandskabet levet på den øde, stormfulde strand, og udfrielsen derfra var højlig ventet. Kun to mand blev tilbage for at slå sig ned i landet; det var de tidligere soldater i Tranquebar Olle Pedersen og Olle Mortensen.

I øvrigt fordeltes vagtholdet ligeligt på de to skibe. Kaptajnen og mesteren rejste med „Rigernes Ønske“, Colendal og Mathiesen med „Printz Christian“. Styrmand Lindegaard rejste over land til Kap.

I det tykke og tågede vejr kom skibene hurtigt fra hinanden; men „Printz Christian“ ankom til Kap den 2. november, „Rigernes Ønske“ den 6. november. Man var nødt til at gøre ophold her for at indtage vand og provisioner, men også for at få ordnet handelen med murstenene og for at få udfærdiget officerernes beedigede erklæringer om „Cron Prinsessen“s tilstand; det sidste skete for justitskollegiet på Kap. Og endelig skulle der tages afsked med guvernøren. Man skyldte både ham og landets befolkning tak for megen hjælp og beredvillig imødekommen under det lange ophold i landet.

I de dage da man lå på reden ved Kap, indtraf det, at jollen fra et af skibene kuldsejlede, hvorved en sejlmand og en matros druknede. En sidste tribut blev således betalt til de vilde elementer omkring Kap.

Da alt var i orden, afgik begge skibe den 7. december 1753. Om hjemrejsen foreligger der ikke nærmere oplysninger; men det fremgår af asiatisk kompagnis protokoller, at de nåede København i 1754, og en del af „Cron Prinsessen“s mandskab genså det elskede fædreland.

Det er almindeligt at anstille betragtninger over, hvilke fordele Vesteuropa havde af den oversøiske trafik i ældre tid. Man hører mindre om, hvad det kostede. Hvor mange forældre og hustruer mistede ikke deres kære på de oversøiske rejser, og hvilke rædsler og lidelser gennemgik ikke de modige mænd, som begav sig ud på havets store eventyr.

Kilde til ovenstående er fremfor alt skibsprotokoller ført om bord på „Cron Prinsessen af Danmark“, Asiatisk Kompagnis arkiv i Rigsarkivet nr. 667, 668 og 670. Enkelte oplysninger er hentet fra skibets journaler, samme arkiv nr. 768, 772 og 773 a og b, endvidere fra kompagniets generalforsamlingsprotokoller, kompagniarkeivets nr. 9 og 10.

## STORM UNDER THE CAPE

### *Summary*

The Danish Asiatic Company built its Eastindiaman "Cron Prinsessen af Danmark" in 1744, and the following year she sailed for Tranquebar under the command of Captain E. Sparring. She also called at Atchin in Sumatra. On the voyage home it was intended to call at the Cape to take on water and fresh supplies. But on arrival at the Cape a strong south easterly gale prevented the ship from entering the harbour. However after consulting his officers the captain decided to wait rather than to go on to St. Helena and obtain supplies there, and sure enough the wind dropped in the next couple of days and it was possible to enter the roads. However the gale got up again before the ship was ready to sail for home and because of the bad condition of the cable some alarm was felt for the safety of the ship. The next day two men were sent ashore to obtain new cable. The governor of the Cape, Hendrik Swellengiebel, agreed to let them have rope for 1000 rixdollars and the money was raised without difficulty by the company's agent in the Cape, the house of de Wett. In the heavy weather the "Cron Prinsessen" lay uneasily at anchor and the anchor cables were cut across by the jagged rocks on the bottom, so that several cables and anchors were lost. Time after time the ship's barge had to force a way through the surf to fetch assistance, and on one occasion several seamen lost their lives when it capsized. At long last, however, the weather improved and all was made ready for the voyage home. To cover the cost of the large amount of provisions the ship had taken aboard a bill of exchange for 1950 Dutch rixdollars was drawn upon the company's banker in Amsterdam, Christian van Orzoog en Soonen. The voyage home took nearly four months but was without mishap.



The following year, on the 5th November 1748, the "Cron Prinsessen" sailed on her second voyage to India, this time, too, under the command of Captain Sporning. This voyage only took eighteen months, until the middle of May 1750, and no particular difficulties were encountered. Once again, however, at the Cape a dangerous situation arose when a gale blew up, but the ship managed to reach a safe anchorage in the roads.

Nearly half a year was to pass before the "Cron Prinsessen" set sail again on her third voyage to India, this time under the command of Captain Svend Fenger. She sailed from Copenhagen on the 12th October 1750, spent fourteen days trading and provisioning at the Cape, and reached Tranquebar on the 30th May 1751. There several of the crew died and others deserted, no doubt because the ship lay for a long while in the Tranquebar roads in the heat of summer. A cargo of calico, timber and salt was taken aboard and on the 3rd November 1751 the „Cron Prinsessen“ sailed south of Ceylon to Calicut to load pepper.

After the ship arrived at Calicut pirates appeared in those waters, but the „Cron Prinsessen“ was not attacked, probably because the first part of the voyage home was made in convoy with some English vessels.

On the voyage home the ship was plagued by cockroaches and an attempt was made to exterminate them by promising a reward for every thousand caught.

On the 18th April they sighted the coast of Africa but once again the weather was unfavourable. On the 3rd May a leak was discovered and for three days it was all hands to the pumps. An attempt was made to put in to Cape Agulhaes but a storm arose and the situation became serious. The storm raged for several days and the „Cron Prinsessen“ was driven southwards in such a wretched condition that it was feared she would reach neither harbour nor land. Water was rationed and deaths became frequent.

On May 23rd the storm had dropped sufficiently for them once again to sail northwards and it was decided to run for shelter in Mossel Bay. However because of the many sick on board it was necessary to seek land as quickly as possible, and the day after they dropped anchor in a small bay on an uninhabited coast, where the sick were brought ashore. They managed to get supplies for the sick from the natives in the interior. Transport between ship and land was carried out by means of the ship's barge and a log raft.

By now the "Cron Prinsessen" was in such a bad state that it was impossible to repair her. The cargo was taken ashore and material from the ship used to build makeshift huts to store it in.

A message was sent via the Cape to inform the company in Copenhagen. It promised to send two ships to relieve them. On October 26th the crew were divided into two sections, the one—sixty men in all—set off next day for the Cape. The rest stayed behind to guard the ship and the cargo until help arrived. In the meantime Captain Fenger had to raise a loan from the governor in order to pay the grumbling crew.

Everything that could be salvaged from the "Cron Prinsessen" was taken ashore and an auction held over it and finally over the ship itself.

At last on the 27th July a courier arrived from the Cape with a message that one of the ships from Copenhagen, the frigate „Rigernes Ønske", had arrived at False Bay on the 13th July. But not until the 19th September did the „Rigernes Ønske" reach Mossel Bay and they could start taking the cargo aboard. On the 6th October the frigate "Printz Christian" arrived and things got moving. After all formalities had been seen to the two ships sailed for the Cape on 20th October. They left again on December 7th 1753 and reached Copenhagen safely in 1754.

# SKIBSKONSTRUKTIONSTEGNINGEN GENNEM TIDERNE

Af

GERHARD TIMMERMANN

*Forfatteren, der er skibsbygningsingeniør og leder af søfartsafdelingen på Altonaer Museum, giver en historisk oversigt over de principper, der har ligget til grund for skibskonstruktionen op igennem tiderne. Han fortæller til slut om de forskellige sæt tegneskabeloner, som anvendes til konstruktions-tegning, deriblandt det bekendte „Københavnersæt“.*

VIL man idag bygge et skib, udarbejder man først en tegning, en linietegning, hvoraf formen på skibets ribben, spanterne, fremgår som det vigtigste (fig. 1). En sådan tegning viser skibet set i 3 planer: fra siden (opstalt), nedefra med de vandrette snitkurver (vandlinieplan) og tværsnittene (spanterids). Desuden indtegnes lodrette snit og skrå snit (senter) for at få tegningen til at trække jævnt. Med disse kurver er formen fastlagt i enhver henseende, og man behøver kun at bringe tegningen op i den naturlige størrelse. Forøvrigt tegner man kun halvdelen af skibet; de to halvdele er jo symmetriske. Denne tegnemetode har man først anvendt efter ca. 1700.

Man har imidlertid i årtusinder bygget skibe uden tegninger, og selv idag kan man endnu finde skibsbyggepladser, hvor bestemte skibstyper fremstilles efter øjemål uden fortegning (13). Men formerne er begrænsede, og desuden drejer det sig for det meste om skroget, hvorved man først samler klædningen og dernæst indsætter spanterne som afstivning. En sådan klædningsopbygning kunne kaldes en „skalbygning“ (22, 23). Ved en anden form for opbygning, „skeletbygningen“, må man først fremstille ribbenene, spanterne, som så stilles op

og beklædes. Hertil kan man bruge skabeloner – maller – fra allerede eksisterende skibe og endog ændre sådanne maller, så at der fremkommer nye skibsformer. Man behøver også kun at ændre mallernes afstande for at få en ny skibsform (25).

Men hvis man ikke råder over sådanne maller, må man først tegne den ønskede form. De ældste tegninger, vi kender, er dog ikke ret gamle i forhold til skibsbygningens tidsalder (ca. 9.000–10.000 år). De er fra tiden omkring 1445 og stammer fra en købmand *Giorgio Timbotta*, altså en dannet lægmand. De findes mellem notater om musik, matematik, maskinbygning o.a. og opbevares på Science Museum i London (1, 31). Vi ser her på fig. 2 en af hans tegninger af for- og agterstævn samt af det største spant, hovedspantet, hvis kurve er fastlagt ved såkaldte „stikmål“. Målene og betegnelserne er gammelitalienske og ikke nemme at oversætte. På en anden tegning, fig. 3, er der tegnet en halvcirkel med den halve dæksbredde som radius. Omkredsen af hver kvartcirkel er inddelt i 15 dele, hvoraf de, der ligger overfor hinanden, parvis er forbundet ved hjælp af vandrette linier. Disse linier angiver nu længden af de enkelte dæksbjælker. Men trækker man den opdelte cirkelkurves stykker fra hinanden, opstår der en sinuskurve.

Da der ikke er angivet noget yderligere om skibets form, er det ikke udelukket, at der her allerede er givet udtryk for en byggemåde, hvorefter spanterne overalt i skibet byggedes efter en eneste kurve eller en eneste mal, en fremgangsmåde, som endnu 1762 blev beskrevet af franskmænd *du Hamel du Monceau* i forbindelse med tegningen af et spanterids. Monceaus værk blev 1791 oversat til tysk af *C. G. D. Müller* i Stade (7, 16).

De ældste tekniske tegninger af skibe i en bog finder man i „*Instrucion nautica*“ af den retslærde *Garcia de Palacio*, der i slutningen af 1500-tallet blev bydommer i Mexico (17). Her udkom også 1587 dette værk, som viser sidetegninger, en dæksplan og tre tværsnit samt alle sejl. Der er ikke givet nogen anvisninger på tegningen af skibets form, og der synes her at være gengivet en byggemetode, hvorefter man stillede et vilkårligt formet hovedspant op midt på kølen og spændte derover tynde lægter (senter), idet man for hver gang benyttede et

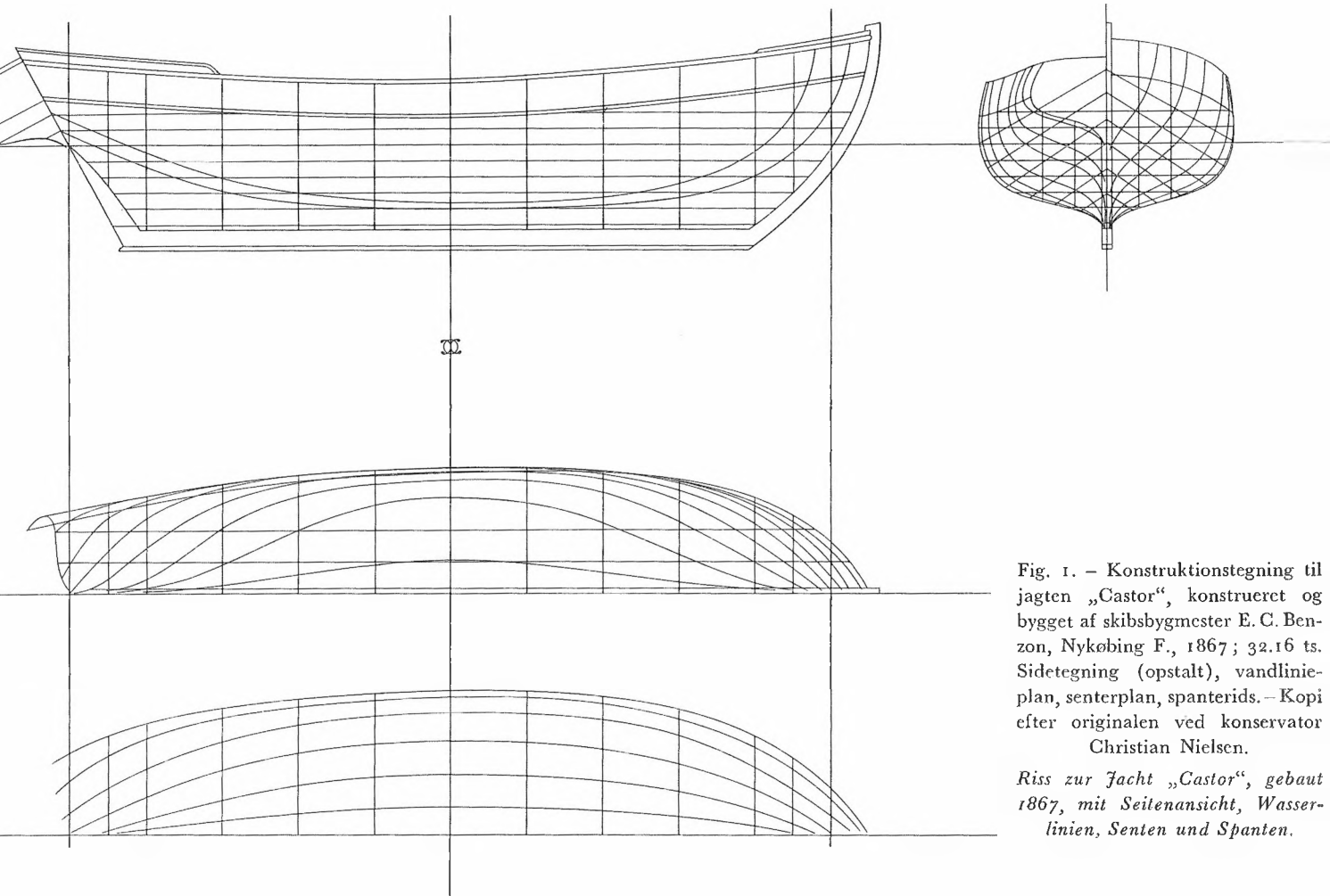


Fig. 1. – Konstruktionstegning til jagten „Castor“, konstrueret og bygget af skibsbygmester E. C. Benzon, Nykøbing F., 1867; 32.16 ts. Sidetegning (opstalt), vandlinieplan, senterplan, spanterids. – Kopi efter originalen ved konservator Christian Nielsen.

*Riss zur Jacht „Castor“, gebaut 1867, mit Seilenansicht, Wasserlinien, Senter und Spanten.*

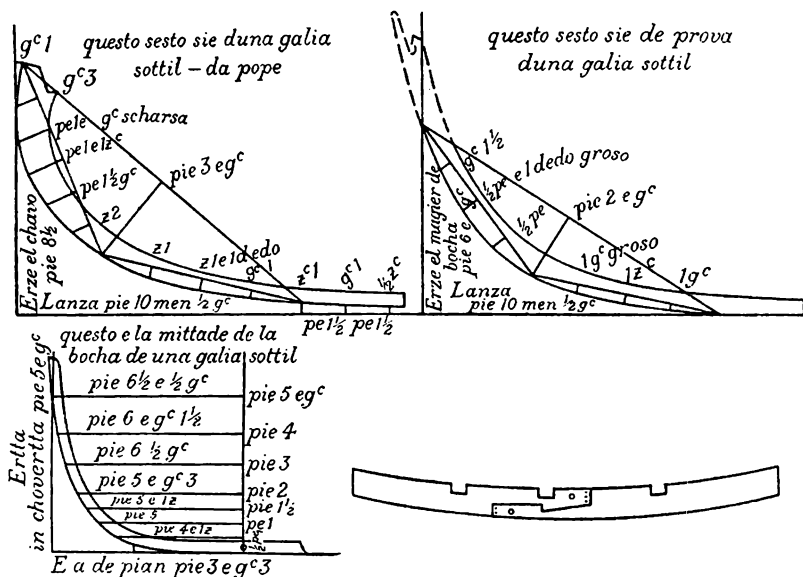


Fig. 2. Tegning af Giorgio Timbotta til for- og agterstævn samt middelspant af en italiensk galej omkr. 1445. — Efter R. C. Anderson: Italian Naval Architecture about 1445, i *Mariner's Mirror* 1925.

*Stichmasse von Vor- und Achtersteven sowie Hautspant einer Galeere, nach Giorgio Timbotta 1445.*

retningspant. Denne metode blev endnu 1746 af *Pierre Bouguer* betegnet som meget vanskelig og omstændelig (3).

I Tyskland offentliggjorde rådsherren og stadsarkitekten („Rats- und Bauherr“) i byen Ulm, *Joseph Furttentbach*, i 1629 i sin bog „*Architectura navalis*“ en række konstruktionstegninger til en galej og en tremaster, hvorved han udfører samtlige kurver i cirkelbuer (32). Til den lige del af bunden — hans skibe er fladbundede — anvender han den samme cirkelkonstruktion som *Giorgio Timbotta*, som altså nu begrænser den flade del af bunden, „het vlak“, som hollænderne siger, ved hjælp af en sinuskurve (fig. 4).

Cirkelrunde spantformer har også pateren *George Fournier* i sin „*Hydrographie*“ 1643 angivet som fortegning (33). Til udmåling af dæksbjælkernes længde finder vi her følgende fremgangsmåder:

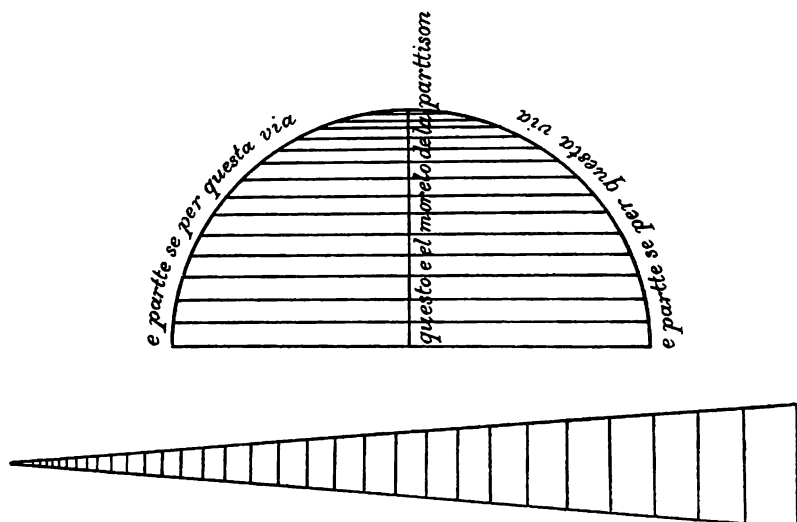


Fig. 3. Bestemmelse af dæksbjælkernes længde, efter Timbotta omkr. 1445.  
Mariner's Mirror 1925.

*Bestimmung der Decksbalkenlänge, nach Timbotta 1445.*

Med det halve af den største dæksbredde  $a$   $b$  (fig. 5) tegnede han kvartcirklen  $a$ ,  $b$ ,  $c$ , og derom kvadratet  $a$ ,  $b$ ,  $c$ ,  $d$ . Så afsatte han fra  $b$  til  $f$  den halve bredde af hækken eller den halve længde af hæk-bjælken; dennes nedfældning fra kvadrantens punkt  $f_1$  på radius  $a$   $b$  gav skæringspunktet  $e$ . Havde man inddelt stykket  $e$   $a$  i det ønskede spantetal og oprettet de lodrette linier på skæringspunkterne parallelt med  $e$   $f_1$ , fik man den halve længde på dæksbjælkerne. Udtrækker man de ved cirkelbuens opdeling fremkomne stykker, får man i modsætning til Furttenbachs sinuskurver en ellipse.

Fournier har i sin „Hydrographie“ angivet målene til lineskibet „La Couronne“ på 72 kanoner, der byggedes 1637 af *Charles Morieu* i La Roche Bernard. Efter Fourniers angivelser har inspektøren ved Musée de la Marine i Paris, admiral *Edmond Paris*, i sit bekendte plancheværk „Souvenir de Marine“ rekonstrueret dette for sin tid store krigsskib (18).

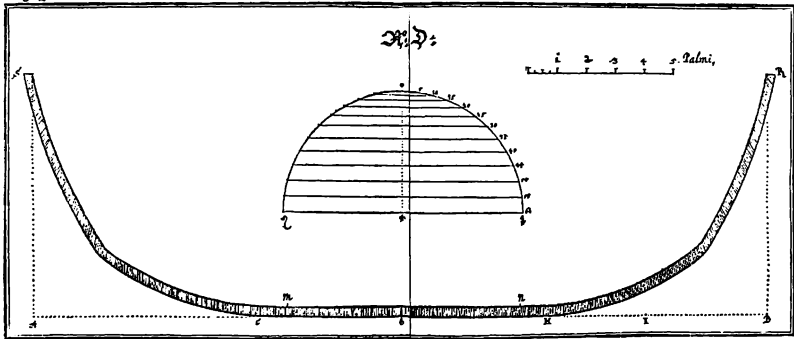


Fig. 4. Konstruktion af bunden til en galej ved en sinuskurve.  
Stik i Joseph Furttenschach: Architectura Navalis, 1629.

*Konstruktion eines Galeerenbodens mit einer Sinuskurve,  
nach J. Furttenschach 1629.*

Allerede i 1500-tallet benyttede man cirkelslag til konstruktion af hovedspantet. Eksempler herpå finder man i "Fragments of Ancient English Shipwrightery", en manuskriptsamling fra 1586 (13, 25).

Hovedspanttegninger med opstalter og dæksplaner har desuden Sir Robert Dudley fremstillet i 1646 i sit værk „Dell'arcano del mare“, men han gengav hovedspanternes former i kvadratnet, således at man let kan udmåle kurverne af et koordinatsystem og forstørre efter behov (8).

Thi enhver lille spantetegning skal jo bringes op i den naturlige størrelse, hvis man da ikke straks slår tegningen af i naturlig størrelse på gulvet i en stor sal. Det er måske lejlighedsvis blevet gjort og kan også let gennemføres med de hidtil beskrevne metoder.

Ud fra de hidtil fremstillede tegnemetoder og efter byggemåderne uden fortegninger kan der kun bygges ganske bestemte former. For nu at give skibet en hvilken som helst anden form var man i hvert fald fra midten af 1600-tallet kommet ind på at tegne spanter, hvilket måske synes omstændeligt, men ikke forudsætter nogen særlige geometriske kundskaber. Skibsbyggeren skar den ene side af skibet ud i en dertil egnet træklovs i en vilkårlig målestok, savede den derefter



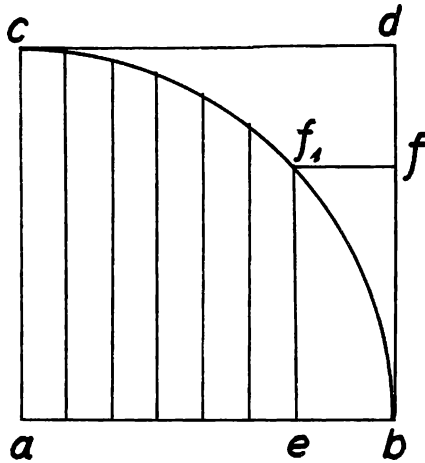


Fig. 5. Tegning til udmåling af dæksbjælkernes længde.  
Efter George Fournier: Hydrographie, 1643.

*Bestimmung der Decksbalkenlänge, nach George Fournier 1643.*

ud med en så fin sav som muligt i lige så mange skiver, som skibet skulle have spanter, og lagde disse skiver på et ark tegnepapir. Ved at tegne rundt om træskiven fik han det ønskede spanterids, som nu kunne overføres til en spanteplan eller et afslagningsgulv i naturlig størrelse og dermed tjene til opbygningen af byggespanterne. På nogle små værfter, bl.a. i de nordiske lande og Tyskland, har denne fremgangsmåde holdt sig til helt ind i vort århundrede (23, 12).

*Nicolaes Wüsen*, rådsherre i Amsterdam og søn af en skibsbygmester, har 1671 behandlet skibsbygningens udvikling indtil sin tid i et omfattende værk med titlen „Aeloude en hedendaegschen scheepsbouw en bestier“; herved røbede han et vidtrækkende kendskab til historien, særlig søhistorien, men forsøgte også at gå ind på konstruktionstegningens principper, og han citerer i den forbindelse *Furttendbach*, *Dudley*, *Fournier* og matematikeren *Simon Stevin*, som vi dog her ikke vil komme ind på (26). Forskellige skibstyper er behandlet med hensyn til deres hoveddimensioner, målene på de enkelte dele og typernes udseende og skulle give andre dannede lægfolk lejlighed

til at gøre sig bekendt med skibsbygningen i al almindelighed. Fremstillingen af fløjte-typen røber, at han også var kendt med tegnemethoden ved hjælp af klodsmodellen.

Der findes fra 1684 tegningen af en fløjte, konstrueret af den franske skibsbygmester *Coulom le fils*. Den er tilsyneladende tegnet efter en gennemsavet klodsmodel, efter hvad man kan slutte af den måde, hvorpå spanterne er ordnet. Men i begge ender er der tegnet ligesidede trekanter, hvorefter man havde fastlagt forløbet af for- og agterskibets spanter hver for sig (21). Denne metode gik ud på, at man afsatte et vilkårligt stykke,  $a$ , én gang, tre gange, fem gange o.s.v. i forlængelse af hinanden og derefter konstruerede en ligesidet trekant over det samlede stykke (fig. 6). Desuden skulle det fulde hovedspant (middelspantet) og det forreste og agterste spant (evt. spejlet) være tegnet op. Så forbandt man disse spanter, f.eks. E, I, C, A, F, med hovedspantet G D B K med en række senter, f.eks. I G, C D, A B. Disse kunne på den omtalte måde inddeles ved at afsætte spidsen af den ligesidede trekant M til  $A^1B^1$ . De langskibs udstrågede senter gav herefter parabler af ligningen  $y = x^2$ .

Denne fremgangsmåde synes at være offentliggjort første gang 1752 af hydrografen, agronomen og den senere inspektør for den franske marine *Henri du Hamel du Monceau* (7). Ved oversættelsen af *C. G. D. Müller* i Stade blev den 1791 kendt i Tyskland (16) og blev 1826 optaget af dr. *Johann Georg Krünitz* i „Oekonomisch-technologische Encyclopädie“ (15).

*Pierre Bouguer*, som ligeledes var hydrograf og matematiker, beskrev 1746 en anden metode (3) (fig.7). Herved tegnede man igen hovedspantet 2 I 2 F D, det forreste spant P m D og det agterste spant X V R med senterne 2 E R, 2 F S, 2 G T, 2 A V, 2 H X, samt k E, l F, m G, n A og O H. Så afsatte man det længste stykke 2 F S lodret på en vandret linie. Med en afsat radius, tre gange længden af 2 F S, forlænget fra 2 F ud over S, slog man en cirkelbue, der skar den vandrette linie i A. Stykket S A opdelte man i det fornødne antal spanter, f. eks. 7, og oprettede vinkelrette linier på delingspunkterne, som skar buen i M, N, O, P, Q, R. Parallelle vandrette linier gennem disse

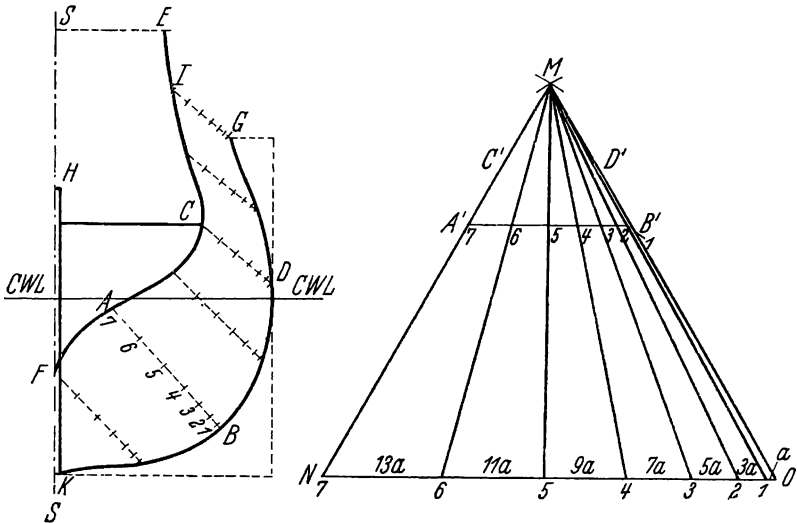


Fig. 6. Den 1752 af Du Hamel du Monceau anviste metode til ved en ligesidet trekant at bestemme spanternes forløb. — Efter C. G. D. Müller : Anfangsgründe der Schiffbaukunst, 1791.

*Bestimmung des Spantelaufes mit einem gleichseitigen Dreieck,  
nach Du Hamel du Monceau 1752.*

punkter opdelt nu stykket  $2FS$  efter spantdelingspunkterne på senteret. For de øvrige senter antog man punktet  $K$  på den underste vandrette linie og tegnede linierne  $2FK$ ,  $2K$ ,  $3K$  o.s.v. Bouguer har desværre glemt at afsætte stykket  $KS = 2FS$ . Man havde da kunnet afsætte de øvrige senter ud fra  $K$ , evt. f.eks.  $2GT$ , og lettere foretage en inddeling af dem.

Under eftersøgning af en tegning til en Lühe-jolle på *D. J. Sietas's* værft i Grünendeich an der Lühe (en biflod til Elben vest for Hamburg) fandt forfatteren en spanteplan, tegnet efter en lignende metode. Den var fra først af tegnet i fartøjets originalstørrelse og også her først det forreste og agterste spant – f.eks.  $DBFK$  – og hovedspantet  $CAEK$  (fig. 8) (24). De kurver, der var tegnet på fri hånd eller efter en trækstok, opdelt man straks i stykker svarende til plankebredden, f. eks.  $GA$  og  $BH$  o.s.v. For at lette tegningen erstattedes

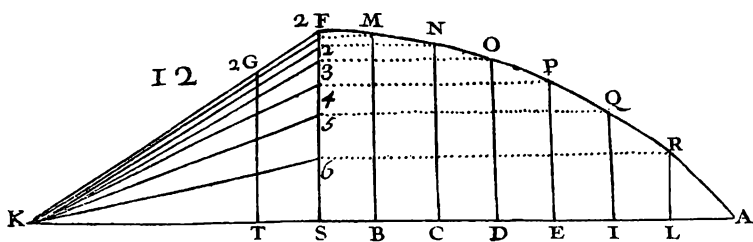
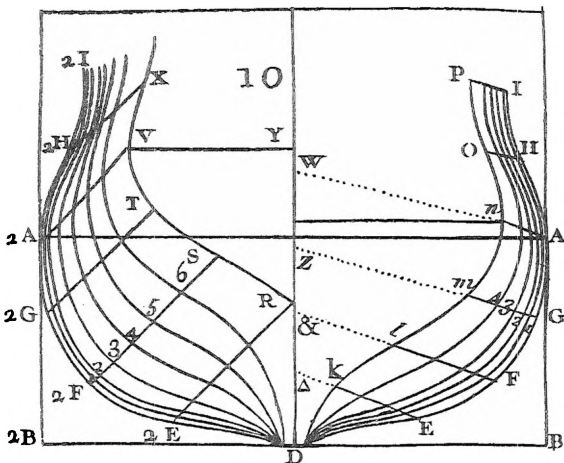


Fig. 7. Spantkonstruktion ved hjælp af cirkelslag og trekant.  
Stik i Pierre Bouguer: *Traité du Navire*, 1746.

*Spantkonstruktion mit Zirkelschlag und Dreieck, nach Pierre Bouguer 1746.*

kurverne af lige stykker. På en anden tegning slog skibstømmermesteren nu med den halve skibsbredde  $R$  som radius en cirkelbue med centrum  $P$  og nedfældede fra tangeringspunktet  $Q$  den lodrette linie  $QA$ . Herpå afsatte han  $A^I B^I = AB$  (plankestød eller senter) og projicerede  $B^I$  over på cirkelbuen ved  $F^{II}$ . Fra dette punkt nedfældede man den vinkelrette linie på grundlinjen og fik stykket  $4-O$ , som skibsbyggeren opdelte i det ønskede antal spanter ( $4$  i foreliggende tilfælde). Oprettede man vinkelrette linier fra grundlinjen i dennes delingspunkter  $1, 2, 3$ , fik man nye delingspunkter på cirkelbuen, som,

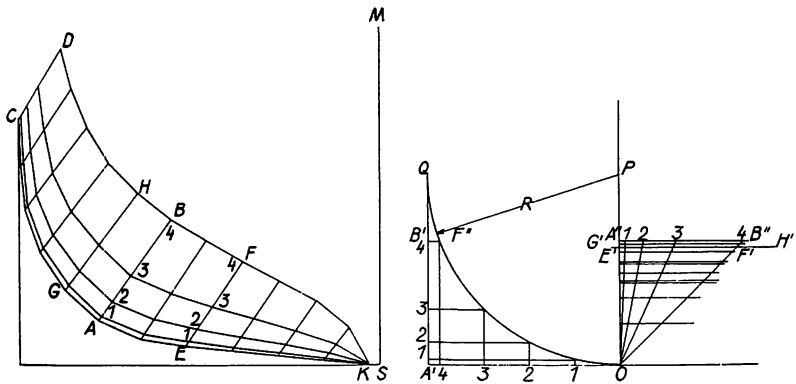


Fig. 8. Spanteplan til en Lühe-jolle, tegnet ved hjælp af cirkelslag og trekant.  
Efter original på Altonaer Museum.

*Zeichnung der Spanten einer Lühejolle mit Zirkelschlag und Dreieck.*

når de blev vandret overført på stykket  $A^I B^I$ , inddelte dette proportionalt. For også at opdele andre plankestød eller senter, f. eks.  $C D$ ,  $G H$ , eller  $E F$ , tegnede han nu en ligebenet, retvinklet trekant  $O A^{II} B^{II}$ , hvorved  $A^{II} B^{II}$  fik samme proportionale inddeling 1, 2, 3, 4, som nu blev forbundet med  $O$ .  $E F$  blev igen fra  $O$  afsat =  $O E^I$  og tegnet  $E^I F^I = A^I B^I$ . Dermed var også  $E^I F^I$  delt proportionalt og behøvede kun at blive ført over på spanteridset.

De enkelte tegninger er på originalbrættet, som nu findes på Altonaer Museum i Hamborg, tegnet over hinanden og derfor uoverskuelige. De senter, der fremkommer ved denne konstruktion, er, som man let vil se, ellipsebuer. I den gamle litteratur kan man ikke finde noget om denne konstruktionsmetode. En række linietegninger er tegnet efter denne fremgangsmåde (fig. 9).

I 1600-tallet udkom endnu to skrifter, som er af betydning i denne sammenhæng:

1. I det svenske encyklopædiske værk, „Adelig öfning“ (1691), hvis forfatter var *Ake Classon Rålamb*, behandles skibsbygningen i det 10. bind, hvortil der også er benyttet franske og engelske værker. For konstruktionstegningens historie er den vigtigste afbildning fremstillingen af to „fjederkurvelinealer“ (fig. 10) (20). Den ene bestod af

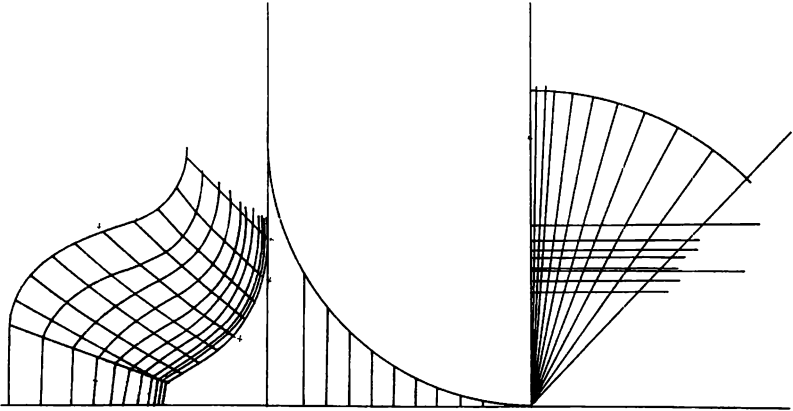


Fig. 9. Agterskibspanter til en Lühe-evert. — Efter original på Altonaer Museum.  
*Achterschiffspannten eines Lüheewers gezeichnet mit Zirkelschlag und Dreieck.*

en metalskinne, hvori der i tre delingspunkter var drejet mere eller mindre lange fløjskruer. I begge ender havde man anbragt holdere; herigennem kunne man stikke en stålfjeder, hvis krumning blev ændret af fløjskruerne og på denne måde gav forskellige kurver. Et andet redskab bestod af en holder, hvori man havde indsat en stålfjeder, som var tyndest i den frie ende. Fra denne ende førte en snor til en drejelig spændepind, som snoren kunne vikles om, således at man kunne få forskellige krumninger på fjederen. I Peabody Museum i Salem, Mass., U.S.A., er to sådanne tegneredskaber udstillet, som bærer betegnelsen „William Addison, 1693“ (28). Det ene er dobbelt så langt som det andet. Da der i en fransk skibsbygningshåndbog af *Étroyat* fra 1845 (9) og i et nederlandsk plancheværk (29) fra omkring samme tid er afbildet forholdsvis mange sådanne delvis ret komplicerede redskaber, ser det ud til, at disse bøjelige kurvelinealer har været i brug ret længe. Vi kommer senere tilbage til andre tegneredskaber i forbindelse med skibsbygningen.

2. I værket „De Nederlandsche scheepsbouw-konst“ (1697) af en nederlandsk skibsbygmester, *Cornelis van Yk*, søger vi dog forgæves efter nogen som helst tegnemetoder (27). Han har sikkert kendt dem,

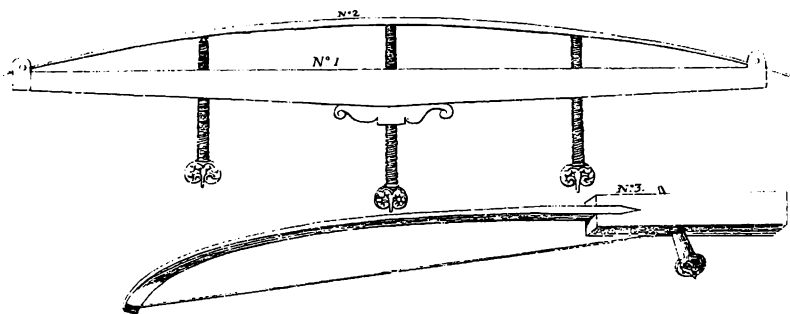


Fig. 10. Forskellige typer „fjederkurvelinealer“. – Efter stik i Åke Classon Rålamb: Skeppsbyggeriet, Adelig öfning, X, 1691.

*Elastische Kurvenlineale, nach Rålamb 1691.*

men har overhovedet ikke haft til hensigt at videregive sine praktiske erfaringer på dette område.

I 1700-tallets litteratur er der ganske vist offentliggjort en række geometriske tegnemetoder, men de spillede egentlig ikke nogen stor rolle mere, idet man allerede havde lært at tegne linietegninger efter vore dages sædvanlige metode (4, 16, 7).

I den danske marines arkiv findes en tegning af det franske skib „Royal Louis“ på 112 kanoner, bygget i Toulon, dateret 17. febr. 1692 og med en dansk påskrift. Her har man inddelt senterne på følgende måde (fig. 11):

Over et vilkårligt stort liniestykke tegnede man et kvadrat og deri en kvartcirkelbue. Denne inddeltes i lige så mange lige store dele, som man ville have spanter. Disse delingspunkter loddede man opad og inddelte på denne måde kvadratets øverste side. Over denne tegnede man en ligesidet trekant, ligesidet med kvadratet, og trak strålelinier fra den øverste spids til den underste side, som man kunne forlænge vilkårligt nedad. På denne ligesidede trekant kunne man nu således nøjagtigt afsætte inddelingen af senter, som ved den ovenfor beskrevne trekant på fig. 6; blot gav de tegnede kurver sinuskurver. Tegningen bærer dansk påskrift og er sikkert udfærdiget til det danske admiralitet, sandsynligvis for at tjene som hjælp ved konstruktionen af det danske 110 kanoner-skib „Fridericus IV“, som løb af stabelen 1699.

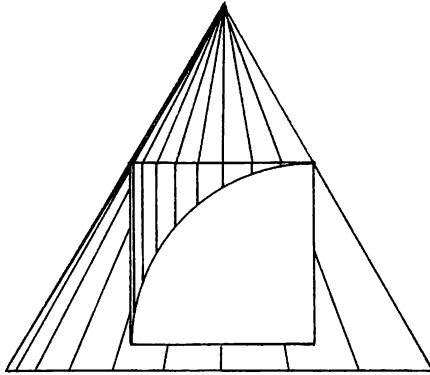


Fig. 11. Konstruktion til inddeling af senter til det franske 112 kanoners skib „Royal Louis“ 1692. – Tegning i den danske marines arkiv.

*Sententeilung für das französische 112 Kanonenschiff „Royal Louis“ 1692.*

I 1800-tallet har man i almindelighed ikke mere lagt så stor vægt på sådanne konstruktioner, da man langsomt gik over til frit at konstruere linietegninger (4). I begyndelsen tegnede man kimingsrundinger, dæksbugter, stævnkrumninger, konstrueret efter tangenter (på tysk kaldet „Hülltangenter“), og i nogle håndbøger fra midten af forrige århundrede kan man også finde anvisninger til at tegne ellipser, kurvebuer, parabler, hyperbler og spiraler (2, 10). Men konstruktørens øvede øje og sikre hånd havde vænnet sig til at tegne med lange trækstokke og kurvelinealer. Også skibstømreren, der skal tegne spanterne op i naturlig størrelse på afslagningsgulvet, har brugt sådanne stokke. De skal være af ulasteligt, knasfrit, langåret træ, idet de jo skal være i besiddelse af en førsteklases elasticitet. På Blohm & Voss's værft i Hamborg havde man tidligere 38 m lange stokke af amerikansk oregonpine, som udmærket kunne bøjes uden at knække. At stråge af ved hjælp af stokke må antages først at være indført omkring 1700.

Til tegnebordet bruger man stokke på op til 2 eller 3 m, også ofte af oregon- eller pitchpine, men for det meste af cedertræ; nogle af dem er tyndere i den ene ende (på tysk kaldt „Schwanzlatte“ = haletrækstok), andre i begge ender („Doppelschwanzlatte“ = dobbelt-



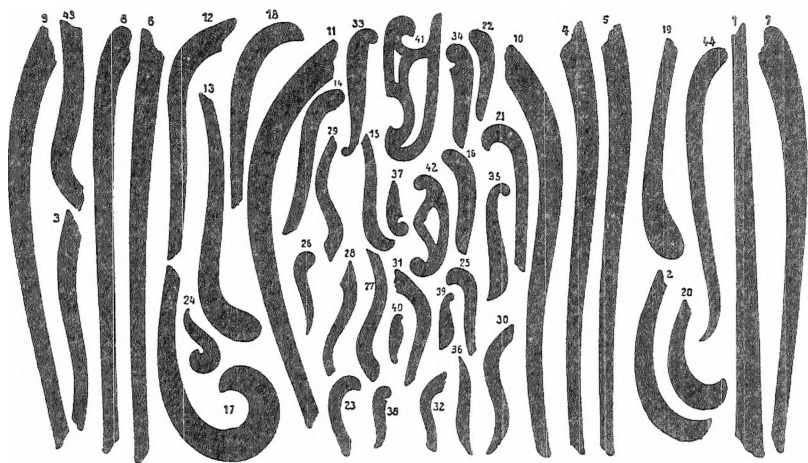


Fig. 12. Tegneskabeloner, det såkaldte „Københavnersæt“ (størrelse 1 : 8).  
Efter det tyske firma Marabu-Stabils katalog.

*Schiffskurven, Kopenhagener Satz.*

hale-trækstok). Trækstokke beregnet til tegning af springet er kraftigere end de øvrige. Idag fremstiller man dem forøvrigt endog af kunststoffer.

De udmærkede kobberstik i *F. H. af Chapmans* værk „*Architectura navalis mercatoria*“ (1768) lader os antage, at man allerede dengang havde tegneskabeloner til rådighed, thi med de beskrevne fjederkurvelinealer eller med trækstokke kan man ikke fremstille sådanne tegninger. De 13 ældste endnu eksisterende tegneskabeloner i Norge, betegnet „R R 3“, stammende fra skibsbyggeren *Rasmus Rolfsen*, er fra 1779 og findes på Bergens sjøfartsmuseum. De ni af disse svarer omtrent til numrene 2, 9, 14, 19, 20, 23, 24, 26 og 28 i Københavnersættet (fig. 12).

Det ældste endnu eksisterende såkaldte „Københavnersæt“ er måske et fra 1817, som findes på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg (fig. 13). Orlogsværftet i København ejer endnu et sæt tegneskabeloner fra 1835, der stadig tjener som forlæg for nye sæt.

Det nuværende Københavnersæt består af 44 skabeloner, hvoraf

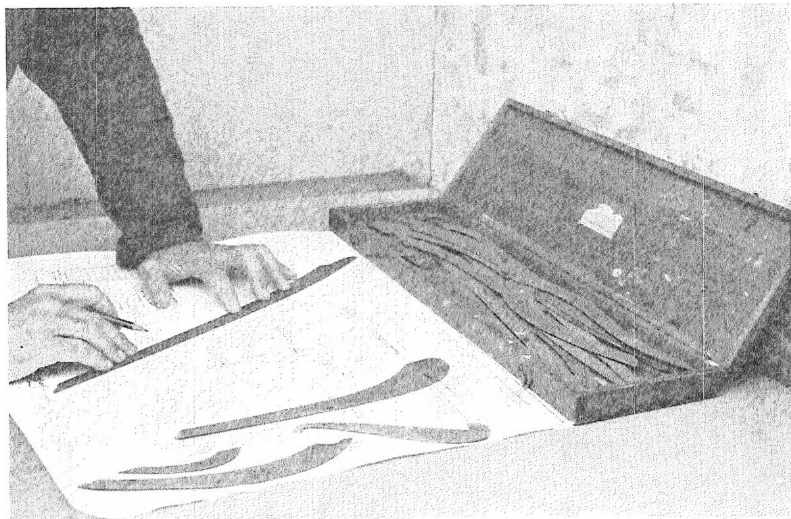


Fig. 13. Tegneskabeloner fra 1817, fra „København-sættet“. De har tilhørt skibsbygmester Rasmus Møller, Troense. – Handels- og Søfartsmuseet.

*Schiffskurven von 1817, Kopenhagener Satz.*

nr. 41 og 42 senere er føjet til det gamle sæt. Desuden findes der et engelsk sæt, der består af 14 skabeloner, hvoraf 13 er ens i formen, men forskellige i størrelsen. Det er dog ikke lykkedes at indhente nærmere oplysninger om dette sæt.

I Tyskland bruges endnu idag et „Hamborger-sæt“, der øjensynlig er en kombination af forskellige skabeloner, både fra København-sættet og det engelske sæt. På fig. 14 vises Hamborger-sættet, der også består af 44 skabeloner; af disse er nr. 21–34 taget fra det engelske sæt. Et tredje tysk sæt er tillige i handelen i Tyskland (fig. 15). Dette, der består af 35 skabeloner, er sandsynligvis mere afpasset efter den moderne jernskibsbygning. Visse skabeloner, som f.eks. nr. 31, 39, 40, 43 og „fingerskabelonen“ 23, afviger fra de andre sæt. I København findes der også et såkaldt Burmeister-sæt, som blev udformet specielt hos Burmeister & Wain til jernskibsbygningen. Da forfatteren ikke kunne få nogle oplysninger om tegneskabeloner fra Frankrig og England, er det ikke udelukket, at man også der hovedsagelig foretrækker

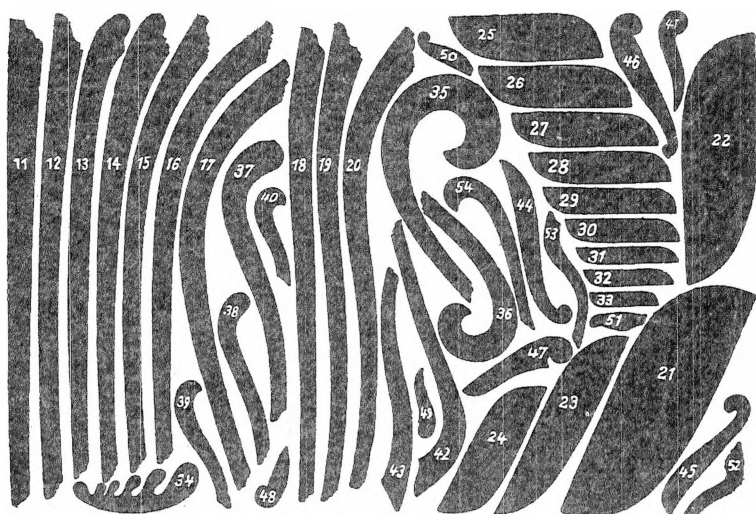


Fig. 14. Det såkaldte „Hamburger-sæt“ af tegneskabeloner (størrelse 1 : 8).  
Marabu-katalog.

*Schiffskurven, Hamburger Satz.*

Københavnersættet, idet en dansk eksport af tegneskabeloner til England og Amerika er kendt.

Der findes nogle sæt tegneskabeloner på Statens sjøhistoriska museum i Stockholm. Det drejer sig tilsyneladende ikke om fuldstændige sæt; de stammer fra det forrige århundrede.

Efter at man ikke længere var bundet af de matematiske tegnemetoder, som de er beskrevet i denne artikel, vænnede mange skibsbyggere sig til kun at benytte en lille gruppe på ca. 8 til 12 stykker af det omfattende sæt skabeloner.

Flere skabeloner har også fået deres ganske specielle navn; således kalder man i Danmark kurverne 17 og 24 af Københavnersættet på fig. 12 „seksallet“; i Tyskland betegnes de tilsvarende kurver på fig. 14 nr. 35 og 36 „grisehale“ („Schweineschwanz“); nr. 34 kender man også som fingerskabelon („Fingerkurve“). I Danmark kalder man nr. 19 „pistolen“. I begge lande er det i de sæt, der svarer til hinanden, den samme skabelon (Hamburger-sættets nr. 46, Københavnersættets

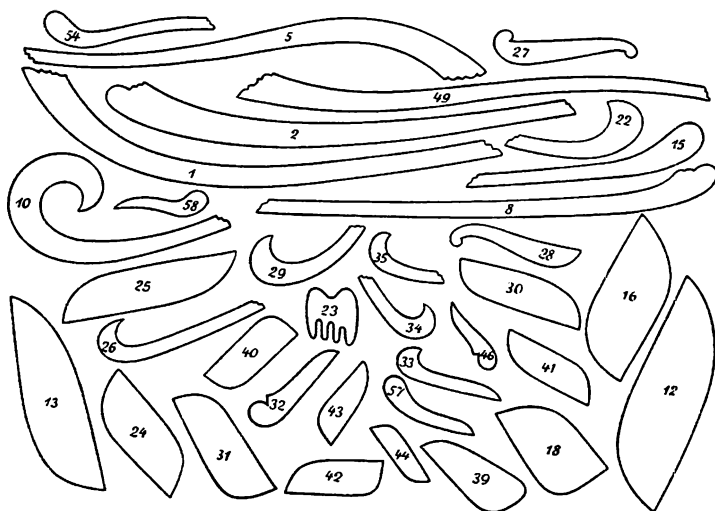


Fig. 15. Tegneskabeloner, det såkaldte „tyske sæt“ (Deutscher Satz), størrelse 1 : 8. – Marabu-katalog.

*Schiffskurven, Deutscher Satz.*

nr. 33), som bærer samme navn, henholdsvis „Peter Leck“ og „Peter Læk“. Man ved egentlig ikke, hvem Peter Læk var; men man formoder i Danmark, at det har drejet sig om en dansk skibskonstruktør.

Som materiale til de gamle danske tegneskabeloner anvendte man hovedsagelig indenlandsk træ, f.eks. 1½ à 2 mm tykt dansk bøgetræ, undertiden lindetræ, til finere sæt dog tyrkisk buksbom. I Tyskland fremstillede man dem af pæretre eller af kirsebærtræ. Idag er både i Danmark og andre lande kunststof som celluloid og plastic brugt.

Efter at man gik over til at formgive skibene som resultat af slæbeforsøg i prøvetank, hovedsagelig siden omkr. 1870, men dog også allerede tidligere under amerikansk indflydelse på klipperskibenes tid, har man opgivet geometriske konstruktioner og tegner idag fuldkommen frie linier i stedet for analytiske kurver.

## LITTERATURLISTE

1. *R. C. Anderson*: Italian naval architecture about 1445; i: *Mariner's Mirror* 1925.
2. *M. Bischoff*: Taschenbuch des Schiffbauers, Braunschweig 1867.
3. *Pierre Bouguer*: Traité du navire, de sa construction et de ses mouvemens, Paris 1746.
4. *Daniel Braubach*: Praktisch theoretisches Handbuch zur Erlernung der Maneuvre und der Konstruktion der Seeschiffe, Bremen 1800.
5. *W. Voorbeijtel Cannenburg*: Catalogus der Scheepsmodellen en Scheepsbouwkundigen Teekeningen 1600-1900, Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam (1928).
6. *G. C. E. Crone*: Nederlandsche jachten, binnenschepen en visschersvaartuigen, Amsterdam 1926.
7. *Henri Louis du Hamel du Monceau*: Élémens de l'architecture navale; ou, Traité pratique de la construction des vaisseaux, Paris 1752.
8. *Robert Dudley (Roberto Dudleo)*: Dell'arcano del mare, Firenze 1646.
9. *Étroyat*: Traité élémentaire d'architecture navale, Paris 1845.
10. *John W. Griffiths*: Treatise on marine and naval architecture, London 1849.
11. *Bernhard Hagedorn*: Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert, Berlin 1914.
12. *Olof Hasslöf*: Svenska Västskustfiskarna, Göteborg 1949.
13. —: Carvel Construction Technique, Nature and Origin; i: *Folk-liv* 1957-1958.
14. *August Köster*: Das antike Seewesen, Berlin 1923.
15. *Johann Georg Krünitz*: Oekonomisch-technologische Encyclopädie, Berlin.
16. *Christian Gottlob Daniel Müller*: Anfangsgründe der Schiffbaukunst oder praktische Abhandlung über den Schiffbau, Uebersetzt aus dem Französischen des Herrn Duhamel du Monceau, Berlin 1791.
17. *Diego García de Palacio*: Instruccion nautica, Mexico 1587.
18. *Edmond Pâris*: Souvenir de marine, Paris 1892.
19. *Julius Prömmel*: Anleitung zum Schiffbau, 2. oplag, Hamborg 1864.
20. *Ake Classon Rålamb*: Skeps byggerij eller adelig öfnings Tionde Tom, Stockholm 1691.
21. *Moritz Rühlmann*: Beiträge zur Geschichte, Cultur und Technik der Schifffahrt, Leipzig 1891.
22. *Gerhard Timmermann*: Vom Einbaum zum Wikingerschiff; i: *Schiff und Hafen* 1956, s. 130-138, 218-226, 336-342, 403-412, 545-549, 602-612.
23. —: Die ostfriesische Angelschaluppe; i: *Die Fischwirtschaft* 1955, s. 284.
24. —: Das Geheimnis der Lühejolle; i: *Die Yacht* 1939, s. 958.
25. —: Entwicklung des Schiffbaus seit den ältesten Zeiten; i: *Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft* 1955, s. 110.

26. *Nicolaes Witsen*: Aeloude en hedendaegschen scheepsbouw en bestier, Amsterdam 1671.
27. *Cornelis van Yk*: De Nederlandsche scheepsbouw-konst open gestelt, Amsterdam 1697.
28. *uden forfatter*: The Marine Room of the Peabody Museum, Salem, Mass., U.S.A. 1921.
29. skibstegninger i et nederlandsk plancheværk efter 1831.
30. *Georg Belitz*: Seglers Handbuch, Berlin 1897.
31. *Gerhard Timmermann*: Italienischer Schiffbau um 1445; I: Schiff und Hafen, 1955, s. 593.
32. *Joseph Furtttenbach*: Architectura navalis; das ist, Von dem Schiff-Gebäu ..., Ulm 1629.
33. *George Fournier*: Hydrographie, Paris 1643.

## DER SCHIFFSRISS IM WANDEL DER ZEIT

### *Zusammenfassung*

Schiffsrisse mit Spanten, Wasserlinien, Senten und Schnitten zeichnet man erst seit etwa 1700. Man hatte schon Tausende von Jahren Schiffe ohne technische Zeichnungen (Risse) gebaut, aber die Formen sind begrenzt. Für den Skelettschiffbau benötigt man Zeichnungen der Spantformen.

Die ältesten Risse stammen von einem italienischen Kaufmann *Giorgio Timbotta* um 1445. Sie gaben nur die Stevenformen und Decksbalkenlänge an.

Weitere Schiffsrisse mit einem Mittelspant und zwei Richtspanten brachte ein mexikanischer Stadtrichter *Garcia de Palacio* 1587 in seinem Buche „Instruccion nautica“ zur Darstellung. Das in Deutschland 1629 von einem Ulmer Rats- und Bauherrn *Joseph Furtttenbach* herausgegebene Werk „Architectura navalis“ enthält Zeichenmethoden mit dem Zirkel, wie es also schon um die Mitte des 15. Jahrhunderts bekannt war, und auch in der „Hydrographie“ eines französischen Paters *George Fournier*, erschienen 1643, sind solche mit dem Zirkel zu zeichnenden Schiffskonstruktionen angegeben; Methoden, die noch im vorigen Jahrhundert zur Rekonstruktion von Schiffen des 17. Jahrhunderts Anwendung fanden. Dagegen ordnete ein englischer Herzog Sir *Robert Dudley* in seinem 1646 in Italien erschienenen Buche „Dell'arcano del mare“ die Formen des Hauptspantes in einem Quadratnetz an; somit ließen sie sich leicht vergrößern. Einen großen Teil dieser Methoden hat ein Amsterdamer Ratsherr *Nicolaes Witsen* 1671 in einer umfangreichen Arbeit „Aeloude en hedendaegschen scheepsbouw en bestier“ zusammengestellt. Um diese Zeit muß man aber schon Schiffsrisse mit Hilfe eines Blockmodells des Schiffes, das man in einzelne Scheiben zerlegte, gezeichnet haben, wie auch aus der gleichen Zeit Schiffszeichnungen stammen, deren Spantformen mittels Proportionalteilungen mit einem gleichseitigen Dreieck oder mit einem Zirkelschlag und

einem Dreieck gezeichnet worden sind. Solche Verfahren erlaubten sogar, die gesamten Spanten gleich in natürliche Größe auf einen Fußboden aufzuzeichnen, nach denen man nun die erforderlichen Schablonen oder Mallen aussägen konnte. Solch ein Spantenplan ist noch im Altonaer Museum vorhanden.

Wie wir sahen, waren alle Verfasser, die Zeichenmethoden für Schiffsrisse veröffentlichten, Laien. Der einzige Fachmann, ein niederländischer Schiffbauer *Corn. van Yk*, beschrieb in seinem Werk „De Nederlandsche scheepsbouw-konst“, 1697, kein Reißzeichenverfahren.

In einem schwedischen enzyklopädischen Werk, *Ake Classon Rålamb*: „Skeps byggerij“, aus dem Jahre 1691 befindet sich die älteste Abbildung eines verstellbaren Zeichengerätes für Schiffskurven, und aus etwa der gleichen Zeit stammen auch die beiden im Peabody Museum in Salem, Mass., U.S.A. ausgestellten Zeichengeräte von ebensolcher Form. Im 19. Jahrhundert sind dann die nun schlanken Schiffsrissen mit dünnen biegsamen Straklatten genau gezeichnet wie auf den Mall- oder Reißböden der Werften, wo bis zu 38m lange Oregonpine-Latten benutzt wurden. Sicher hat man schon im 18. Jahrhundert besondere Kurvenlineale für Schiffsrisse gehabt. Die ältesten noch vorhandenen Schiffskurvenlineale, aus dem Jahre 1779, befinden sich im Seefahrtsmuseum in Bergen, der älteste noch vorhandene „Kopenhagener Satz“ solcher Kurven (1817) im Handels- und Seefahrtsmuseum auf Kronborg in Helsingör. Der „Hamburger Satz“ ist anscheinend eine Kombination von Kopenhagener und Englischen Kurvenlinealen.

## NUMMERFLAG OG PRAJNING

Af

HENNING HENNINGSSEN

*Det interessante emne „signalflag i ældre tid“ er meget lidt behandlet i søfartslitteraturen. Museumsinspektør Henningsen beskæftiger sig her med en bestemt gruppe, de såkaldte „nummerflag“, der brugtes på danske skibe 1827–67, og fortæller om prajning ved møde i søen og rapportering af skibe.*

PÅ ADSKILLIGE danske skibsportrætter fra en næsten halvhundredårig periode omkring midten af forrige århundrede toner de afbildede skibe et hvidt flag med et bogstav og et nummer i sort. Flaget vises oftest på fortoppen, en enkelt gang dog på stor- eller mesantoppen. Ønsker man at vide noget om disse *nummerflag* og prøver på at udfinde, hvorfor de føres, vil man forgæves gå til de officielle kilder. Ingen forordninger eller love har påbudt dem, og de omtales ikke i de almindelige flagreglementer, lige så lidt forøvrigt som de navnevimpler, skibene meget ofte fører i stortoppen, og de talrige forskellige rederi- eller kontorflag, som dukker op i 1800-tallet.

Sagen er den, at nummerflagenes indførelse har været frivillig og rent privat. Den skyldes et initiativ, som blev taget af københavnske skibsredere og assurandører gennem det meget aktive *Grosserer-societets* skibsrederkomité i København. 1827 fik offentligheden meddelelse herom; den gik ud på følgende:<sup>1</sup> Da det både for skibsejere, assurandører og befragtere vilde være af største vigtighed, at skibene på en passende, sikker og lidet bekostelig måde kunne rapporteres hjem, når de blev iagttaget på fjerne have, foreslog ovennævnte komité, at alle skibe i København og Dragør skulle forsynes med et hvidt flag, hvori der foroven i sort skulle stå et A og derunder det løbenummer, som hvert skib fik i et register, der var indrettet af assurancemæglerne M. Wessely & Søn i København.



For at systemet skulle have nogensomhelst chance for at kunne få praktisk betydning og udbredelse, henvendte komiteen sig til General-Toldkammer og Commerce-Collegiet for at få dettes medvirken og bistand, ligesom det foresloges, at systemet udstraktes til ikke blot at gælde København, men også alle de andre søstæder i kongeriget og hertugdømmerne. Kollegiet var interesseret i dette og opfordrede de redere, der havde skibe i langfart, at indføre et sådant flag, således at hver by fik et af kollegiet bestemt bogstav, og hvert skib et løbenummer inden for dette, som skulle føres i et kendingsflagregister på hvert hjemsted. Tillige fik alle danske konsuler pålæg om at indberette, når et skib anmeldte at have set et andet skib med kendingsflag i søen, således at meddelelsen herom kunne komme til offentligt kundskab.

Herved fik sagen, som var og blev privat, dog et halvofficielt stempel.

Når et sådant kendingsflagssystem kunne indføres med støtte og velsignelse fra oven, var grunden selvfølgelig den, at der var behov derfor. På det tidspunkt havde den danske søfart så nogenlunde helet de værste sår efter englænderkrig og statsbankerot og var begyndt en ekspansion over verdenshavene, som i virkeligheden fortsatte skibsfarten i 1700-tallets florissante handelsperiode, og som efterhånden langt skulle overgå denne. Her skal blot peges på, at briggen „Perlen“ af Abenrå i 1824–25 som det første danske skib rundede Kap Horn på rejse til Sydamerikas vestkyst, og at farten på de andre verdensdele var ved at blive genoptaget i langt større udstrækning end før. Af stor vigtighed var det selvfølgelig i en tid, hvor telegrafen var ukendt, at skibene kunne blive rapporteret, når andre mødte dem i rum sø. Det var langtfra altid, at man kunne komme dem på prajehold, og det var derfor udmærket, at skibene kunne legitimere sig ved deres nummer og så håbe på, at de mødende skibe ville rapportere dem og deres position, således at efterretningen herom før eller senere – måske først om flere måneder – ville kunne nå rederiet derhjemme.

Et årstid senere, da systemet var ved at blive organiseret, udsendte Commercekollegiet 30/12 1828 en cirkulærskrivelse til toldvæsnet,

hvori de forskellige toldsteder opfordredes til, når et skib indkom dertil og anmeldte at have iagttaget et bestemt dansk skib i søen, da at indberette dette uopholdeligt til kollegiet, som så ville sørge for at lade denne oplysning gå videre til pressen, i dette tilfælde *Handels- og Industrie-Tidende* i København, som derpå i sine skibsefterretninger ville trykke meddelelsen.<sup>2</sup>

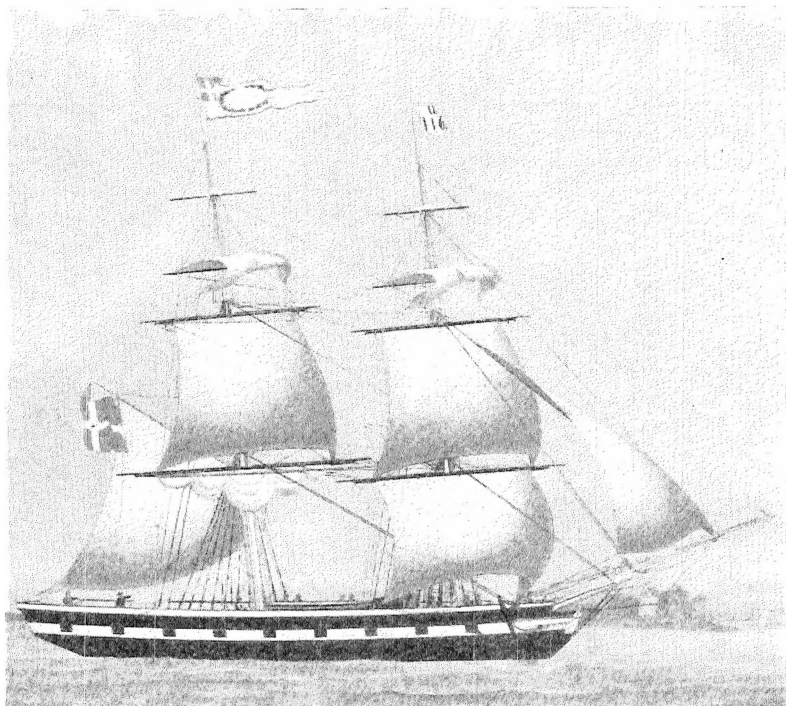
Gennemblader man nu denne tidende for at se, hvordan systemet virkede, vil man dog ikke finde overvættets mange meddelelser fra de første år, hvori nummerflagene findes omtalt. Vist den første omtale overhovedet findes i bladet for 3/5 1828:

„Skpr. Backe, Skibet Louise Augusta, som d. 27. April ankom hertil fra Lissabon, har paa denne Reise paa 55° 52' N.B. og 4° 41' L. observeret en Slup med Kjendingsflaget G No. 3 (altsaa af Nyborg). *Fodnote*: Skibets og dets Førers Navne kunne vi idag ikke angive, fordi Nyborgs Kjendingsflag-Register endnu er os ubekjendt. Formedelst de fra flere Steder endnu manglende officielle Indberetninger have vi ei heller hidtil kunnet, som vi ønskede, meddele Fortegnelsen paa samtlige Steder i Danmark og Hertugdømmerne, som for deres Skibe have antaget Kjendingsflag med det for hvert Sted bestemte Bogstav“.

Et andet eksempel (18/10 1828):

„Skpr. Heitmann, Skibet de 3 Søstre, som d. 13. Octbr. ankom til Kbhavn. f. Lissabon, har under 45° Br. og 9° L. praiet 3 danske Skibe med følgende Kjendingsflag: A No. 121 (Aurora, Ludvigsen, af og fra Kbhavn. best. til St. Croix), Q No. 16 og Q No. 45 (Skibene der junge Heinrich, Decken, og Variable, Elingius, af Flensborg). Hos samtlige alt vel inden Borde“.

Den efterlyste liste over skibenes bogstav og nummer fremkom først i trykken omkring nytår 1829. Den fulgte gratis med *Handels- og Industrie-Tidende* til dennes abonnenter, men kunne iflg. bladets anmeldelse (6/1 1829) for 32 rigsbankskilling købes i boghandler i København og i provinsen. Denne liste er sikkert identisk med et hæfte, som nu vist kun eksisterer i ét eksemplar (på det Kongelige Bibliotek, fotostat på Handels- og Søfartsmuseet): „Fortegnelse over de med Kjendingsflag forsynede danske Skibe“ (også med tysk titel). Om denne liste eventuelt senere er udkommet på tryk i å jour-førte oplag, kan ikke ses.<sup>3</sup>



Brig „Königin Caroline Amalie“ af Flensburg, kapt. Nielsen. Briggen, der var bygget omkr. 1829 og tidligere hed „Henriette Louise“, målte 115 clstr. og tilhørte rederiet Lorenzen & Görrissen. Den fører på fortoppen nummerflag (Q 116) og på stortoppen navnevimpel, hvid med split. Navnet i guldbogstaver er omgivet af en grøn krans, og i øverste inderste hjørne er sat et dannebrogsmærke. Under gafflen dannebrog med Frederik VII's monogram. – Udsnit af maleri af L. Petersen 1849 (Handels- og Søfartsmuseet).

*Brig „Königin Caroline Amalie“ of Flensburg, 1849, with numeral flag.*

I fortegnelsen er hjemstederne opført med bogstaver, tilligemed løbenumrene på de hjemmehørende skibe:

A. København, Dragør, Helsingør og Bornholm .....	ialt 129 skibe
B. Assens .....	„ 8 „
C. Fredericia .....	„ 7 „
D. Nakskov .....	„ 2 „
E. Bandholm og Maribo .....	„ 2 „

<b>A</b> <b>8</b>
----------------------

<b>23.</b>
------------

<b>P 46.</b>
--------------

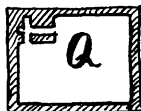
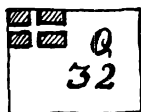
<b>184</b> <b>Z</b>
------------------------

Forskellige arrangementer af nummerflagenes bogstav og tal: 1. Brig „August Wilhelm“ af København (1840), – med den normale placering af bogstavet over nummeret; 2. Bark „Neptun“ af Altona (1842), – Altona havde ikke bogstav, men kun tal; 3. Skonnert „Peder og Niels“ af Fanø (1860); 4. Skonnert „Regina“ af Blankenese (1840). – Her som i det følgende skitseret efter samtidige skibsportrætter.

*Numeral flags with different arrangements of letters and figures.*

F. Svendborg .....	”	0	”
G. Nyborg .....	”	7	”
H. Faaborg .....	”	7	”
I. Rudkøbing .....	”	16	”
K. Aalborg .....	”	35	”
L. Aarhus .....	”	20	”
M. Randers .....	”	13	”
N. Horsens .....	”	24	”
O. Ringkøbing .....	”	10	”
P. Ribe og Fanø .....	”	63	”
Q. Flensborg .....	”	133	”
R. Apenrade .....	”	41	”
S. Eckernførde .....	”	7	”
T. Sønderborg .....	”	25	”
W. Glückstadt .....	”	25	”
X. Neustadt .....	”	6	”
Y. Kiel .....	”	23	”
Uden bogstav. Altona .....	”	44	”

Ialt er der opregnet 647 skibe. Som man vil se er det et højst ulige antal, der falder på de forskellige bogstaver. Flest skibe er hjemmehørende i Flensborg (133), og dernæst kommer København (129), som dog desuden tager Dragør, Helsingør og Bornholm med, sikkert fordi systemet efter det oprindelige forslag kun skulle omfatte disse steder. Svendborg optræder med et blankt nul, men man kan kun forklare dette med, at listen ikke har foreligget, da hæftet gik i trykken. Byer som Nakskov og Bandholm møder op med hver to skibe, og Neustadt, Fredericia, Nyborg, Fåborg, Eckernførde og As-



Prøver på udsmykning af nummerflag med røde kanter og dannebrogsmærker: 1. Skonnertbrig „Louise“ af Flensburg (1828); 2. Brig „Formica“ af Flensburg (1836), – tallet mangler; 3–4. To forskellige nummerflag fra samme skib, brig „Insulaneren“ af Svendborg (det første udateret, det sidste fra 1871).

*Examples of flags with decoration in red: small flags and borders.*

sens ligger hver for sig under ti. Altona endelig har mærkeligt nok ikke noget bogstav, men kun et nummer.

Det er selvfølgelig ikke alle landets skibe, der er opført i listen. Man må regne med, at det kun var langfarerne og de større skibe, der fo'r uden for de nærmere danske farvande, som vilde have udgifter og ulejlighed med at være med. På den anden side kan nogle måske af forfængelighed have anskaffet sig et nummerflag for at prale og lade folk tro, at de sejlede vidt omkring; det er vist velkendt, at kongemonogrammet, som på samme tid sås i alle dannebrogssflag på skibene, oprindeligt kun var påbudt for dem, der fo'r på Middelhavet (for at undgå forveksling med maltesiske skibe), men efterhånden skulle alle lade som om de var langfarere.

Flere ret betydelige søfartsbyer var forøvrigt slet ikke med, f. eks. Blankenese (med de mange småsteder langs Elben: Ottensen, Teufelsbrücke, Mühlenberg, Wedel, Uetersen), Kappel (med Arnæs, Maasholm og Stenbjerghav), Rendsborg, Femern, Marstal og Ærøskøbing, Odense og Korsør. I C. H. Mossins „Fortegnelse over de i Kongeriget Danmark og Hertugdømmene . . . hjemmehørende Fartøier . . .“ 1843 ses, at Blankenese med de nævnte småbyer langs Elben på det tidspunkt har fået tildelt bogstavet Z. Efter skibslisten i H. R. Grüners „Mercantil-Calender“ 1852 har Nykøbing Sjælland fået bogstaverne OH (= Ods Herred), Stege St og Odense AA. For de førstes vedkommende er her altså tale om en slags forkortelse af stednavnet, hvad der ellers oprindeligt ikke var tilsigtet i systemet. – Til gengæld er Bandholm (E) gledet ud. I følge Mercantil-Calenderen 1858/59

har Neustadt (X) på det tidspunkt helt givet afkald på sit kendingsbogstav.

Hvordan tildelingen af numrene, à jour-føringen af listerne o.s.v. ellers er foregået, ved vi ikke. 1839 siges, at det er assurandørerne, der giver koffardimændene nummerflaget,<sup>4</sup> og det er nok muligt. Dog ser mange af flagene noget hjemmelavede ud, hvis man kan dømme efter skibsbillederne (noget originalt nummerflag eksisterer vist næppe mere, ligesom der såvidt vides ikke kendes originale fotografier af skibe med nummerflag, kun malede og tegnede skibspor-trætter). Det kunne se ud til, at mange af flagene er lavet af skipperne selv eller efter deres anvisninger, i overensstemmelse med personlig smag og evne. Flagene skulle som omtalt være hvide med sort skrift; bogstaver og tal var malede på, så de stod spejlvendt på bagsiden. Afbildningerne viser, at der var rigt spillerum med hensyn til tegnenes form, størrelse og indbyrdes placering. Der var øjensynlig heller ikke det mindste i vejen for, at man kunne pynte flagene lidt op efter behag. Nogle fik en rød kant foroven og forneden, andre hele vejen rundt, atter andre, især dem fra Flensborg, havde fået indsat et lille dannebrog i øverste inderste hjørne. Placeringen af tal og bogstaver i forhold til hinanden var yderst afvekslende; efter den oprindelige tanke skulle bogstavet stå foroven i midten og derunder tallet, men der findes næsten ikke den kombinationsmulighed, som ikke er brugt (se illustrationerne). På to forskellige billeder af brig „Insulaneren“ af Svendborg ses dennes nummer arrangeret på to forskellige måder (F 8).

Vi har et par eksempler på at flagets bundfarve kunne være en anden end hvid. Skonnert „Elisabeth“ af Mühlenberg (1863) viser på et glas-maleri i Altonaer museum et blå flag med betegnelsen Z 104 i hvide bogstaver, og skonnert „Prindsesse Caroline“ af København har et blå flag med et hvidt A uden nummer. Det sidste er dog måske rederen, skipper J. Anholms mærke. Forøvrigt er der en del eksempler på, at flaget kun har vist hjemstedets bogstav og ikke noget skibsnummer; således har brig „Amicitia“ af Sønderborg kun et T og brig „Formica“ af Flensborg et Q. Tallet kan øjensynlig udelades, når skibet samtidig viser sin navnevimpel.

Det må nævnes, at nummerflaget øjensynlig ikke har været anvendt af dampskibe. Det er der slet ikke noget mærkeligt i, idet disse ikke gik på verdenshavene, men kun i hjemlig rutefart, hvor en rapportering næppe kunne have nogen interesse.

Der er ingen tvivl om, at indførelsen af nummerflagene var et stort fremskridt. I ældre tid var prajning kun mulig, når vind og vejr tillod dette, og når man kom hinanden på prajehold, d.v.s. så tæt, at man kunne tale med hinanden gennem en råber. Et eksempel fra 1741 anskueliggør prajningen og rapporteringen i ældre tid. Det er Asiatisk Kompagnis fregat „Dronningen af Danmark“ på rejse til Kina, der i den Spanske sø møder et skib:<sup>5</sup>

„Januarius den 12. om Eftermiddagen Kl. 2 prayede vi en Seylere, som tonede Engelsk Flag, samme foregav at han var kommen fra Barbados i West-Indien, og agtede sig til Lewerpool i Engeland. Af ham begiærede vi, at han ved sin Hiemkomst vilde relatere til Monsr. Colleth i London, naar og hvor han havde antruffet os i Søen“.

Dersom skibene ved mødet i søen ikke kunne dreje bi, var der ikke muligheder for samtale af længere varighed. I tidens løb havde der da også udformet sig et fast og knapt skema for prajningen, som på kort tid gav de væsentlige spørgsmål og svar med oplysninger om begge skibe. Som et eksempel blandt talrige kan citeres ordlyden af samtalen ved et møde i søen under Sydamerikas kyst 1812 mellem en skonnert og en engelsk orlogsfregat:<sup>6</sup>

Fregatten skyder 3 skarpe skud og prajer:

“Schooner ahoy!” – “Holo!”

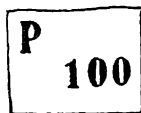
“What schooner is that?” – “The Eliza.”

“Where from?” – “From Rio”.

“Where bound for?” – “For Rio (de gik tilbage for at reparere en læk) – and pray, what ship is that?”

“This is His Majesty’s frigate the Juno”.

Ofte tilføjede man, hvor mange dage man havde været i søen. I flere tilfælde hører man om, at det var brugeligt at skrive den længde og bredde, man gissede at være på, med kridt på et bræt, så det kunne læses i en søkikkert. Således traf 1860 brig „Fingal“ af Kalundborg i den Spanske sø en landsmand:<sup>7</sup>



Forskellige typer af nummerflag: 1. Bark „Ema“ af Sønderho (1856); 2. Bark „Dannebrog“ af Troense (efter 1862); 3. Kufgalease „Louise“ af Randers (o. 1860); 4. Fregat „Urania“ af Flensborg (1835), – i spejlskrift, som nummeret viste sig på bagsiden af flaget.

*Different types of numeral flags, the last one inverted (backside).*

„Vi fik sendt en Hilsen hjem med Svendborg-Skonnerten „Balder“; han lovede at rapportere os, men formædelst den høje Sø kunde vi ikke få Breve med . . . Vi kom ganske tæt sammen og raabte til hinanden; vi maalede med Kridt vor Længde paa Siden af „Fingal“, og han viste sin, malet paa et Brædt“.

Systemet med nummerflagene var som man forstår såre simpelt. Mødte man f. eks. et skib, hvis flag bar betegnelsen Q 13, slog man op i listen under Q, som stod for Flensborg, og fandt dør nr. 13; det var fuldskib „Freya“, og når man kom til næste havn, kunne man rapportere det, hvorefter det ville blive trykt i avisen.

At man virkelig har brugt systemet, fremgår dels af de mange skibsbilleder, hvorpå nummerflagene er vist, dels af den samtidige søfartslitteratur, hvoraf et par eksempler skal gives.

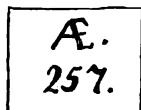
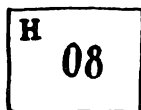
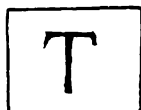
Fuldskibet „Den danske Eeg“ af København gik 1838 til Trankebar, som det er skildret i familien Rehlings breve i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1952. Om et møde i Nordsøen læser vi:<sup>8</sup>

„Tirsdagen den 6te November havde vi frisk Kuling og gunstig Vind. Om Formiddagen prajede vi en preusisk Brig og heiste vort Nummerflag, for at han i Helsingør kunde bringe Efterretning om os; jeg haaber altsaa, at De ere blevne underrettede om, at Preuseren har seet os.“

Da den senere kommandør Steen Bille 1845 forberedte sig på sin verdensomsejling med korvetten „Galathea“, havde han opmærksomheden henledt på nummerflagene:<sup>9</sup>

„Fot at sætte mig istand til at være den danske Handel til saa megen Nytte som muligt paa dette Togt, erholdt jeg fremdeles igjennem General-Toldkamret





Nummerflag uden talnummer: 1. Brig „Amicitia“ af Sønderborg (1834); 2. Brig „Eleonore Sophie“ af Rudkøbing. – Sene nummerflag: 3. Barkentine „Helnæs“ af Fåborg (bygget 1872); 4. Brig „Alma“ af Marstal (1875), – her møder vi det senest indførte bogstav Æ (Ærø).

*Numeral flags without figures, and flags of later date.*

opgivet Navne og Kjendingssignaler paa alle de Skibe, som vare i Fart i de indiske og Sydhavets Farvande fra vore forskellige Handelshuse i Danmark.“

Skibsdrengen Fr. Købke fortæller i sin dagbog fra en rejse med bark „Valkyrien“ af København 1852 om et møde med et andet skib i Sydatlanten:<sup>10</sup>

(5. juli 1852). „Vi tonede op ad Formiddagen Flag for den modgaaende Seiler, som var en amerikansk Hvalfanger, 3 Master. Vort Skibs Nummer blev sagt ham, for at kunne raportere os.“

Af disse eksempler fremgår det, at systemet var internationalt kendt, så det ikke blot var danske skibe, der rapporterede hinanden, men også fremmede. I virkeligheden er nummerflagene da heller ikke nogen dansk opfindelse. Flere fremmede søfartslande havde indført dem i begyndelsen af 1800'erne. Således kendtes de i tyske søfartsbyer. Af mangel på tilgængelig litteratur herom kan det ikke siges bestemt, hvordan systemet var indrettet her. Det synes, hvad der kan være ganske naturligt, at selvstændige stater som fristaterne Hamborg og Bremen blot førte et hvidt nummerflag med tal, men uden bogstav. Det fremgik jo af skibets nationalitetsflag, som selvfølgelig altid måtte vises i forbindelse med nummerflaget, tydeligt nok, hvorfra pågældende skibe var. Pommerske fartøjer synes efter afbildninger at dømme at have haft et våbenskjold samt et nummer. Andre tyske søfartsstæder havde dog også bogstav og tal.<sup>11</sup>

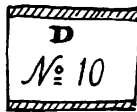
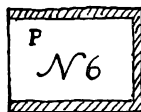
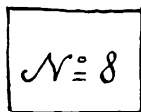
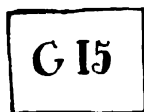
Også Nederlandene benyttede systemet: belgiske skibe førte hvide nummerflag med bogstav og tal,<sup>12</sup> de hollandske nummerflag var derimod røde, og tallene var hvide.<sup>13</sup>

1829 blev systemet indført i Norge ved et cirkulære fra Finansdepartementet i Kristiania. Det havde altså en mere officiel karakter end i Danmark. Ifølge dette cirkulære skulle de norske nummerflag være af hvid dug,  $3 \times 4$  alen, og hvert hjemsted fik sit bogstav (A. Kristiania, B. Drøbak, C. Frederikshald, D. Frederiksstad, E. Moss, o.s.v.); på byens toldkammer fik de hjemmehørende skibe hver sit nummer, som blev sat på flaget og anført i de trykte officielle for-tegnelser. Indskriften skulle være med sorte bogstaver og tal, men man veg lige så lidt som i Danmark tilbage for at pynte flaget med kanter i andre farver eller med et lille norsk flag eller unionsmærke i øverste hjørne, ja ovenikøbet tog man efter smag og behag andre farver til flagdugen.<sup>11</sup>

I Sverige var nummersystemet også indført.<sup>15</sup> 1829 nævnes en speciel liste fra Gotland over fartøjer med „igenkännings-signaler.“<sup>16</sup> Det kan ellers ikke siges, hvornår systemet blev indført i Sverige. I „Förteckning öfver Sveriges Handels Flotta“ 1837 angives bogstaverne for de forskellige hjemsteder (A. Haparanda, B. Luleå, C. Piteå, D. Skellefteå, o.s.v. hele kysten rundt; da alfabetet ikke var tilstrækkeligt, måtte man også bruge dobbeltbogstaver: AA. Halmstad, BB. Falkenberg, CC. Varberg, o.s.v.; det sidste er HH. Gotland). Fra og med 1841 ophører angivelsen af signalbogstaverne i den svenske skibsliste, så det kunne tyde på, at systemet ikke er slået an som i andre lande. Derimod findes der ikke få eksempler på, at forskellige sø-assuranceselskaber har givet de i dem forsikrede skibe et flag med nummer; Statens sjöhistoriska Museum i Stockholm ejer billeder af skibe som bærer flag fra bl. a. Norrlands sjöassuransförening. Bogstaver synes, efter hvad vi for tiden ved om disse flag, ikke at forekomme i dette tidsrum. De førtes i fortoppen, og bundfarven var hvid eller blå; de var undertiden omgivet af en bort i en anden farve.

Hvor nødvendigt det var at finde en god metode til identifikation af skibe, viser de mange forsøg, der blev gjort i 1800-tallet i de forskellige søfarende lande, på at udvikle brugbare kendingssystemer.

Den første, der fandt på at bruge signalflag, som kunne sammen-



1. Bark „Faders Minde“ af Nyborg (bygget 1859). – Nummerflag, hvor betegnelsen N eller No. står foran tallet: 2. Brig „Johanne“ af Fanø – burde have bogstavet P; 3. Skonnert „Fanny“ af Fanø; 4. Galease „Flora“ af Nykøbing Mors (1852), – D er bogstavet for Nakskov; det kan ikke oplyses, hvorfor dette bogstav er brugt.

*Numeral flags, some of them with addition of N° or N (= number).*

sættes i flere kombinationer, var den bekendte engelske forfatter, kaptajn *Frederick Marryat*, som altså ikke blot har gjort sig fortjent ved sine storartede sømandsromaner, der stadig læses med stor fornøjelse, men også ved et system, som senere i princippet skulle sejre. 1817 udgav han i London „A Code of Signals for the Use of Vessels Employed in the Merchant Service,“ og hans system, der opererede med 10 talflag (1–9 samt 0), tillige med forskellige separate vimpler til adskillelse, blev antaget af Lloyds Bureau. Hvert skib fik et nummer, som udtryktes ved hjælp af talflagene, og som anførtes i de trykte skibslisters, der stadig førtes op til dato.

I andre lande fremkom der i tidens løb en del lignende systemer, der ofte konkurrerede indbyrdes. Fejlene ved de mange benyttede systemer var først og fremmest dem, at de kun var til virkelig nytte ved identificering og rapportering af de pågældende nationers egne skibe, og at der var opstået en stadig mere utålelig forvirring, hver gang et nyt system så lyset og fandt tilhængere i større eller snævrere kredse. Efterhånden var det simpelthen blevet en nødvendighed at afskaffe alle de eksisterende systemer og finde frem til et helt nyt, som kunne blive universelt brugbart og som følge heraf internationalt anerkendt og antaget.

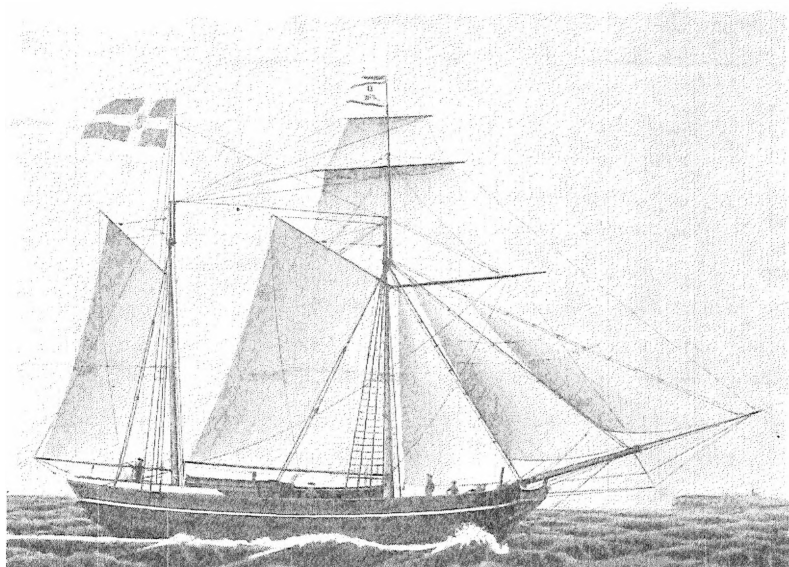
Et sådant nyt system skulle helst have to anvendelsesmuligheder: 1. at tjene til identificering af hvert enkelt skib; 2. at kunne bruges til almindelig signalisering ved møde i rum sø eller ved passering af signal- og kyststationer, således at man ved hjælp af en „nøgle“, en bog med fortegnelse i systematisk opstilling af signalerne og deres én

gang for alle vedtagne betydning ved et vel gennemtænkt, fast system af de nødvendigeste spørgsmål og svar, fremstillet ved forskellige kombinationer, kunne føre samtaler til søs, uafhængig af sprog- og nationalitetsforskelle, idet signalerne kunne blive oversat til hvilket-somhelst lands sprog. Sådanne systemer havde man ligeledes arbejdet med i tidens løb, og der var foreslået adskillige.

Blandt disse er der for Danmarks vedkommende al mulig grund til at nævne kaptajn og havnefoged på St. Thomas, *L. J. Rohdes* system, offentliggjort 1835.<sup>17</sup> Det forudsætter ikke mange hjælpemidler, idet det opererer med kun 5 flag eller erstatninger derfor: nationsflaget; et hvilket-somhelst andet flag (eller en gøs), f. eks. karantæneflaget; en stander eller et afrevet langt stykke tøj af hvilken-somhelst farve, og to hvide flag, eller i mangel heraf et par lagener, hvide bordduge, eller – et par hvide skjorter! Ved at kombinere disse flag, duge, skjorter eller hvad man nu havde for hånden, kunne man tale med hinanden til søs. Rohde havde udarbejdet en bog, hvori der var anført 1560 spørgsmål og svar, som måtte have aktualitet ved prajning, foruden andre særlige signaler. Men skønt denne bog oversattes til både engelsk, fransk, spansk, hollandsk og tysk, vandt systemet dog ikke indpas, måske fordi kombinationsmulighederne trods alt var for få. Ellers var det ganske storartet i princippet og blev rost meget.

1855 nedsattes en engelsk kommission for at prøve på at få gennemdrøftet spørgsmålet om et almindeligt signalsystem. De mange foreliggende systemer og forslag blev grundigt og objektivt undersøgt, og man tog det gode fra dem, der kunne bruges, således de fleste af flagene fra Marryats system, om end i en ganske anden betydning. 1857 udkom "The Commercial Code of Signals for the Use of All Nations" som resultat af kommissionens arbejde, og denne blev atter revideret på den franske kejser Napoleon III's initiativ af en kombineret fransk-engelsk komité. Først 1865 forelå det reviderede system efter dennes arbejde.

Det varede ikke længe, før dette internationale signalsystem vandt almindelig anerkendelse og blev antaget af de fleste søfartslande. Ved



Galease „Flora“ af Nykøbing Mors, ført af kapt. J. Mathisen af Sønderho. Galeasen var på 28 commercelæster og tilhørte konsul, grosserer F. Schade. På stortoppen føres blå vimpel og nummerflag D 10, prydet med røde kanter (spejlvendt); på mesanen dannebrog med Frederik VII's navnetræk. – Udsnit af farvelagt tegning af J. Klysner (Handels og Søfartsmuseet).

*Galeas „Flora“ of Nykøbing Mors, 1852, with numeral flag.*

loven af 13/3 1867 om skibes registrering sluttede Danmark sig til, idet det i denne fastsloges, at hvert skib skulle have 4 registreringsbogstaver, underforstået: efter dette system. Dette nævnes udtrykkeligt i instruktionen af 14/9 1867 for toldstederne. Pr. 1/10 1867 begyndte man efter lovens § 3 at tildele danske skibe disse bogstaver, udtrykt i 4 flag. Bogstaverne blev indhugget i dæksbjælken i storlugen, hvor også bogstaverne D.E. (Dansk Ejendom) og drægtigheden var angivet.

I begyndelsen blev danske skibe registreret under H + 3 bogstaver, men ret hurtigt gik man over til at lade bogstavrækken begynde med N.<sup>18</sup> Mange år senere, i 1933, blev systemet atter ændret, nemlig til O + 3 bogstaver, i forbindelse med en mindre forandring af det internationale system.<sup>19</sup>

Det omtalte nye system af 1865 opererede med ialt 18 signalflag, gengivende konsonanter; man turde ikke tage vokalerne med, fordi der da nemt kunne opstå sammensætninger, som i nogle sprog kunne falde sammen med „uartige“ ord. År 1901 gik man dog over til også at tage vokaler med, hvad der betød en vældig udvidelse af kombinationsmulighederne. Flagene kunne sammensættes i et næsten ubegrænset antal, og ved hjælp af dem kunne man karakterisere alverdens skibe, hver med 4 flag, som fulgte skibet, så længe det beholdt sin nationalitet, uanset om det skiftede ejer og navn. Samtidig kunne man sammenstille en uendelighed af spørgsmål og svar; der nævnes over 70.000 ved 4-flags systemet.

Det synes, som om systemet i dets egenskab af samtalemiddel aldrig er blevet indført officielt i Danmark, men det må selvfølgelig antages, at når loven godkendte systemet i dets egenskab af kendingssystem, havde den samtidig stiltiende antaget hele systemet, som jo unægtelig var langt mere brugbart end noget af de eksisterende mange andre; i hvert fald er det uden videre blevet godtaget af handelsmarinen. Den første danske udgave af den internationale signalbog 1868 var forøvrigt trykt i Norge og var resultatet af en norsk kommissions arbejde; den var en oversættelse og bearbejdelse af den fransk-engelske komité's reviderede system. Den næste danske udgave kom 1881 med følgende oplysning på titelbladet: „Officiel dansk Udgave ved Foranstaltning af Indenrigs- og Marine-Ministeriet“. Her har systemet tydeligt nok fået det officielle blå stempel.<sup>20</sup> 1872 forespurgte indenrigsministeriet Foreningen til Søfartens Fremme, om den mente, man burde påbyde alle handelsskibe, der fo'r på langfart, at anskaffe signalflag og international kode, hvad Foreningen sagde ja til, da alle større nybygninger forsynedes med flag, og mange ældre havde anskaffet dem.<sup>21</sup> Et sådant påbud kom dog aldrig.

Ved den omtalte lov 1867 om skibes registrering var de gamle nummerflag blevet overflødiggjort. Endnu fulgte dog en lang overgangstid, inden det internationale 4-flags kendingssystem var helt gennemført. I Mercantilkalenderen 1869 ses således for Københavns vedkommende kun 57 af ca. 350 hjemmehørende skibe at have fået

kendingssignaler tildelt, så hele omregistreringen er selvfølgelig gået langsomt. I 1875 synes den dog gennemført.<sup>22</sup> Også i Norge tog det forøvrigt lang tid, inden nummerflagene forsvandt helt ud af sagaen.

Omregistreringen foretoges først, når de gamle målebrevne var ugyldige; for fyrretræsskibe var gyldighedstiden 8, for egetræsskibe 10 år.<sup>23</sup>

Handels- og Søfartsmuseet ejer et maleri af Heinr. Reimers, forestillende brig „Insulaneren“ af Svendborg; det er fra 1871, men man ser, at briggen stadig viser sit nummerflag, samtidig med at den signalerer med 5 signalflag under gafflen! Et portræt af barkentinen „Helnæs“ af Fåborg, bygget så sent som 1872, har nummerflaget H 08. En farvelagt tegning af brig „Alma“ af Marstal fra 1875 røber, at dette skib endnu bærer et signalflag Æ 257. Tilmed er dette bogstav Æ, der står for Ærø, så lokalt, at det ikke har fundet vej til skibslisterne, som ellers i de forskellige udgaver anfører de vedtagne kendingsbogstaver. Æ'et er vel først indkommet efter 1864, da Ærø efter krigen blev indlemmet i kongeriget. Det træffes på flere afbildninger af samtidige Ærø-skibe, men har altså ikke været registreret i skibslisterne.

I vore dage har skibradioen vist sig at være en konkurrent til signalsystemet som meddelelsesmiddel, men helt kan dette ikke undværes. Stadig får hvert skib verden over sit af 4 tegn bestående kendingssignal tildelt. Skibets navn kan skifte, men kendingssignalet ikke, så længe skibet forbliver i sin nations eje.

#### K I L D E R

- 1 Handels- og Industrie-Tidende 9/10 1827.
- 2 *M. Albertus*: Samling af Anordninger og Befalinger vedkommende det ordinaire Told- og Consumtionsvæsen i Danmark. I. (Kbh. 1831), 386, jfr. *M. W. Jørgensen*: Told- og Consumtions-Forordningen af 1. Februar 1797 (Kbh. 1845), 432.
- 3 Anføres ikke i *Bibliotheca Danica* for perioden 1830-40.
- 4 *C. L. L. Harboe*: Dansk Marine-Ordbog (Kbh. 1839), 477 f.
- 5 *Jens Boye*: Extract Af den 1ste Journal . . . i *Oluf Bang*: Saml. af adskillige nyttige og opbyggelige Materier (1743-45), 318.
- 6 *W. F. Born*: Mine Hændelser (Kbh. 1834), 136.

- 7 *O. Lund*: En 18 Maaneders Rejse med Sejlskib for 70 Aar siden (Holbæk 1930), 39 f.
- 8 Handels- og Søfartsmuseets årbog 1952, 35.
- 9 *Steen Bille's* Beretning om Corvetten Galathea's Reise omkring Jorden i 1845, 46 og 47<sup>o</sup> I. (Kbh. 1853), 3; jfr. 1. udg. I (1849), 11.
- 10 *Fr. Købkes* dagbog 1852-53, 16 f. (Handels- og Søfartsmuseet nr. 168: 55).
- 11 Talrige eksempler i *H. Szymanski*: Deutsche Segelschiffe (Berlin 1934), billedplancherne.
- 12 Flere afbildninger i Mededelingen van de Marine Academie van België XI 1958/59, 185-258.
- 13 Handels- og Industrie-Tidende 20/11 1827.
- 14 *A. R. Brekkhus* i Bergens Sjøfartsmuseum, årshefte 1929, 12 ff.; Den norske Sjøfarts Historie II, 1 (Oslo 1935), 119, 217; *M. L. Michaelsen*: Stavanger sjøfarts historie (Stavanger 1927), tavle ved s. 145.
- 15 De flg. oplysninger er venligst givet af intendent Gösta Webe, Statens Sjöhistoriska Museum, Stockholm.
- 16 *Holger Rosman*: Skepparegillet i Visby (Stockh. 1932), 48, jfr. ill. s. 79.
- 17 *Levin J. Rohde*: Fuldstændigt Signal-System til Brug for Alle Nationers Skibe (Kbh. 1835).
- 18 Off. Fortegnelse over Skibe henhørende til den danske Krigs- og Handelsflaade, der ere tildelte Kjendingssignaler 1874 (Kbh. 1874), 4.
- 19 Danmarks Skibsliste 1934, s. VI.
- 20 Om systemerne se bl. a. *A. Schneider* i Tidsskrift for Søværnen 1868, 398 ff.; *samme*: Danmarks Handelsflaade i Aaret 1873 (Kbh. 1873), 121 f.; *M. V. Brewington* i The American Neptune 1943, 205 ff.
- 21 *Johs. Lehmann*: Foreningen til Søfartens Fremme 1844-1944 (Kbh. 1944), 83.
- 22 Off. Fortegnelse over Skibe ... der ere tildelte Kjendingssignaler (Kbh. 1875).
- 23 *M. W. Jørgensen*: Told- og Consumtions-Forordn., 74.

Toldkontrollør *Vagn Hellesten*, Rønne, har gennemset manuskriptet og givet værdifulde oplysninger, hvorfor jeg takker.

## NUMERAL FLAGS AND HAILING

### *Summary*

In 1827 a group of shipowners and marine underwriters belonging to the "Grocers' Society" of Copenhagen proposed that all Danish ships that sailed the high seas should be provided with a flag on which there should be a letter, indicating the vessel's home port, and a number giving the vessel's serial number in a register of the ships of every port. The flag was to be



used for identifying the ship when seen on the high seas, in order to report it in the next harbour.

This was a piece of purely private initiative, but the Danish state looked favourably upon the idea and gave orders that Danish consuls and customs authorities should report on Danish ships observed at sea which had shown their numeral flag, after which notice of it was published in the press. After the destructive war of 1807-14 Denmark had once again begun to show the flag on the high seas, and there was good need for such a measure. Most of the Danish ports, therefore, were assigned a letter, and every ship which sailed outside Danish waters was given a number in the register.

The flags were to be uniform with black lettering on a white ground. The letter was to stand at the top and below it the number. In spite of this numerous pictures of ships reveal that the owners often added their own elaborations, and the flags were often given a red border and an emblem like the Danish flag in the top corner.

When two ships met at sea they usually hailed one another by speaking through a trumpet and exchanged information as to the name and home port of the ship, the course, position and duration of the voyage. But often ships could not come within hailing distance of each other so numeral flags, which could be seen through a telescope, were of great importance.

Other countries had a similar system of flags, for example Holland, Belgium and some of the German states. Norway and Sweden introduced the system about the same time as Denmark.

In the nineteenth century many proposals were put forward for signal flags which could be used together in various combinations and thereby not only serve to identify ships but also could be used to carry out conversations between vessels. In Denmark, for example, *L. J. Rohde* produced his excellent system in 1835. But like its many rival systems it proved to have too few possibilities of combination. In 1865 as a result of English and French initiative the international signal system, which took over the best features of the many earlier systems, was evolved. It was introduced in Denmark in 1867. Each ship was given four distinguishing flags, and so ended the days of numeral flags.

## *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.

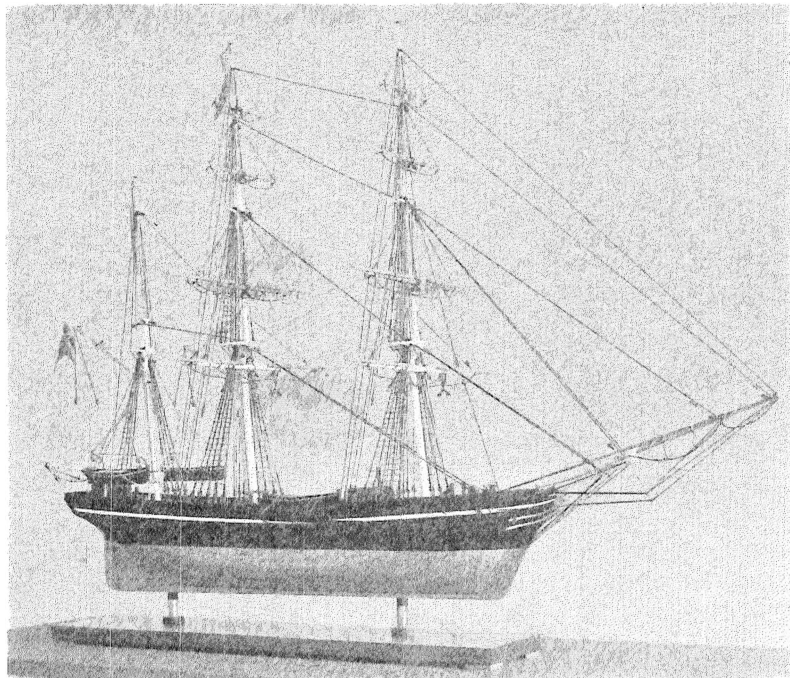
Selskabet yder gratis sine medlemmer en smuk og interessant illustreret årbog, hvis værdi overstiger minimumskontingentet.

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 pr. stk. kr. 5.–, 1961 kr. 7.50). 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.



Model af barken „Nordlyset“, bygget til Handels- og Søfartsmuseet 1961 af konservator Chr. Nielsen i skala 1 : 48 på grundlag af arkitekt J. Friis-Pedersens opmålinger, foretaget i 1928, medens skibet lå oplagt i København, samt for rigningens og sejlføringens vedkommende en ældre sejltegning i museets eje.

*Model (scale 1 : 48) of the bark "Nordlyset", built 1852 for the Greenland Trade Department.*

#### BARKEN „NORDLYSET“

I juni 1850 lagde man hos J. H. Løve og søn i Helsingør kølen til barkskibet „Nordlyset“. Det løb først af stablen i 1852 og „indviedes til bølgerne“ af sognepræst ved St. Olai kirke, J. C. Johansen, som døbte det. Det er forøvrigt ret enestående, at et skib døbes ved kirkelig medvirken. Det var et prægtigt skib på 265 ts., det største man havde bygget på værftet. Det var tømret af eg fra omegnens skove. Samme år solgtes det til den kgl. Grønlandske Handel og tjente dette selskab lige til 1926.

„Nordlyset“ stod ud på sin første rejse i 1853. Den gik til Umanak og Upernavik og varede godt 5 måneder. Først på denne rejse var Magnus Bang.

„Nordlyset“ kom aldrig ud for noget nævneværdigt havari, ligesom det heller aldrig overvintrede ved Grønland. Antallet af rejser var ialt 111, idet man i 36 år kunne foretage to rejser pr. sæson, ellers kun én rejse på én sommer. De fleste af disse rejser foregik meget hurtigt. Skibet satte forøvrigt hastighedsrekord for datidens rejser til Grønland. Skibstømreren Julius Rasmussen fortæller herom fra en rejse i 1897 med kapt. H. V. Bang som fører:

„Vi sejlede til Grønland, lastede og var tilbage i København på nøjagtig 55 dage. På hjemrejsen passerede vi Skagen og Kronborg ved nat, så der var ingen, der observerede os, og da vi lagde til i København, kom de springende oppe fra kontoret og spurgte, om vi ikke var nået til Grønland. „Joe“, sagde kapt. Bang roligt. „Vi har da lasten fuld af tran og skind, så det må da have været Grønland, vi har besøgt.“ “

Rejsen kunne dog også byde på betydelige forsinkelser, forbundne med hårde prøvelser for skibet såvel som for mandskabet. Kaptajn C. W. Søeby førte „Nordlyset“ i 1899 og beretter om rejsen denne sommer. Det var en anstrengende tur. Alene rejsen op til bestemmelsesstedet, Julianehåb, tog over 5 måneder. Datidens sejlskibe var naturligvis offer for vindens luner og for-godtbefindende, og dårlige vindforhold var da også skyld i, at „Nordlyset“ allerede på rejsens første dag måtte ankre op på Helsingørs red for at afvente roligere vejr. Der gik derefter 14 dage, før det efter gentagne forsøg lykkedes at komme op gennem Kattegat og runde Skagen. Kapt. Søeby siger i sin beretning: „Ja, tålmodig må man være, når man sejler med sejlskibe, og det kniber ofte med at holde humøret oppe, når man ser den ene damper efter den anden køre forbi. Det er særligt om nætterne, at man kan blive gal i hovedet, når disse grinende køjne ligesom blinker til sejleren med et skadefro grin, som om de ville sige: „Ha, min ven, du tager dig nu godt ud, som du ligger der og stamper op og ned ligesom en træsko i en vandpyt, når drengene laver søgang.“ “ Da man så nærmede sig Grønland og måske endog fik land i sigte, forenede vinden sig med dravis og strøm. Således gik det også på denne rejse i 1899. I flere måneder lå man og krydsede i farvandet, før forholdene tillod passage ind til Julianehåb. Til gengæld varede hjemrejsen til København kun 29 dage. Dette var „Nordlyset“'s længste rejse; den tog ialt 90 dage. Herefter kommer rejserne i 1901 og 1918, begge med 181 dage til Ritenbenk og Umanak. Rejsens længde i 1918 skyldtes dog, at det var et krigsår, og alle skibe måtte da af hensyn til farezonen sejle ad en længere rute. Skibet har også gjort flere rejser til Umanak og derfra med kul til Julianehåb med godt held. I 1925 brugte man således 94 dage til hele denne rundrejse og tilbage til København. Ud fra rejsernes varighed lader det sig dog ikke gøre at få noget pålideligt kendskab til skibets egenskaber som sejlskib, idet selv en meget hurtig rejse over Atlanterhavet ofte blev sinket af ishindringer ved Grønlands kyst.

Efter hjemkomsten i 1926 blev „Nordlyset“ udrangeret og lagt op, og i juli 1928 overtog Marineministeriet skibet. Man havde dengang planer om at benytte det som skoleskib. Uvist af hvilken grund blev disse planer dog aldrig



Barken „Nordlyset“s gallionsfigur på Handels- og Søfartsmuseet, en fakkelt bærende mandsperson, der skal være et billede på nordlyset. Da museet modtog figuren, var den hvid, men under en gennemgribende restaurering for få år siden fjernede man det tykke lag maling og fandt frem til, at den oprindelig havde været gul, og således fremtræder den nu. Det viste sig ved en nærmere undersøgelse, at den gule farve for gallionsfigurer netop havde været modefarve for en kort periode ved forrige århundredes midte.

*Figurehead of the bark "Nordlyset".*

ført ud i virkeligheden, og „Nordlyset“ blev solgt til Sverige til ophugning. Det lykkedes dog forinden ved Marineministeriets velvilje at redde gallionsfiguren til Handels- og Søfartsmuseet, hvor den stadig opbevares. Ophugningen foregik på den måde, at man borttog alt, hvad der nogenlunde let lod sig fjerne. Derefter blev vraket „strandet“ på klippekysten ved Torekov nord

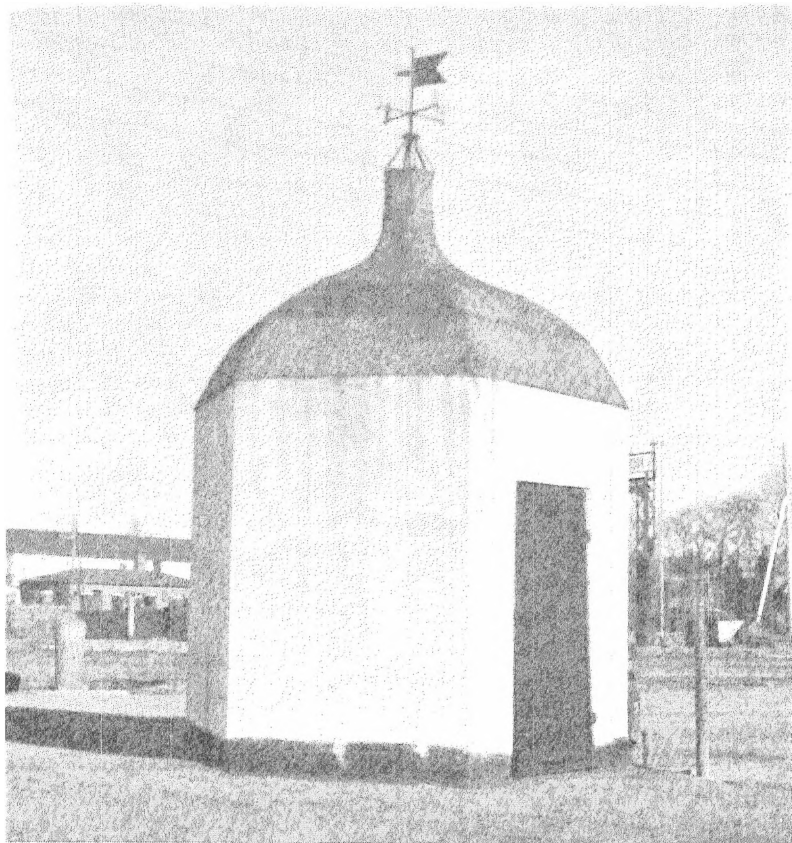
for Kullen, hvor det så endelig lykkedes havet at få bugt med den ellers så stolte sejler.

Medens „Nordlyset“ lå oplagt i København, foretog arkitekt Jens Friis-Pedersen i 1928 meget nøjagtige og værdifulde opmålinger af skibet og dets aptering og udarbejdede herefter et komplet sæt tegninger. Til grund for linietegningen ligger dog en original klodsmodel af skibet fra dets bygning, dateret 7. juni 1852, som er i museets eje. Med disse tegninger som grundlag har museets konservator Chr. Nielsen bygget den smukke model af „Nordlyset“, der ses på billedet.

## K O G E H U S E

Blandt alle de mange farer, som truede somand og skib, var – især i træskibenes tid – ildebrand anset som en af de værste. Udbrød der ild ombord i et træskib, var der ikke meget håb om at få den slukket, såsnart den greb lidt om sig. Op igennem tiden har det derfor været indskærpet i talrige skibsartikler og bestemmelser, at det var forbudt at have åben ild ombord; lys skulle altid være i lanterne, ilden i kabyssen skulle være slukket, når der ikke blev lavet mad, og rygning var enten helt forbudt eller var henvist til ganske bestemte steder på øverste dæk foran stormasten eller på bakken, men aldrig mellem dækkene. Der skulle være hætte på pipen. På engelske orlogsskibe forlangtes det, at man kun måtte ryge en balje med vand i. Straffene for at forstøde sig mod disse regler var alvorlige, enten råspring, tamp eller hensætning i bøjen på vand og brød – men selvfølgelig var det også meget risikabelt. – Folk var ofte letsindige dengang som nu. Man har eksempler på, at man gik ind i krudtkammeret med åbent lys, hvad der havde de mest katastrofale følger.

Når skibene lå i havn, var forbudet endnu skarpere, for da var det ofte aldeles forbudt at have nogen som helst form for ild og lys. Ikke mindst når havnen lå tæt pakket med skibe i vinteroplægning, kunne det være katastrofalt, om der udbrød ild i et af dem, idet de andre i så fald tit var redningsløst fortabte. Slukningsmulighederne var jo ret begrænsede. Ilden kunne også nemt gribe over på byens huse og volde uoverskuelige ulykker. Christian IV siger i sin forordning af 15/8 1618, at der i Københavns havn daglig er stor uagtsomhed med ild ombord på de der liggende skibe, og for at der ikke skal komme ulykke over byen, vil han strengeligen have forbudt, at der tændes eller holdes ild eller luc, til hvad brug det sig være kan, og dette forbud holdt sig langt op i tiden. Som bekendt var det i begyndelsen dampskibene forbudt at løbe ind i Københavns havn med ild under kedlerne. Først ved plakaten af 3/2 1847 blev forbudet hævet, dog under iagttagelse af visse forholdsregler: der skulle dag og nat være brandvagt ombord, ilden på kabyssen måtte kun være tændt mellem kl. 5 og 18 (om vinteren kl. 7–18), de ovne, som var ombord til opvarmning – og det var ikke alle skibe, der havde en sådan luksus – skulle være forsynet med brandfri beklædning, asken skulle opbevares i metal-



Det endnu bevarede kogehus fra 1825-26 i Assens havn, hvor der blev lavet mad og kogt beg i sejlskibenes tid, da brugen af ild og lys var forbudt i havnen. — Fot. pastor O. Kure, Assens.

*“Cooking-house” in Assens, built 1825.*

spande med låg, og lys måtte kun have i lanterne, forsynet med olielampe o.s.fr.

I andre byer og lande, hvor man ligeledes havde strenge bestemmelser om lys og ild, holdt man på de gamle forbud meget længere, i Rusland således helt op til omkr. 1900.

Når det var forbudt at tænde kabyssen, måtte man finde på andre muligheder for at lave mad. Undertiden måtte man henvende sig til lodsens eller havnebetjentens kone eller andre privatfolk i havnen, der ville stille deres

køkken til rådighed, men i mange havnebyer lod myndighederne dog opføre små „koghuse“, der var beregnet specielt til søfolkenes brug; her kunne de lave deres mad, koge beg o.s.v. Sådanne kogehuse kendes bl.a. fra Middelhavs- og Østersølandene. I Danmark står der flere af dem endnu, f.eks. i Dragør (nu nødtøftshus), Fåborg (det indgik senere i Rasmus Møllers værft som beghus, se årbog 1959, s. 27), Ærøskøbing (nu havnefyrr) og Assens.

De små praktiske bygninger var ikke pretentiose, men var overmåde hyggelige at se på og kunne opnå en vis monumentalitet, som f. eks. det her afbildede kogehus fra Assens, bygget 1825-26 af murermester Borre, formet i sekskant og med et morsomt svejftet barokt tag af zink med vejrfløj i toppen over den skjulte skorsten. Indvendig bag den svære jerndør hviler en kæmpestor jernplade med tre kogehuller på det murede ildsted, og i muren sidder kroge til kogegrejterne. Gulvet foran komfuret er slidt ved mange års brug. Huset skulle 1953 have været nedrevet, da havnen skulle udvides, men takket være en sjælden pietetsfølelse lykkedes det at få det bevaret og flyttet nogle få meter fra sin gamle plads på Kogehusmolen. Det er så givet en af Assens' seværdigheder, og det er da også fredet i klasse B.

Livet i kogehusene kunne være broget nok, når der var mange skibskokke samlet, voksne og drenge. Snakken kunne gå muntert mellem folkene fra de forskellige skibe, og der var lunt og varmt. Men der var også rig mulighed for uenighed og slagsmål, og man skulle passe på, at de andre ikke stjal maden ud af gryden fra én, eller endog mad og kogekar på én gang.

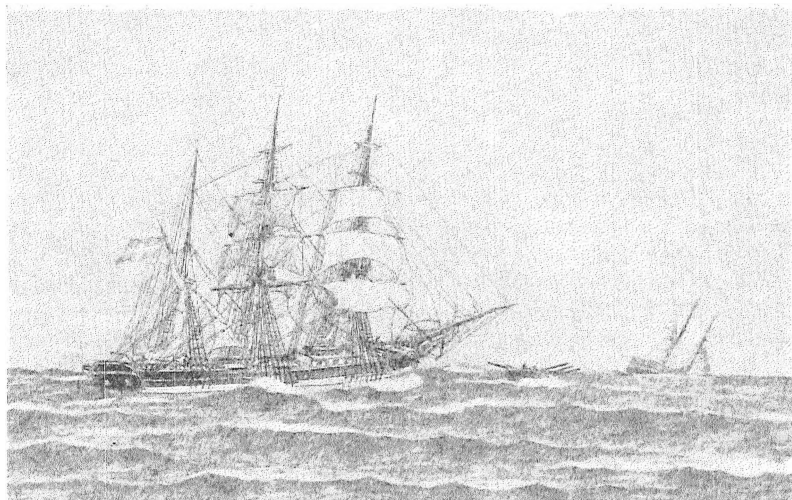
## VOTIVTAVLER

I mange katolske kirker i kystbyerne findes der votivtavler, votivskibe og andre votivgaver, som er skænket af søfarende, der har været i havsnød og i farens stund har lovet Vorherre en eller anden gave til kirken, dersom de blev reddet. At man også i protestantisk tid har kendt lignende votivgaver, har vi mange beviser på; i en tidligere årbog er der givet en lang række eksempler på søfarendes votivgaver til danske kirker (årbog 1950, s. 45-70).

Kirken Notre-Dame de Bon Port i byen Antibes på den franske middelhavskyst mellem Cannes og Nice er en typisk lille sømandskirke. I den findes en rigdom af votivgaver, 7 modeller og godt 60 votivtavler, gående helt tilbage til 1500'erne, langt de fleste dog fra 1800-tallet. Sådanne „tableaux ex-voto“ viser i reglen i maleri eller farvelagt tegning den farefulde situation, giveren har befundet sig i; ofte er jomfru Maria, „Vor Frue af Godhavn“ – kirkens værnehelgeninde – malet i skyerne med Jesus-barnet på skødet, og nedenunder er der en tekst, som fortæller om begivenheden og om giverne. Mange af dem er selvfølgelig ret primitive i deres udførelse.

En af Handels- og Søfartsmuseets venner, den i 1954 afdøde franske orlogskaptajn J. M. Brossard, der var interesseret i museets arbejde med sømandstraditioner, votivgaver og kirkeskibe, forfattede et trykt katalog over disse tavler (Catalogue descriptif illustré des principaux ex-voto marins offerts à





Barken „Faders Minde“ af København redder mandskabet fra den forliste franske skonnert „Les deux Pierre et Euphrosine“ i Middelhavet 2. dec. 1872.  
 — Kopi af J. M. Brossard efter votivtavle i Antibes.

*Bark "Faders Minde" of Copenhagen saving the crew of the French goëlette "Les deux Pierre et Euphrosine" in the Mediterranean, 1872. Ex-voto painting in Antibes.*

Notre-Dame de Bon Port du XVIe siècle à nos jours, Antibes 1953), med fyl-  
 dige beskrivelser af dem. Samtidig forærede han museet en af ham selv tegnet  
 og farvelagt kopi efter en af disse tavler, som havde stor interesse for Danmark,  
 idet den viser et dansk skib, som udfører en redningsdåd i Middelhavet. Det  
 drejer sig om barken „Faders Minde“ af København, der den 2. dec. 1872,  
 kl. 4 eftermiddag reddede mandskabet fra den lille franske goëlette (skonnert)  
 „Les deux Pierre et Euphrosine“, der havde lidt skibbrud mellem Sardinien  
 og Afrika. Til tak for deres redning gav kaptajnen Eleanor Pons, og hans  
 styrmand, Edward Damseis, denne tavle til kirken; Damseis havde selv malet  
 den. På billedet ser man til højre den synkende goëlette, hvis mandskab redtes  
 over til barken, som ligger opbrast til venstre. På selve tavlen — ikke medtaget  
 på kopien — er jomfru Maria aftegnet som den, der har iscenesat rednings-  
 dåden.

Begivenheden synes ikke at have vakt større opmærksomhed i Danmark.  
 Såvidt det kan ses, har den slet ikke været omtalt i pressen herhjemme.

Barken „Faders Minde“ var bygget i 1859 af skibsbygmester P. Petersen,  
 Nyborg, af eg, 145 clstr. Den tilhørte en af Nyborgs matadorer, etatsråd, kon-  
 sul, købmand og skibsreder J. Kruse. Han solgte den 1872 for 16.000 rdlr.

til et interessentskab, ved skibsreder H. S. Hansen, Kbh. Fører blev kapt. A. V. Berg, som må være den, der foretog redningsåden.

Senere omtakledes den til barkentine og solgtes 1897 til Sverige for 6.000 kroner.

## BOMBEBØSSE OG FASTELAVNSBÅD

Ved ordet Bombebøsse tænker man som oftest på Peder Norden Søllings Bombebøsse, den gamle sømandsstiftelse i København (se Handels- og Søfartsmuseets årbog 1948, s. 144). Imidlertid findes der også andre selskaber med samme navn andetsteds i Danmark. Således oprettede man 1857 en Bombebøsse i Nykøbing Mors og 1861 en i Thisted. Randers Bombebøsse er noget ældre, idet den er stiftet 24/3 1824 af byens i 1780 oprettede Skipperlaug. Endnu holder lavet sine sammenkomster efter det oprindelige lavsceremoniel, ligesom det har bevaret flere gamle lavsgenstande, bl. a. lavsladen og den originale, som pengebøsse monterede bombe, samt flere solide jernbøsser, som skulle samle penge ind, bl.a. på de i byen hjemmehørende skibe.

Det mærkelige navn for en social forening skyldes, at man efter mønstret i København indrettede en rigtig bombe til indsamlingsformål, — ligesom man endnu i mange havnebyer ser hornminer fra 1. verdenskrig opstillet som pengebøsser. Bombebøsserne var sociale sømandsorganisationer af stor betydning i ældre tid, som ikke kendte sociallovgivning og folkepension. For at skaffe midler til at støtte forliste søfolk og trængende enker trådte organisationen frem for offentligheden hver fastelavn, idet den foranstaltede et optog gennem byen med „fastelavnsbåden“ eller „sluppen“.

I Randers skete det på følgende måde: En udsmykket båd blev sat på en hestetrukken fladvogn. I den sad kusknen, musikanterne, en pligthugger, en bådsmand og fire gaster, samt den flotte „admiral“ i uniform og med trekantet hat. På skødet bar han den afbildede bøsse til de indsamlede større beløb i sedler. Båden blev ledsaget af talrige fanebærere og raslere i sømandsfestdragt: sorte bukser, hvide busseronner og røde skærf, samt af morsomme klovner og andre lystige figurer. Under et højtideligt ceremoniel „sejlede“ sluppen byen rundt, og overalt blev der raslet, råbt hurra og lavet løjer. Den ældste beretning fra Randers er fra 1840'erne, men skikken er ældre. Endnu går fastelavnsbåden ud hver fastelavn, og Bombebøssen har efterhånden erhvervet sig en betydelig formue, hvis renter stadig bruges til det oprindelige formål. 1862 indsamledes 61 rdl. 3 mark 3 skill., — nu drejer det sig om større summer.

Forøvrigt kendes lignende fastelavnsoptog i veldædigt øjemed fra langt de fleste danske søkøbstæder.

---

Indsamlingsbøsse fra „Randers Skipperlaug og Bombebøsse“, med indskrift: „Skjenker Dig Søen Verdslige Gøder — Husk Du har mangan trængende Broder“. — Original på Randers museum.

*Collecting box from the "Skippers' Guild" in Randers.*



# SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

## BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1961

„Handels- og Søfartsmuseets Venner“ afholdt sin ordinære generalforsamling i Kongens Kammer på Kronborg slot, mandag d. 21. august 1961. Tilstede var ca. 30 medlemmer. Formanden, afdelingschef J. Worm, bød velkommen og beklagede, at bestyrelsen ikke ganske havde overholdt lovenes bestemmelser. Generalforsamlingen skulle i følge lovene afholdes inden udgangen af juli måned, men det havde af forskellige grunde ikke været muligt at afholde den før i dag. Der var i øvrigt et fortilfælde, idet generalforsamlingen i 1956 også var afholdt i august, ved et tilfælde i øvrigt på samme dato, 21. august. Formanden udtrykte håbet om, at forsamlingen ligesom i 1956 ikke ville gøre indsigelse mod generalforsamlingens lovlighed. Dette var ikke tilfældet. Derefter valgtes direktør H. Westergaard, Charlottenlund, til dirigent.

Formanden aflagde følgende beretning:

Da selskabets formand på generalforsamlingen i fjor aflagde beretning om de gaver, som selskabet havde ydet museet, fremgik det af formandens gaveliste, at det drejede sig om et større antal mindre genstande. Det er klart, at selskabet helst vil give færre og større gaver, der er af virkelig værdi, og som efter deres pris ligger så højt, at det er vanskeligt for museet selv at erhverve dem. Der havde ikke på det tidspunkt frembudt sig tilbud om større ting, men den nævnte gaverække repræsenterede en lang række genstande, som museet satte stor pris på at erhverve, og som samlet androg en betydelig sum, som det var vanskeligt for museet at klare uden driftsunderskud. Det var

derfor en glæde for selskabet at kunne hjælpe museet til disse genstande. I år er listen ikke så lang, men til gengæld omfatter den store og værdifulde ting.

Fra en københavnsk antikvar fik museet i fjor sommer tilbudt en såkaldt *portolan* fra 1500-tallet. Portolaner er som bekendt forgængere for senere tiders kobberstukne søkort. De er håndtegnede, udført på pergament og er særdeles sjældne. Det nævnte eksemplar er utvivlsomt udført omkring 1560 og er et italiensk arbejde, tegnet på gedeskindspergament. Som de fleste portolaner omtatter denne Middelhavsområdet, og der er langs kysterne anført en tæt række stednavne. Kortet er forsynet med målestok, angivende de såkaldte portolanmil og har kompasroser og kompasstreger samt forskellige ornamenten i form af farvelagte våbenskjolde, palmer m. m. Museet ville meget gerne erhverve dette sjældne stykke, og selskabets bestyrelse besluttede at købe det. Det har i den forløbne tid været udstillet i en særudstilling over nyere hændelser, men vil sammen med en tidligere af selskabet skænket portolan få sin fremtidige plads i museets afdeling for nautiske instrumenter og søkort. Museet ejer dermed tre portolaner, idet et portolanværk i mindre format, men med 5 opslag, omfattende kort over Europas Atlanterhavskyst og Middelhavet, tidligere er skænket af venneselskabets første formand, skibsreder Willie C. K. Hansen. Det er særdeles sjældent i et søfartsmuseum at finde en sådan samling. Jeg ved, at museet betragter de her nævnte genstande som meget værdifulde stykker, og det er naturligvis også for selskabet en glæde at overlade dem til museets samlinger.

Den næste større erhvervelse, som selskabet har skænket museet, hører til inden for samme fagområde. Det er et *atlas over de skandinaviske farvande*, udgivet i London 1723 af den engelske admiral John Norris. Det indeholder 20 kobberstukne søkort med mange detailkort. Kortene er bygget over de ældre hollandske søkort, som de dog langt overgår, idet de er korrigerede ved selvstændige opmålinger, udført under den engelske flådes ophold i de nordiske farvande under den store nordiske krig. Kortene er langt de bedste, der fremkom, indtil det danske søkortarkiv i 1784 begyndte sin virksomhed. Også

dette kortværk må altså betragtes som en værdifuld forøgelse af museets afdeling for søkort.

Endelig skal jeg nævne, at et af de store modelbygningsarbejder, som har været i gang i de senere år på bestilling af selskabet, nu er færdigudført; det drejer sig om en *model af en fiskejagt*, udført i skala 1 : 48 af civilingeniør Tage Blum, Polyteknisk Lærestanstalt. Tegningerne hertil er de originale tegninger, hvorefter fiskejagten i 1778 blev bygget, og som er fundet frem af museet under studier i Rigsarkivets samlinger. Den nævnte fiskejagt blev bygget i 1778 til „Den islandske Handel og Fiskefangst“, som led i en kampagne for ophjælpning af fiskeriet i Atlanterhavet samt til fremme af det danske skibsbyggeri ved støtte fra staten. Tegningerne til jagten udførtes i sin tid af flådens bekendte fabrikmester Henrik Gerner i forbindelse med skibsbygmester Erich Eskildsen i København. Der byggedes et ikke ringe antal af disse jagter, og vi ved, at de, der fremstilledes i 1778, blev bygget på værfter i Holsten, som jo dengang var en del af den danske helstat, og hvor der fandtes en række skibsværfter, der hørte med under det omtalte støtteprogram fra statens side. Både museet og ikke mindst naturligvis ingeniør Blum har lagt meget arbejde i dette modelbygningsarbejde, og jeg takker ingeniør Blum for den ildhu og dygtighed, hvormed han er gået til denne opgave.

Jeg bør også nævne selskabets publikation, *årbogen for 1960*. Den er blevet større end sædvanlig, hvilket skyldes et samarbejde med det danske fyrvæsen, som i 1960 fejrede sit 400-års jubilæum og derfor ønskede en historisk redegørelse for fyrvæsenets udvikling herhjemme. I fire afsnit, skrevet af embedsmænd inden for fyrvæsenet og museets videnskabelige medarbejdere, følges udviklingen på fyrvæsenets område gennem de 400 år. Vi håber, medlemmerne synes om den, og jeg benytter lejligheden til at takke fyrvæsenet for samarbejdet, ligesom jeg takker de mange annoncører og bidragydere, der som sædvanlig ved deres bidrag har forøget mulighederne for at få en god og smuk årbog ud af anstrengelserne.

For et par år siden udtaltes det her på generalforsamlingen af et interesseret medlem, at han fandt selskabets kontingenter, især kon-

tingentet for livsvarigt medlemsskab, der jo kun er på 100 kr., alt for lavt. Det pågældende medlem fulgte sit standpunkt op, idet han kort efter indbetalte et større beløb ud over det, han ved sin indmeldelse allerede havde betalt. Bestyrelsen har drøftet dette problem. Det kan jo ikke nægtes, at det er en dårlig forretning for selskabet for et beløb af 100 kr. at skulle yde årbogen gratis gennem et måske meget stort antal år. Vi har ikke villet gå til utidige forhøjelser, men mener dog at tiden efter de sidste års lønstigninger og prisforhøjelser nu er inde til at rejse dette spørgsmål. Vi vil derfor tillade os ved et senere punkt på dagsordenen at stille forslag om forhøjelse af kontingentet for livsvarige medlemmer og for årsmedlemmer, og vi håber, at generalforsamlingen vil følge os i disse forslag, der tjener til at ruste selskabet til at yde en øget støtte til museet.

Inden jeg afslutter, bør jeg sige et par ord om medlemstallet. Professor Prohaska måtte i sin beretning i sommeren 1959 beklage en mindre tilbagegang. Allerede hen på efteråret konstateredes stigning, og denne øgedes yderligere ved optællingen forud for generalforsamlingen i fjor. Det er med glæde, at jeg stadig konstaterer stigning, vel ikke i et voldsomt tempo, men jævnt og stille. Vi har i dag 129 livsvarige medlemmer og 1104 årsmedlemmer, ialt altså 1233 medlemmer. Det er et ganske pænt medlemstal, men alligevel vil det være rart at se det stige, og jeg opfordrer derfor medlemmerne til at virke for fortsat tilgang. I denne forbindelse retter jeg en tak ikke alene til de trofaste medlemmer, som år for år møder op til vore generalforsamlinger, og som i det hele taget er en god støtte, men også til pressen, som altid med interesse og velvilje omtaler selskabets arbejde og herunder ikke mindst vor årbog. Årbogen er jo vort ansigt udadtil. Den interesserer en stor læserkreds, fæstner museets position i befolkning og i faglige kredse, og den skulle også gerne i fremtiden kunne øge interessen for vort arbejde, og derfor er vi glad for, at pressen hjælper os med at udbrede kendskabet til denne årbog.

I tilslutning til formandens omtale af årbogen udtalte hr. Jens Bang-Ravn, Dragør, at man af hensyn til medlemmerne burde meddele disse, hvilke årbøger der stadig var i oplag, ligesom dirigenten hen-

stillede, at det meddeltes antikvarboghandlerne, hvilke årbøger der var til salg. De høje priser på årbøgerne i antikvarboghandelen var udtryk for den interesse de vakte. Klem svarede, at i det tryksagsmateriale, som fremsendtes til alle nyindmeldte medlemmer, meddeltes det altid, hvilke årbøger der var udsolgt. Det gjaldt forløbig kun årbog 1942. Det oplystes på forespørgsel, at årbogens oplag var 2000. Heraf udsendtes godt 1200 til medlemmerne og henved 300 medgik til museets bytteforbindelser og som presse- og frieksemplarer; resten var til salg. Bytteforbindelserne var til stor gavn for museet, idet dette derved til sit bibliotek modtog megen værdifuld litteratur gratis. Årbogen var i det hele af stor værdi derved, at den i så høj grad markerede museets arbejde over for offentligheden og blandt fagfæller.

Derefter toges formandens beretning til efterretning.

Kassereren, museumsdirektør Klem, forelagde det reviderede årsregnskab 1960, der balancerede med en sum af kr. 20.096,18. Driftsoverskuddet var på kr. 6.114,27, der var overført til kapitalkonto. Selskabets formue androg nu kr. 108.933,25, af hvilke kr. 74.115,00 var anbragt i obligationer. Af formuen udgjorde et beløb af kr. 22.947,12 reservefondet; der var i årets løb til dette hensat kr. 443,37, som var indbetalt af livsvarige medlemmer. Takket være samarbejdet med fyrvæsenet var nettoudgiften til den store årbog kun kr. 623,93. Kassereren bemærkede, at man naturligvis ikke normalt kunne udgive en så stor årbog.

Sluttelig oplæste kassereren revisionsbemærkningen.

Der fremførtes nogle bemærkninger fra forsamlingen vedrørende den likvide kassebeholdning, der androg kr. 34.818,25. Formanden meddelte, at bestyrelsen havde vedtaget, at obligationsbeholdningen burde holdes på et beløb så nogenlunde svarende til kapitalkontoen. Det betød, at man kunne indkøbe for ca. kr. 10.000.- yderligere i obligationer. Det var imidlertid nødvendigt, at der i kassebeholdningen fandtes tilstrækkelige midler til betaling af bogtrykker, og også i et vist omfang til indkøb af gaver til museet.

Forsamlingen gav derefter decharge for regnskabet.

På bestyrelsens vegne foreslog formanden derefter følgende lovæn-



dringer: I § 4 ændres årsbidraget for personer fra „mindst kr. 10,00“ til „mindst kr. 15,00“ og for institutioner eller firmaer fra „mindst kr. 50,00“ til „mindst kr. 100,00“, ligesom minimumskontingentet for livsvarige medlemmer ændres fra kr. 100,00 til kr. 200,00. § 7 foreslages endvidere ændret til følgende ordlyd: „Selskabets årlige, ordinære generalforsamling afholdes, medmindre bestyrelsen af særlige grunde måtte træffe anden bestemmelse, inden udgangen af august måned efter indkaldelse med 14 dages varsel ved meddelelse til selskabets medlemmer“. Da der i sommerferietiden kunne vise sig vanskeligheder ved fastlæggelse af generalforsamlingen, ville bestyrelsen anse den foreslåede formulering for hensigtsmæssig. Derved ville man ikke tiere komme i fare for at overtræde lovenes bestemmelser vedrørende generalforsamlingens afholdelse. Bestyrelsen anså det desuden for hensynsfuldt over for medlemmerne at ændre indkaldelsesvarslet fra 8 dage til 14 dage.

Forslagene om kontingentændringer mødte velvilje hos forsamlingen. De anbefaledes af sekretær Gents, Espergærde, og generalkonsul Victor B. Strand. Sidstnævnte fremførte især, at det hidtidige minimumskontingent for livsvarige på kr. 100.- var særdeles lavt og henstillede til overvejelse, om ikke man kunne tilskrive de livsvarige medlemmer, der havde indbetalt kr. 100.- om evt. at forhøje deres bidrag. Generalkonsulen tilsluttede sig også ønsket om at ændre § 7, men mente, at den foreslåede formulering med lidt god (eller ond) vilje kunne forstås således, at bestyrelsen fik bemyndigelse til evt. overhovedet ikke at afholde generalforsamling. Formanden erkendte, at den sproglige formulering kunne opfattes således, og da dette naturligtvis ikke i mindste måde var hensigten, foreslog han i stedet paragraffen affattet således: „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“.

De foreslåede lovændringer vedtoges derefter enstemmigt med den sidstnævnte formulering af § 7. Formanden bemærkede, at da gene-

ralforsamlingen ikke var beslutningsdygtig, idet  $\frac{3}{4}$  af selskabets medlemmer ikke havde givet møde, måtte de vedtagne lovændringer forelægges på en ekstraordinær generalforsamling inden 6 uger.

De afgående bestyrelsesmedlemmer, ors. Falbe-Hansen, kommandør Sinding og direktør J. H. Barfoed, genvalgte alle.

Revisorerne, statsautoriseret revisor A. Engell-Nielsen og statsautoriseret revisor Eigil Bruhn, genvalgte ligeledes.

Under punkt eventuelt udtalte læge Poul Dich, Dragør, at han gik ud fra, at „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ vel også var Helsingør bys venner, og selv om det måske ikke direkte henhørte under selskabets virksomhed, henstillede han til overvejelse, om ikke bestyrelsen kunne henvende sig til bystyret og henlede opmærksomheden på nødvendigheden af at beskytte og hæge om Helsingør bys smukke gamle bebyggelse, hvor der i de senere år var sket forskellige ændringer, som han havde set omtalt i indlæg i byens blade af maleren Immanuel Tjerne. Han mente, at en lokal støtte her ville være gavnlige, og sagen interesserede ham stærkt i hans egenskab af formand i „Foreningen til gamle Bygningers Bevaring“. Klem svarede hertil, at det var ham bekendt, at Helsingørs bystyre i høj grad interesserede sig for bevarelsen af den gamle by, hvilket bl.a. havde givet sig udtryk i den vedtagne byplan. Han vidste også, at magistraten havde været stærkt bekymret for den sidste ændring, der var sket ved et nybyggeri på Stengade, som dr. Dich formentlig især havde tænkt på, og at man havde udfoldet stærke anstrengelser for at forhindre dette indgreb. Klem henstillede, at man indskrænkede sig til at tage de faldne udtalelser til efterretning, og fandt det betænkeligt, at selskabet som sådant udtalte sig herom, og at man burde indskrænke sig til at tage sig af de ting, som var anført i selskabets formålsparagraf.

Da ingen yderligere ønskede ordet, afsluttedes generalforsamlingen kl. ca. 17, hvorefter selskabet foretog en rundgang i museets samlinger under ledelse af museumsdirektør Klem.

Da det i lovenes § 10 foreskrevne antal medlemmer for vedtagelse af ændringer i selskabets love ikke var tilstede ved den ordinære generalforsamling, afholdtes en ny ekstraordinær generalforsamling ons-

dag d. 20. september 1961 i handelsministeriets mødesal. Her blev lovændringerne endeligt vedtaget.

Siden generalforsamlingerne har bestyrelsen drøftet forskellige muligheder for gaver til museet, hvorom der vil blive givet nærmere meddelelse i næste årsberetning.

Selskabet har pr. 1. juli 1962 136 livsvarige medlemmer og 1080 årsmedlemmer.

# SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1961

## UDGIFTER

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:			
Udgivelse af årbog 1961 .....	24.204,65		
÷salg af årbøger og særtryk	1.426,00		
annoncer og tilsk. til denne	13.150,00		
refunderet papirafgift .....	297,02	14.873,02	9.331,63
<hr/>			
Gaver til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg .....			10.800,00
Kontorhold m. v. :			
Porto, fragt m. v.	2.814,91		
Kontorhold .....	932,70		
Revision og regnskabsassist. for 1960	1.000,00		
Diverse udgifter .....	606,72	5.354,33	
<hr/>			
Henlæggelse til reservefonden iflg. vedtægternes § 9 ...			1.450,00
Overskud overført til kapitalkonto .....			664,11
			<hr/>
Kr.			27.600,07
<hr/>			

## INDTÆGTER

Kontingent fra 1.035 årsbetalende medl.	21.120,00		
Kontingent og bidrag fra 12 livsv. medl.	1.450,00	22.570,00	
<hr/>			
Renter af bank, postgiro og obligationer .....		5.030,07	
			<hr/>
Kr.			27.600,07
<hr/>			

## STATUS PR. 1. JANUAR 1962

*Aktiver*

## Likvide midler:

Kassebeholdning .....	1.162,11	
Landmandsbanken, Helsingør, kontokurant 11130 .....	10.993,62	
Postgiro .....	22.488,06	34.643,79

Diverse tilgodehavender ..... 2.897,02

## Obligationer:

Kr. 24.000 5 % Østifternes Kreditforening 15. s. 3. afd. à 73¾ .....	17.700,00	
Kr. 10.000 5 % Østifternes Kreditforening 16. s. 2. afd. à 73½ .....	7.350,00	
Kr. 10.000 5 % Ny Jydsk Købstads Kreditforening 11. s. à 73¼ .....	7.325,00	
Kr. 11.000 5 % Jydsk Grundcejer Kreditforening 1. afd. à 73½ .....	8.085,00	
Kr. 26.000 5 % Østifternes Hypotekforening 6. afd. à 71¾ .....	18.655,00	
Kr. 11.000 5 % Jydsk Hypotekforening 11. afd. à 73½ .....	8.085,00	67.200,00
		<u>Kr. 104.740,81</u>

*Passiver*

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg .....		608,45
Reservefond:		
Saldo 1. januar 1961 .....	22.947,12	
Henlagt iflg. driftsregnskab .....	1.450,00	24.397,12
	<hr/>	
Kapitalkonto:		
Saldo 1. januar 1961 .....	85.986,13	
Overskud iflg. driftsregnskab .....	664,11	
	<hr/>	
	86.650,24	
÷ kursregulering af obligationer .....	6.915,00	79.735,24
	<hr/>	
	Kr.	104.740,81
		<hr/>

JENS M. BARFOED      V. FALBE-HANSEN

ERNST V. KAUFFMANN      KNUD KLEM      SIGURD SCHYTZ

P. E. B. SINDING      J. WORM

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med selskabets bøger, som vi har revideret. Obligationsbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bank- og postgiroindestående er afstemt.

København, den 16. maj 1962

A. ENGELL-NIELSEN

statsaut. revisor

EIGIL BRUHN

statsaut. revisor

# SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

## BESTYRELSE

Afdelingschef, cand. jur. J. WORM, R<sup>1</sup>, formand.  
Overretssagfører V. FALBE-HANSEN, R., DM., næstformand.  
Bankdirektør ERNST V. KAUFFMANN, R., DM.  
Direktør, civiling., JENS M. BARFOED.  
Borgmester SIGURD SCHYTZ.  
Kommandør P. E. B. SINDING, K<sup>1</sup>, 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, Hell.  
Andersen, H. H., skibsreder, Kbh.  
Andersen, N., dir., Odense.

Barfoed, H. L., skibsfl., Træsd.  
Bendix, Adam B., dir., Hell.  
Benzon, Boje, fabrikker, dr. sc., Stokkerup.  
Benzon, Aage von, bankier, Kbh.  
Bille, Torben, underdir., civ.ing., Virum.  
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.  
Chennells, F. B., rektor, Christchurch,  
N. Zealand.  
Christensen, F. H. Lauenborg, statsaut.  
skibsmgdr., Vejle.  
Christensen, T. C., skibsreder, Kbh.  
Christiansen, O., dir., Gentofte.

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

Ekman, 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., Montevi-  
deo.  
Henningsen, Henning, mus.insp., dr. phil.,  
Hgør.  
Henriques, H., vekselerer, Kbh.  
Hoffmann, J. H., civiling., Charl.  
Horn-Lassen, Kaj, gross., 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, Århus.  
Jensen, P. C., skibsreder, Gent.  
Jensen, P. J., godseksp., Kbh.  
Jeppesen, H. Hjerne, revisor, cand. merc.,  
Kbh.  
Juul-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, Hjør.
- Klem, Knud, mus.dir., Hjør.
- Klem, Lone, mag. art., Kbh.
- Klem, Marianne, frk., Hjør.
- Knudtzon, Th., HRS., Gent.
- Kraft, F. W., dir., Silkeborg.
- Kromann, E. B., skisreder, Marstal.
- Kure, O., pastor, Assens.
- Lading, Henry P., dir., Hellerup.
- Langebæk, Steen, LRS., Charl.
- Lauritzen, Knud, skisreder, 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, Hjør.
- Luiting, Dick, dir., Alkmaar.
- Lund, Carl C., tandlæge, Hell.
- Lund, Svend Aage, chefred., Gent.
- Lundbeck, H., fabrikjer, Valby.
- Lyman, John, dr., Washington.
- Mansa, H. H., dir. civiling., Virum.
- Marx-Nielsen, C. C., dir., Bøgedal pr. Fruens Bøge.
- Matzen, F., skibsf., Sønderborg.
- Millech, Bruno, gross., Kbh.
- Munck, Niels, civiling., dir., Charl.
- Mülertz, C. M., Haiti.
- Møller, Mærsk McKinney, skisreder, Kbh.
- Møller, S. Scherffenberg, civ. ing., Hell.
- Nedergaard, Hans R., ing., Holbæk.
- Nielsen, Carl, dir., Kbh.
- Nielsen, Chr., konservator, Hjør.
- Nielsen, Ejnar J., tømremester, Hjør.
- 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, Ringsted.
- Nielsen, Severin, ing., Kbh.
- Næsser, Vincent, læge, Gent.
- Nørregård, Georg, dr. phil., Kbh.
- Olsen, Chr., tømremester, Fr.værk.
- Olsson, Ole, stud. polyt., Bagsværd.
- 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, Grønnedal, Grønland.
- Siefert, Ernst, husejer, Korsør.
- Simon, L., gross., Charl.
- Strand, Victor B., gross., generalkonsul, Kbh.
- Sundberg, K. A., vekselerer, Kbh.
- Svendsen, O., skisreder, Kbh.
- Svenningsen, Hans, skisreder, Kbh.
- Svensson, Roland, kunstner, Nacka.
- Thomassen, S. A., gross., Kbh.
- Tomdrup, Bernh., fabrikjer, Hell.
- Tuxen, K. H., skisreder, Kbh.
- Winslow, Wiggo, fabrikant, Kbh.
- Wittus-Hansen, E., afd.-leder, Kbh.
- Worm, Kai Toxen, skibskonstr., Vancouver Island.
- Wright, H. K., ing., Kbh.

## ARSMEDLEMMER

- Abrahamsen, Mogens, el.montør, Roskilde.
- Agger, Knud, kunstm., Hjør.
- Ahrensberg, H. M., husejer, Kvistgård.
- Albertsen, R. L., adm. dir., orlogskapt., Kbh.
- Alsøe, Erik, sekretær, cand. jur., Charl.
- Andersen, Allan E., købmd., Hjør.
- Andersen, Aug., portør, Snekkersten.
- Andersen, Aug., sagfører, Ålborg.
- Andersen, Bjarne, elektriker, Hillerød.
- Andersen, Børge Bjørn, skisbing., Sønderborg.
- Andersen, Carl, postkontrollør, Hjør.
- Andersen, C. Mazanti, skisreder, Charl.
- Andersen, E., gross., konsul, Kbh.
- Andersen, E. V., smed, Hjør.
- Andersen, Harry, bogtrykker, Hjør.
- Andersen, Henning, skibstømmer, Kbh.
- Andersen, J. Chr. A., fhv. værk., Frberg.
- Andersen, John, kontorass., Kbh.
- Andersen, Jørgen, lærer, Charl.
- Andersen, Knud, maskininsp., Kbh.
- Andersen, Leif Saalbach, civiling., Hjør.
- Andersen, N. O., civ.ing., Nærum.
- Andersen, P. E. T., rest., Hjør.
- Andersen, T. Scavenius, læge, Ærskbø.
- Andersen, V., tømremester, Espergærde.
- Andersson, Børge J., lods, Køge.
- Andreasen, A. C., gross., Kbh.
- Andresen, Chr., skisreder, Hell.
- Andrup, Birthe, bibliotekar, frk., Charl.
- Ankjærgaard, Gunnar, elværksbestyrer, Egedesminde.
- Ankjærgaard, H. J., togfører, Hjør.
- Arbejdernes Fællesorganisation, Hjør.
- 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., skibstømmer, Hjør.
- Aspmann, H. L. V., skibstømmer, Hjør.
- Assens, biografdir., Valby.
- Auring, G., overbibliotekar, Aabenraa.
- Bager, Dirch, Charl.
- Bager, L. J., hovedbogholder, Hjør.
- Baeh, Axel, ing., Valby.
- Balleby, boghdl., Thisted.
- Bang, Aksel, fisker, Fejø.
- Bang, Hjalmar, dir., Gent.
- Bangert, Kaare, Kbh.
- Bang-Ravn, 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 E., prokurist, Nyk. F.  
 Bay, Oluf, ORS., Kbh.  
 Bech, Erik, politimester, Kgs. Lyngby.  
 Beck, sejmager, Valby.  
 Bendtsen, Bendt, trælastekspedient, Hgør.  
 Bengtsson, Erik, prokurist, Hellerup.  
 Bentzen, K. M., musikl., Skodsborg.  
 Benzon, O., konstrukt., Kbh.  
 Berg, Erik, gross., Kbh.  
 Berg, Henry, sneedkerm., Kbh.  
 Berg, K., overpolitbetjent, Lyngby.  
 Berg, Leif, dir., cand. polit., Kbh.  
 Bergström, Bo, fil. mag., Lund.  
 Bering, Aage, skibsmægler, Skive.  
 Berning, A. C., LRS., Hgør.  
 Bertelsen, Erik Bruun, civiling., Hgør.  
 Bertelsen, P. J., læge, Thisted.  
 Berthelsen, W. J. P., bogholder, Hgør.  
 Bie, Kirsten Lorentz, fruc, Snekkersten.  
 Bischoff, J., prokurist, Brønshøj.  
 Bjerregaard, N., auktionsm., Fr.havn.  
 Bjerre-Petersen, Jørgen, dir., Kbh.  
 Bjørn, Acton, arkitekt, M.A.A., Kbh.  
 Bjerneboe, Lars, Rungsted.  
 Blichert, Ejnar, læge, Hålsingborg.  
 Blixt, Knud Erik, overfenrik, Nærum.  
 Blok, L. M., distriktinsg., Ringkøbing.  
 Blume-Knudsen, F., disponent, Hørsholm.  
 Boa, A. W., fabrikant, Gent.  
 Boa, Ulf, bagersvend, Hgør.  
 Boas, Jørgen, læge, Dianalund.  
 Bohn, C. V. Schestedt, toldforvalter, Æraskøbing.  
 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.  
 Brahdé, Mogens, arkitekt, Holte.  
 Brammer, Kai, boghdl., Hgør.  
 Brask, Georg, indkøbschef, ing., Hell.  
 Bremersten, 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., sølt., Charl.  
 Büchner, Ellen, viceinsp., fru, Hgør.  
 Bystrup, N., arkitekt, M.A.A., Hørsholm.  
 Bærentsen, H., LRS., Kbh.  
 Bøgh-Hansen, E., forvalter, Kbh.  
 Børge, 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, skibsbygm., Hgør.  
 Carlsson, J., barberm., Hgør.  
 Carlsson, Sv. Ove, medhjælper, Skøping.
- Carstens, Karen, lektor, Kolding.  
 Carstensen, Harald, civiling., Lyngby.  
 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., havarickspert, Kokkedal.  
 Christensen, Holger Bøgh Leth, Stige.  
 Christensen, Jens Ivar Barfod, toldass., Snekkersten.  
 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, Fakse Ladeplads.  
 Christensen, Regnar Bang, skibsf., Søborg.  
 Christensen, S. Aa., Odense.  
 Christensen, Viggo, fhv. overborgmester, Kbh.  
 Christiansen, Arne Bergmann, kommunis, Virum.  
 Christiansen, Chr., skibsbygm., Rønne.  
 Christiansen, Haldur, sneedkerm., Hgør.  
 Christiansen, Hans V. Bohn, lærer, Virum.  
 Christiansen, Hans Aa., sneedker, Hgør.  
 Christiansen, Inger, fr., Kbh.  
 Christiansen, Irving, ing., Dragør.  
 Christiansen, Leif, Charl.  
 Christiansen, Michael Bohn, ing., Kgs. Lyngby.  
 Christiansen, O. C. V., kontorchef, Kbh.  
 Christiansen, Vermund, repræsentant, Kokkedal.  
 Christic, Andreas, afd.chef., Rungsted Kyst.  
 Christoffersen, Chr., tømmerhdl., Bagsværd.  
 Christy, Agnes, provisor, fru, Kbh.  
 Clausen, E. Th., gross., Kbh.  
 Clausen, H., bestyrer, Hgør.  
 Clausen, Halfdan, støbering., 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.  
 Dahlstrøm-Nielsen, Henry, klejnsmedem., Hgør.  
 Dalgaard, 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, Birgit, sygeplejerske fru, Odense.  
 Danielsen, Otto, befragter, Kbh.  
 Dansk Cement Central A/S, Kbh.  
 Dansk Esso A/S, Kbh.  
 Dansk Skibstømrerforbund, Kbh.  
 Davidsen, Frantz, ing., Kbh.  
 Deichmann, Johan, fuldmægtig, Skodsborg.  
 Deleuran, W., vinhdir., Fredericia.  
 Den danske Landmandsbank, Kbh.  
 Den kongelige Porcellainsfabrik, Kbh.  
 Den polytekniske Lærestanst., Kbh.  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kbh.

- Det danske Kulkompagni A/S, Kbh.  
 Det Forenede Dampskibsselskab A/S, Kbh.  
 Dich, Poul, læge, Dragør.  
 Dideriksen, C. J., gross., Charl.  
 Dinesen, B., departementchef, Charl.  
 Diurhuus-Gundersen, Gunder, gross., Malmø.  
 Djourup, Johs., læge, Kbh.  
 Dragstrup, Vagn, prokurist, Udby pr. Holbæk.  
 Dreyer, Thorvald, arkt., Kbh.  
 Drosted, Mads, arkt., M.A.A., Hgør.  
 Dyreborg, Harry, inspektør, Hgør.  
 Ebbenhøj, Chr., dir., ing., Kbh.  
 Eckhardt-Hansen, I., civiling., Humlebæk.  
 Eckhausen, H., kustode, Hgør.  
 Eilschou-Holm, Fr. Vilh., sømandspræst, Kbh.  
 Ejbøl, Viggo, dir., Kbh.  
 Ekholdt, v., dir., Middelfart.  
 Elkjær, G. V., viceskoleinsp., Hgør.  
 Ellekilde, fru overing., Charl.  
 Elsoe, Herluf, dir., Kbh.  
 Elving, Ingeborg, sproglærerinde, Hgør.  
 Enevoldsen, C., sparekassedir., Løkken.  
 Engel, Otto, arkitekt, M.A.A., Kbh.  
 Erichsen, P., styrmænd, Valby.  
 Eriksen, Egon Ellegaard, maskinmester, Skjern.  
 Eriksen, Erling, mus.lektor., Tønsberg.  
 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, maskinmester, Kbh.  
 Fischer, O., orlogskapt., Risskov.  
 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., antikvitetshdl., Næstved.  
 Frandsen, Geo. maskinm., Brønshøj.  
 Frederichsen, Fr., prokurist, Lyngby.  
 Frederiksborg Amtsråd, Hillerød.  
 Frederikshavns Værft og Flydedok, Fr.havn.  
 Fredfeldt, Knud V., kommunelærer, Vanløse.  
 Fredholm, Povl, malerm., Bregninge pr. Svendborg.  
 Friberg, Trojel, chauffør, Hals.  
 Friis, Bent, styrmænd, Hgør.  
 Friis, Claus Achtan, arkt., Klampenborg.  
 Friis, fru Gudrun, Hgør.  
 Friis, Jørgen, bandedir., Hgør.  
 Friis, Jørgen, jun., Hgør.  
 Friis-Hansen, Jan, civiling., Springforbi.  
 Frydensberg, Finn, skibsing., Fr.havn.  
 Frørup, Dan, lab.ing., Kbh.  
 Funch-Rasmussen, C., insp., Kbh.  
 Fyhn, Hans, fabrikant, Kbh.  
 Fyrdirektoratet, Kbh.  
 Garde, H. A., civiling., Kbh.  
 Garnum, Otto, læge, Kbh.  
 Geisler, R., skibsing., Brønshøj.  
 Genster, Helge, læge, Odense.  
 Gents, E. Th. V., sekretær, Espergærde.  
 Gerfelt, Jørgen, skibskonstr., Kgs. Lyngby.  
 Germundsson, A., speditor, Kbh.  
 Gjeding-Thisted, S. A., materialist, Herning.  
 Gjermansen, Richard, civiling., Hgør.  
 Gleerup, Alfred, læge, Kbh.  
 Gløde, F., statsaut. translator, Kbh.  
 Gorrissen, N. J., HRS., Kbh.  
 Grau, Ove, dir., Vejle.  
 Greisen, Bent, ass., Humlebæk.  
 Gren, I. C., civiling., Glostrup.  
 Grønnemose, E. E. N., murerm., Hgør.  
 Gulmann, Niels, Charl.  
 Gundel, Mogens, direktør, Skodsborg.  
 Gustafson, Nils, direktør, Hillerød.  
 Güllich, S. A., vognmand, Hgør.  
 Gaardø, Chr., forstander, overlærer, Hgør.  
 Haderslev Havneudvalg, Haderslev.  
 Hagelund, F., assurdør, Hgør.  
 Hagen, Poul, civiling., Charl.  
 Haglund, F., kapt., Kbh.  
 Hahn-Petersen, Eigil, skibsreder, Kbh.  
 Halldin, Hans, skræddermester, Nyk. F.  
 Hansen, Allan, maskintegner, Fredensborg.  
 Hansen, Bendt, civiling., driftbest., Fredericia.  
 Hansen, Bennet C. K., skibsreder, Kbh.  
 Hansen, fru skibsreder Bennet C. K., Kbh.  
 Hansen, Chr., skoleinsp., Hgør.  
 Hansen, Conrad, urmager & guldsmed, Allinge.  
 Hansen, 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., Agerø.  
 Hansen, Gustav, arkitekt, Kbh.  
 Hansen, H. C., malerm., Hgør.  
 Hansen, H. E., orlogskapt., Holte.  
 Hansen, H. Lunau, Kbh.  
 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, Sneekersten.  
 Hansen, Paul, ing., Nakskov.  
 Hansen, Preben, toldpakhusbetjent, Kbh.  
 Hansen, S. G., kontorchef, Springforbi.  
 Hansen, S. Gram, tandlæge, Charl.  
 Hansen, Søren Henri, skibsing., Hgør.  
 Hansen, S. Ingemann, civiling., Kbh.  
 Hansen, Villy, maskinchef, Sneekersten.  
 Hansen, Willy, prokurist, Valby.  
 Hansen, Age, købmd., Nyk. F.  
 Hansfort, I. C., dir., Hgør.  
 Harder, P. J. J., Kbh.  
 Harlang, Frantz, dir., Kbh.  
 Hartmann, A/S Brødrene, Lyngby.  
 Haslund Poulsen, Helge, maskinarb., Hgør.  
 Hauch, H., fotograf, Hgør.

- Hauschildt, Søren, læge, Skive.  
 Haxlund, Axel, cand. jur., Valby  
 Hede, Poul, LRS., Kbh.  
 Hedegaard, O., bankdir., Kbh.  
 Helleskov, Erik, San Francisco.  
 Helsingør Brændsels- og Trælasthandel A/S,  
 Hjør.  
 Helsingør byråd.  
 Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane, Hjør.  
 Helsingør Skibsvarft og Maskinbyggeri, Hjør.  
 Turistforeningen for Helsingør og Omegn,  
 Hjør.  
 Helsingør Tømmerlaug, Hjør.  
 Helweg-Mikkelsen, O., ing., Kbh.  
 Hendriksen, Johnna, sekretær, fru, Hjør.  
 Henningsen, Grethe, sygeplejerske, Gentofte.  
 Henningsen, Hans, farverjejer, Nyborg.  
 Henningsen, Kaj, underdir., tekstiling.,  
 Virum.  
 Henningsen, Ove, LRS., cand. jur.,  
 Fredericia.  
 Henningsen, Sv. Aa., lektor, Snekkersten.  
 Henriksen, Carl, inkassator, Odense.  
 Henriksen, H. H., Hjør.  
 Henriksen, Hans, arkitekt, Kbh.  
 Herløw, A. O., overass., Valby.  
 Hermansen, B., forhyringsass., Vanløse.  
 Hermansen, Kristian, fyrmester, Keldsnor fyr.  
 Hessel Dahl, skolebestyrerinde, frk., Tølløse.  
 Hesselholdt, Børge, ing., Bægsværd.  
 Hill-Madsen, Ernst, ing., Kbh.  
 Hilsted, Finn, underdir., LRS., Kbh.  
 Hirschsprung, Asger M., dir., Charl.  
 Hjorth, Stenild, civiling., Kbh.  
 Hjorth-Moritzen, Alf, journalist, fil. kand.,  
 Kbh.  
 Hoff, Alfred, ing., Vanløse.  
 Hoff, Gustaf R., maskinfabrikant, Kbh.  
 Hoffmeyer, Erik, skibsreder, Snekkersten.  
 Hofmann, Georg, snedkermester, Århus.  
 Hofmansen, P. K., arkivar, Kbh.  
 Holck, M., lensbaron, Glumø.  
 Holm, Jacob, & Søner'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.  
 Holsøe, Sven, statsaut. skibsmægler, Kbh.  
 Holt, Arne, befragter, Holte.  
 Hornby, H., ing., vicedir., Gent.  
 Hougs, A. Borch, læge, Åbenrå.  
 Howe, Hans, fuldmægtig, Charl.  
 Hovgaard, Chr., befragter, Birkerød.  
 Hovmand, G., skibsmægler, Bandholm.  
 Hvass, Tyge, arkt. M.A.A., Hell.  
 Hviid, Jørgen A., kommandørkapt., Birkerød.  
 Hviden, Bjørn, Jar, Norge.  
 Hüsig, Karla, overlærer, Hjør.  
 Hæge, Erik, red., Halmstad.  
 Højbjerg, K. V., ing., Hjør.  
 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., Hjør.  
 Jacobsen, A., dir., New York.  
 Jacobsen, C. T., skipper, Læsø.  
 Jacobsen, C. W., aid.ing., Odense.  
 Jacobsen, G., ing., Kbh.  
 Jacobsen, Harald, gårdejer, Grimstrup.  
 Jacobsen, Poul, gross., cand. jur.,  
 Rungsted Kyst.  
 Jacobsen, Verner, filmfotograf, Hjør.  
 Jagd, E. O., kontorass., Fredericia.  
 Jakobsen, Ole Wormsløv, lærer, Valby.  
 Jakobsen, S. C., pens. kaptajn, Hjør.  
 Jákupsstovu, Jákup I, sekretær, Torshavn.  
 Jans, Ove L., gross., Kbh.  
 Jantzen, P., civiling., Lyngby.  
 Jarvig, Thorikild, isenkrømmer, Kbh.  
 Jelstrup, O., skibsreder, Kbh.  
 Jensen, A. A., bagerm., Hjør.  
 Jensen, A. C. D., forstanderinde, Hjør.  
 Jensen, A. Egede, arkitekt, Samsø.  
 Jensen, A. Rothe, reservelæge, Middelfart.  
 Jensen, Axel, statsaut. skibsmægler, Århus.  
 Jensen, Bent Holbeck, maskinarb., Allerød.  
 Jensen, B. Hjorth, orlogskapt., Gent.  
 Jensen, Carl, ing., Virum.  
 Jensen, Carl Chr., fuldmægtigt, Charl.  
 Jensen, C. E., Koch, skibsbysgm., Nyborg.  
 Jensen, D. A., museumsleder, Glud pr.  
 Horsens.  
 Jensen, Ejner E., maskinarbejder, Randers.  
 Jensen, Eric, gross., Kbh.  
 Jensen, H., viceskoleinsp., Kbh.  
 Jensen, Helmut, toldass., Rødby havn.  
 Jensen, Ib, kemigraf, Kbh.  
 Jensen, J., gartner, Hjør.  
 Jensen, fru gartner J., Hjør.  
 Jensen, Jens, overpolitbetj., Vanløse.  
 Jensen, John, skattekontrollør, Holte.  
 Jensen, Johs., snedkerm., Valby.  
 Jensen, Jørn, Hjør.  
 Jensen, K. Demant, arkitekt, Holbæk.  
 Jensen, Knud, fisker, Askø.  
 Jensen, K. W. F., kok, Hjør.  
 Jensen, Laurits, thv. skoleinsp., Hjør.  
 Jensen, Martin, murersv., Allerød.  
 Jensen, Mogens, DP.tekn., Kbh.  
 Jensen, N. P., murerarbejdsmd., Brønshøj.  
 Jensen, P. S., lods, Hjør.  
 Jensen, S. A., civiling., Lyngby.  
 Jensen, V. F., lokomotivf., Hjør.  
 Jensen, Viggo A., prof., dr. med., Risskov.  
 Jensen-Petersen, A., telefonmonter, Hjør.  
 Jeppesen, Jørgen, Kbh.  
 Jeppesen, Mogens, købmd., Nyk. F.  
 Jepson, Anders, malermester, Nyk. F.  
 Jerwøe, Kr., toldforvalter, Holbæk.  
 Jespersen, Knud, repræsentant, Hell.  
 Jespersen, K. Wraae, prokurist, Søborg.  
 Jespersen, Povl, dir., Charl.  
 Jessen, Børge, prof., dr. phil., Kbh.  
 Jessen, C. U., overlæge, Hjør.  
 Jessen, Erik, maskinarbejder, Søborg.  
 Johannessen, Aksel, tømmerm., Snekkersten.  
 Johannessen, Emil, fiskehdl., Hillerød.  
 Johannessen, Johs. P., sognedfd., Snekkersten.  
 Johansen, Arne H., postbud, Ronne.  
 Johansen, Arnold P., havemand, Hjør.  
 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, Hjør.  
 Johansson, Karl-Erik, ing., Hågersten,  
 Sverige.  
 Johansson, P., kaptajn, Hjør.  
 Johnsen, Henning, bogtrykker, Kbh.  
 Johnson, Helge, Hålsingborg.

- Jonassen, Else, overlærer, Hjør.  
 Jorberg, Fr., Hiddesen b. Detmold.  
 Juul, Jørgen, stud. techn., Hjør.  
 Juul-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., mejerierjer, Gundsømagle.  
 Jørgensen, Ejnar, antikvarboghdl., Kbh.  
 Jørgensen, G., maskinchef, Brh.  
 Jørgensen, Hakon, red., Løgstør.  
 Jørgensen, Helge, dyrlæge, Charl.  
 Jørgensen, Helge Johs., orlogskapt., Kbh.  
 Jørgensen, Holger, kontorchef, Kbh.  
 Jørgensen, Jørgen Nyborg, Esbjerg.  
 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, skibsreder, Kbh.  
 Kapel, Lillian, fysioterapeut, frk., Hjør.  
 Karsten, Bertel W., bankass., Skodsborg.  
 Kattrup, A., malerm., Hjør.  
 Kiil, Bodil, skolesundhedsplejerske, Roskilde.  
 Kinch, O., skibsfører, Kbh.  
 Kirkby, E., Kbh.  
 Kirkman-Møller, S., fuldmægtig, Hell.  
 Kisby, A. E., skibsing., Hjør.  
 Kisby, L. A., ing., Kbh.  
 Kiær, Erling, boginderm., konsul, Hjør.  
 Kiorboe, Jørgen, sekretær, Virum.  
 Kjær & Sommerfeldt, vinhandel, Kbh.  
 Kjølner, Th., kunstmaler, Hillerød.  
 Kjølser, Per, tømrerm., Vallerød.  
 Klangel, K., lærer, Hjør.  
 Klausen, A., overtoldass., Kbh.  
 Kleiminger, H. L., politifuldm., Lemvig.  
 Klem, Aage E., civiling., Kbh.  
 Klerk, Niels, lektor, LRS., Kbh.  
 Klindt-Jensen, J., civiling., Rønne.  
 Klint, Johs., overlærer, Kbh.  
 Klokhøj, A. H., oberst, Vordingborg.  
 Knigge, U., propagandachef, Hell.  
 Knudsen, Axel, kordgen, Kbh.  
 Knudsen, Axel, købmd., Hjortespriug.  
 Knudsen, Einar, ing., Hell.  
 Knudsen, Gunnar, direktør, Charl.  
 Knudsen, Helge Ursin, stadsing., civiling., Hjør.  
 Knudsen, H. Harreby, regnskabsfører, Nærum.  
 Knudsen, Ib, radiotelegrafist, Svendborg.  
 Knudsen, Knud P., skibsfører, Nyk. M.  
 Knudsen, Peder, kontorass., Hjør.  
 Knudsen, Per, Kastруп.  
 Knuth, Rud., greve, Hell.  
 Kofoed, Erik, dispacør, 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 Byråd, Havneudvalg, Korsør.  
 Kraglund, A. A. J., bestyrer, Hjør.  
 Krebs, Niels Dindler, skibsbygger, Hell.  
 Kringhøj, Carl, maskinpasser, Esbjerg.  
 Kristensen, Andreas L. H., skibsfører, Julianeheb.  
 Kristensen, Julius, matros, Hundested.  
 Kristensen, Karl, lærer, Sakskobing.  
 Kristensen, K. S., fhv. skibsfører, Kbh.  
 Kristensen, Peter, bogholder, Hjør.  
 Krogh-Andersen, Søren, kontorist, Kbh.  
 Krogsgaard, Mogens R., civiling., Charl.  
 Krohn, J. H., adf.ing., Søborg.  
 Kroman, Erik, overarkivar, dr. phil., Hell.  
 Kronholt, Arne, fuldmægtig, Søborg.  
 Kulle, Ejler, fisker, Østerby.  
 Kurzenberger, Max, dir., Hell.  
 Københavns amtsråd, Kbh.  
 Københavns Handelsbank A/S, Kbh.  
 Københavns Kommune, Kbh.  
 Københavns Skipperforening, Kbh.  
 Kørbing, J. A., dir., Hell.  
 Køster, Niels Otto, arkivar, Kbh.  
 Kaadtman, F., kaptajn, Randers.  
 Kaae, Jørgen, læge, Gjedved.  
 Kaae, Aage, depotbestyrer, Hjør.  
 Kaarøe, M., direktør, Rungsted.
- Lambertsen, S. R., radiotelegrafist, Svendborg.  
 Lang, Per, ing., Hjør.  
 Lannung, Hermod, LRS., Kbh.  
 Lannung, Sven, adf. chef, Kbh.  
 Larsen, A. Bodse, lodsformd., Bandholm.  
 Larsen, A. H., toldkontrollør, Hjør.  
 Larsen, C., frue, fotograf, Hjør.  
 Larsen, Erik Lau, arkt., Hjør.  
 Larsen, Finn, snekker, Hvidovre.  
 Larsen, F. Rønnow, kordgen, Kbh.  
 Larsen, Henning, portier, Hjør.  
 Larsen, Henri, indkøbschef, Snekkersten.  
 Larsen, Henry F., cand. polit., Kbh.  
 Larsen, J. Foldager, Svendborg.  
 Larsen, Jens, LRS., Hjør.  
 Larsen, L., fuldmægtig, Hillerød.  
 Larsen, Ove, stiftamtmand, Kbh.  
 Larsen, Svend, overdyrlæge, Skive.  
 Larsen, S. Lundsgaard, smedem., Hjør.  
 Larsen, Willy, skibsfraferter, Kbh.  
 Larsen, W. R., fyrrasser, Hjør.  
 Lassen, Joh., købmd., Kbh.  
 Lau-Jensen, Sv. E., kommunelærer, Sorø.  
 Laurentzius, Torben, Rungsted.  
 Lauring, Kåre, Virum.  
 Lauring, Palle, forfatter, Virum.  
 Lauritzen, Ivar, skibsreder, Kbh.  
 Lauritzen, P., lods, Strøb.  
 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., Hornbæk.  
 Liö, Elias, fyrrmester, Myggenæs, Færøerne.  
 Lildholdt, Karl, skibsyggerlærling, Åbenrå.  
 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. Rødbj.  
 Lolk-Larsen, H., kontorchef, Holte.  
 Lorentzen, Børge, bogtrykker, Charl.  
 Louis-Hansen, A., fabrikant, civiling., Vedbæk.  
 Lund, E., prokurist, Hell.  
 Lund, Hans, grosserer, konsul, Hgør.  
 Lund, Inger, overlærer, Hgør.  
 Lund, Oskar F., skibsing., Herlev.  
 Lund, Thorkild P., fyrmester, Hessele fyr.  
 Lund-Hansen, ritmester, Arhus.  
 Lundsgaard, J. H., maskininsp., Kbh.  
 Lyngbye, Jørgen Switzer, gross., Gadevang.  
 Lyngsie, B., lærer, Brede.  
 Lünning, Sar Orjan, arkitekt, Stockholm.  
 Lynnerup, Søren, Kbh.  
 Lønberg-Holm, A., civiling., Kbh.
- Madsen, Børge, turistfører, Kbh.  
 Madsen, Carlo Råhaug, lods, Fr.havn.  
 Madsen, Edvard, Målev.  
 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, kontorchef, cand. jur., Hellerup.  
 Marineforeningen, Kbh.  
 Marinehistorisk Selskab, Klampenborg.  
 Marstrand, Jørgen, civiling., dr. techn., Gentofte.  
 Mathiasen, Hans, rederiass., Kbh.  
 Mathiasen, Chr., bagermester, Haderslev.  
 Mathiesen, 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., Tiberup.  
 Mikkelsen, Jørgen, malermester, Hgør.  
 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.  
 Mouritzen, P. C., færgefører, Arhus.  
 Munch-Nielsen, Th., lods, Hgør.  
 Munthe af Morgenstjerne, B. v., mus.-dir., kontorchef, Kbh.  
 Munthesen, Frode, vicekonsul, Johannesburg.  
 Mücke, Billy, fabrikant, Kbh.  
 Müller, Poul, læge, Valby.  
 Møller, E., restauratør, fru, Kronborg.  
 Møller, Hakon, apoteker, Stockholm.  
 Møller, Paul, arkitekt, Kbh.
- Møller, Povl, dr., Kbh.  
 Møller-Andersen, A., LRS., Kbh.  
 Møller-Jensen, J., førstelærer, Give.  
 Mørch, N. K., MF., Hgør.  
 Mørch, Aage, driftsbest., Thisted.  
 Månsson, Gunnar, direktør, Tyresöl.
- Nagel, Helge, skibsfører, Holte.  
 Nakskov Skibsværft A/S, Nakskov.  
 Neergaard, C. H., fhv. søfartschef, Kbh.  
 Neisig, Niels Holger, bankelev, Nakskov.  
 Nexø-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, Ejvind Peter, maskinmester, Kbh.  
 Nielsen, Erik, chauffør, Snekkersten.  
 Nielsen, Erik Møller, Horsens.  
 Nielsen, Erik Selmer, specialarb., Hgør.  
 Nielsen, Flemming, kommunelærer, Valby.  
 Nielsen, Fr., isenkræmmer, Hgør.  
 Nielsen, Henning, maskinarbejder, Holbæk.  
 Nielsen, Henning, fabrikant, Søborg.  
 Nielsen, Holger, gross., Kbh.  
 Nielsen, H. R., bogtrykker, Hgør.  
 Nielsen, H. Thornberg, underdir., civiling., Varde.  
 Nielsen, I. Froberg, mekaniker, Valby.  
 Nielsen, J., murerm., Hgør.  
 Nielsen, Jacob, tandlæge, Odense.  
 Nielsen, Jens, hotelejer, Hgør.  
 Nielsen, John, overass., Esbjerg.  
 Nielsen, Johs., boghdl., Haderslev.  
 Nielsen, J. V., lagerekspedient, Hgør.  
 Nielsen, Jørgen, kontorelev, Skodsborg.  
 Nielsen, Jørgen Lykke, Kbh.  
 Nielsen, K., toldpakhusfmd., Ribe.  
 Nielsen, K. E., skibsfører, Korsør.  
 Nielsen, Knud, cand. polyt., Risskov.  
 Nielsen, N. J., dr. techn., Kbh.  
 Nielsen, O. Moesgaard, bogholder, Ørsted.  
 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.  
 Norbøll, K. W., rektor, Hgør.  
 Nordmann, V., statsgeolog, dr. phil., Kbh.  
 Nordquist, Evert, resementør, Stockholm.  
 Nordsted, Aksel, øjenlæge, Ålborg.  
 Nordvig, R., ing., Nakskov.  
 Norholdt, B., Hedehusene.  
 Normann, L. O., dir., Kbh.  
 Normann, Peder, red., Hgør.  
 Norrström, Emil, förrådsråstare, Arboga.  
 Norrström, Hans, teknolog, Arboga.  
 Norsk, Frans, overlæge, Hell.  
 Norspang, Ejnar, tegner, Farum.  
 Nygaard, Ejnar, kaptajn, skibsreder, Arhus.
- Odense Kanal- og Havneudvalg, Odense.  
 Olesen, Tyge, bankass., Fredericia.

- Ohlsen, Sven, købmd., Haderslev.  
 Orlík, Elias, dommer, Hjør.  
 Olsen, Alfred, rejseinsp., Korsør.  
 Olsen, Anna, frue, Hjør.  
 Olsen, C. Meinert, tømrerm., Kbh.  
 Olsen, Ejvind, bådebygger, Saksøbing.  
 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.  
 Ostenfeld, Th., civiling., Kbh.  
 Overgaard, F., blomsterhdl., Hjør.  
 Overgaard, Frode, dekorater, 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, Ulse, Rønede.  
 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. Eimann, revisorass., Kbh.  
 Pedersen, Ib Neiiendam, styrmand, Hjør.  
 Pedersen, I. D. S. V., væver, Hjør.  
 Pedersen, Jørgen A., fabrikant, Charl.  
 Pedersen, Jørgen Birkved, stud. techn., Hjør.  
 Pedersen, M. P., civiling., Kbh.  
 Pedersen, Ole Crumlin, civ.ing., cand. polyt., Roskilde.  
 Pedersen, Ole Homann, ing., Hjør.  
 Pedersen, Orla, prokurist, Hjør.  
 Pedersen, Poul F. M., forfatter, Kbh.  
 Pedersen, S. A. L., lokomotivfører, Kbh.  
 Pedersen, Vald., bogtrykker, Kbh.  
 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, Læse.  
 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. Jørdt, tf.ing., cand. polyt., Virum.  
 Petersen, Holger, styrmand, Hjør.  
 Petersen, Holm, ejendomshdl., Kbh.  
 Petersen, Johs., murerm., Hjør.  
 Petersen, Kaj Toft, fabrikant, Hjør.  
 Petersen, Karsten Behr, Aalborg.
- Petersen, K. C. M., specialarb., Hjør.  
 Petersen, Knud, afd.chef, Gentofte.  
 Petersen, Laurids, gross., Kbh.  
 Petersen, Mogens Anker, ing., Kbh.  
 Petersen, N. E., fabrikant, Snekkersten.  
 Petersen, Poul Arden, Kbh.  
 Petersen, P. V., proprietær, Humlebæk.  
 Petersen, Robert, kleinsmed, Hjør.  
 Petersen, S. A., skibsfører, Korsør.  
 Petersen, S. K., maskinm., Hjør.  
 Petersen, Svend, Kbh.  
 Petersen, Sv. Rosten, isenkammer, Roskilde.  
 Petersen, Troels, dir.sekr., Lyngby.  
 Petersen, U. Marquard, arkitekt, Kbh.  
 Petersen, Aage, kontorass., Hjør.  
 Philip, N., gross., Kbh.  
 Plum, Peter, ing., Assens.  
 Pontoppidan, Dines, Kbh.  
 Porsmose, Bjarnc, Hjør.  
 Portman, Arne, overlæge, Kbh.  
 Poulsen, Edv., stedevoer, Kbh.  
 Poulsen, Finn, gross., Kbh.  
 Poulsen, Finn V., optiker, Kbh.  
 Poulsen, H., tømrerm., Hjør.  
 Poulsen, Poul, skibstømrer, Rødving.  
 Preisler, Børge, optiker, Kbh.  
 Privatbanken i Kjøbenhavn A/S.  
 Prohaska, C. W., professor, dr. techn., Hell.  
 Pyndt, Børge, boghdl., Nyk. F.  
 Pedenphant, H., gross., Horneby.
- Quist, Ejnar, dir., Odense.  
 Qvistgaard, Lise, frk., Gentofte.
- Raffel, Alfred, dir., Kbh.  
 Raft, Eyvind, redaktør, Kbh.  
 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, Ernst M., Hareskov.  
 Rasmussen, Harry, glarmester, Arhus.  
 Rasmussen, Johs., skibsfører, Sundby pr. Nyk. F.  
 Rasmussen, K. A., maskinm., Kbh.  
 Rasmussen, Kjeld, ing., Kbh.  
 Rasmussen, Knud Robert, tømrerm., Holte.  
 Rasmussen, L., modelbygger, Rødby Havn.  
 Rasmussen, N. V. P., automobilforhdir., Hjør.  
 Rasmussen, Povl H., snedker, Bjørnehoved.  
 Rasmussen, R. F., komm.lærer, Hjør.  
 Rastrup, Inger, fru, Kbh.  
 Rastrup, Michael, Kbh.  
 Rathje, Eigil, ing., Kbh.  
 Raun, Hemming, ing., Herlev.  
 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., Virum.  
 Riise-Knudsen, Mogens, forvalter, Ejby.  
 Riis-Hansen, Hans, elev, Roskilde.  
 Rimestad, H. T., dir., Hell.  
 Ring, Henning, lektor, Hjør.  
 Risom, Svenc, arkt. M.A.A., Fredensborg.

- Roed, Henning, fyrmester, Hjør.  
 Roed, Paul W., mekaniker, Holbæk.  
 Rolvsen, Stig, realskolelærer, Kbh.  
 Roosen, C. U., civiling., Holte.  
 Rosendahl, A., kontorchef, Kolding.  
 Rosenkilde, V., boghld., Kbh.  
 Rosenløv, Mogens, oberstløjtnant, Kbh.  
 Rosenvold, C. F., Åbenrå.  
 Rothenberg, S. E., fru, Hell.  
 Rudolph, Wolfgang, Sassiniz, Rügen.  
 Rygaard, Erik, dommerfuldm., cand. jur.,  
 Herning.  
 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., sogneprest, Mandø.  
 Sander, Henning, stud. pharm., Kbh.  
 Sarrau, Wm., murer, Karsmose.  
 Saxild, Jørgen, ing., Hell.  
 Schack, Gudmund, gross., Kbh.  
 Schumann, H., fhv. sporvejsdir., Bagsværd.  
 Schumann, P., ing., Virum.  
 Scherffenberg-Møller, Jack, tandlæge, Hjør.  
 Schibbye, Harris, arkt. M.A.A., Kbh.  
 Schmidt, Ernst, dr., Reinbek.  
 Schmidt, Ester, frue, Stubbeekøbing.  
 Schmidt, Mogens, lodsinsp., orlogskapt., Gent.  
 Schnedler, G. S., civiling., Klampenborg.  
 Schnell, Magnus, varmestester, Kbh.  
 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, installør, Kbh.  
 Schultze, Mogens, malerm., Gent.  
 Schwiegershausen, Gunter, retoucher, Kbh.  
 Schytz, 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.  
 Sjøberg, Otto Chr., Gent.  
 Skafte, Aage, kunsthändler, Nyk. F.  
 Skandinavisk Emballage A/S, Lyngby.  
 Skibsted-Jacobsen, Orla, maskinbygger, Hjør.  
 Havneudvalget i Skive, Skive.  
 Skotte, E., havnemester, Hjør.  
 Skov, Sigvard, mus.insp., mag. art., Kolding.  
 Skovgaard-Petersen, Kjeld, dispatchør, 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.  
 Spiro, Anatol, ing., Kbh.
- Sprenger, K. fabrikant, Hjør.  
 Stallknecht, G., skibsfører, Holte.  
 Starch-Petersen, B., billedskærerm., Hjør.  
 Steffensen, H. C., dir., Hjør.  
 Steffensen, Hother, boghld., Espergærde.  
 Steffensen, James, afd.ing., Hell.  
 Steiner, B. J., overfaktør, Søborg.  
 Stenderup, Finn, Kbh.  
 Stengaard, Børge, snedker, Hjør.  
 Stephensen, Magnus, arkitekt, Gent.  
 Storm, P. W., pens. maskinmester, Kbh.  
 Strandgaard, Aage, arkt., Kbh.  
 Stridsland, Gregers, overrass., Brønshøj.  
 Struckmann, C., skibsmægler, Esbjerg.  
 Struwe, Klaus, skoleelev, Kbh.  
 Struwe, Sten, Kbh.  
 Strøyberg, Jens, apoteker, Assens.  
 Stub-Nielsen, Axel, dyrlæge, Hjør.  
 Stürup, C., & Co.s eftlg. A/S, Hjør.  
 Stützer, Per, maskinarb., Hjør.  
 Stærmosø, Erik, orlogskapt., Korsør.  
 Stöcker, Otto, kapt., Beidenfleth.  
 Svane, Erik, LRS., Padborg.  
 Svarer, Jørgen, fuldmægtig, Ærøskøbing.  
 Sveistrup, Margrethe, bibliotekar, Hjør.  
 Svendborg Bank A/S, Svendborg.  
 Svendborg Havneudvalg, Svendborg.  
 Svendsen, Carl, Hjør.  
 Svendsen, G. J., fyrass., Højstrup.  
 Svendsen, Hans, ing., Dragør.  
 Svendsen, Jørgen, ing., Hjør.  
 Svendsen, Paul W. E., red., Vejle.  
 Svendsen & Christensen, A/S dampskibs-  
 selskabet "Vendilla", Kbh.  
 Svendsen, Sv. K., kredsægge, Hjør.  
 Sylvestersen, Joh., Randers.  
 Sæbye, Poul, kunstmaler, Klampenborg.  
 Sægaard, C., cand. pharm., Hjør.  
 Sølvér, Carl V., kaptajn, Skodsborg.  
 Sørensen, Axel, ing., Hell.  
 Sørensen, E., skibs- og bådbygger, Ålborg.  
 Sørensen, E. Gether, overlærer, 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, maskinchef, Hellebæk.  
 Sørensen, R. I., kompasretter, kapt., Erh.  
 Sørensen, Vagn, kontorass., 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, Niis A., skoleelev, Espergærde.  
 Tholstrup, Olaf, ing., tekn. adjunkt, Horsens.  
 Thomsen, C. A. H., Trolle, fhv. fiskeridir.,  
 Kbh.  
 Thomsen, E., bankfuldmægtig, Kbh.  
 Thorbroe, Inga M., fru, Fr.sund.  
 Thorlak, E., direktør, Hjør.  
 Thorlak, I., styrmand, Hjør.  
 Thrige, Eigil, civiling., Klampenborg.  
 Thunbo, Anton, gross., Kbh.  
 Thuse, Viggo, dir., Søborg.  
 Tikøb sogneråd, Espergærde.  
 Tilly, Albert, postmester, Esum.  
 Tilly, Chr., revisor, H.D., Herlev.  
 Tofte, Knud, sogneprest, Skibby.  
 Traunholm, A., skibsfører, Rungsted Kyst.

- Trondal, M., skibsfører, red., Nyborg.  
 Truelsen, Truels, styrmand, Herlev.  
 Tradni, Heine a, direktør, Hgør.  
 Tscherning, Carl, lektor, Birkerød.  
 Tuborgs Bryggerier, Høll.  
 Tuxen, Henry, civiling., Charl.  
 Tvede, Kitty, frk., Hgør.  
 Tvede-Jensen, M., ing., Kokkedal.  
 Tvermoes, Sven, gross., Kbh.
- Ulrich, Ruth, adjunkt, fru, Dronningmølle.
- Valentin-Hjorth, K., gross., Kbh.  
 Valeur, Bent, adjunkt, Tønder.  
 Vang, A. H., skibsmægler, Helsingfors.  
 Vangaard, Thork., dr. med., Kbh.  
 Veistrup, C., civiling., Hgør.  
 Vejlo, Børge, afd.ing., Kbh.  
 Vemming, C., læge, Nyk. F.  
 Vestbo, S. M. N., fyrass., Kbh.  
 Vibæk, Jens, dir., cand. mag., Kbh.  
 Vidstid, Chr., Nørresundby.  
 Vidø, Leif, lærer, Kbh.  
 Vilandt, Leif R., kapt., Springforbi.  
 Vilholm, Gunnar, mejeriejer, Hgør.  
 Vilholm, fru mejeriejer, Hgør.  
 Villadsen, Jens, fabrikant, Kbh.  
 Villund, Kjeld, cand. act., Valby.  
 Vohlert, Knud, gross., Kbh.  
 Voigt, P., Lyngby.  
 Voss, C., mejerist, Hgør.  
 Vyff, Kr., proprietær, Vonsild.  
 Vaabenhistorisk Selskab, Kbh.
- Wallentin, Andreas, arkt., Brønshøj.  
 Weber, Margot, Mlle, Lausanne.
- Weilbach, J. S. V., sejl- og kompasmerger,  
 Kbh.  
 Weilskov, E., dir., Charl.  
 West, Ole, købmd., Hgør.  
 West, Werner G., tekstilarbejder, Svendborg.  
 Westergaard, H., dir., Charl.  
 Wiberg, J., gross., fru, Kbh.  
 Wiedemann, Sigurd, montør, Hgør.  
 Wiibroes Bryggerier A/S, C., Hgør.  
 Willumsen, A., fru, Brønshøj.  
 Wind, Jørgen, Lystrup st., Jylland.  
 Windeleff, A., maskinm., Kbh.  
 Winther, Gunnar B., skibstømrer, Nyborg.  
 Wistoft, C. A., Kbh.  
 Witte, Richard, dir., Bagsværd.  
 Wolff, Per, 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., frue,  
 Hgør.  
 Waagepetersen, H. T., gross., Kbh.
- Yde-Andersen, D., mus.insp., Charl.
- Ørberg, Paul G., adjunkt, Års.  
 Øst, Åke, järnvägsman, Malmö.  
 Østergaard, Torsten, overlæge, dr. med.,  
 Hgør.
- 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.  
Aust-Agder Museet, 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.  
Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg.  
Folklivsarkivet, Lund.  
Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg Slot.  
Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.  
Købstadsmuseet „Den gamle By“, Århus.  
Det kgl. danske geografiske Selskab.  
Gilleleje Museum.  
Glasgow Art Gallery and Museums, Glasgow.  
Föreningen Gotlands fornvänner, Visby.  
Kommissionen for videnskabelige Undersøgelser i Grønland.  
Göinge Hembygdsförening, Broby (Skåne).  
Göteborgs historiska museum.  
Göteborgs Sjöfartsmuseum.  
Göteborgs och Bohusläns fornminnesförening.  
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 Hanne Herred.  
Vejle amts historiske samfund.  
Historisk samfund for Viborg amt.  
Historisk samfund for Aalborg amt.  
Museet for Holbæk og Omegn.

- Hordaland Landbruksmuseum,  
Garnes.
- Horsens Museum.
- Hälsingborgs Museum.
- Hærmuseet, Oslo.
- Hålogaland Historielag, Harstad.
- 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.
- Universitätsbibliothek, 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.
- Maritiem Museum „Prins Hendrik“,  
Rotterdam.
- Kulturhistoriska museet Murberget,  
Härnösand.
- Les Amis des Musées de la Marine,  
Paris.
- Muzeum Morskie, Gdansk.
- Marine Historical Association, Mystic  
Seaport, USA.
- Nationaal Scheepvaartmuseum,  
Antwerpen.
- Nationalmuseets II. afd.
- Nationalmuseets III. afd.
- Nationalmuseets etnografiske Samling.
- Navigationsällskapet i Finland,  
Helsingfors.
- Nordenfjeldske Kunstindustrimuseum,  
Trondheim.
- Nordiska Museet, Stockholm.
- Nordland Fylkesmuseum, Bodø.
- Nord-Trøndelags Historielag,  
Sakshaug.
- Norrbottnens 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-Holsteini-  
sche Geschichte, Kiel.
- 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.
- Det statistiske Departement,  
København.
- Stavanger museum, Stavanger.
- Kungl. Vitterhets, Historie och Antik-  
vitets Akademien, Stockholm.
- Stockholms Stadsmuseum.
- Kulturhistorisches Museum, Stralsund.
- Sunnhordland Folkemuseum,  
Stord.
- Svenska Kryssarklubben, Stockholm.
- Søfartens Bibliotek, København.
- Foreningen til Søfartens Fremme,  
København.
- Hist.-top. Selskab for Søllerød Kom-  
mune, Holte.
- Museet på Sønderborg slot.
- Tekniska Museet, Stockholm.
- Tidsskrift for Søvæsen, København.
- Trelleborgs Museum.
- Trondheims Sjøfartsmuseum.
- Tøjhusmuseet, København.
- Kungl. Universitetsbibliotek, Uppsala.
- Valdres historielag, Nord-Etnedal.
- Varbergs Museum.
- The Library of Congress, Washington,  
USA.
- Vereeniging nederlandsch historisch  
Scheepvaart Museum, Amsterdam.
- Vestfold Historielag, Tønsberg.
- Vestlandske Kunstindustrimuseum,  
Bergen.
- Det kgl. norske Videnskabernes sel-  
skabs bibliotek, Trondheim.
- Västerbotten Läns Museum, Umeå.
- Örebro Läns Museum, Örebro.
- Östergötlands och Linköping Stads  
Museum, Linköping.
- Åbo Akademi.

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 :

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  
Dansk Esso A/S  
A/S Dansk Shell  
Den danske Landmandsbank A/S  
Det danske Staalvalseværk A/S  
Fjerde Søforsikringsselskab, Lmt.  
Frederikshavns Værft og Tørdok 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  
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 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



Hovedkontor:

BREDGADE 40-42, KØBENHAVN K

Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark

---





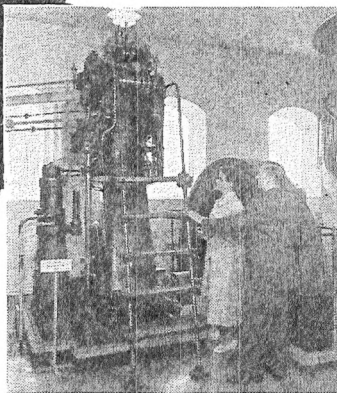
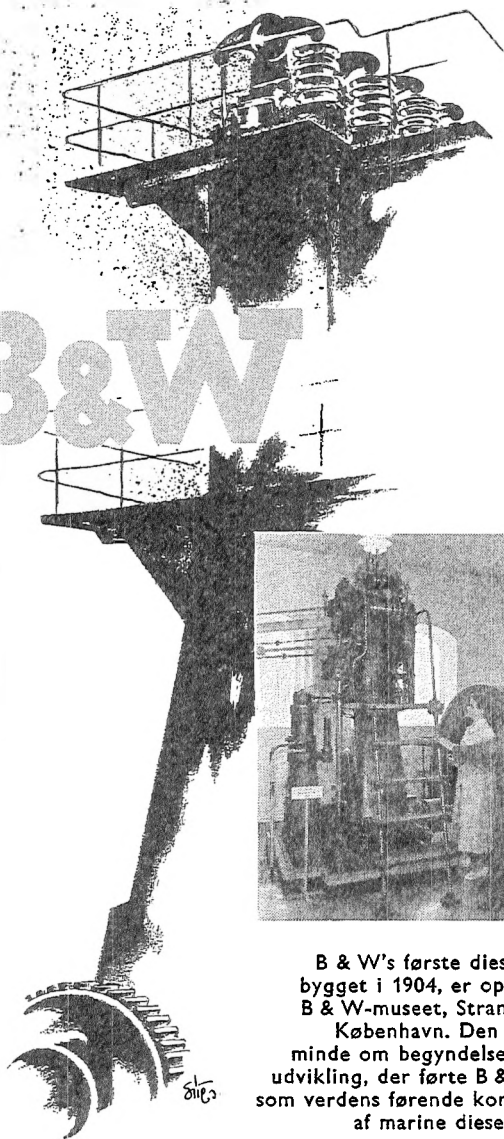
Kør bedre - billigere med

**SUPERMIX**



*...leading in the maritime world*

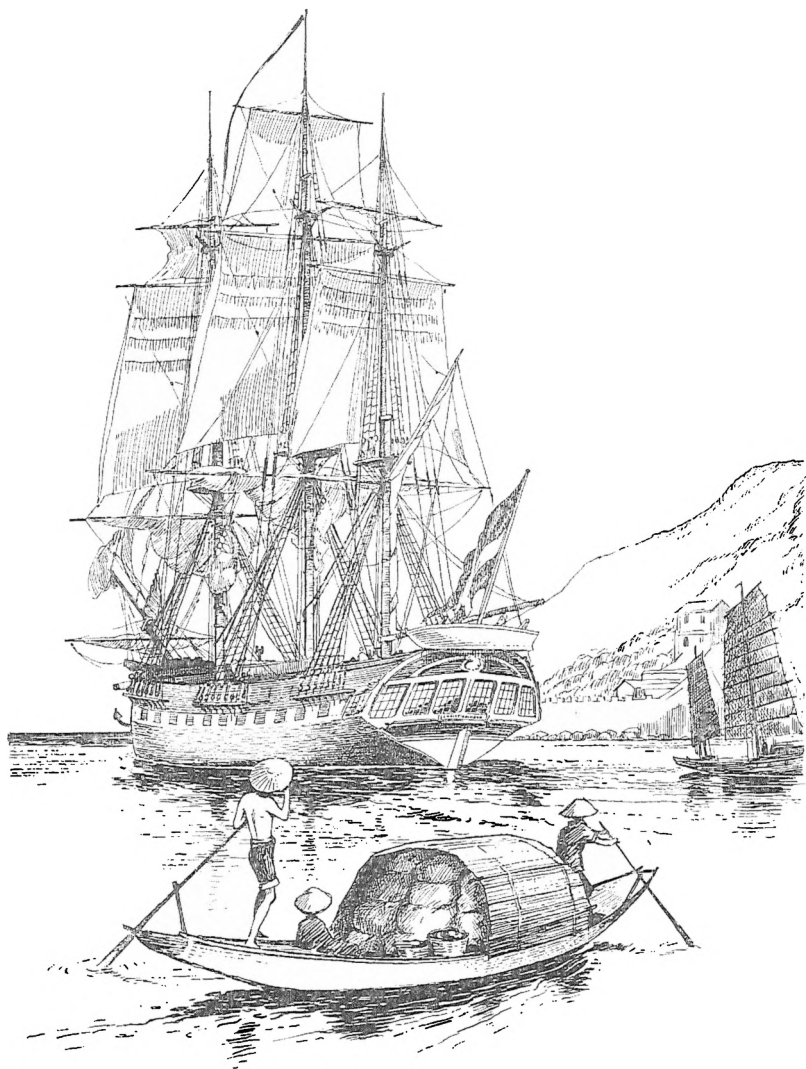
**B&W**



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*



**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«.

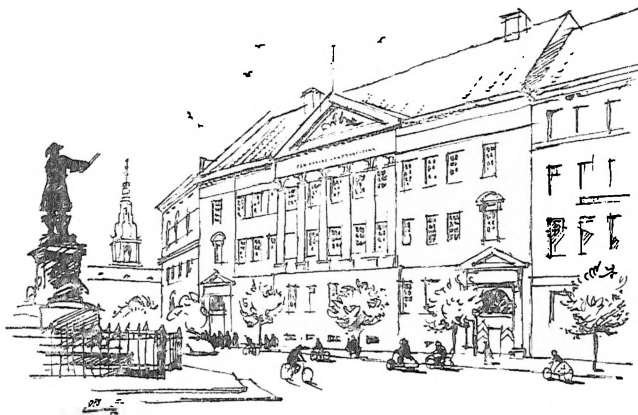
Siden da er den danske tonnage vokset støt og nyder overalt i verden godt af Esso's kvalitetsprodukter og world wide bunkerservice.



*Aftryk af denne tegning på  
kunsttrykpapir i format 35×22,5 cm kan  
fås ved henvendelse til:*

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

**DEN DANSKE LANDMANDSBANK**  
**AKTIESELSKAB**



**Hovedsæde: Holmens Kanal 12**  
**København K**

**72 filialer i København og omegn**  
**64 filialer i provinsen**



**Telegram adresse: LANDMANDSBANK**



FREDERIKSHAVN VÆRFT

&

TØRDOK <sup>A/</sup><sub>S</sub>

FREDERIKSHAVN - DANMARK

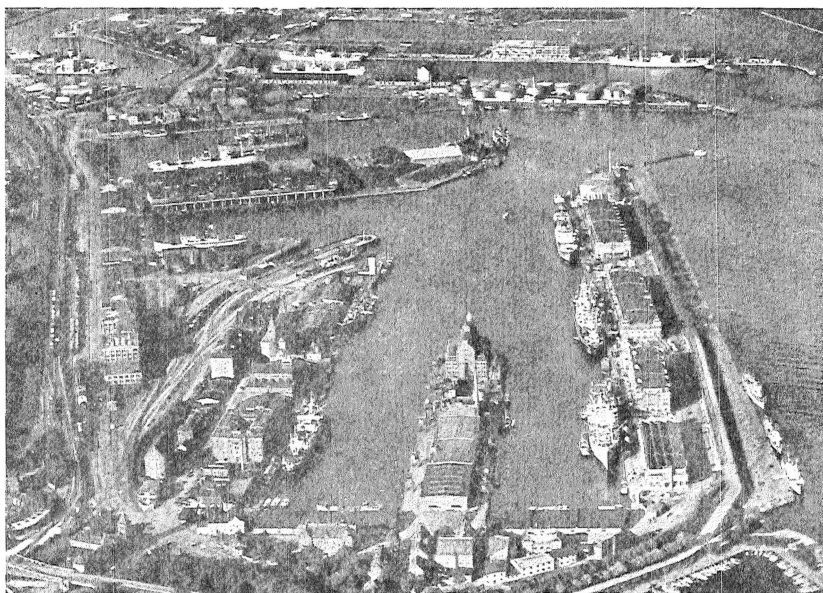


**HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI**

**AKTIESELSKAB**

**ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.**

# KØBENHAVNS FRIHAVN



Frihavnen i fugleperspektiv

**Største, hurtigste og billigste frihavn i Nordeuropa**

Driftsledelse:

**Københavns Frihavns-Aktieselskab**

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

---

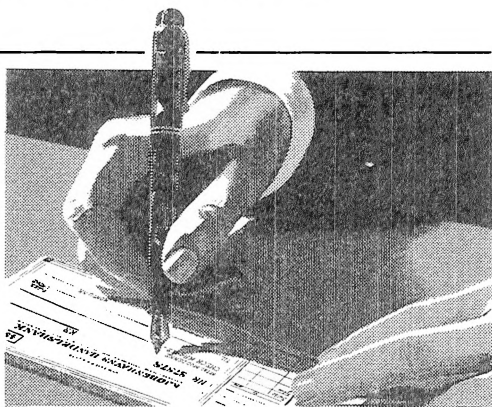


---

# Jeg har mine kontanter i fyldepenningen

- for nu betaler jeg med check på Handelsbanken

---



Det er sikrere at betale med en check . . og det er praktisk at have sin konto i Handelsbanken, fordi Handelsbanken er kendt af alle og har afdelinger og filialer over hele landet.

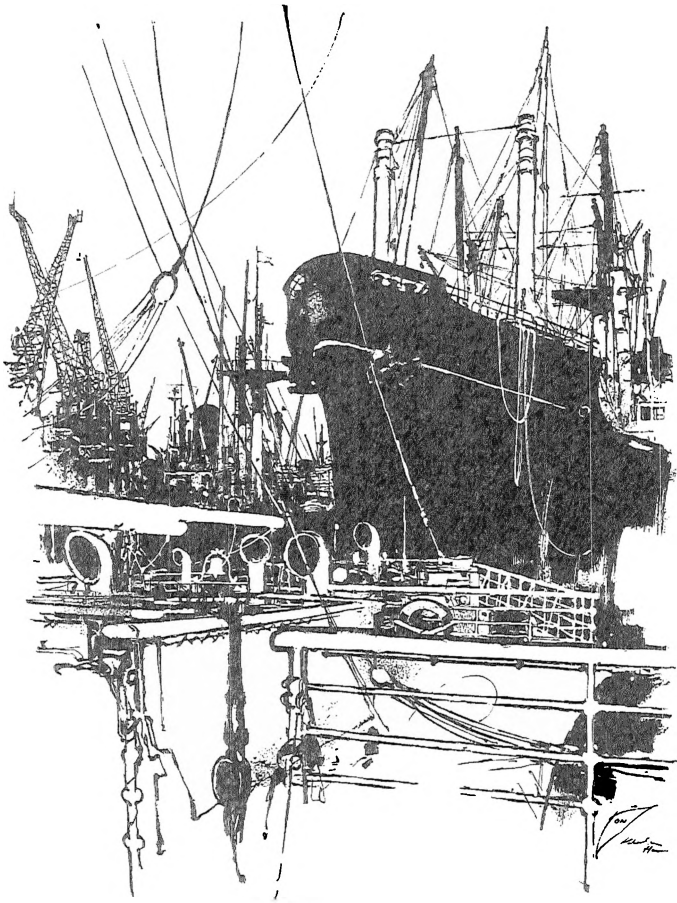
Det er lettere at betale med en check, bl.a. fordi den kan sendes i et almindeligt brev . . og som kontant betaling modtages en check på Handelsbanken praktisk talt overalt.

Det er nyttigt for alle, at kontante penge sættes ind på en checkkonto. I tegnebogen er de død kapital — gennem Handelsbanken bliver de til gavn for erhvervslivet.

## HANDELSBANKEN



De bør have en checkkonto i Handelsbanken — altid med i billedet  
136 afdelinger og filialer over hele landet



# KØBENHAVNS HAVN

*Transitcenter for Nord- og Mellemeuropa*



**FRIHAVN**

**LEMVIGH-MÜLLER**  
**& MUNCK A/S · KØBENHAVN · K**

**JERN**

HOVEDKONTOR  
VESTERGADE 16  
TELEFON CENTRAL

**525**



EKSPEDITION  
VASBYGADE  
TELEFON CENTRAL

**533**

**AARHUS (061) 3.33.22**



TELEGRAM ADR. :  
MARSTRANDS

TELEFON NR.  
(03) \*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

# DANISH DELIGHT

*- dansk smag i verdensklasse*

Dansken, der plasker så husvant til søs, møder i stadig større udstrækning NOBELS tobaksvarer på de fjerne pladser – især de 4 cerutter, hvis eksportpakninger – fulddekorerede metalæsker – her er afbildet: CHURCHILL, DELICADO, MADAME og PETIT.

Disse cerutter kaldes i udlandet for »Danish Delight«, en betegnelse, der giver udtryk for begejstringen for disse værdige repræsentanter for dansk tobakskvalitet.

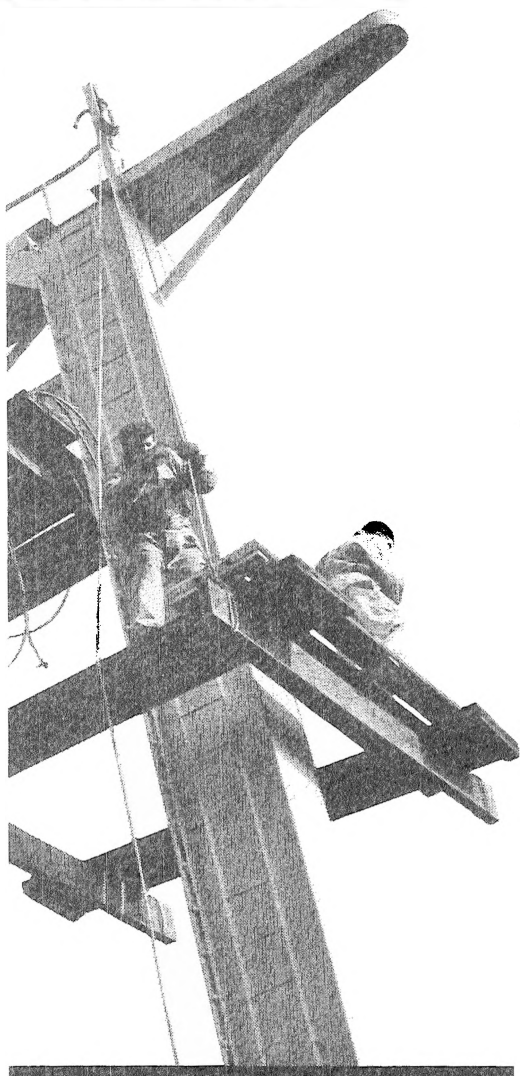
Eksportpakningerne kan også købes herhjemme, hvor de især har interesse for søfolk og sejlere, der kan sikre sig fuldent tobaksnydelse ombord ved at klæbe en tape rundt om metalæskens kant. Derved bevares cerutterne »landtørre«, til de skal ryges.



LEVERANDØR TIL DET  KÖL. DANSKE HOF  
**E · NOBEL**  
GRUNDLAET  
1906

**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 <sup>A</sup>/<sub>S</sub>**

**Odense og Lindø**

Adr.: Postboks 176, Odense . Telf. 113131 . Telegramadr.: STAALVERFT, Odense . Telex: 9849





# **PRIVATBANKEN**

**I KJØBENHAVN**

*Stiftet 1857*

*Københavns ældste Bank*

Hovedsæde:

Børsgade 4, København K

Telefon: Central nr. 1

Filialer overalt i Storkøbenhavn samt i Nordsjælland  
herunder i Helsingør:

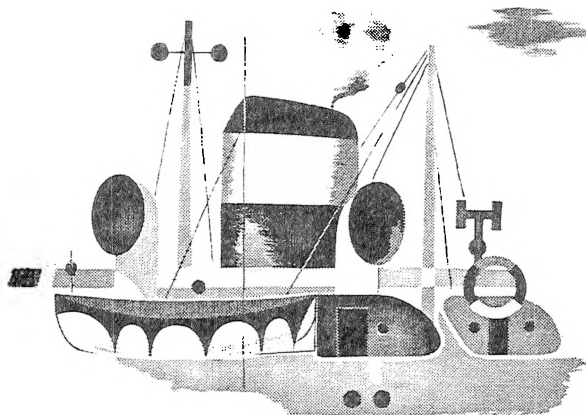
**HELSINGØR OG OMEGNS BANK**

Endvidere i Køge:

**ØSTSJÆLLANDS LANDBOBANK**

samt i Århus:

**AARHUS OG OMEGNS BANK**

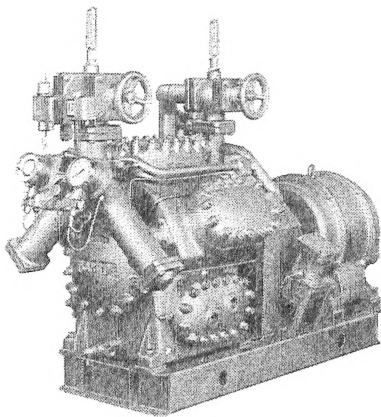


**SØFART - HANDEL - INDUSTRI..**

## **Der skal SABROE kulde til alt..**

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

SABROE betyder erfaring gennem mere end 65 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:



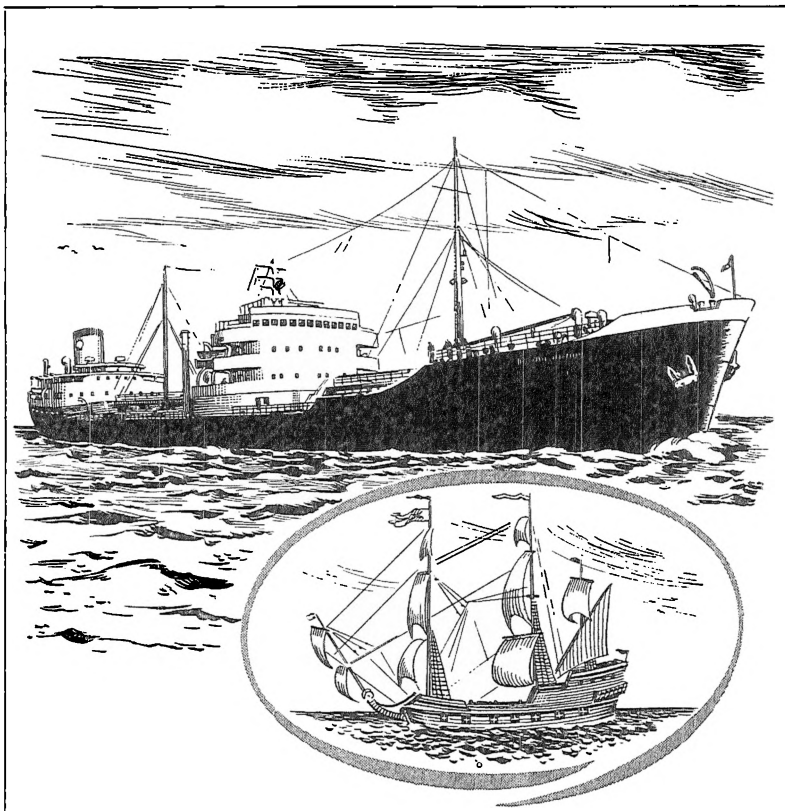
**SABROE**

— et verdensnavn for kulde

Fabrik og hovedkontor

AARHUS C

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



*Før var det vinden —*

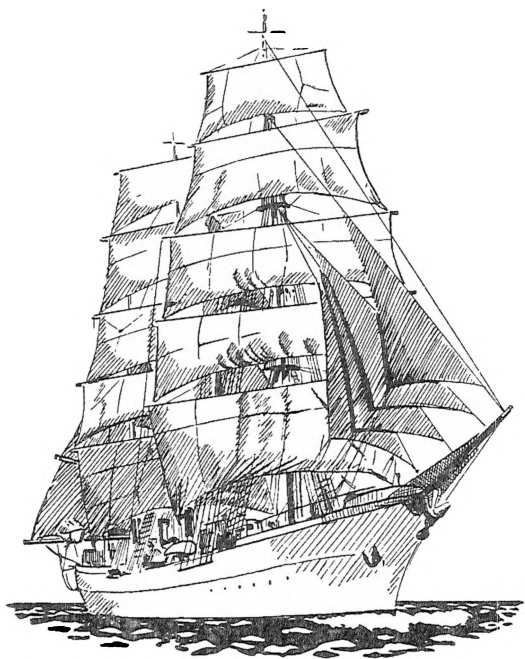
*nu er det Shell olier*

*der er drivkraft på havene*



Shell World-Wide Bunkering Service

**SHELL MARINE LUBRICANTS**



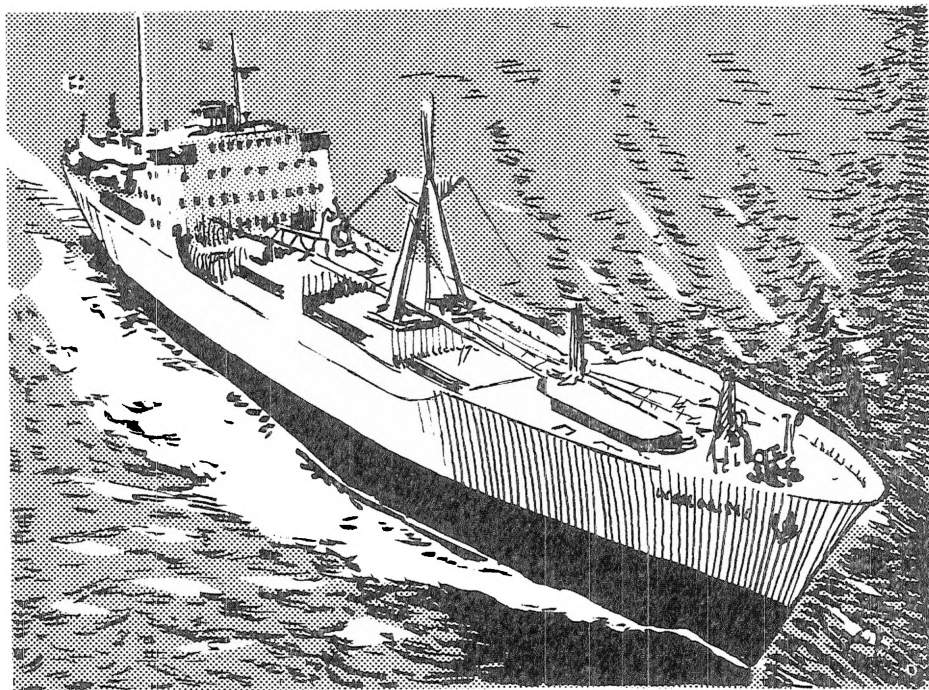
*Forsikring*

— spørg

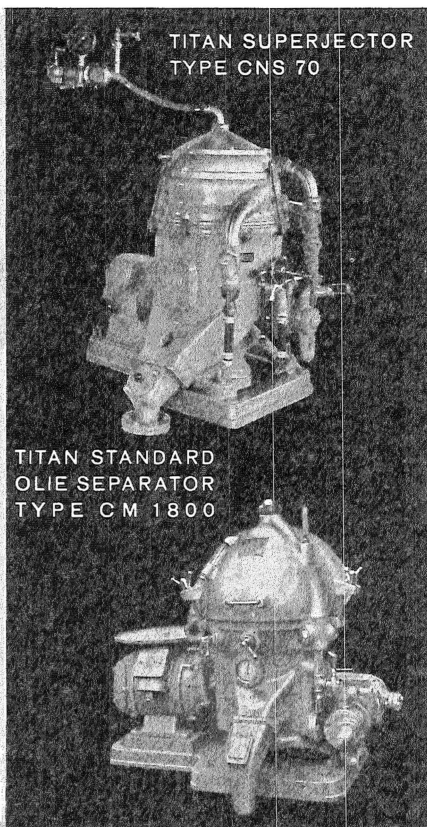
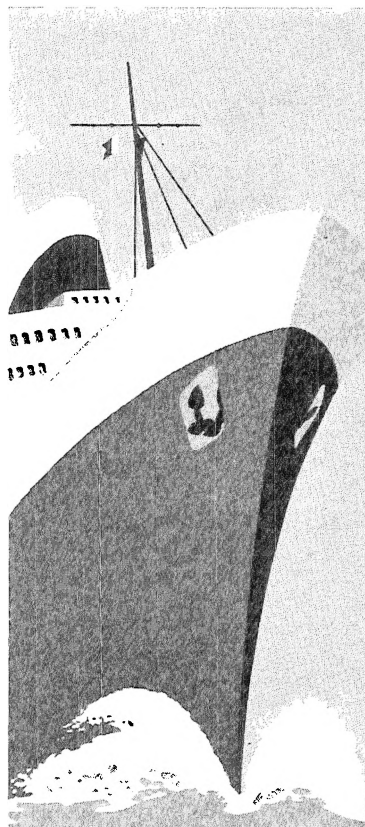
**SKANDINAVIA**

# THRIGE

## ELEKTRISKE SKIBSUDRUSTNINGER



THOMAS B. THRIGE . ODENSE . KØBENHAVN . AALBORG

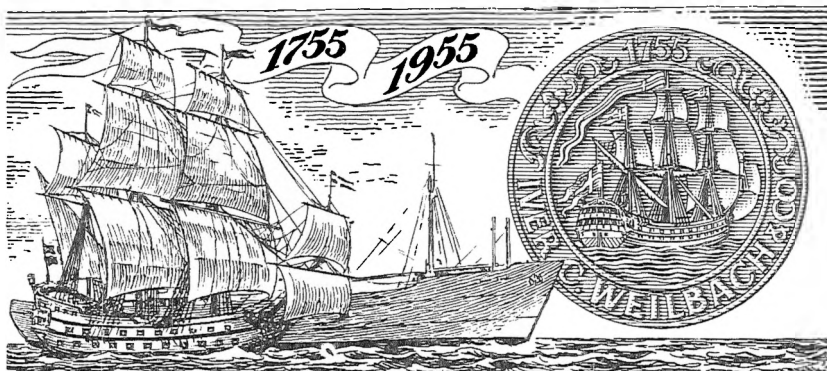


# TITAN CENTRIFUGER

for heavy fuel, diesellole og smøreolie



A/S TITAN · TAGENSVEJ 86  
KØBENHAVN 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

AALBORG VÆRFT A/S

