



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

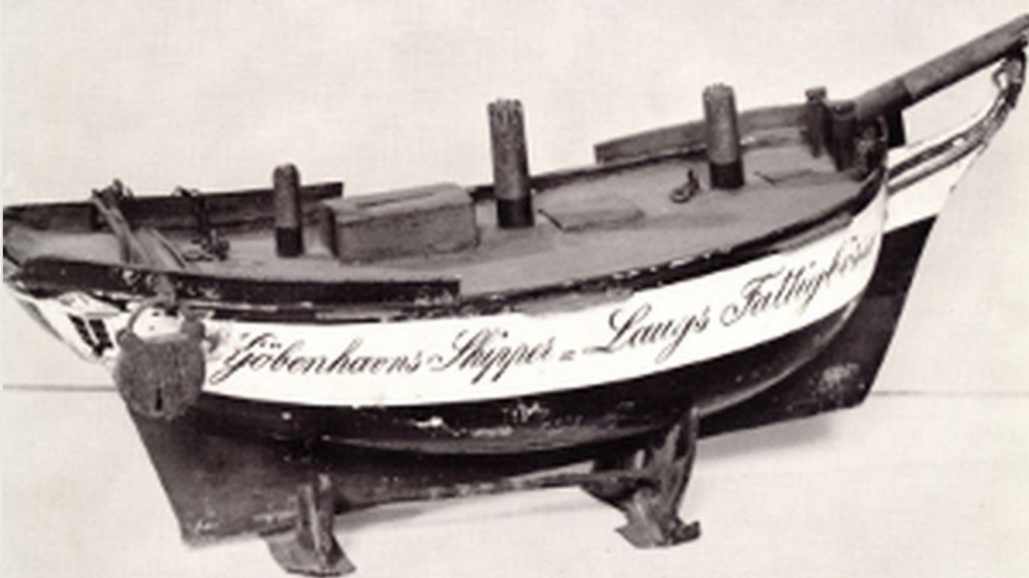
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

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

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

HANDELS-
OG SØFARTSMUSEET
PÅ KRONBORG



ÅRBOG 1963

ÅRBOG

1963

Omslagsbilledet: Pengebøsse i form af et skibsskrog, oprindelig tilhørende Københavns Skipperlav og beregnet til indsamling af bidrag til fattige sømænd og deres efterladte. – Handels- og Søfartsmuseet.

Cover: Money-box in the shape of a ship, belonging to the Shipmasters' Association in Copenhagen and used for collecting money for poor sailors.

ÅRBOG

1963

Udgivet af

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER“



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1963 (bind 22 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*, R¹, formand

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

Skibsreder O. AMSINCK, R¹.

Professor, dr. phil. JOHS. BRØNDSTED*, K¹, DM.

Professor, dr. phil. AKSEL E. CHRISTENSEN

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

Orlogskaptajn P. HOLCK, R., DM.

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

Skibsreder E. B. KROMANN, R.

Skibsreder MÆRSK MCKINNEY MØLLER, R.

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

Kaptajn J. KASTRUP OLSEN, R., DM.

Borgmester SIGURD SCHYTZ*

Grosserer, generalkonsul VICTOR B. STRAND*, R¹.

Komiteens sekretær: Fuldmægtig i Handelsministeriet E. ASSENS

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale:

Museets leder: Museumsdirektør, cand. mag. KNUD KLEM

Museumsinspektør: dr. phil. HENNING HENNINGSEN

Museumsassistent: SVEND JØRGENSEN

Skibsteknisk konsulent: Civiling., cand. polyt. OLE CRUMLIN-PEDERSEN

Sekretær: Fru JOHNNA HENDRIKSEN

Kustoder: H. ECKHAUSEN og K. A. MORTENSEN

Konservator: CHR. NIELSEN

INDHOLDSFORTEGNELSE

Museets komité og personale	5
Museets beretning for regnskabsåret 1962-63	9
Museets driftsregnskab 1962-63	18
Peter Wamberg, distriktschef: Med sejlskib til Ostindien og Molukkerne 1899-1901	21
Georg Nørregård, dr. phil.: Justits om bord på et kompagni- skib	57
Henning Henningsen, museumsinspektør, dr. phil.: Handels- og Søfartsmuseets glasmalerier	73
V. J. Brøndegaard, forfatter: Albatrossen og sømanden	111
Billeder fra Handels- og Søfartsmuseet med tilhørende tekster	149
Beretning fra selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ 1962	161
Selskabets driftsregnskab for 1962	165
Selskabets bestyrelse og medlemmer	169
Museets bytteforbindelser	179

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1962-63

I DET FORLØBNE ÅR har museet haft den sorg at miste sit komiteemedlem, konsul Erik Andersen. Konsulen indtrådte i museets komite i 1941 og havde altså 22 år bag sig som bestyrelsesmedlem. Ved museets ændrede vedtægt af januar 1950 oprettedes et forretningsudvalg, og konsul Erik Andersen indtrådte straks i dette som repræsentant for handelen. Erik Andersens interesse ud over det faglige strakte sig meget vidt. Hans store arbejde ved Turistforeningen for Danmarks reorganisation for nogle år siden er velkendt. Det var især forståelsen for de nationale og kulturelle værdier, der førte ham ind i dette, og på samme linie lå også hans interesse for museumsvesen. Han var indtil sin hårde sygdomsperiode en trofast deltager i komiteens og forretningsudvalgets møder, og han tog altid livlig del i debatten ud fra et oprigtigt ønske om en god udvikling for museet. Komiteen vil bevare erindringen om sit samarbejde med konsulen med taknemlighed.

Efter konsul Erik Andersens død er grosserer, generalkonsul Victor B. Strand indtrådt i forretningsudvalget.

I den senere tid har museets ledelse haft overvejelser om en ændring af museets første lokale, således at rummet kan være bedre egnet til at modtage gæster i større tal, og således at udstillingen i dette værelse i højere grad end tidligere kan danne en introduktion til museets samlinger. Denne ændring er nu foretaget i samråd med tegneren Poul Høyrup. Lokalet er frigjort for fritstående montrer, og der er ophængt to meget store forstørrelser af Scholeus' stik efter Hans Kniepers prospekt af Helsingør 1582, samt v. Wijks stik med prospekt over København 1611, der giver et indtryk af Helsingør og

Øresund i sundtoldens dage, samt af København i merkantilismens tid som centrum for landets handelsliv og orlogsflåden. I et par mindre vægmontrer er opstillet nogle særprægede museumsgenstande af særlig interesse, især et nyligt erhvervet stykke skibsornamentik fra 1700-tallet med fremstilling af Samsons kamp med løven, en rorhoveddekoration fra Føhr, som er skænket museet af selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“, samt en stor ostindisk bowle fra o. 1750 med fremstilling af faktorierne i Kanton og Københavns slotsplads, sidstnævnte fremstilling spejlvendt. Denne bowle, der er et meget sjældent stykke „chine de commande“, udført på bestilling i Kina, er en gave fra Ny Carlsbergfondet.

Af større arbejder i museet er desuden en påbegyndt nyopstilling af afdelingen for den grønlandske handel, hvorved nogle værdifulde modeller af skibe fra 1700- og 1800-tallet, der er anskaffet i de senere år, har fået en bedre eksponering end tidligere. De nævnte erhvervelser er desuden suppleret med endnu et par meget værdifulde modeller. Museets konservator har udført en model af snaubriggen „Omenack“ 1778, der benyttedes i robbe-, dvs. sælfangsten. Fra rederiet J. Lauritzen er som gave modtaget en model af M/S „Kista Dan“, bygget i 1952 på Ålborg Værft. Ved siden af besejlingen af Grønland er dette skib især bekendt for sin deltagelse i antarktiske ekspeditioner, dels for The Australian National Antarctic Research Expedition, Melbourne, og dels for The British Antarctic Survey, London. Med disse og tidligere erhvervelser har museet opnået en god og fyldig repræsentation af sejladsen på Grønland og de antarktiske farvande.

Også andre værdifulde modeller er modtaget. Fra skibsreder J. D. Lauritzen har museet som gave modtaget en model af S/S „Sonja“, bygget 1930 i Antwerpen for dampskibsselskabet „Dania“. Skibsreder H. C. Svenningsen har skænket en model af M/S „Teddy“, der blev bygget 1947 i Greenock, og som forliste i en hård kuling 13. nov. 1961 i Østersøen på rejse fra Swinemünde til Mariager med gibssten. Skibet sank i løbet af to minutter, 12 mand omkom, medens to redede sig ved hjælp af en oppustelig gummiflåde. Fra kaptajn Carl V. Sølvér, Skodsborg, er modtaget en model af orlogsbriggen „Ørnen“.



Samson kæmper med løven. Bemalet træskulptur fra den slesvigske søfartssø Føhr, ca. 1700. Figuren har siddet som ornament på rorpinden over rorhovedet på et mindre fartøj, således som det brugtes i Holland. Forbindelserne mellem de vestslesvigske øer og Holland var særdeles livlige; en stor del af de hollandske hvalfangere var bemanded med søfolk herfra. – Gave fra selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Rudder head figure from the island of Föhr, ab. 1700, representing Samson fighting the lion.

En model af en helsingørsk lodsbåd ca. 1860 er skænket af grosserer Valdemar Børgesen, Virum, og fra forhyringsmand O. J. Struwe er modtaget en model af færgebåden „Arild“ af Helsingør. Fhv. overassistent, frk. Marie Larsen, København, har skænket en model af briggen „Elna“, kaptajn H. P. Larsen, som forliste 1884 under Grønland. Fra samme giver modtoges et aneroidbarometer med indbygget termometer, som kaptajn Larsen i sin tid fik som gave fra Meteorologisk Institut som tak for de af ham førte vejrjournaler under Grønland. Fire mindre husflidsmodeller er skænket af frk. Ingeborg Adolph, Gentofte.

Fra Esbjerg Fiskeri- og Søfartsmuseum er modtaget en opmålings-tegning af en bjærgebåd fra Blåvand. Bådebygmester C. F. Hansen,

Helsingør, har skænket sin faders skibstømrerkiste med tilhørende værktøj. Den er udført i sin tid af faderen i læretiden. Til skibsbygningsafdelingen er desuden som gave fra Nordiske Kabel- og Trådfabrikker A/S modtaget prøver på spigere og kobbernagler; tilsvarende prøver af søm og spigere er skænket af Lemvigh-Müller & Munck A/S, og prøver af forskelligt tovværk af Jacob Holm & Sønner A/S. En jomfru er skænket af strandfoged H. P. Rasmussen, Busene på Møen, og en blok af ældre type, fundet i havet, er indkommet som gave fra Nexø-fiskere ved ingeniør Larsen, Bådeværftet i Nexø. En sejltægning til briggen „Perlen“, dat. 24. juni 1869 og udført som led i et svendestykkearbejde af seilmager W. Børgesen, er skænket af grosserer V. Børgesen, Virum. Et søkort over Bøgestrømmen og farvandet Vordingborg forbi, 1870, er givet af fabrikant Billy Mücke, Frederiksberg. Civilingeniør Axel Rasmussen, Hellerup, har skænket en blyantstegning af Oscar Bojesen: Interiør fra barkskibet „Nordlyset“s fordæk. Fra Mr. E. Hemmingsen, Syracuse University, New York, er modtaget en blyantstegning af C. Neumann: Korvetten „Dagmar“s afløbning på Nyholm. Blandt de øvrige erhvervelser er modtaget en samling trykte forordninger fra Christian IV's tid som gave fra civilingeniør V. Malling, København, et oliemaleri af Nathalie Fischer med motiv fra St. Thomas fra grosserer Knud Berg, Charlottenlund, to sømands-fajancekrus fra fru Gerda Larnkjær, Valby. En kobbermedalje slået af materialet fra fregatten „Constellation“ og benyttet som salgsobjekt til fremskaffelse af midler til fregattens bevarelse er skænket af Mr. Erik Hellesen, San Francisco, og en samling aftryk af museets signeter er modtaget fra overfenrik E. O. A. Hedgaard, Helsingør. Ved køb er erhvervet en udskåret æske af træ, efter traditionen udført som frivagtsarbejde og beregnet som skriveskrin for en kaptajn. Endelig skal nævnes, at en model af det nye Dueodde fyr er skænket af Fyrdirektoratet. Til arkivet er modtaget gaver fra følgende bidragydere: Maskinmester A. Christiansen, Helsingør, Foreningen til Søfartens Fremme, fhv. statslods P. A. Gruelund, Aarhus, eksportkonsulent A. Grønbech-Olsen, København, Grønlands Kommando, Flådestation Grønnedal, Gunner Henningsen,

Montevideo, direktør Finn Hilsted, København, kontorchef Holger Jørgensen, København, Landsarkivet for Sjælland m. v., København, Commander W. E. May, National Maritime Museum, Greenwich, civilingeniør C. B. Nielsen, København, arkitekt Tage Pullich, Birkerød, fru Else Ransy, Dansk Folkemindesamling, museumsforvalter Kjeld H. Snedker, Maribo, skibsinspektør A. Stefani, Hellerup, forhyringsagent O. J. Struwe, Helsingør, kaptajn Otto Stöcker, Beidenfleth a. d. Stör, fuldmægtig Jørgen Svarer, Ærøskøbing, og fuldmægtig H. Wielandt, Roskilde.

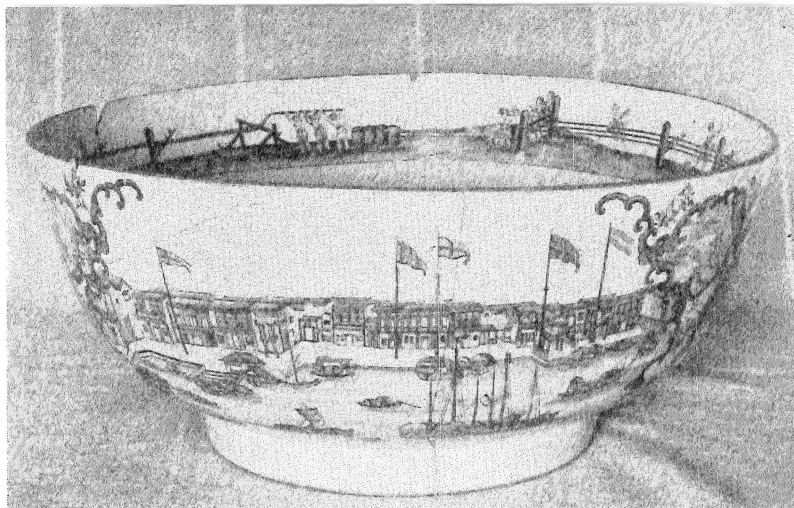
Såvel til fotosamlingen som til biblioteket er der indgået gaver fra adskillige givere. Fotos er modtaget fra A/S Burmeister & Wain, København, maskinmester A. Christiansen, Helsingør, Foreningen til Søfartens Fremme, Frederikshavns Værft og Tørdok A/S, kommunelærer K. Fredfeldt, Vanløse, statslods P. A. Gruelund, Aarhus, Halamands Museum, Halmstad, journalist K. Hansen, København, Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, snedkermester Carl Itzke, Aabenraa, ingeniør I. P. Købke, Bruunshaab, Viborg, kontorchef J. Malling, Hellerup, direktør Otto Malling, København, The Mariners' Museum, Newport News, Virginia, U.S.A., arkitekt Marquard Petersen, København, Mr. C. M. Mülertz, Port au Prince, Haïti, Nakskov Skibsværft A/S, civilingeniør C. B. Nielsen, København, Odense Stålskibsværft A/S, Orlogsmuseet, København, maskinfabrikant Carl Petersen, Gilleleje, Riksantikvariatet, Oslo, kaptajn H. C. Røder, Gentofte, R. Scharfenberg, Hvidovre, fuldmægtig Jørgen Svarer, Ærøskøbing, A/S Svendborg Skibsværft, dr. phil. Helge Søgaard, Aarhus, Theodor Tedsen, Flensborg, fuldmægtig H. Wielandt, Roskilde, Aalborg Værft A/S og Aarhus Flydedok og Maskinkompagni.

Boggaver er modtaget fra dr. scient. Bøje Benzon, København, Mr. M. V. Brewington, The Peabody Museum, Salem, U.S.A., A/S Burmeister & Wain, København, The China Publishing Company, Ciba-Aktiengesellschaft, Wehr/Baden, Courrier des Messageries Maritimes, Paris, civilingeniør O. Crumlin-Pedersen, Roskilde, Dansk Fiskeriforening, København, maskinmester Erik Fencker, København, Fiskeriministeriet, De grafiske Fag, København, statslods P. A. Grue-

lund, Aarhus, eksportkonsulent A. Grønbeck-Olsen, København, Handelsflådens Velfærdsråd, Handelsministeriet, Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S, I. C. Hempels legatfond, København, direktør Finn Hilsted, København, museumsleder, fil. lic. Claes Hommerberg, Falsterbo, fuldmægtig G. Honnens de Lichtenberg, København, Hvalfangernes Assuranceforening, Sandefjord, Irish Shipping Ltd., mag. art. Even Hebbe Johnsrud, Arendal, Kommissionen for Fiskeri- og Havundersøgelser, dr. A. W. Lang, Nordseebad Juist, skibsreder J. D. Lauritzen, Hellerup, museumsdirektør Svein Molaug, Oslo, rederiet A. P. Møller, København, Nakskov Skibsværft A/S, civilingeniør C. B. Nielsen, København, Det norske Veritas, Odense Stålskibsværft A/S, kommandør T. K. Olafsen, Horten, The Peabody Museum, Salem, U.S.A., lektor Vagn Petersson, Hillerød, arkitekt Tage Pullich, Birkerød, direktør, dr. Ellen Rodlefsen, Städtisches Museum, Flensburg, Det danske Redningsvæsen, Rigsarkivet, dr. Wolfgang Rudolph, Sassnitz, kaptajn H. C. Røder, Gentoft, Schiffbautechnische Gesellschaft, Hamburg, museumsinspektør, mag. art. Sigvard Skov, Koldinghus, dr. P. Smolarek, Museum Morskje, Gdansk, The South African Public Library, Cape Town, Søfarendes Teateraftener, København, ingeniør Gerhard Timmermann, Altona, konservator Erik Vea, Oslo, arkitekt G. W. Wedemark, Nyhamns-läge, direktør H. Westergaard, København, rederiet Wilh. Wilhelmsen, Oslo, Karl Wachholz Verlag, Neumünster, Aabenraa Museum og Aalborg Værft A/S.

Museet udtaler sin hjertelige tak over for alle de ovennævnte bidragydere såvel som overfor andre, der har vist museet interesse, herunder naturligvis ikke mindst de rederier, andre firmaer samt fonds, der har støttet museet med økonomiske ydelser. De enkelte bidrag findes anført i regnskabsoversigten 1962-63.

Museet har som i tidligere år i betydelig udstrækning udlånt bøger fra sit bibliotek. Det har endvidere besvaret adskillige forespørgsler fra interesserede vedrørende emner inden for museets faglige virkeområde, assisteret modelbyggere og andre ved bygning af kirkeskibsmodeller og andre modeller, bl. a. ved behandling af forespørgsler fra Kirkeministeriet. Museet har endvidere stillet fotografier til rådighed



Punchebowle af porcellæn („Chine de commande“), udført på dansk bestilling i Kina ca. 1750. Dekoreret med rokoko-ornamenter og på siderne prospekter af de europæiske faktorer i Kanton og ligeledes af Christiansborg slotsplads med slottet, børsen og Holmens kirke; indvendig langs kanten en rundløbende fremstilling af en reberbane. – Gave fra Ny Carlsbergfondet.

Punchbowl, made in China ab. 1750, showing the European factories in Canton; on the inside a ropewalk.

for forfattere og forlag til udgivelse af skolebøger og anden faglitteratur. En række genstande har været udlånt til udstillinger, især udstillingen „Dansk Vestindien“ i Kunstindustrimuseet 1.–30. dec. 1962 samt Skandinavisk Søfartsmesse i Fyns Forum i september 1962, ved hvilken sidste museet i samarbejde med orlogsmuseet arrangerede en afdeling for historiske skibstyper.

Af museets fremmedbesøg skal fremhæves besøg af følgende forskere: Mr. M. V. Brewington, The Peabody Museum, Salem, U.S.A., Marine Training Commissioner Fried Zeev, museumsdirektør, dr. phil. Hans Hansson, og intendent Gösta Webe, Statens sjöhistoriska museum, Stockholm, Mr. Franklin Cole fra museet i Mystic Seaport, Conn., U.S.A., Mr. M. Walker, The University of Glasgow og diplomingeniør Rud E. Heymann, Haifa, Israel, der driver forstudier til ind-

retning af et teknisk museum i Haifa. Bibliotekar fru Merete Alnæs, Norsk Sjøfartsmuseum, har i nogle dage drevet studier i museet for at orientere sig om bibliotekets bestand og indretning. Dette besøg resulterede i et samarbejde de to museer imellem med udveksling af oplysninger om biblioteksforøgelsen i de to biblioteker, ligesom disse har udvekslet dubletter. Også på anden måde har der været samarbejde med Norsk Sjøfartsmuseum, idet konservator Vea herfra i nogle uger i januar måned 1963 har opholdt sig på Handels- og Søfartsmuseet for at studere dets materiale, opstilling og registrerings-system. 9. juni 1962 besøgte museet af ca. 25 deltagere fra et kursus afholdt i Danmark af The Second United Nation Ports and Shipping Training Centre. 4. febr. 1963 besøgte museet i forbindelse med de dansk-rumænske handelsforhandlinger af den rumænske viceudenrigsminister M. Petri, ledsaget af handelsminister Hilmar Baunsgaard og et selskab af danske og rumænske ministerielle embedsmænd. 19. marts 1963 var chefen for Nato-flådestyrkerne, admiral Dennison, i besøg sammen med en række amerikanske, franske og danske officerer. Studiebesøg er i betydeligt omfang foretaget af klasser fra Helsingør Skibsteknikum, ligesom museet er besøgt af besætningen fra skoleskibe, bl. a. det norske skoleskib „Chr. Radich“. Såvel klasser fra folkeskolen som den højere skole har i stort tal besøgt museet, herunder er der i et vist omfang arbejdet af lejrskolehold. Selvom skolebesøgstallet således er ret stort, er det dog museets opfattelse, at det må være i skolernes interesse i langt højere grad at benytte museets samlinger i den daglige undervisning ved tilrettelagte klassebesøg. Der er stof nok i museet såvel for folkeskolen som den højere skole.

Museets forretningsudvalg har afholdt møder den 10. april og den 20. nov. 1962. Komiteen mødtes på Kronborg den 21. maj 1962.

I september 1962 har museumsinspektør Henningsen drevet studier i Museo Maritimo i Barcelona. I marts 1963 har inspektøren holdt foredrag i Altona Museum og Morgenstern-Museum, Bremerhaven, og samtidig aflagt besøg i Städtisches Museum i Flensborg samt i museer i Bremen og Brake (Weser). Museumsdirektør Klem har deltaget i møder i Skandinavisk Museumsforbunds danske arbejdsudvalg

til forberedelse af forbundets møde i Bergen 1963, i hvilket han deltog sammen med inspektør Henningsen. Direktør Klem er indtrådt som museets repræsentant i bestyrelsen for det nystiftede skibsmuseum i Roskilde. Museumsinspektør ved Nationalmuseet, civilingeniør O. Crumlin-Pedersen tiltrådte 1. okt. 1962 posten som museets skibstekniske konsulent.

Museet har i de sidste par år assisteret Dragør Museum ved registrering af dets maritime materiale. Dette arbejde er i årets løb afsluttet. Der er foretaget optagelser i museets samlinger for Österreicherischer Rundfunk. Den 23. nov. 1962 deltog museet i Danmarks Radios fjernsynsudsendelse om TV-skibet ved redegørelser af dr. Henningsen om skibsdåb og søsætning.

Hos private modelbyggere har museet modeller i arbejde af en tremastet galiot „Fortuna“ 1742 og vestindiefareren, fregatten „Roepstorff“ 1778, der udføres efter de i Rigsarkivet bevarede originale tegninger.

Udskrivninger til museets kartoteker af søhistorisk stof, der har stået på i en årrække, er fortsat. Det har især drejet sig om oplysninger fra første halvdel af 1700-tallet og første halvdel af 1800-tallet. Museet takker Rigsarkivet og Københavns Stadsarkiv for venlighed og imødekommenhed ved udlån af arkivalisk materiale til dette for museet så betydningsfulde arbejde. Ved udnyttelse af beskæftigelsesloven og revalideringsloven har museet kunnet beskæftige et skiftende antal personer ved henvisning gennem Frederiksborg Amts arbejdsanvisningskontor i Hillerød og Revalideringscentret i Glostrup.

I årets løb er katalogiseret 322 museumsgenstande og 228 fotografier. Udklipssamlingen og emnekartoteket er forøget og museets bibliotek er ved køb, gave og bytteforbindelser vokset med 351 bind.

Besøgstallet har i årets løb udgjort 94.163, således at de senere års stigninger i dette tal stadig er fortsat.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1962-31. MARTS 1963

UDGIFTER

Administration og drift:

Lønninger, honorarer m. m.	215.791,38	
Rengøring	9.294,83	
Opvarmning	1.500,00	
Kontorhold og diverse udgifter	14.114,62	
Assurance	2.991,17	
Kørsel og transport	2.036,81	245.728,81
		<hr/>

Museets samlinger:

Indkøb: Museumsgenstande	1.000,00	
„ Biblioteket	2.351,67	
„ Fotografisamlingen	1.623,40	
Opstillinger m. v.	9.117,54	14.092,61
Afskrivning på inventar og indretning af lokaler		0,00
		<hr/>
	Kr.	259.821,42
		<hr/>

INDTÆGTER

Indtægt ved forevisning	64.736,34
Statens tilskud	160.987,24
Private bidrag ifølge specifikation	31.950,00
Renter	546,89
Salg af søhistoriske skrifter	668,92
Underskud overført til kapitalkonto	932,03
	<hr/>
	Kr. 259.821,42
	<hr/>

Specifikation af private bidrag i 1962/63:

Anonym giver	5.000,00
Danmarks Rederiforening	5.000,00
A/S Det danske Kulkompagni	300,00
Dansk Esso A/S	1.000,00
A/S De danske Sukkerfabrikker	200,00
Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S	500,00
Det forenede Dampskibsselskab A/S	3.000,00
A/S Dampskibsselskabet D.F.K.	100,00
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier	2.500,00
Dampskibsselskabet „Hafnia“'s Fond	200,00
Helsingør Kommune	4.500,00
J. C. Hempels Legatfond	1.000,00
Dampskibsselskabet Orient A/S	100,00
A/S Motortramp, Stensved	100,00
Dampskibsselskabet „Norden“ A/S	100,00
Dampskibsselskabet „Progress“	500,00
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab A/S	200,00
Skibsreder Hans Svenningsen	800,00
Dampskibsselskabet „Torm“	100,00
Tuborg Fondet	5.000,00
Kryolitselskabet „Øresund“ A/S	500,00
A/S Det Østasiatiske Kompagni	1.000,00
Dampskibsselskabet Heimdal	250,00
	Kr. 31.950,00

De efter 1. april 1963 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

STATUS PR. 1. APRIL 1963

*Aktiver**Samlingen:*

Saldo 1. april 1962	1.972.303,10	
Indkøbte genstande m. m. 1962/63 ...	14.092,61	
Modtagne genstande m. m. 1962/63 ...	27.201,76	2.013.597,47
		<hr/>

Likvide midler:

Kassebeholdning	1.185,98	
Landmandsbanken, checkkonto 3493 .	22.017,42	23.203,40
		<hr/>

Diverse tilgodehavender 7.706,21

Inventar og indretning af lokaler:

Anskaffelsessum	18.460,16	
÷ afskrivninger pr. 31. marts 1963 ...	13.576,14	4.884,02
		<hr/>

Kr. 2.049.391,10

Passiver

Diverse kreditorer 1.000,00

Kapitalkonto:

Saldo 1. april 1962	2.008.028,76	
Indkøbte genstande m. m. 1962/63 ...	14.092,61	
Modtagne genstande m. m. 1962/63 ...	27.201,76	
		<hr/>
	2.049.323,13	

Underskud ifølge driftsregnskab 932,03 2.048.391,10

Kr. 2.049.391,10

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

København, den 16. april 1963.

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

MED SEJLSKIB TIL OSTINDIEN OG MOLUKKERNE 1899-1901

Af

PETER WAMBERG

Forfatteren, der vil huskes fra sin interessante beretning i årbog 1961 om sin deltagelse i Knud Rasmussens Thuleekspedition 1910, fortæller her om sin første tur som skibsdreng med barken „Hans“ af Nordby (Fanø) i 1899. Han giver en levende skildring af forholdene såvel ombord som i de fremmede havne, de anløb. Artiklen er således et værdifuldt bidrag til belysning af mandskabets kår i sejskibstiden.

I DET følgende skal jeg forsøge at fortælle om en ostindierejse med sejskib, så godt jeg kan. Det begynder med at jeg 15 år gammel blev elev på skoleskibet „Fortuna“ af Fanø i maj 1899. Skibet var en bramsejlskonnert som lå godt fortøjet i havnen i Nordby. Vi blev undervist af kaptajnerne Clausen og Warrer, og jeg boede hos kaptajn Warrer. Vi lærte at vrikke og ro, at knobe og splejse, at slå sejl under, at rebe, at rigge ræer op og ned o. s. v. Vi lærte også at vaske vort tøj og stoppe vore strømper, og alt var til stor nytte for mig. Jeg kom direkte fra 2. latinklasse på Sorø Akademi, drevet af eventyrlyst og helt uvidende om alt det, som skulle blive mit fremtidige arbejde. Jeg sendte ofte senere en venlig tanke til mine værdige og dygtige lærere, kaptajnerne Clausen og Warrer.

I juni skaffede de mig hyre som skibsdreng med barkskibet „Hans“ af Fanø. Skibet lå i Kolding og skulle laste stykgods i Amsterdam til Molukkerne, men først skulle det til Härnösand i Nordsverige og laste høvlede og pløjede brædder til Amsterdam.

Skoleskibet ordnede alt med hensyn til min udrustning: skibskiste,

søstøvler, olietøj, skjorter af hamburgerflonel til brug i koldt klima, bomuldsskjorter til varmere klima o. s. v., sysager ikke at forglemme. Det var gode sager altsammen, og så gode søstøvler tror jeg det vil være meget vanskeligt at skaffe i dag. Jeg tog hjertelig afsked med mine læremestre, rejste til Kolding og meldte mig til tjeneste ombord i „Hans“.

„Hans“ var en smuk, hvidmalet bark på 408 tons br. Den var bygget af eg og bøg i 1894 hos Søren Abrahamsen i Nordby, og skibsbygmester Søren Abrahamsen var selv korresponderende reder. Skibet førtes af kaptajn P. F. Jensen og 1. styrmand var Jacob Fack.

Jeg blev budt velkommen ombord og fik anvist min plads i ruffet. Der var fem mand foruden mig; tømmermanden hed Lars Sæbø og var fra Bergen, og en matros hed Peter Kolster og var fra Fanø. De øvrige var kun med på rejsen Härnösand-Amsterdam og mønstrede af i Amsterdam. Dette trip op i Østersøen sommerdage blev betragtet som en ferietur, og kaptajnen havde sin frue og tre børn med. Skibet var kommet til Kolding fra New York med petroleum i tønder og var nu i færd med at indtage ballast af sten. Der var sat langskibsskot op, og ballasten dækkedes med planker, som stivedes af med støtter op under dækket for ikke at forskyde sig under sejladsen.

Jeg måtte hjælpe til med alt forefaldende arbejde og desuden gøre baktørn i ruffet, d. v. s. hente maden i kabyssen, sætte skaffegrejerne på bordet, vaske op efter måltidet o. s. v., alt i min fritid. Jeg fik dog tid til at sætte mig ind i navnene på den løbende rig, som jeg delvis kendte fra skoleskibet. Jeg så med undren på de høje master og de svære ræer. Deroppe skulle jeg altså arbejde ude til søs og i al slags vejr. Jeg trøstede mig med, at når andre havde klaret det, så måtte jeg vel også kunne, men det så ud til at være farligt. En venlig matros hjalp mig lidt til rette både med hensyn til riggen og opvasken af skaffegrejterne, som foregik ude på dækket. Det var vanskeligt til at begynde med, men jeg lærte snart at gøre det så hurtigt, at jeg kunne få fem minutter til en pibe tobak, inden vi skulle tørne til igen. Der faldt ellers rigelig med grov kæft og knubs, men det var jeg forberedt på, så det gjorde mig ikke noget.



Artiklens forfatter, Peter Wamberg, som skibsdreng på barken „Hans“, 15 år gammel. Fotograferet i Amsterdam 1899 før den her skildrede rejse til Molukkerne.

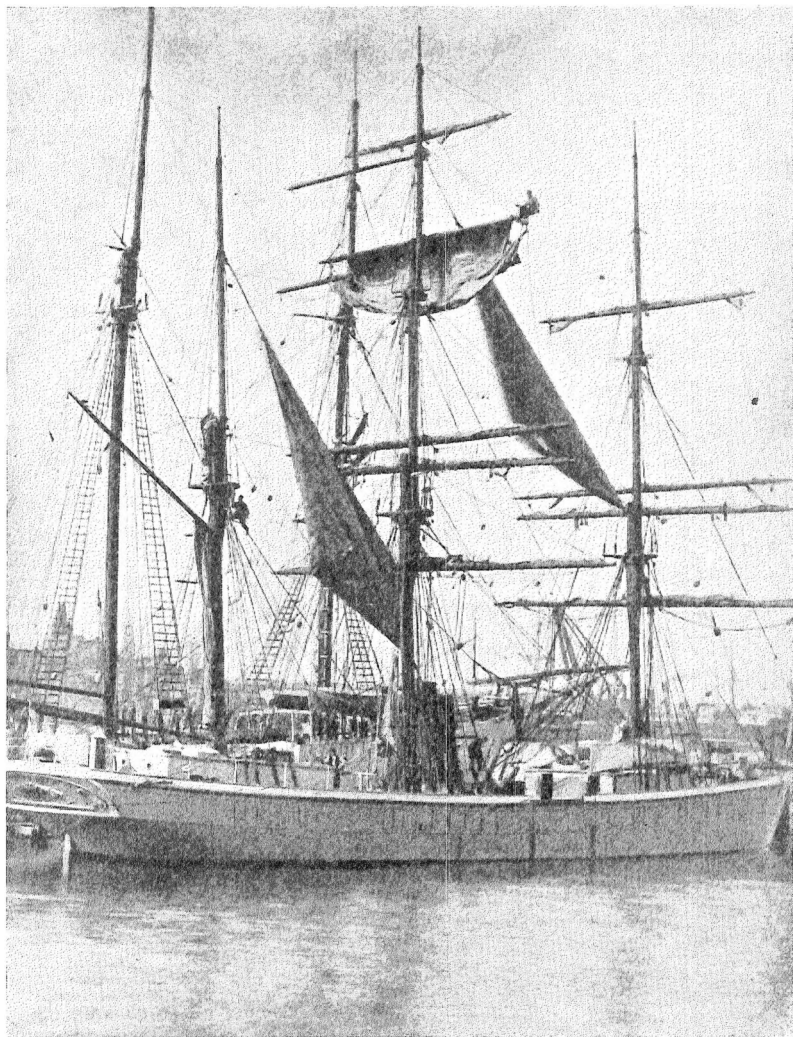
The author as a 15 year old ship's boy, 1899.

Snart var vi sejlklar og stod ud i Østersøen for en sommerlig brise. Jeg måtte springe rundt i riggen og losse sejl. Hvis een mand kan klare det, så er det drengen, som må springe, og det bliver ikke sagt; det skal han gøre af sig selv, og det lidt hurtigt, ellers siger en af de ældre: „Venter du på, at jeg skal springe?“ Vi havde fint sommervejr et par døgn, men så friskede det op. Vi sejlede bidevind

for styrbords halse ; skuden stampede lidt, og jeg blev søsyg. Jeg fik det venlige råd af mine kammerater at binde en uldtråd om et stykke flæsk, synke det og hale det op igen. Det skulle være aldeles probat, påstod de. Imidlertid blev storsejlet givet op, og styrmanden kommanderede : „Alle mand op og gør fast!“ Jeg sprang med og var kommet halvvejs op, da styrmanden kommanderede mig ned med grov kæft, som endte med, at man ikke havde tid til at feje mig op nu. Jeg lod, som om jeg ikke hørte det og blev deroppe. Da jeg kom ned igen på dækket, var søsygen borte, og jeg har ikke været ordentlig søsyg siden.

Det var ellers bare godt vejr, og vi riggede solsejl op til kaptajnen og hans familie, da vi sejlede langs Öland og Gotland nordefter. En dag var vi nået op uden for Härnösand, og en lille slæbebåd, som fyrede med træ, tog os op til lastepladsen. Her lossede vi det meste af ballasten, men ikke alt. Vi skulle have en stor dækslast, og skuden var rank. Vi riggede desuden begge røjlræerne, forebramrå og forebramstang ned. De svenske stevedorer kom ombord, og vi fik lægttere langs siden med vor last. Skibsbesætningen langede lasten ombord fra begge sider. Stevedorerne stuede den. Da rummet var fuldt, skalkede vi lugerne, satte naglebænke op i rigningen, støtter langs lønningerne, og så fik vi høj dækslast, som blev surret fast med wire tværs over skibet fra støtte til støtte. Jeg var en tur i land en søndag. Landet var lave, skovklædte åse. Der var ikke meget fugle- eller dyreliv i skoven, men der var en masse blåbær.

Vi var nu sejlklar. Slæbebåden kom og tog os ud, mens vi vinkede farvel til de smukke, svenske piger. Så satte vi sejl, og det viste sig, at skuden var svært rank. Den lagde skandækket i vandet for en forholdsvis svag brise, men vi havde god vind og godt vejr, og efter nogle dages sejlads ankrede vi på Københavns red. Her provianterede vi bl. a. med dansk rugbrød. Det varede omtrent 2 år, før jeg smagte dansk rugbrød igen. Min far kom ombord, og jeg fik lov at gå i land med ham en tur. Jeg havde vist en klump i halsen, da jeg sagde farvel til ham. Vi lettede anker og fortsatte rejsen til Amsterdam, hvor vi ankom i begyndelsen af august. Det var en interessant tur op



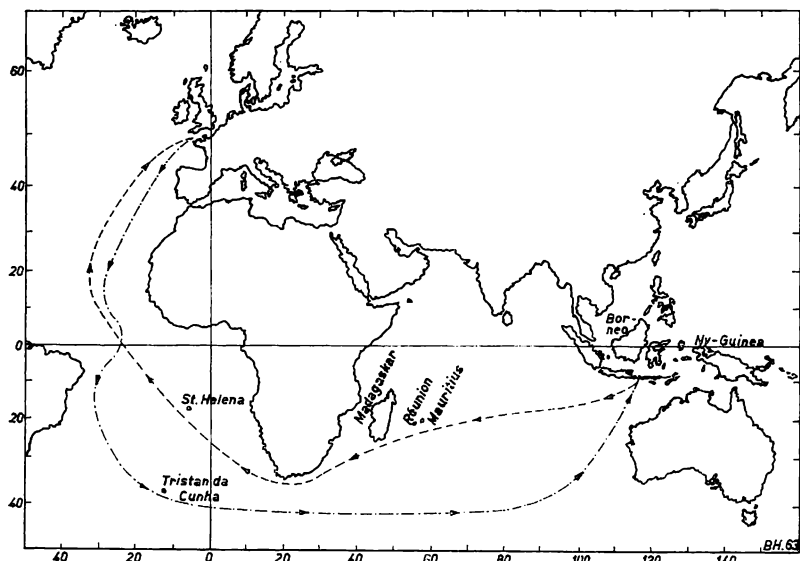
Bark „Hans“ af Fanø, bygget 1894 i Nordby på Fanø af skibsbygmester Søren Abrahamsen, der selv var korresponderende reder. Den målte 408 brt. 1909 solgtes den til Brantevik i Sverige, og 1912 forliste den ved Kandestederne.

The bark "Hans" of Nordby (Island of Fanø), built 1894 in Nordby, 408 tons.

igennem Nordsøkanalen fra IJmuiden til Amsterdam. Fra skibet kunne vi se ind over det flade, frugtbare land på begge sider helt til horisonten. På markerne sås det store og smukke hollandske hornkvæg, og på vejen langs med kanalen så vi ofte små køretøjer, som blev trukket af hunde. Dyrene må gøre nytte for sig i Holland. Under slæbningen slog vi sejlene fra og stuede dem i sejlkojen, og det løbende gods, givtove, gårdinger, fald, nedhalere, skøder m. v. blev skudt pænt op og bundet sammen og lagt i kabelrummet. De enkelte tovkvejer var ikke forsynet med mærkelapper, men jeg skulle kunne kende dem alligevel, for jeg var kabelrumsgast og måtte ofte i mørke hente de ting, som opbevarede der. Det var en af mine pligter. Det var ikke så helt let til at begynde med, men jeg klarede det. I kanalen passerede vi også mange af de kendte hollandske kuffer. De udmærkede sig ved at være særlig pænt holdt. I den lille kahyt var der gardiner for vinduerne og blomster. Skipperne havde deres koner og børn ombord. Den hollandske renlighed er jo berømt.

I Amsterdam lossede vi hurtigt vor trælast. Så blev en del af mandskabet afmønstret, og kaptajnens frue rejste hjem til Fanø; børnene skulle vel i skole. Tilbage blev i ruffet Lars Sæbø, Peter Kolster og jeg. I kahytten: kaptajnen og 1. styrmand.

Skibet kom i dok og fik ny kobberhud, og så blev vi slæbt til vor lasteplads, hvor vi blev liggende i lang tid og lastede stykgods for Molukkerne. Vi skulle til fem pladser derude, nemlig: Macassar på sydspidsen af Celebes, Banda, Amboina og Ternate på de egentlige Molukker og Menado på nordspidsen af Celebes. Lasten måtte derfor staves omhyggeligt, så man kunne komme til den, efterhånden som vi kom frem, og samtidig måtte der tages hensyn til skibets stabilitet og amning. Dette havde 1. styrmand ansvaret for. Lasten bestod af kasser af forskellig størrelse. Øl og genever i kasser var der til alle pladserne, og en bestemt slags gryder var der også til alle pladserne. De var til de indfødte og indrettet til at koge over bål i fri luft. Det var en stor artikel. Lasten kom ofte i små partier, somme tider med lægtene fra søsiden og somme tider med jernbanevogn fra landsiden. Nogle dage kom slet ingen last, og andre dage var der



Bark „Hans“s rute på rejsen fra Amsterdam til Molukkerne og retur 1899–1901. Efter forfatterens skitse.

*The bark "Hans" s route from Amsterdam to the Moluccas and back,
1899–1901.*

arbejde fra morgen til aften. Vi tørnede til kl. 6 og arbejdede til kl. 6 eller lidt længere, hvis det var nødvendigt for at få et restparti i lasten. I pauserne med lastearbejdet riggede vi forebramstang og forebramrå og begge røjlræerne op. Vi var lang tid om at laste, og en mand havde altid nattevagt. Lørdag nat var det altid mig, som havde nattevagt, for da skulle alle i land.

Jeg var dog med tømmermanden Lars Sæbø i land et par gange, og vi gik da først på den norske sømandsmission (Lars var jo norsk) og hørte på gudstjenesten, og derfra gik vi til Zeedijk. Det er en lang, smal gade med mange kafeer, hvor man drak øl og dansede. Øllet kostede 5 cent pr. glas, og det var ikke stærkt. Jeg ville gerne danse, og der var piger nok at danse med, så jeg morede mig storartet. Gæsterne var mest søfolk, og undertiden satte de i med en shanty. Et sted var nogen kommet op at slås, men mama (værtinden) viste

dem straks ud. Det var morsomt at se, hvorledes kamphanerne lod sig smide ud af døren; det faldt dem ikke ind at gøre alvorlig modstand mod en kvinde. Havde det været en mand, var udvisningen nok ikke gået så let. Men mama var sandelig ikke til at spøge med, når hun ryddede bulen. Jeg fik således også set den side af sømandslivet.

Først i november 1899 var vi imidlertid blevet fuldladet, og vi fik nye folk ombord i stedet for de afmønstrede. Mandskabslisten så således ud: kaptajn P. F. Jensen fra Fanø, 1. styrmand Jakob Fack fra Fanø, 2. styrmand Jensen fra Fanø, steward Pettersen Gill fra Bergen, tømmermand Lars Sæbø fra Bergen, matros Fritz Meyer fra Tyskland, matros Peter Kolster fra Fanø, letmatros Hein fra Holland, letmatros Anton fra Holland og undertegnede skibsdreng. Vi gik straks igang med at gøre søklar, skalke luger og slå sejl under. Slæbe-båden kom og slæbte os ned til IJmuiden. Her kom vi gennem sluserne og blev slæbt et stykke ud i Nordsøen, imens vi satte sejl. Så kvitterede vi lodsens og satte kurs for den engelske Kanal. Vi havde en frisk vind lidt agten for tværs, den bedste vind en skværrigger kan få, da trækker alle sejlene. Der var et myldrende liv af sejlere i Kanalen, og vi så mange store og stolte fuldriggere og firemastede barker, som gik med røjler i top; det var et flot syn. Den femmastede bark „Potosi“ fra Hamburg var den tids mest berømte skib. Den havde under kaptajn Hilgendorf gjort to rejser fra Hamburg rundt Cap Horn til Iquique på et år. Det almindelige var een rejse på eet år. Vi så klipperne ved Dover og gik så nær til fyret på Beachyhead, at man kunne læse vore kendingssignaler. Derfra ville vi blive rapporteret hjem, det var vor sidste hilsen til Danmark. Snart passerede vi Cap Lizard og Scilly-øerne, og jeg så for første gang de lange dønninger fra Atlanterhavet. „Se, hvor hun nejer sig, nu føler hun sig hjemme,“ sagde kaptajnen til mig, som stod til rors. Han var i godt humør over den heldige begyndelse på rejsen. Langfarts-søfolk føler altid en vis lettelse ved at komme i rum sø, især når det går den rigtige vej med god fart.

Vagterne blev sat. Jeg kom på 1. styrmands vagt (bagbordsvagt) sammen med Lars Sæbø og Peter Kolster. Den tyske matros Fritz

Meyer og de to hollandske letmatroser kom på 2. styrmands vagt (styrbordsvagt). Stewarden deltog ikke i vagtskiftet eller dæksarbejdet. Han skulle lave mad og holde kahytten i orden, samt servere i kahytten. Han havde sit eget lukaf ved siden af kabysen, som var i samme overbygning som ruffet forude. Jeg ville hellere have været på 2. styrmands vagt, for han var en venlig mand. 1. styrmand var en streng og hård herre, men han var også en meget rask mand, som stillede store fordringer til mig. Måske var det til gavn for mig, men det er jo sjældent at god medicin smager godt. Kaptajnen og styr-mændene brugte ikke uniform, men der herskede alligevel en streng disciplin. Ingen af mandskabet måtte ryge agten for stormasten. Gik en af mandskabet op på halvdækket uden at være tilkaldt, måtte han gå op i læ (f. eks. ved rorafløsning). Den vagthavende styrmand gik på luv side af halvdækket. Kom kaptajnen på dæk, gik vagthavende styrmand over i læ side, medmindre kaptajnen bad ham blive. Fløjtning og kortspil var tabu, derimod måtte vi gerne synge, spille eller lege. Fik man en ordre, måtte man gentage ordren højt og tydeligt som tegn på, at den var forstået o. s. v.

Spisesedlen ombord i „Hans“ var meget enkel. Søndag og torsdag fik vi suppe, kogt på conserveret oksekød og med tørrede grøntsager; kødet blev derefter stegt lidt på en stegepande, men uden løg; derefter pudding og to små rugbrød. Tirsdag og fredag stod den på klipfisk eller stokfisk og sødsuppe, mandag, onsdag og lørdag på ærter eller bønner, kogt på salt argentinsk oksekød eller amerikansk svineflæsk. I troperne fik vi kun oksekød, i tempereret klima fik vi også svinekød. Det var kød af store avlsdyr, som var fedet med majs. Det var forøvrigt god mad, hvis man havde haft kartofler eller brød til, men det havde vi jo kun et par uger efter afrejsen fra Europa. Puddingen var enten kogt, så kaldte vi den for „slibesten“, eller stegt på en pande. Den så appetitlig ud, men var næsten ikke spiselig. Kokken lavede selv gær af ris og rosiner, men den var ikke god, og æg eller æggepulver havde han selvfølgelig ikke. Vi var sandelig ikke kræsne, men det hændte, at vi smed „slibestenen“ overbord. Sødsuppen var den almindeligt kendte „syv gange rundt om masten“ :

hvis man tog en spiseskefuld suppe og gik baglæns rundt om masten, idet man lod suppen dryppe een og een dråbe ad gangen, så kunne man gå syv gange, før skeen var tom. Det var altså vand, med nogle få små byggryn i og nogle få rosiner og tre svedsker pr. mand, men dem måtte man lede godt efter, og det var ikke altid, man fandt dem. Når vi kom til land, fik vi fersk kød søndag og torsdag, men det var bøffelkød så sejt, at vi ikke kunne tygge det, og vi havde gode tænder. I søen fik vi en skefuld lime juice (citronsaft) to gange om ugen. På hjemrejsen fik vi desuden syltede løg. Margarine og sukker havde vi nok af. Begge dele smelter jo i varmen. Margarina bliver til olie og sukkeret til sirup. Det var rørsukker. Beskøjter havde vi også nok af; at de var fulde af orm, gjorde ingenting, de faldt af når man bankede beskøjten mod bordet. Værre var det med nogle små tæger, de smagte væmmeligt.

Vi arbejdede os sydover mod Azorerne, og snart mærkede vi de første pust fra passaten. Vi fik travlt med at skifte alle sejl. De ældste sejl var gode nok til den regelmæssige passatvind. Det blev varmere, og vi så små flokke af flyvefisk. Om natten fløj de ofte mod sejl og rig og faldt ned på dækket. De kom som oftest på stegepanden til kaptajnens bord, men vi fik da også lov at smage dem i ruffet. De større fisk, bonitter og dolfiner, som jager flyvefisken og får den til at flyve, fangede vi desværre ingen af, til trods for ihærdige forsøg med en hvid lærredslap på en krog. Forøvrigt havde vi travlt med vedligeholdelsesarbejde og den daglige rengøring. Rengøringen efter skibshunden var forbeholdt mig som et særligt privilegium. Til det brug havde jeg et par flade træstykker, som hang ved stormasten. De blev kaldt „sextanten“, og jeg blev altid tilkaldt for at „tage højden“. Kaptajnen og den vagthavende styrmand sad på sejlmagerbænken og reparerede sejl eller syede nye, af og til med matroserne til hjælp. Mit arbejde bestod mest i at være håndlanger og springe, hvor der skulle springes, fastgøre eller losse småsejl, fedte stænger og rakker, sejse gårdinger af o. lign. Småsejlene var: gaffeltopsejl, røjlstagesejl, bramstagesejl, jageren og begge røjler. Det var ikke nok med, at dette arbejde skulle gøres hurtigt, det skulle også gøres pænt.



Skibsdrengen bringer maden over dæk fra kabysen til kahytten. I stormvejr, når skibet slingrede og huen blæste af, kunne det være et vanskeligt job for skibsdrengen, der endnu ikke havde nået at få „søben“. Træsnit efter Chr. Blache i Ude og Hjemme I (1877-78).

The ship's boy carries the soup over deck in a gale.

Når jeg havde fastgjort en røjl, gik styrmanden hen og kiggede op. Sejlet måtte ikke kunne ses fra dækket, men skulle være rullet op på råen i et glat skind og forsvarligt surret med sejsingen. Var det ikke ordentlig gjort, måtte jeg op og gøre det om, hvis der var tid til det.

Styrmand Fack forlangte af mig, at jeg skulle gøre en røjl fast på 10 minutter, fra jeg forlod dækket, til jeg var nede igen. Jeg tror aldrig, jeg nåede dette mål, men han viste mig, at han kunne gøre det selv. Han var som nævnt en meget rask mand.

Vi var nu nået ned mod ækvator, og den dejlige friske passat hørte op. Det blev vindstille med byger, og pludselig brændte solen huden af på alle steder, hvor den kunne komme til. Mest smertefuldt var det ved halslinningen og på overarmene. Sveden haglede over de hudløse steder, og det gjorde meget ondt. Det var det mest ubehagelige, jeg har oplevet i min 14-årige søfartstid. Det var meget pinefuldt. Huden hang i laser rundt om halsen og på bryst og arme, hvor skjorten ikke dækkede. Jeg har hørt, at folk, som har forsøgt at gå med nøgen overkrop i denne situation, er død af det; men pinen varede heldigvis kort.

I bygerne overskred vi linien, og Neptun kom ombord med sin livlæge og barber for at undersøge helbredstilstanden hos dem, som ønskede at blive hans undersåtter og færdes i hans rige. Jeg blev bundet for øjnene og bragt til sæde på et bræt, som lå over et fuldt vandkar. Hans Majestæts livlæge fandt efter omhyggelig undersøgelse ud af, at jeg måtte barberes, og derfor blev jeg sæbet ind med en sæbe, som bestod af tjære, fedt, sod og hundelort. Det sidste er absolut nødvendigt for helbredet. Under indsæbningen blev jeg stillet forskellige spørgsmål om navn, fødested o. lign. Hensigten var at få mig til at åbne munden, så livlægen kunne få anbragt en klat af den undergørende sæbe i min mund. Dette lykkedes dog ikke. Jeg havde ikke for ingenting læst Marryats romaner og var forberedt. Barberkniven var et stykke tøndebånd, og efter omhyggelig barbering tog man pludselig brættet væk; jeg faldt i karret, hvor jeg blev skyllet og holdt godt under vand. Derefter erklærede livlægen mig værdig til at færdes i Neptuns riger. Så kom turen til de to hollandske letmatroser. De havde gemt sig af frygt for alt det forfærdelige, som de havde hørt og læst kunne ske under dåbsakten. Men der hjalp ingen „kære mor“, de måtte igennem den samme proces, og nu var jeg tilskuere, – og det var mere morsomt end at være delinkvent. Efter

vel overstået dåb fik vi bevilget ferskvand til at vaske os i, og der blev udstedt dåbsattester med Neptuns lak og stempel. Kaptajnen spenderede brændevin, og der blev sunget og spillet på harmonika. Lars Sæbø var Neptun og Peter Kolster var både livlæge og barber. Begge var behørigt maskeret med lange skæg af drev, og vandet dryppede af dem; de kom jo op af havet. Neptun bar selvsagt sit scepter, som var et lyster.

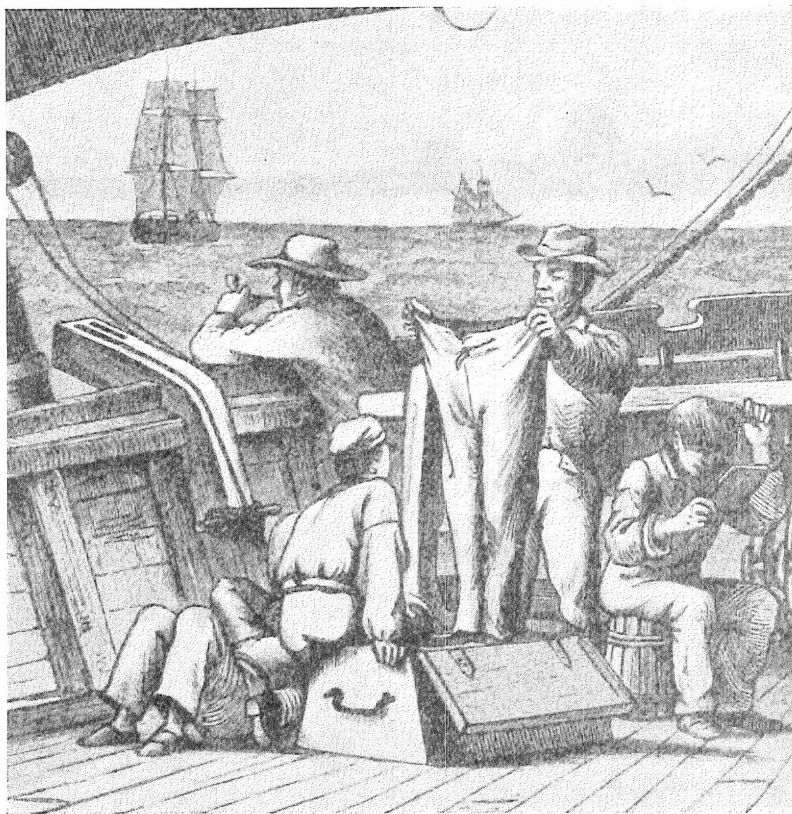
A propos ferskvand. På de lange rejser er spørgsmålet om ferskvand meget vigtigt. Mandskabet havde sine egne to vandfade liggende foran ruffet. De rummede tilsammen 60 pøse vand; men da det var opbrugt, blev vandet rationeret, og rationen var en halv pøse ferskvand pr. mand hver lørdag. I denne vandmængde måtte man vaske sig selv og sit tøj.

Det regner aldrig i passaten, men når vi passerede ækvator, fik vi ofte svære regnbyger. Så blev hyttetaget og halvdækket omhyggeligt gjort rent, og vi samlede vand ved alle afløbsrørene. Spygatterne på stordækket blev stoppet. Når vandfadene var fyldt, fik vi fri til at vaske os selv og vort tøj, og når det var gjort, holdt vi kistefornøjelse. Vi ryddede op i vore kister, reparerede på vort tøj, gamle breve blev læst en gang til, og fotografier, ikke mindst af unge piger, blev beskuet af alle. Vort køjetøj blev båret ud i solen og ligeledes bundbrædderne i køjerne, hvor vi gjorde jagt på væggetøj. Det er nogle blodtørstige fyre, når det er varmt i vejret. I kulden mærker man dem ikke. Kakerlakker var der mange af, men de gjorde os ingen fortræd. Når man havde ordnet sig selv og sit tøj, blev der spillet på harmonika og sunget, og der blev også leget og afholdt forskellige kraft- og smidighedsprøver. Det blev altså en slags festdag, som begyndte med regn og endte med solskin.

Vi styrede sydover i bygerne og fik snart sydøstpassaten, hvorefter vi sejlede bidevind for bagbords halse over mod Sydamerikas kyst. Vi havde ofte springere gående rundt om skibet, og af og til så vi en ensom kaskelothval eller et sejlskib. Jeg fangede en fugl ude på nokken af klyverbommen. Den var ensfarvet brun, antagelig en art kjove. Da jeg ytrede ønske om at udstoppe den, gav kaptajnen mig

alun til præparering og lidt tobak til at fylde i skindet. Så flåede jeg den og lagde den i skind, som det hedder i præparantsproget. Nogle dage senere var der et stort larvelignende dyr i en flyvefisk. Der blev råbt på „professor“, det var et af mine øgenavne. Jeg var, som forhenværende insektsamler, meget interesseret, men jeg kunne ikke bestemme den. Den blev liggende på dækket en stund, men da jeg kort efter kom til rors, kom kaptajnen og forærede mig den. Han havde sat den i et lille glas med sprit og lakket glasset til. Jeg synes, det var et ualmindeligt pænt træk af kaptajnen overfor mig. Når mine kammerater råbte på „professor“, så var det visselig ikke af interesse for biologi, men for at gøre grin med mig. Kaptajnen så altså anderledes på det, måske fordi han havde børn selv. En dag fortalte kaptajnen mig, at vi nu bare var en kort distance fra Pernambuco. Vi gik over stag og styrede sydover for styrbords halse. Efter nogle dages sejlads begyndte sydøstpasset at blive uregelmæssig, og så gjorde vi os klar til den stormfulde sejlads rundt om Cap Håb med de såkaldte „brave vestenvinde“. Passatsejlene blev slået fra, og de nyeste og stærkeste sejl blev slået under. Det løbende tovværk blev nøje efterset og nyt skåret i, hvor det var nødvendigt. Vi fik Tristan da Cunha i sigte, men vi skulle endnu længere syd på til 42° – 43° sydlig bredde. Her styrede vi østover.

Ved Tristan da Cunha så vi de første albatrosser, og når vi ikke gjorde for megen fart, fangede vi dem. Bedst gik fangsten, når vi lå underdrejet. Til fangsten brugtes et trekantet stykke kobberplade, hvoraf der igen var udskåret et trekantet stykke. Snøren var gjort fast med en hanefod i to hjørner af trekanten, som altså viste spidsen agterover. Underneden var anbragt et lille stykke kork, som kunne bære apparatet, når det lå stille i vandet. Over trekanten var bundet et stykke flæsk til agn. Når en albatros satte sig ved agnen, måtte vi fire på snøren, så agnen lå stille i vandet. Efter nogen betænkning tog albatrossen apparatet i næbbet, og så var den solgt. Den yderste del af næbbet har en stor krog, og når vi trak til, skar den spidse ende af trekanten sig fast i næbbet, og vi halede fuglen ombord. Vi kunne slippe albatrosserne løs på stordækket; til trods for deres store vinger



I frivagten lørdag eftermiddag eller søndag havde folkene ofte „kistefornøjelse“. Skibskisterne blev tømt, tøjet efterset, de gamle breve fra kæresten eller hjemmet læst igen, og de medbragte skatte beundret. Træsnit efter Chr. Blache i Ude og Hjemme I (1877-78).

“Sailor’s Pleasure”, when the sailor overhauled his sea chest, examined its contents, mended his clothes, read old letters, etc.

kunne de ikke flyve op igen. De målte fra 11 til 14 fod mellem vingespidserne. Vi spiste kødet og lavede piberør af underarmsbenene i vingerne. Af skindet på fødderne lavede vi tobakspunge. Det er disse mægtige fugle, som har været årsag til de mange fortællinger om søfolkernes ånder, som svæver omkring i stormbæltet sønden for Cap

Håb og Cap Horn, Den flyvende Hollænder o. lign. Det forstår man, når man ser dem på mågevis svæve lydløst om skibet en tåget måne-skinsnat. Den disede luft får dem til at se meget større ud end de er. Det er et syn, som nok kan tænkes at have påvirket overtroiske og uvidende mennesker.

Da vi var kommet langt mod syd, fik vi stærk vestenstorm, en rigtig lænser. Vi lænsede for undermærsejl og forestagsejl. De svære ræer stod i en bue under vindens pres, og vi surrede nokken af undermærseræerne op til nokken af overmærseræerne for at støtte dem. Det kræver stor agtpågivenhed og øvelse at styre et skib under en lænser. Det lærte styrmand Fack mig. Til at begynde med stod han ved siden af mig ved rattet, men efter nogen tid klarede jeg det alene.

Vi gjorde over 10 miles fart under denne lænsning, men vestenstormen hernede blæser ikke så jævnt som passaten. Vi havde perioder med stille og ustadig vind. Under en sådan periode var Peter Kolster oppe på mesankaltoppen og bændslede en ny fløj (vimpel) fast. Den gamle var blæst i stykker. Jeg beundrede ham; der var intet at holde sig fast i, og han skulle bruge begge hænder til sit arbejde. Han slog en medbragt sejsing et par gange om kaltoppen og sig selv. Derefter spændte han ryggen ud, benene var jo slynget om kaltoppen, og så havde han begge hænder fri til sit arbejde. Søen er aldrig rolig ved Cap Håb, og skibet slingrede ganske stærkt og arbejdede i søen, men han klarede det flot. Det så meget farligt ud.

En dag harpunerede 1. styrmand en springer fra klyverbommen, og vi halede den op, men inden styrmanden kunne få et løbende pælestik rundt om dens bagkrop ved halen, faldt den desværre af harpunen. Styrmanden lugtede til harpunen og svor inderligt. Vi andre var også skuffede. Årsagen var, at skibet gjorde stor fart, og der var høj sø.

Vi havde juleaften 1899 i dette farvand, og vi lå underdrejet for mesanstagsejl, undermærsejl, og forestagsejl. Under disse forhold styrer skibet ikke. Roret bliver lagt ned og rattet surret fast. Roret bliver ikke lagt helt i borde af frygt for, at søen skal slå det af. En mand må alligevel stå og holde i rattet. Det var altså juleaften, og

kaptajnen bød os hen i kahytten, hvor han læste juleevangeliet for os, og der blev sunget et par salmer. Derefter fik vi punch. Lars Sæbø stod og holdt i rattet, og kaptajnen gik op til ham og gav ham punchebollen at drikke af, for det var umuligt at skænke i glas, mens skibet arbejdede så hårdt i søen. Lars satte bollen for munden og drak alt sammen. Kaptajnen gik ned i kahytten igen og sagde: „Det er vist bedst at en går op og løser Lars af, for han drak alt sammen.“ Det morede vi os over i lang tid og ikke mindst Lars selv. Han var den største og stærkeste mand ombord og afholdt af alle både foran og agten for masten. Vi fik ellers en gang imellem en snaps, når vi havde haft en hård og langvarig tørn i dårligt vejr. Så hed det fra styrmanden: „Mesanskøde hale“. Det betød, at vi skulle komme hen til agterkappen, hvor kaptajnen stod og skænkede os hver sin snaps. Min snaps gav jeg til Lars eller Peter, for jeg havde endnu ikke lært at sætte pris på en snaps.

En gang vi lænsede indtraf der en morsom episode. „Hans“ var et udmærket søskib og under lænsning tog den temmelig regelmæssig vand over ved storriggeren på begge sider og ofte var den halvt bordfyldt, d. v. s. at der stod 2–3 fod vand på stordækket, og svalkede fra den ene side til den anden under skibets slingring. Under sådanne forhold kom styrmand Fack og Peter Kolster op at slås forude på bagbords side af ruffet. De rutchede straks agterover og hen i den svalkende sø. De var selvfølgelig begge i olietøj og søstøvler og forsøgte at slå hverandre med knytnæverne efter bedste recept, men skibet ville ikke ligge stille, og søen ville ikke holde op at bryde over løningerne, fordi de skulle slås, så de rutchede fra den ene side til den anden med stor fare for at gå overbord og uden at kunne gøre hverandre nogen fortræd. Gennemvåde blev de selvsagt. Efter en stund opgav de kampen og Peter ville ikke fortælle, hvorfor de sloges, men det var styrmanden, som slog først. Måske stod der kvinder bag. Sagen var glemt med det samme, men det morede mig meget at se på, og min sympati var selvfølgelig på Peters side.

Da vi var kommen langt nok østover, styrede vi nordover mod Java, og snart nåede vi sydøstpasset og skiftede sejl igen. Det var dejligt

atter at komme i tørt og varmt vejr efter den våde og kolde sejlads på de sydlige breddegrader, hvor vi altid var våde om benene trods gode søstøvler og olietøj. Vi have jo ingen steder at tørre de våde strømper, men lagde dem under bagen, når vi gik til køjs, for at de kunne være varme, når vi trak dem på igen. Ofte havde vi krampe i benene, når vi tørnede ud.

Vi nærmede os nu Java og kunne lugte landet, før vi så det. Det duftede af krydderier og brændt træ. De indfødte koger over bål under åben himmel. Vi fik den sneklædte top af Mont Semeru på Java i sigte efter 90 dages sejlads fra IJmuiden. Mont Semeru er 3-4000 meter høj. Vi styrede efter Balistrædet, men det tog flere dage at nå dertil, for nu blev passaten til land- og søbrise. Om dagen blæste søbrisen mod land, så blev det stille, og så kom landbrisen, som varede til om morgenen ved 8-tiden, så blev det igen stille, indtil søbrisen begyndte ved 10-tiden. Efterhånden dukkede der flere fjeldtoppe op i horisonten og blandt dem flere rygende vulkaner. I dette farvand så vi ofte søslanger. De var ca. 100-150 cm lange og pragtfuldt farvede. De kom ofte drivende forbi så tæt ved skibet, at vi kunne have taget dem med en ketsjer, men vi havde desværre ingen ketsjer. De skal være meget giftige. Hajkrog havde vi heller ikke. Når vi i stille vejr havde en stor haj gående rundt om skibet, forsøgte vi at få den til at bide på en af vore kættingkroge, agnet med flæsk. Hajen bed villigt, men det lykkedes os aldrig at få krogen til at holde. Hajer var der nok af.

Balistrædet ligger tragtformet mellem Java og øen Bali, og der går en meget stærk strøm i den snævrreste del. Det er umuligt for et sejl-skib at komme igennem, undtagen man har strømmen med. Vi kom ind med søbrisen fra det Indiske hav, men måtte ankre op under Javas kyst, da vi havde strømmen imod. Ved strømkæntringen littede vi anker, men måtte krydse, da vi havde vinden stik i stævn. Efter 17 bouter var vi i den snævrreste del af strædet og styrede bidevind ind mod Java. Men her nægtede skibet at gå over stag og faldt af. Vi måtte brase ræerne firkant for at få styring på skibet, og situationen blev da, at vi tilsyneladende sejlede ud af strædet mod det



På de lange farter førte skibene husdyr, især grise og høns, med, så man lejlighedsvis kunne få frisk kød. Til daglig løb grisene frit omkring på dæk, men når det blev storm, måtte man indfange dem og anbringe dem i deres sti. Træsnit efter Chr. Blache i Ude og Hjemme I (1877-78).

Catching the ship's pigs.

Indiske hav med ca. 5 miles fart, men i virkeligheden drev vi med strømmen ind i Java-søen med 5 miles fart og agterenden forrest. Strømmens fart har altså været 10 mil eller mere. Efterhånden som strædet blev bredere, fik vi herredømmet over skibet igen og kunne sætte kursen for Macassar.

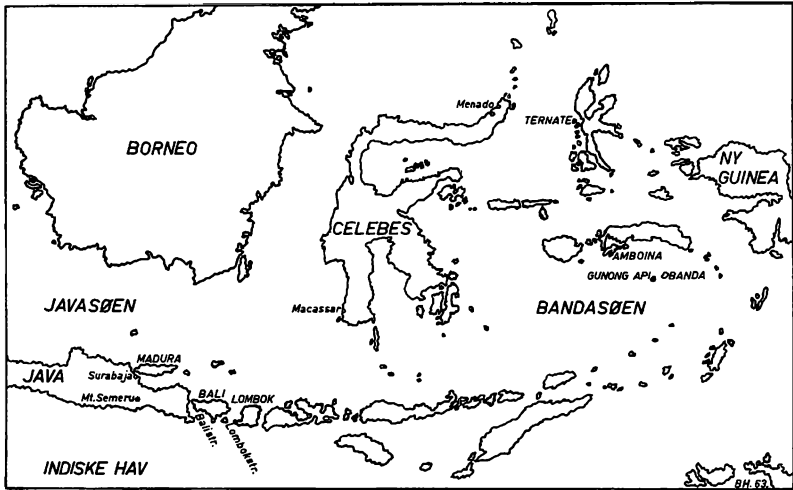
Men dermed var vi ikke hjulpet. Vi var nu kommet ind i Java-søen, og vind- og strømforholdene er her meget variable. Stille, tor-

denbyger og af og til et blaf af monsunen, det er forhold, som kan sætte grå hår i hovedet på kaptajnen, og mandskabet må slide hårdt i braserne, bjærge sejl i bygerne og sætte dem igen, måske flere gange i døgnnet, men vi nåede da til Macassar efter ca. 120 dages rejse fra Amsterdam. Her kastede vi anker og fortøjede senere til en udstikkerkaj af jerntræ, men stadigvæk med ankeret ude, så vi kunne hive skuden fra land, hvis det skulle blive nødvendigt på grund af søgang; vi lå jo på åben kyst.

Kaptajnen gik i land i hvid tropedragt, og vi riggede lossegrejer op samt tog presenningerne af lugerne. Om aftenen kaldte 2. styrmand mig hen på halvdækket og gav mig en frugt, som jeg aldrig havde set før. Det var en banan. Han viste mig, hvorledes den skulle skrælles, og jeg syntes aldrig, jeg havde smagt så dejlig en frugt. Om morgenen begyndte vi at losse, og om aftenen fik vi penge hos kaptajnen. Min hyre var 10 kr. pr. md., og heraf fik jeg udbetalt 5 gylden = 7,50 kr. En klase bananer på ca. 15 stk. kostede 10 cent, et glas isvand 5 cent, en grøn kokosnød 5 cent o. s. v., så jeg kunne spise mig mæt i bananer mange gange for 5 gylden. Jeg fik ikke landlov før førstkommende søndag, for alle skulle i land, og der måtte altid holdes vagt ombord.

Vi lossede selv. Nogle var i lasten og længede an, nogle stod i spillet og hev op, og Peter Kolster huggede en krog i hivet, mens det passerede lugekarmen; når hivet var kommet højt nok op, halede han til og tog tørn om en dertil indrettet bom, hvorefter han firedede hivet pænt ned på kajen eller i en lægter, hvis vi lossede i lægter. Hans løber gik gennem en blok oppe under storraen, som var braset således, at hivet gik godt klar af skibssiden. Det var tungt arbejde at længe an i lasten eller hive i spillet, og sveden løb ned i vore sko, og vort tøj var gennemvådt af sved. Vi fik kogende varm te at drikke og måtte ikke drikke ukogt vand. Om aftenen skyllede vi vort tøj op og tog tørt på.

Omsider oprandt da den søndag, da jeg fik landlov. Jeg gik langsomt, for der var meget at se. På kajen lå flere meter høje dynger af perlemuslingskaller. De sendes til Europa for fabrikation af de



Kortskitse over Molukkerne med de i teksten nævnte steder.

The Moluccas with place-names mentioned in the text.

kendte perlemorsknapper. Der lå store bunker af spanskrør og andre bunker af lange bambusstænger, ca. 10–12 cm i tværsnit ved rodenden. I stedet for mågerne hjemme fløj her en mængde brune rovfugle, som i størrelse og farve lignede meget efter vore hjemlige musvåger. De søgte deres føde i strandkanten. Den flade sandede strand var myldrende fuld af helt nøgne børn, som svømmede og dykkede og var som fisken i vandet. Jeg gik op i byen. Langs siden af gaden var der små boder, hvor man solgte isvand. Det serveredes i store glas. Sælgeren vikledede et stykke is ind i en sækkelærredsklud, knuste det med en trækølle, tømte den knuste is op i glasset og hældte deri et lille glas med rød saft, som smagte af roser, og fyldte glasset op med vand. Det var vidunderligt velmagende og lækende, men jeg blev advaret mod at drikke for meget og for hurtigt. I andre boder solgte de frugt, bananer, ananas, grønne kokosnødder, sukkerrørstykker og meget andet. I nogle boder kunne man købe friske, ristede kødstykker. De var så store som en femøre og ca. 10 stykker var stukket ind på en pind. Pinden hvilede med hver ende på en mursten, og mellem de to

mursten var der gløder. Sælgeren drejede stadig rundt på pindene, så kødet blev jævnt ristet. Det smagte herligt, men var også ganske dyrt i forhold til frugten.

Jeg gik videre op i byen og betragtede med stor interesse det brogede folkeliv. Malayer, kinesere, hinduer, hollandske soldater, næsten sorte, uldhårede papuaer og melanesere. Papuaerne hører hjemme på Ny Guinea. I nogle huse så jeg japanske geishaer. De var af en egenartet skønhed med deres spraglede kimonoer og det store kunstfærdigt opsatte hår. I nærheden af byen så jeg to slags hornkvæg. Store ensfarvede grå bøfler med mægtige horn og mindre, broget og pukkelrygget zebukvæg. Bøflerne brugtes som trækdyr og zebukvæget var malkekvæg. Det var også overordentlig interessant at se fiske-torvet med de mange fiske- og krebsdyrarter, som var mig helt ukendte.

Macassar havde ca. 15–20.000 indbyggere og var hollandsk residensstad. Der var en garnison på 3–400 mand hvervede tropper af mange nationer, deriblandt en dansker fra Ringkøbingegnen. Han hed Victor og var korporal. Han var typograf af fag, men som rejsende håndværkssvend var han blevet hvervet i Holland. Han kom ofte ombord til os og fortalte os bl. a., at de hollandske soldater ikke måtte vise sig i uniform 10 km uden for Macassar. Der regerede en malayisk fyrste (Raja), som ikke ville se hollandske soldater i sit rige. Soldaternes løn var 100 gylden om året og desuden 90 cent om ugen. Hvis de ville betale 10 cent om ugen, kunne de få en malayisk kone; børnene blev opdraget på statens bekostning. Soldaterkonerne kom mest fra Java. Hvert 3. år fik soldaterne udbetalt deres optjente 300 gylden og hvert 6. år kunne de få frirejse hjem og tilbage igen, hvis de ønskede det. Victor var en intelligent og venlig mand, og han trivedes godt derude. Han fortalte om krigen med de indfødte på Atjeh (nordlige del af Sumatra), hvor han blev dekoreret.

Vi havde også besøg af en finsk matros, som var styrmand på en perlefiskerskonnert. Han fortalte om dette liv. De var tre hvide befalingsmænd ombord, og de fiskede perlemuslinger i Torresstrædet og langs Ny Guineas kyst ved hjælp af indfødte dykkere. Her gik de

i land og skød vildsvin og hjorte og tuskede med de indfødte, som var kannibaler. De lå ude et år ad gangen og blev provianteret fra Batavia. Han tjente 150 gylden om måneden. Det var mange penge dengang. Man kan tænke sig, med hvilken interesse jeg eventyrlystne dreng lyttede til disse beretninger. Det var vel nok eventyr. Han giftede sig, imedens vi lå i Macassar, og 1. styrmand, Lars Sæbø og Peter Kolster var med til bryllupsfesten. Jeg var også inviteret, men kom ikke med, fordi Lars mente, jeg var for ung. Brudgommen havde jo mange penge, og der blev holdt en drabelig fest med sang, spil og dans og meget spiritus.

Da vi var færdige med losningen, tog vi vore fortøjninger og hev ud til ankeret, satte sejl og stod sydefter langs Celebes's kyst med landbrisen. Vi havde hurtig rejse syd om Celebes og over Banda-søen. Snart sejlede vi tæt forbi vulkanen Gunong Api og ankrede i Bandas udmærkede havn i 7–8 favne vand. Vandet var så klart, at man kunne se korallerne og konkylierne på bunden. De indfødte dykkede ned og hentede nogle op til os fra bunden. De var meget glade, når vi gav dem en beskøjt. På Bandaøerne avles der næsten udelukkende muskatnødder til eksport. Vi havde en søndag i Banda, og jeg fik landlov.

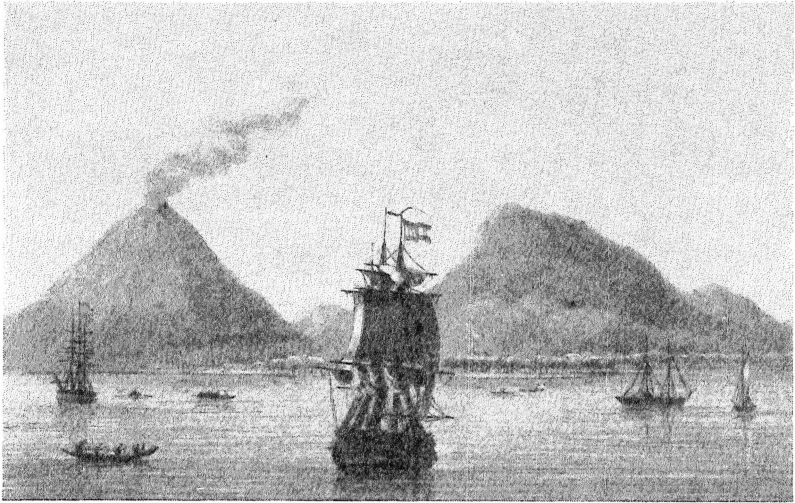
Jeg bad Lars og Peter om at tage med mig op på toppen af vulkanen Gunong Api. Det var de villige til, da de også syntes, det kunne være morsomt at se toppen af en rygende vulkan. Vi blev sat i land med skibsbåden og begyndte opstigningen, som foregik gennem tæt buskads. Det var varmt, og da det begyndte at regne lidt, opgav Peter og Lars turen og vendte tilbage. Jeg fortsatte imidlertid opover med en kæp i hånden til værn mod slanger. Vulkanen er omtrent 600 m høj, så det var et stykke at gå, men jeg nåede da op. Den øverste del var blottet for alt planteliv og dækket med slagger og lava og rene gule klumper af svovl. I midten var en stor fordybning af form som en tragt, og fra tragtens bund steg der røg op. Jeg holdt mig til vindsiden, da jeg forstod, at røgen kunne være livsfarlig. Der hvor jeg gik, var der revner i jorden, som det røg af. Da jeg fik røgen i næsen, mærkede jeg, at det var ren svovlrøg, som næsten tog pusten fra mig. Der var en herlig udsigt deroppefra over de lavere skov-

klædte Bandaøer, og man så koralrevene her og der, som søen brød på. Det tog sig pragtfuldt ud i det dybtblå hav. Nede i havnen så jeg „Hans“, som tog sig ud som en lille båd, set heroppefra. Så gik jeg ned igen. På vejen nedover klatrede jeg op i en kokospalme og skar en nød af, som gav mig en herlig læskende drik og et lille velsmagende måltid. Men nødderne var for store og tunge til at bære med ombord gennem den tætte underskov og i det stenede terræn, hvor man måtte have begge hænder fri.

I Banda, som forøvrigt alle steder på Molukkerne, så man rester af gammeldags fæstningsværker fra spaniernes tid. Vi måtte stjæle ferskvand i Banda. Kaptajnen har antagelig ikke kunnet få det gennem havnemyndighederne. Så måtte vi hente det om natten, sandsynligvis efter en underhåndsftale med en plantageejer. Det var dejligt vand, som vi tappede af en bambusrørledning.

Vi lettede anker og sejlede til Amboina. Der var høje fjelde, men ingen vulkaner i nærheden. Der var dog for et par år siden sket store ødelæggelser på grund af jordskælv. Amboina er stedet for krydderelliker. Holland har i sin tid forsøgt at monopolisere handelen med krydderelliker og muskat. Nellikeproduktionen blev koncentreret i Amboina, muskaten i Banda. Forsøget mislykkedes på grund af engelsk indgriben.

Efter et kort ophold i Amboina sejlede vi videre for Ternate. Her lå vi også til ankers og lossede i lægtene. Om søndagen gik jeg en tur langs stranden for at samle koraller og konkylier (tomme sneglehuse). Der var meget at se på, både af planter og dyr, men morsomst var næsten landkrabberne, som det myldrede af. De bor i huller i strandkanten og er vanskelige at få fat på, for de løber utroligt hurtigt og forsvinder i et hul. De har nok mange fjender. Oppe over højvandslinjen i udkanten af skoven så jeg nogle store sneglehuse, som ikke var mosgroede. Det undrede mig, så jeg stod stille og iagttog dem. Et af dem rørte sig lidt, og ved nærmere eftersyn viste det sig, at der sad en stor eremitkrebs inde i hvert hus. Den trak sig så langt ind at jeg ikke kunne få den ud. Jeg puttede et par af de pæneste sneglehuse i lommen, og da jeg senere traf en halvhvid, som talte



Øen Bandas red i ældre tid. Til venstre den 583 m høje vulkankegle Gunong Api. Danske læsere kender vulkanen fra Johannes V. Jensens roman „Det tabte Land“ ; det var her han lod mennesket låne ilden i fordums dage. Litografi i S. A. Buddingh : Neêrlands-Oost-Indië II (Rotterdam 1860).

The roads of Banda, with the volcano Gunong Api which the author climbed.

hollandsk, og viste ham min fangst, så lo han. Han holdt sneglehuset tæt op til munden og fløjtede. Eremitkrebsen fo'r ud og forsvandt i vegetationen. Den kunne ikke tåle de svingninger, som fløjtningen frembragte mod dens bløde bagkrop.

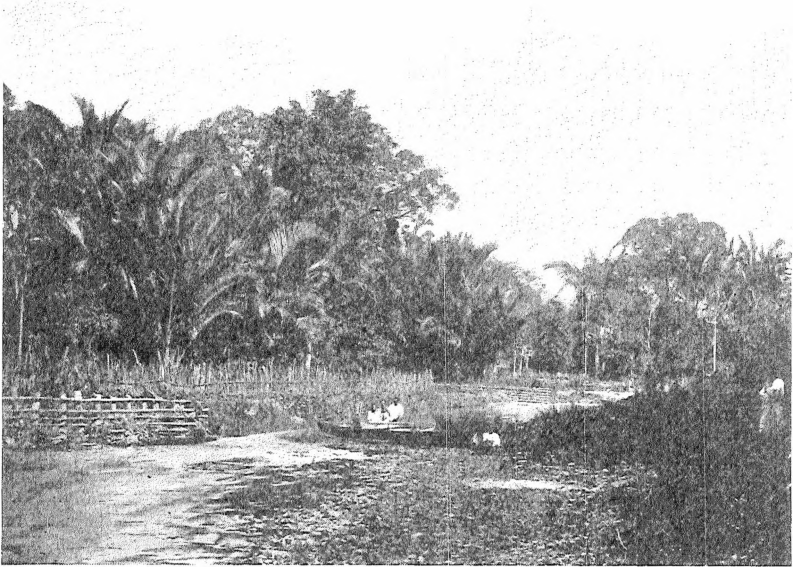
Min kulørte ven fulgte mig tilbage til Ternate, hvor vi gik ud på en bådbro for at praje skibet. Her stod to hollandske soldater, som jeg kom i snak med. En stor malaydreng kom for at falbyde en meget stor konkylie. Han forlangte en gylden for den. 10 cent er rigelig nok for den, sagde den ene soldat, men da drengen ikke ville sælge, tog soldaten leende både ham og konkylien på ryggen og bar dem ind til land, hvorefter han kom ud igen til os. Sælgeren kom løbende efter og gjorde et klækkeligt afslag i prisen, men soldaten måtte bære ham i land en gang til, før jeg fik konkylien for 10 cent. Alt dette foregik under latter og godt humør fra begge sider. Jeg havde jo af mine

to hollandske skibskammerater lært at tale godt hollandsk, lidt tysk kunne jeg fra skolen og nogen malayiske ord havde jeg også lært. Først og fremmest at tælle.

Banda, Amboina og Ternate var små byer med ca. 10.000 indbyggere. Flertallet af beboerne var af den smukke brune, glathårede malayiske race. Så var der de næsten sorte melanesere og papuaer, mange kinesere og nogle få hvide. Der var en hollandsk resident og en lille hollandsk garnison, og desuden var der også en indfødt regent.

Vi sejlede videre fra Ternate med kurs mod Menado, som ligger på nordspidsen af Celebes et par breddegrader nord for ækvator. Sejlladsen mellem øerne var meget vanskelig på grund af de ustabile vind- og strømforhold, de farlige koralrev og dårlige søkort. Hollænderne var ikke så interesseret i kortlægningen, da de kun besejler øerne med dampskibe, og de kan jo følge optrukne ruter, mens sejlskibene ofte må krydse og er langt mere afhængige af strømme. Det er hændt, at man fra sejlskibene har måttet sætte båd ud og spørge de malayiske fiskere, hvor man var. Det skete dog ikke for os, men denne sejllads var sikkert en stor prøvelse og nervebelastning for kaptajnen. Tordenbyger, vindstille med brusende og skummende strømkæntringer. Man kunne se, at der var stærk strøm, men man kunne ikke se, hvor strømmen førte skibet hen. Det hændte, at vi måtte sætte båden på vandet og forsøge at bugsere, når det så ud til, at skibet ville drive på land. Forøvrigt var det smukt og malerisk med de skovklædte øer med høje palmer og rygende vulkaner.

Når vi sejlede i havn gik det således for sig. Man kan tænke sig den smukke, hvide bark for fulde sejl, hele mandskabet er på dæk, og kaptajnen har kommandoen. Styrbords vagt passer stortoppen og agtersejlene. Bagbords vagt passer fortoppen og forsejlene. Når kaptajnen giver ordren, springer styrmændene til faldene, mandskabet til nedhalerne, og gaffeltopsejl, røjlstagejl, bramstagejl og jageren går ned nøjagtig *samtidigt*. Dernæst begge røjler *samtidigt*. Så gives storsejlet op, det er alle mands job, skøde og hals går *samtidigt*. Dernæst begge bramsejl *samtidigt*. Dernæst mellemstagejl, storestængestagejl og begge klyverne *samtidigt*. Så gives fokken op, alle mands job, hals og



Parti fra den lille, i den hollandske kolonitid så vigtige ø Amboina. For konkurrencens skyld begrænsede hollænderne dyrkningen af muskatnødder til denne ø, ligesom dyrkningen af kryddernelliker blev forbudt uden for øen Banda. Ældre foto i Etnografisk samling.

View from Amboina, one of the most important islands in the Moluccas during the Dutch colonization.

skøde samtidigt. Derpå fires begge overmærsejl samtidigt. Så går 1. styrmand til ankeret, som hænger klar under kranbjælken. Derefter hedder det: „Ned forestagejl“, „bras bak“ (ræerne på stortoppen hales rundt). Næste ordre er: „Lad gå anker“. En passende længde kæde stikkes ud, almindeligvis ca. tre gange dybden. Sejlene gøres fast. Kaptajnen roes i land. Rejsen er endt.

Alle mand sætter en ære i at manøvreringen går så hurtigt og præcist som muligt. Der er mange tilskuere på land også. Nationalfølelsen gør sig stærkt gældende.

Under sejladserne til Menado havde jeg en mindre behagelig oplevelse. Det var langfredag morgen år 1900 ved solopgang. Jeg havde udkig og stod på bakken og lænede mig til fokkestaget, hensunken i

beundring af den pragtfulde solopgang og de mange øer og rygende vulkaner, som efterhånden blev synlige. Da fik jeg pludselig et næveslag i ansigtet. Det var 1. styrmand, som havde listet sig ind på mig bagfra og påstod, at jeg sov. Jeg havde ikke sovet og blev aldeles rasende og brugte mund. – Fire gange måtte han slå til mig, før jeg lystrede hans ordre og bjærgede lanterne. Da jeg kom agterover med lanterne, var kaptajnen på halvdækket og spurgte mig, hvad det var for et spektakkel henne på bakken? Å, det var styrmanden, som klappede til mig, han sagde jeg sov, men det gjorde jeg ikke, svarede jeg. Hvad, sov du ikke, din satans knægt, råbte styrmanden og ville slå til mig igen. Så, så, sagde kaptajnen, lad nu det være godt. Til mig sagde han: „Det er bedre, at du får et par lussinger, end at styrmanden og jeg skal blive uvenner. Forresten kan du trøste dig med, at langfredag var en bitter dag, men skøn var påskemorgen.“ Så blev der ikke snakket mere om det. Til mine kammerater i ruffet snakkede jeg om min lyst til at tage kampen op med styrmanden, selvom han var den stærkeste. Men Peter Kolster mente, det var godt, jeg ikke gjorde det.

I Menado er der en meget kort landgrund, så vi måtte sejle ret på land med et anker og 40 favne kætting stukket ud for boven. Da ankeret tog bund, skar skibet ud til siden, og vi lod det andet anker gå, mens skibet svingede rundt. Vi førte samtidig en trosse i land og hev ind på den, imedens vi stak ud på ankerkættingerne. Derefter blev agterenden fortøjet til land med svære kokoskabler, som vi lånte på stedet. Skibet var altså ualmindelig godt fortøjet, men det var også nødvendigt. Her er mange skibe forlist under pålandsstorm, bl. a. fanøbarken „Mathilde“. Vi havde forholdsvis langt ophold i Menado. Vi skulle losse ud og indtage et stort parti kopra i sække til Macassar. Jeg var vagtmand en tid og havde lejlighed til at se på de indfødte fiskere om natten. De sad i deres kanoer og fiskede med snøre og agn. De havde en lille lygte på kanoens stævn og ved siden af sig et fiske-spyd. Undertiden greb de med en lynhurtig bevægelse spydet og kastede det, og hver gang fik de en ret stor fisk.

En morgen vågnede jeg og kunne ikke løfte mit hoved fra hoved-

puden. Det var kystfeberen, men en stor dosis kinin fik mig hurtigt på benene igen. En søndag gik jeg en lang tur på opdagelse langs stranden nordefter. Det var lavvande, og der løb mange små bække ud, men ved munden bredte de sig ud, så man let kunne gå over. Da jeg vendte om for at gå tilbage, var vandet steget, og jeg kom til et sted, hvor det var nødvendigt at svømme over. Krattet nede ved stranden var meget tæt og fuldt af torne. Jeg bestemte mig til at binde mine sko, bukser og skjorte fast på kæppen, vade så langt jeg kunne, kaste det i land på den anden side og svømme resten. Imedens jeg forberedte dette, kom en hollænder pludselig ud af krattet og råbte til mig. Han advarede mig imod at svømme over, da der var mange krokodiller, og vi kunne da også se en, som lå og lurede i vandskorpen, et stykke ude. Han tog mig med sig ad en lille fodsti, som førte op til en hytte, hvor han var på søndagsudflugt. Derefter viste han mig en god og banet vej, som jeg fulgte tilbage til Menado. Mens vi lå i Menado, fik jeg også lejlighed til at smage skildpaddeæg. De har ikke kalkskal, men en tyk hinde. De smagte svagt af fisk. I land så jeg malaykvinder, som var helt hvide. Det blev fortalt, at de tilhørte en stamme, som boede langt inde i skovene, og at de efter stammens skik ikke kom ud i stærkt solskin, men måtte holde sig i skyggen altid. Det var årsagen til den hvide hud.

Vi lastede vort kopraparti og riggede begge røjlræer ned, forebramrår og bramstang. Lastrummet var ikke helt fuldt, og da kopra er let i vægt, var skuden rank. Så hev vi op og satte kursen for Macassar. Efter nogle dages rejse kom vi frem og fortøjede på vor gamle plads. Koprалasten blev losset, og hele mandskabet gik i gang med at spule lastrummet og gøre klar til at indtage vor kaffelast. Skibet havde slagside mod kajen. Hein og jeg halede vand op, og 1. styrmand styrtede det i et kar i lasten, hvor 2. styrmand med resten af besætningen spulede og skruppede. Stewarden kom fra kahytten med en tekande i hånden: „Nu kapsejser hun pinedø“, råbte han og sprang i land. Vi andre tre så op og sprang for livet. Fokkeråen brækkede, men merseræerne dundrede i kajen ret bag os. Udstikkerkajen, som vi lå med styrbords side til, var af jerntræ, og den holdt en tid, ligesom

mærsebraserne holdt. Det reddede livet for dem, som var i lasten, og de var ikke længe om at komme op. Kaptajnen kom op af kahytten med en kanariefugl i bur. „Børn, børn“, råbte han, „hvad er det I gør med skibet?“ Men han måtte smide kanariefuglen i vandet for at kunne svømme i land. 1. styrmand sprang i vandet og reddede grisen og grisehuset. Jeg var nede i kahytten og reddede vor alles gode ven skibshunden. Imidlertid løb lasten fuld af vand, skibet sank på 5 favne vand. Årsagen til kæntringen var antagelig, at en sø har væltet mod kajen, og dragsuget, når vandet løb tilbage, har trukket skibsskroget ud, mens den hældende rig og fortøjningerne trak den anden vej.

Vi arbejdede til langt ud på natten med at bjerge, hvad bjerges kunne, bl. a. alle luger, og så surrede vi skibet godt fast til land, for at det ikke skulle glide længere ud. Det lå jo i en skrå stilling, med fokkemasten støttet op til udstikkerkajen. Heldigvis havde vi jollen i vandet. Vi sov nogle timer i vort våde tøj på cementgulvet i et pakhus, og så snart det lysnede, tørnede vi til igen. Vi var noget forkomne, men kaptajnen skænkede os genever i et ølglas. Jeg ville intet have, men på kaptajnens opfordring drak jeg et par gode slurke, og det gjorde mig bare godt. Vi riggede ræerne og storebramstag ned. Imedens havde kaptajnen fået hjælp af to små hollandske orlogsskibe. De satte hver sin trosse fast om henholdsvis fokkemasten og stormasten, og fra land satte vi en trosse fast samme sted. Når orlogsskibene rejste skibet, som stod på bunden, skulle vi med landtrosserne forhindre skibet i at vælte udover. På denne måde lykkedes det at rejse skibet på ret køl. Trosserne udover blev gjort fast i bøjer, og trosserne i land om fortøjningspæle. Så stod da skibet på ret køl, men under vand. Et par flåder af svære, lange bambus blev slæbt hen til vraget og fortøjet. De indfødte gik i gang med at skyde bambus ind under skibet een og een stang ad gangen, og på denne enkle måde løftedes skibet så højt op, at vi kunne komme til at skalke lugerne. To svære håndpumper blev anbragt på kappen over agterlugen, og så pumpede vi skuden læns med et hold indfødte i den ene pumpe og skibsbesætningen i den anden. Det var spændende at se skroget komme langsomt op af vandet, men det lykkedes.

Så gik vi igang med rengøringen. En del af provianten var ødelagt, såsom beskøjter, mel, stokfisk, klipfisk o. lign., men det salte kød og flæsk i tønder, samt de hermetiske margarinebokse og anden hermetik var i behold. Vore tobaksbeholdninger var ødelagt, det var næsten det værste for os, da vi ikke kunne købe ny forsyning. Mit konfirmationslommeur var også ødelagt, men det havde jeg kun brug for i land, og landgang var der ikke megen anledning til for mit vedkommende. En indfødt dykker konstaterede, at kobberhuden havde taget skade. Vi måtte derfor i dok og blev slæbt til Surabaja af en hollandsk passagerbåd, som skulle dertil via Lombok.

Under arbejdet med bjærgningen af skibet fik vi overladt et hus i land og fik udmærket mad, som blev serveret af en kineser, kun kaffen var så stærk og bitter, at jeg ikke kunne drikke den. Der var en brønd i baggården, og i brønden var en ret stor fisk (en malle). Den holdt vandet rent ved at spise alle insekter, som faldt ned, og den gjorde godt arbejde. Bordbenene var placeret i små bokse med vand for at forhindre insekter i at kravle op på bordet. Om aftenen så vi de lysende ildfluer danse i luften og gekkoerne (en slags firben) løbe hen under loftet og fange insekter. Af og til udstødte de en lyd, som ligner deres navn. En regnfuld og kølig aften var der en af os, der fandt en 9-10 års malaydreng, som forgæves søgte ly for regnen. Han kom ind til os, rystende af kulde og omtrent helt nøgen. Vi gav ham mad og husly, og senere forærede jeg ham min jakke fra Sorø Akademi med blanke Fugl Phønix knapper. Den var blevet altfor lille til mig, og han blev meget glad for den. Da jeg ca. 2 år senere kom til Macassar igen som matros med fanøbarken „Thora“, så jeg drengen gå med jakken fremdeles. Det var morsomt, skønt jakken var meget for stor til ham.

Ved dokningen i Surabaja viste det sig, at skaden var ubetydelig, og ved hjælp af en slæbebåd ankrede vi i strædet mellem øen Madura og Java. Her gik der en meget stærk strøm. Lægtene og bombåde kom enten med slæbebåd, eller også måtte de ro langt forbi os helt inde ved land, og når de mente at have tilstrækkelig højde, roede de mod os tværs på strømmen, og vi måtte så passe på at kaste dem

en line, idet de passerede, ellers måtte de gøre turen om igen. Her lå vi til ankers i nogle uger og riggede op. Tømmermanden lavede en ny fokkerå og kalfatrede dækket. Det var en god læretid for mig. Vi måtte jo både lave nyt og reparere den gamle rig. Ingen andre end kaptajnen var i land på grund af vanskelighederne med at komme ombord igen og på grund af feberen. I nærheden af os lå en stor firemastet amerikansk bark, som var kommet fra New York med petroleum i kander. Den var fuldlastet med sukker, men kunne ikke sejle, fordi hollandsk politi og soldater havde fængslet over halvparten af besætningen under optøjer i land. Nye folk var umulige at få, – kaptajnen skød sig.

En dag var vi sejlklar. Ankeret blev hevet op, og så var vi igen under sejl. Ved ankomsten til Macassar forstøjede vi på vor gamle plads og begyndte at laste kaffe for Amsterdam. Udenfor os kunne vi se toppen af nogle palmer i synsranden. Det blev bestemt, at vi skulle foretage en jagttur derud, og jeg fik lov at være med, for jeg var en rigtig eventyrmand, sagde 1. styrmand. Med på turen var den tidligere omtalte danske korporal Victor og to hollandske soldater. De skaffede to rifler og to haglgeværer samt drikkevarer. Vi var 1. styrmand Fack, Lars Sæbø, Peter Kolster og jeg. Skibet gav proviant. Vi riggede båden til og sejlede derud med landbrisen. Det viste sig, at palmerne stod på en meget lille, flad ø, og på den ø boede antagelig 600 mennesker, så der var intet vildt. De indfødte havde grise og høns og levede af fiskeri fra deres kanoer. De sejlede deres fangst til Macassar med søbrisen og vendte hjem med landbrisen. Vi var en lille tur i land, men der var ikke andet vildt end landkrabber. Så spiste vi frokost og satte kursen tilbage mod Macassar med søbrisen. Det var en herlig tur. 1. styrmand skød med riffel en terne, som sad på et flydende stykke træ. Det var et flot skud, og styrmanden var dagens mand, men det var vort eneste jagtbytte.

En anden søndag var vi på en lignende tur op ad en flod, som løber ud lidt nord for Macassar. Her var der herlige naturscenerier med hvide hejrer, forskellige slags papegøjer og andet fuglevildt. I vandet så vi krokodiller og en stor skildpadde. Her kunne der være

chance for vildsvin og hjorte, men her var vi uden for det område, hvor soldaterne havde lov til at færdes, så vi holdt os på søen. Jagtbyttet var nul, men vi havde haft en herlig oplevelse og en festlig dag.

De malayiske kvinder er smukke, også efter europæisk smag, men de fleste af dem ødelægger ganske deres udseende ved at tygge betel, som gør dem tandløse i løbet af få år.

Imidlertid lastede vi kaffe i små sække på ca. 30 kg. Under kaffelasten havde vi et tykt lag med spanskrør i bundter, og skibssiderne blev ligeledes foret med spanskrør. Den kaffe, vi lastede, var en meget kostbar sort, som skulle få en særlig fin aroma ved at svede på den lange rejse til Europa. Mellemmrummene mellem dæksbjælkerne og andre små tomrum, hvor der ikke var plads til en kaffesæk, blev udfyldt med måtter og bøffelhorn.

En dag i begyndelsen af december 1900 sejlede vi fra Macassar, over Javasøen og ud af Lombokstrædet mellem øen Lombok og øen Bali – „Home abound“. De ord har en liflig klang i en langfartssømands øre. Vi skulle nu over det indiske Ocean og gå lidt syd om øerne Réunion, St. Mauritius og Madagaskar. I nærheden af St. Mauritius kom vi ind i en orkan, men vor dygtige kaptajn lod sejlene gøre fast i tide og lagde skibet på den rigtige bov, så vi fjernede os fra orkanens centrum. Vi havde ikke større vindstyrke eller sø, end vi havde haft under udrejsen rundt Cap Håb, men luften var ladet med elektricitet, og der stod store flammer af St. Elmsild på alle mastetoppe og rånokker, ligesom stag og barduner lyste. Skibet var illumineret af St. Elmsild. Det var næsten uhyggeligt i den mørke og stormende nat med torden og lynild.

Ved Madagaskar styrede vi sydover og snart blev det koldere. Vi havde da tilbragt 8–9 måneder i troperne, og der gik jeg selvfølgelig altid med bare ben i skoene. Da vi nu måtte i sæstøvlerne igen, gik jeg til kaptajnen for at købe et par strømper i slopkisten. De kostede 6 kr., men kaptajnen forærede mig et par gode lange uldstrømper, og 1. styrmand forærede mig også et par. De syntes vel, jeg havde for lille hyre til at betale „søpris“. Under sejladsen rundt Cap drev vi en dag op mod Cap Agulhas bankerne. Vi lå underdrejet og måtte halse i

den ualmindelige høje og krappe sø. Det var farligt, men „Hans“ var et godt søskib og klarede sig flot under kaptajnens erfarne ledelse.

Fra Ostindien havde vi 3-4 unge grise med, som blev spist i det sydlige, kolde klima. Det var små dyr, antagelig på ca. 25 kg. De lignede nærmest vore vildsvin, og de løb omkring mellem malayernes hytter. De blev slagtet ved Cap Håb, og vi fik også smagt dem i lukafet. Det smagte vidunderlig godt.

Snart kom vi op i sydøstpassaten og fik St. Helena i sigte. Vi kunne have haft nødig at proviantere med beskøjter her, men da vinden var særlig gunstig, foretrak kaptajnen at sejle forbi, og vi fik halv ration af beskøjter. Da vi kom under Kanalen, havde vi ikke flere beskøjter og heller intet mel eller gryn. I stedet for brød fik vi hvide bønner, som stewarden lagde i blød og æltede til en dej, som han stegte i en stegepande. Margarine og sukker havde vi nok af, ligeledes salt kød og flæsk.

Vi havde glædet os til at komme i havn, da vi fik Cap Lizard i sigte, men det satte i med en ganske stiv østenvind, som varede ca. en måned (Påskeøsten), så vi måtte væbne os med tålmodighed og holde den gående for rebet fok og rebede overmærsejl fra Ushant og til Cap Lizard og tilbage igen. Vi kastede lange blikke efter dampskibene, som ikke behøvede at tage hensyn til vinden, og beundrede de store sejlskibe, som kom strygende ud af Kanalen for fulde sejl. Vi måtte forøvrigt være årvågne og holde godt udkig, for trafikken var stor.

Endelig kom vestenvinden og det var på tide. Kaptajnen havde fået de første symptomer på den frygtede beri-beri, der kendetegnes ved at fingeraftryk bliver siddende, hvis man trykker på huden ved anklerne. Vi fik vinden ganske stærkt, men skibet fik alt det sejlpres, det kunne tåle, og vi sejlede op til IJmuiden på ca. 48 timer. Her gjorde kaptajnen det sømandsmæssige kunststykke at sejle skibet til kaj i IJmuidens yderhavn uden hjælp af slæbebåd. Det har sikkert set flot ud for dem, som stod på land, og vi var stolte af vort skib og vor kaptajn. Efter at skibet var fortøjet, kom der øjeblikkeligt rigeligt med forskellig slags frisk brød ombord; samtidig kom dog brevene,

og den eneste, som straks begyndte at spise af det duftende brød, var vor tyske matros Fritz Meyer, som ingen breve fik. Han havde sejlet i langfart i mange år og helt mistet forbindelsen med slægt og venner. Vi fik slæbebåd gennem slusen og Nordsøkanalen op til Amsterdam. Under slæbeturen slog vi sejlene fra, lagde dem pænt sammen og stuvede dem i sejlkøjen. Arbejdet gik med liv og lyst og utroligt hurtigt. Rejsen fra Macassar havde varet 140–150 dage, og vi kom frem sidst i april 1901. Hele besætningen mønstrede af, men jeg måtte blive ombord endnu en måned for at koge for kaptajnen og 1. styrmand. Jeg havde kun 10 kr. pr. md., men havde dog så stor afregning, at jeg kunne købe mig nyt tøj i Amsterdam og betale min rejse hjem med jernbanen gennem Holland og Tyskland. Ingen, som ikke har prøvet det, kan forstå den glæde og appetit på livet, som gennemstrømmer en sømand, når han efter 18 måneders hårdt slid og dårlig kost kommer i europæisk havn, hører musik og ser hvide kvinder igen. Det er en stor oplevelse.

Da jeg ca. 7 år senere aftjente min værnepligt, hørte jeg af en Fanøstyrmand, at kaptajn Jensen, 1. styrmand Jakob Fack og Peter Kolster alle var døde på søen. Lars Sæbø rejste hjem, giftede sig og levede som gårdejer og bygmester. Jeg var gæst ved hans guldbryllup i 1951, nu er han desværre død. 2. styrmand Jensen blev fører af et dampskib. – De andres skæbne kender jeg ikke.

BY SAILING SHIP TO THE EAST INDIES AND THE MOLUCCAS, 1899–1901

Summary

After a brief period on a training ship the author was hired at the age of fifteen as ship's boy on the bark „Hans“ of Fanø, on which he remained for the next twenty-three months. The bark lay in Kolding and from there sailed first for Härnösand, one of the many important timber ports of Northern Sweden, to collect a cargo of boards for Amsterdam. At the end of 1899 she left Amsterdam on a voyage to Indonesia which was to last about eighteen months. The first port of call was Macassar in the Celebes, with a mixed cargo including beer and Hollands, and cooking pots for the inhabitants. After some

time sailing round the Moluccas (Banda, Amboina, Ternate) they went on to Menado (Celebes) where they picked up a cargo of copra for Macassar. There an accident happened which could well have been disastrous. After being discharged the vessel capsized because of heavy seas and strong suck, fortunately without loss of life or much material damage. Nevertheless it meant a big delay as it took many days' hard work to get the ship on even keel again and pumped dry; she had to be towed to Surabaya and docked. At Macassar they took aboard a cargo of coffee for Europe and this precious cargo had to be stowed with great care. They were nearly a year in Indonesia before they could set sail for home via the Cape of Good Hope. The voyage took 150 days, but the cargo did not suffer from this as the coffee lay and "sweated" during the trip and thereby acquired the desired aroma. It was worse for the crew, for when nearly home they had to lie in the Channel for a whole month beating up against the strong easterly wind. Their provisions were nearly exhausted and there were signs of the dreaded disease beri-beri. But in the nick of time a west wind sprang up and carried them speedily to Holland, so catastrophe was averted. It was five months since they had been on land.

The author recounts many details of life aboard a sailing ship on a long voyage—fitting out, loading and discharging, provisions and fare on board, watch duty and work on board, relations among the crew, discipline which though strict was not inhuman, baptism at the equator and other festive occasions, catching fish and birds, and so on. Naturally enough he sees everything with the eyes of a ship's boy and tells of the conditions he worked under, how he helped in the galley and the general work on board, and the rather brutal though not unfriendly treatment he received. His worst task was to clear up the mess made by the ship's dog with the "sextant" as it was called, and he got plenty of abuse showered upon him.

He also writes about the men on shore leave and the pleasures of foreign ports. The author himself had many interesting experiences in the East, amongst them his ascent of the volcano Gunong Api.

JUSTITS OM BORD

på et kompagniskib

Af

GEORG NØRREGÅRD

I fortsættelse af sin artikel „Storm over Kap“ i årbog 1962 giver historikeren, dr. phil. Georg Nørregård her et rids af visse sider af dagliglivet om bord på Asiatisk Kompagnis fregat „Cron Prinsessen af Danmark“, der som det vil huskes blev kondemneret ved Kap 1752. Som kilde er brugt skibsprotokollernes meddelelser om de tilfælde, hvor skibsartiklerne er blevet overtrådt af høj eller lav. Man vil se, at skibsartiklernes ofte barbariske straffe forholdsvis sjældent bringes i anvendelse. Men det var svært at opretholde disciplinen om bord blandt de mange mennesker på de lange farter.

DET har altid været et problem, hvorledes man skal holde disciplin om bord på et skib. Når først fartøjet er ude i rum sø, er det som en verden for sig. Der gives ingen autoriteter inden for rækkevidde, som kan tilkaldes, hvis der forekommer forbrydelser eller opstår uordener og mytteri. Alt skal være ordnet således, at skibets egne myndigheder er i stand til at opretholde orden og lydighed såvel på rolige dage, som når faren truer.

Som grundlag for god orden opstilledes i ældre tid artikler, som hver enkelt af mandskabet om bord, officer eller menig, måtte aflægge ed på at overholde.

Om bord i krigsflåderne krævedes søartiklerne respekteret. For kofardiskibe i almindelighed gjaldt de civile søretter, her i Danmark således Frederik II's søret (1561), afløst af 4. bog i Christian V's Danske Lov (1683). For kompagniskibene, som de europæiske handelskompagnier gennem hele den nyere tid udsendte til oversøiske

pladser, blev der udstedt skibsartikler, som i høj grad var udformet på grundlag af de strenge artikler for orlogsflåden, ligesom tjenesten om bord i det hele taget på mange måder var indrettet som om bord på krigsskibene. Disse skibsartikler blev efterhånden forfattet med stor omhu, og de udviklede sig til omfattende lovarbejder, der forudså de fleste af de uregelmæssigheder, som kunne gribe forstyrrende ind i livet om bord.

For Danmarks vedkommende kendes trykte skibsartikler fra 1680 såvel for det Ostindiske Kompagnis skibe* som for det Vestindiske og Guineiske Kompagnis skibe. Også ved oprettelsen af det Asiatiske Kompagni blev der udarbejdet og trykt særlige skibsartikler, som skulle gælde for dette kompagnis skibe.

Disse artikler blev udstedt af kong Christian 6. den 17. oktober 1733. De omfattede 56 paragraffer og gav regler om aflæggelse af ed, om lydighed, om betjeningen af de forskellige embeder om bord og om varetagelse af justitsen.

Den højeste magt lå hos skibrådet, der bestod af officererne under forsæde af kaptajnen eller, hvis en af kompagniets guvernører var om bord, da under hans forsæde.

I mange detaljer blev det fastslået, hvorledes forholdene burde være på skibet, og hvorledes overtrædelser af reglerne skulle straffes. Under forudsætning af, at artiklerne blev overholdt, kan man meget godt ud fra disse bestemmelser forestille sig, hvorledes dagliglivet på et kompagniskib tog sig ud. Til yderligere oplysning giver de skibsprotokoller, som skulle føres af assistenterne på skibene, jævnlig besked om, hvorledes justitsen i praksis blev varetaget. I det følgende meddeles, hvad der kan læses ud af et enkelt skibs protokoller, som er forholdsvis udførlige på det retslige område.

Som eksempel er valgt det Asiatiske Kompagnis skib „Cron Prinsessen af Danmark“, hvis skæbne i øvrigt er bekendt fra Handels- og

* Ostindiefareren, skibet „Oldenborg“'s skibsartikler, udstedt 1672 til en rejse til Bantam m. v., er trykt i J. P. Cortemünde: *Dagbog fra en ostindiefart 1672-75* (Søhistoriske Skrifter V, udg. af Handels- og Søfartsmuseet 1953), s. 209-19.

ARTICLER

Hvorefter

Ni Christian den 6.
 Hette af Guds Naade,
 Konge til Danmark og Norge,
 de Wendes og Gothers, Hertug
 udi Slesvig, Holsten, Stormarn og
 Dithmercken, Greve udi Oldenborg og Delmenhorst,
 Allernaadigst ville, at alle og enhver, saa vel Ober- som Under-
 Officerer og alle andre Gemeene, som udi det Danske Octroyerede
 Asiatiske Compagnies Tieniste sig begiver, enten det er Civil- eller
 Militair- Betienter som antagne ere, og paa det Asiatiske Com-
 pagnies Skibe og Fartøye farer, eller ved deres Colonier, Fastsnit-
 ter, Logier og Factorier tiener og sig opholder med underhavende
 Folk, sig paa deres Rejser, og paa de anordnede Stæder allerun-
 derdanigst skulle have at rette og forholde, saa vel til Lands som til
 Vands, inden som uden Lands paa alle Rejser og Stæder, som det
 Asiatiske Compagnies Handel og Negocie betræffer, og drives.

I.

Om Eeds Afleggelse og Hørsomhed.

1. Skal alle Civil- Betiente uden nogen Underkeed, saa vel som
 Skibs- og Krigs-Folk, som udi det Asiatiske Compagnies Tieniste
 sig begive, svære, at de, efter deres allerunderdanigste Pligt og
 Skuldighed, skal være Os og Vores Kongelige Arve-Successorer
 udi Regieringen huld og troe.

2. At de skal være det Asiatiske Compagnies Præsident og Di-
 recteu-

Da Asiatisk Kompagni stiftedes 1732, blev der udstedt skibsartikler for kom-
 pagniets skibe til opretholdelse af lov og orden om bord. Sådanne artikler var
 langt tilbage i tiden gældende for kompagniskibe. Da de var udformede efter
 artiklerne for orlogsskibene, var straffebestemmelserne meget strenge. Billedet
 viser første side af Asiatisk Kompagnis artikler. Fot. Kgl. Bibliotek.

*First page of the ordinance ("ship's articles") for the Danish Asiatic Company,
 1732.*

Søfartsmuseets årbog 1962. På de første to rejser til Indien, som dette skib foretog under kommando af kaptajn E. Sporning i 1745-47 og 1748-50, blev det omhyggelig antegnet i protokollerne, når nogen havde forset sig mod artiklerne, og ligeledes hvad skibsrådet besluttede i den anledning, og hvorledes straffene blev eksekveret. For den tredje rejse synes optegnelserne noget mindre udførlige, og den er ikke inddraget i nærværende undersøgelse.

De første måneder om bord på „Cron Prinsessen“ gik ganske fredeligt. Det var i december 1745, afrejsen fra København fandt sted. Først i den efterfølgende marts forelå sådanne ordensbrud, at skibsrådet måtte tage affære, og det var i en ganske almindelig anledning.

Det drejede sig om drukkenskab. Vagten Jens Leonhard Jansen havde kigget for dybt i flasken og derefter skabet sig i arresten. Skibsartikel 27 bestemte, at den, der drak sig drukken om bord, hver gang skulle bøde en måneds gage og i øvrigt straffes efter sagens lejlighed, som skibsrådet fandt for godt. Da tilfældet nu var graverende, blev synderen dømt til at afstå halvanden måneds gage til de fattige og til at gøre afbigt over for kaptajnen. Endvidere blev han truet med at blive sat fra skibet, hvis han igen skabte sig.

Samme vagt Jens Leonhard Jansen havde nok et hedt sind. Et par måneder senere kom han op at skændes med styrmand Jens Knie om disciplinen over skibsdrengene. Leonhard Jansen var slem til at stikke drengene lussinger „for uret“, og Knie havde nok taget deres parti og blandt andet kaldt Leonhard Jansen for en hundsvot. Leonhard Jansen klagede til skibsrådet; men Jens Knie mente, han opførte sig barnagtigt og burde sættes i rette. Det lykkedes også skibsrådet at få Leonhard Jansen nedstemt, så han ikke krævede vidneafhøring og dom.

En anden sag for skibsrådet drejede sig om en matros, Søren Tønnesen, der havde trukket en kniv og truet med den. Dette var efter skibsartiklerne en af de værste forsyndelser. Selv i tilfælde af, at der ikke skete nogen skade, skulle han „med kniven slås igennem hånden til masten og . . . stå så længe, indtil han drager kniven igennem hånden, og der foruden have forbrudt tre måneders gage“. I dette til-

fælde faldt dommen noget anderledes ud. Matrosen fik i stedet halvtreds slag for masten og dømtes til at betale tre mark til de fattige og sidde otte dage i arresten på vand og brød.

Den næste sag drejede sig ligeledes om noget farligt, nemlig ildløs. Der var opstået ild i en bjælke i kvartermester Schouws „logar“ mellemdæks, og ilden var kommet fra en tændt lampe, som kvartermesteren havde ladet hænge og brænde der, mens han gik fra den. Ulykken blev dog opdaget, og ilden slukket i tide; men kvartermesteren blev straks sat i bøjen for sin forsømmelighed, og siden idømte skibsrådet ham to måneders gage at give til de fattige. Denne straf blev fastsat ud fra skibsartikel 29, som bestemte, at ingen måtte tænde ild om bord uden kaptajnens tilladelse, og hvis man forbrød sig herimod, kostede det to måneders gage „og desforuden videre straf efter skibsrådets tykke“. Den videre straf slap kvartermesteren for.

Mens „Cron Prinsessen“ den følgende vinter lå på Tranquebars red, kom styrmændene Jens Knie og Svend Fenger i en sådan disput med overstyrmanden Nathanael Aars, at kaptajn Sporning fandt sig foranlediget til at fratage de to hver en måneds gage. Svend Fenger havde i øvrigt også på udrejsen været i strid med en skibsfælle, ja, de havde endog været oppe at slås, og den ene havde klaget over den anden til skibsrådet; men det ses ikke, hvad der i den anledning blev gjort ved dem.

To-tre måneder efter afgang fra Tranquebar opkom en ny konflikt. Kvartermester Chr. Andersen klagede over, at en mand, Christian Brun, havde forlangt ekstra smør og derved udstedt trusler. Blandt andet havde han sagt, at kvartermesterens hjerne skulle ligge langs ad kobryggen. Der blev ført vidner; Brun blev sat i bøjen, og siden blev han dømt til at forblive under arrest indtil hjemkomsten, medmindre han kunne stille „suffisant borgen“ for sig. Ifølge skibsartiklerne skulle enhver lade sig nøje med sin ration og ellers bøde en måneds gage og „desforuden efter sagens forefindende beskaffenhed straffes på kroppen“, så Brun slap nådigt. Da man siden, mens skibet lå ved Kap, kom til at mangle folk, fordi nogle deserterede, og andre

drukne ved chaluppens kæntring i brændingen, blev Brun på kvartermesterens anmodning frigivet af sit fængsel.

Hvis nogen forlangte dobbelt ration af brændevin eller vin, skulle han ifølge artikel 26 afstå en måneds gage og sidde otte dage i fængsel på vand og brød. Koksmaten Niels Haagensen, der forsøgte sig med denne forsyndelse, blev dog dømt til halvtreds slag for masten.

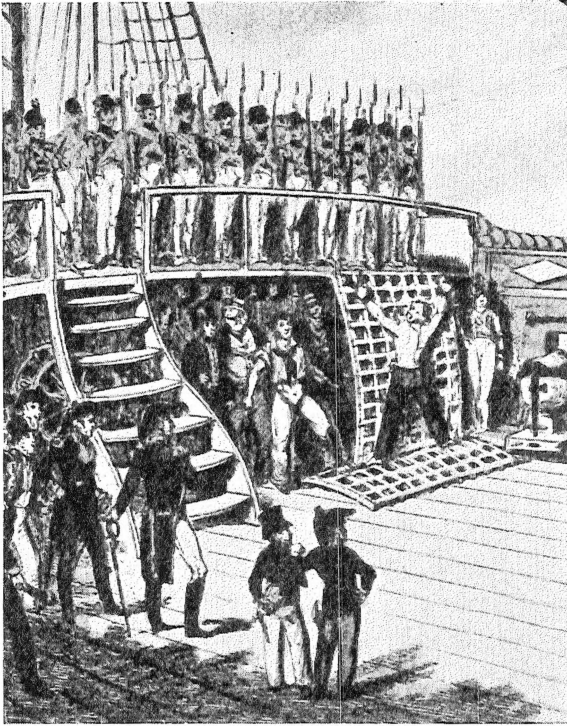
Værre gik det bådsmandsmaten Jacob Peder Iversen. Han blev anklaget for at have forledt folkene til ikke at hente deres „grain“ (korn). Dette blev betragtet som opsætsighed og kunne derfor straffes på livet. Dødsstraffen slap han for; men han idømtes hundrede slag for masten hver dag i to dage, og denne straf eksekveredes uden nåde. Desuden kom han af med en måneds gage.

Ved samme tid fik skibsmand Johannes Johansen skyld for at have kastet sin bakke med kogt „grain“ over bord. Noget sådant var strengt forbudt i skibsartiklerne, og den, som forbrød sig derimod, skulle afstå en måneds gage og desforuden af alt skibsfolket tampes for masten. Johansen forsvarede sig med, at han kun havde bortkastet resterne, efter at hans folk havde spist. Han undgik dog ikke at blive fradømt en måneds gage.

Noget senere blev der klaget over, at kokken Anders Larsen lavede dårlig mad, „ja endog med den urenlighed, som er i kreaturerne“. Folkene fik herover væmmelse og kunne mange gange ikke spise af maden. Formaninger hjalp ikke; det blev tværtimod stadig værre. Dette tilfælde var ikke forudset i skibsartiklerne; men skibsrådet takserede det til hundrede slag for masten og tab af en måneds gage.

På slutningen af rejsen var det overstyrmanden Nathanael Aars, der vakte bryderi. Han ville ikke sætte sit navn under på skibsprotokollen, sådan som vanligt var. Han mente ikke, det hastede. Da han anden gang sagde nej, fik assistent Ziervogel skibsrådet sammenkaldt; men Aars nægtede at komme til stede. Kaptajn Sporning sendte da bud efter ham, hvorpå han kom. Han modtog også en kopi af Ziervogels klage, men reserverede sig sin ret, til han kom til København.

Hans stilling var dog næppe stærk. Flere gange mødte han fortrukken på vagten. Da han en dag stillede så fuld, at han næppe



Et af de få billeder, der viser katning eller tampning om bord, er ovenstående fra den engelske marine 1812. Delinkventen er efter engelsk skik fastspændt til det opsatte ristværk; på danske skibe blev han bundet til masten eller lagt over en kanon. Til venstre står profossen (bådsmanden?) parat med tampen.

Tegning af George Cruikshank.

Flogging in the British fleet, 1812.

kunne stå på sine ben, gik Ziervogel sammen med skibspræsten, hr. Celius, til kaptajnen og klagede over ham. Der blev dog ikke ved denne lejlighed gjort videre ud af tilfældet; Aars fik efter hjemkomsten på ny lov at gå ud som overstyrmand, denne gang på „Elephanten“; men her kom han i klammeri med kaptajnen og blev anklaget for tyveri. Han blev da sat fra bestillingen; men da skibet kom til Tranquebar, indsattes han igen i sine beføjelser af guvernementet. Det varede dog ikke længe, inden det atter var galt. Mandskabet

stimlede sammen på dækket og spurgte, om „der var mere end én stormast i skibet“, og siden indgav de en klage over ham. Kort efter forliste skibet, og denne gang havde Aars ikke heldet med sig, da han hjemvendt til København søgte ansættelse hos Asiatisk Kompagni.

Om bord på „Cron Prinsessen“ forekom endnu en lille affære, før skibet nåede hjem. Den førnævnte kvartermester Chr. Andersen havde været opsætsig mod styrmand Jens Knie og var blevet sat i bøjen. Styrmanden havde slået ham med et tov, fordi han havde været for sen i vendingen, da der blev kaldt på ham. Efter skibsartiklerne var opsætsighed jo noget yderst strafbart, men kvartermesteren slap dog med halvtreds slag for masten.

Man tør vel sige, at justitsen under kaptajn Sporrings forsæde på „Cron Prinsessen af Danmark“'s første rejse til Indien blev udøvet med fast hånd, men ikke urimelig hårdt og ikke uden hensyn til undskyldende momenter. På skibets anden rejse 1748-50, der ligeledes foregik under Sporrings kommando, blev det hele noget mere anspændt.

En mindre skærmydsel indtraf allerede kort efter afrejsen. Vor gamle bekendte, Jens Leonhard Jansen, der nu var blevet tredje-styrmand, satte sig da op mod kaptajnen. Han ville ikke „melde vagtens opsættelse“, ej heller gå i vandlasten. I stedet for at føje sig brugte han en uforskammet mund og løb ud på skansen og råbte til officererne. Kaptajnen tog det dog roligt; han ville ikke have ham straffet, men nøjedes med at give ham en alvorlig advarsel. Jansen bad da om undskyldning, men han bad også om en kopi af protokollen.

Skrappere tog man fat på en række tyveknægte. Soldat Peder Nielsen Lund blev sat i bøjen for adskillige tyverier. Det vurderedes til tre gange hundrede slag for masten. En noget lignende straf overgik Morten Stephensen, der havde stjålet smør; han fik dog i stedet tres slag ad gangen af to katte, og dertil måtte han endda sidde otte dage på vand og brød og betale smørret med 4 rd., når skibet kom til Tranquebar. Senere idømtes Morten Stephensen to gange halvtreds slag, fordi han havde stjålet tekstilvarer fra en matros. Ved nærmere efter-

syn viste det sig, at synderen havde mere af den nævnte vare i sin kiste, end han havde købt af kompagniet, og al handel mellem folkene om bord var på det strengeste forbudt i skibsartiklerne.

En tredje tyverisag kom af, at en mand ved navn Christian Sørensens var blevet taget på fersk gerning i tyveri fra korporal Chr. Schultz' kiste. Da han blev ført for skibsrådet, tilstod han også et andet tyveri, men slap med firs slag.

Endnu på slutningen af rejsen opkom en tyverisag. Ved undersøgelse af kvartermester Johan Christians køje havde man fundet en masse tyvekoster. Manden syntes at have været deprimeret, en dreng havde hørt ham tale om, at han snart ville forsvinde. Dommen kom til at lyde på degradation til almindelig matros samt tab af gagen og tre gange halvtreds slag kat. Desuden skulle han offentligt levere tyvekosterne tilbage til de rette ejermænd.

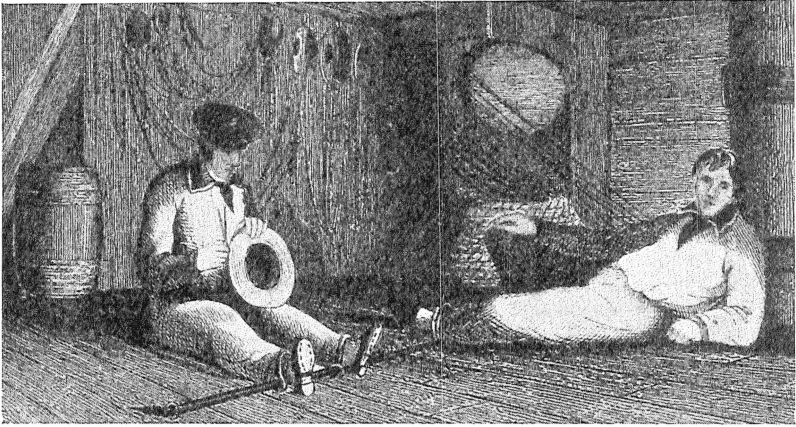
Kort efter afrejsen fra København blev det konstateret, at der manglede 160 pund smør i et af smørfadene; men det mente man skyldtes sjoverne, d. v. s. havnearbejderne, ved kompagniets grav på Christianshavn. Det var i øvrigt ikke sjældent, at der på kompagniskibene fandtes svind i provianten; men det blev blot noteret og bevidnet i protokollen af nogle medlemmer af skibsrådet; i mange tilfælde var det vel også gået naturligt til ved læk i fustagerne, og ellers anså man det formentlig for håbløst at finde ud af, hvem der havde været på spil.

Derimod blev der taget affære, da bouteilleren Andreas Hansen Bredahl viste sig at være uefterrettelig. Det begyndte med, at styrmand Knie klagede over, at han ikke afgav ordentlige regnskaber. Han var døs og efterladende; uge- og månedssedler blev ikke holdt i orden. I stedet opgav han på slump månedsekstrakter til kaptajnen. Han blev da kaldt for skibsrådet og opfordret til at fremlægge sine regnskabsbøger; men det viste sig, at der intet var indført i dem. Han fik da otte dage til at indhente det forsømte, og ellers truede man med at lade en anden afløse ham. Det hjalp dog intet. Da de otte dage var gået, bad bouteilleren om en måneds respit og kom med udflugter. Man forsøgte da at få en anden til at træde i hans sted, men på de

to første henvendelser fik man afslag, fordi der var uorden i regnskabet og udgravet smør af fadene. Til slut fik man dog den ene, bouteillermaten Lars Olsen Hedenberg, til at overtage bestillingen for 3 rd. månedlig, indtil man kom til Tranquebar, dog således, at Bredahl skulle være ansvarlig for, hvad der manglede. Desuden skulle Bredahl for at få sit regnskab i orden betale Hedenberg halvanden rd. pr. måned, som rejsen fra København til Tranquebar varede.

Noget senere kom kaptajnen igen ud for trusler, og denne gang var han ikke så fredelig. Det var korporal Chr. Schultz, der havde forset sig. Han ville have et kammer under skansen; hidtil havde han ligget i kabysen; men han påstod, at han ikke kunne være der for røg; på andre skibe havde han haft sit eget kammer; her syntes han ikke, han havde andet end et musehul. Kaptajnen havde imidlertid givet afslag på anmodningen, han mente ikke, det skikkede sig. Schultz var da kogt over og havde blandt andet sagt, at han sked kaptajnen et stykke. Også styrmand Knie var det gået ud over; sådan en karl havde Schultz før „tresakket“; han turde meget godt; han havde skamhugget en kongelig lakaj, og han havde siddet mange uger i arrest. Både kaptajnen og styrmanden indgav da klage til skibsrådet. Korporalen hævdede her, at han havde været fuld, og han bad nu pænt om undskyldning. Det høje råd var dog ikke i nogen mild stemning. De drøftede sagen ud fra den strenge paragraf om opsætsighed og fortsatte diskussionen i flere dage. Da straffen for opsætsighed jo var døden, kom det imidlertid på tale, om rådsmedlemmerne ved sådanne domsafsigelser skulle aflægge ed. Der stod nemlig i skibsartikel 4, at førend skibsrådet samledes i sager vedrørende ære og liv, skulle den almægtige Gud med bøn og påkaldelse tilbedes, og siden skulle hvert rådsmedlem aflægge ed på foreskrevne måde. En sådan ed havde rådsmedlemmerne for nærværende slet ikke lyst til at aflægge. De undskyldte sig med, at de havde aflagt ed tidligere. Det blev da efter lange forhandlinger til, at Schultz skulle forblive i arresten, indtil man nåede Tranquebar, hvor gouvernementet kunne afsige dommen.

En måneds tid senere måtte også styrmand Leonhard Jansen finde



Sømænd i bøjen ; motiv fra fransk orlogsskib omkr. 1820. Benene blev fastspændt i bøjler på en jernstang, der blev låset fast i dækket. Selv om synderne havde en vis bevægelsesfrihed, var det dog en meget ubehagelig straf. Efter fransk stik.

Sailors in irons aboard a French war-ship, ab. 1820.

sig i at blive holdt i arrest i sit kammer, fordi han havde brugt mund imod kaptajnen. Efter nogle måneders fortsat arrest i Tranquebar blev han takket være en dygtig forsvarer frikendt. Da kaptajn Sporning imidlertid truede med at nedlægge kommandoen, hvis Leonhard skulle forblive som styrmand på „Cron Prinsessen“, overflyttedes styrmanden til „Elephanten“. Da han efter dette skibs stranding nåede hjem til København, indgav han klage mod kaptajn Sporning og rejste krav om skadeserstatning på 4250 rd., men blev afvist. Siden rejste han til Indien og ernærede sig gennem en årrække som skipper der.

Overflytningen til „Elephanten“ var i øvrigt et led i forsøget på at skaffe dette skib det fornødne mandskab efter de ulykker, der var overgået det på udrejsen. Ved ankomsten til Tranquebar havde det mistet 39 mand af besætningen, og resten var syge. Sygdommen var først begyndt, efter at man havde passeret Kap det Gode Håb, og efter samtidens mening skyldtes den, at der ikke blev holdt rent om bord. Der var tværtimod en forfærdelig stank, og kaptajn Andreas

Evensen Grimsta lod de syge behandle umenneskeligt. Han ville ikke øge vandraterne, endskønt han havde vand nok. De syge fik bare melgrød og havresuppe, og en pot vin deltes til 40–50 mennesker. Da præsten og assistenten klagede over dette, fik de til svar: „Over bord med de hunde jo før jo heller, de skal dog Fanden i vold, så er det lige godt først som sidst“. Hverken assistenten eller under-assistenten ville gå med Grimsta på hjemrejsen, hvorfor de blev overflyttet til „Cron Prinsessen“, hvor assistenten, Peter Beck, derefter kom til at føre protokollen.

Udskiftningen af mandskab gjorde dog ikke ende på uoverensstemmelserne om bord i „Cron Prinsessen“. Et par dage efter afrejsen fra Tranquebar blev skibskokken, I. H. Gotberg, sat i bøjen for sin slette omgang med kahytsskuden. En lærredsklud af et kvarters længde var fundet i en af retterne, og man påstod, den var lagt deri med vilje. Det voldte „største ækkelse og væmmelse“, og mange gik fra bordet. Kokken beskyldtes for drukkenskab, dovenskab, sværgeri og banden.

Dagen efter, at sagen var kommet op, gik Gotberg imidlertid over bord og druknede. En kvartermester påstod bagefter, at han frivillig var sprunget ud. Af forhandlingerne i skibsrådet fremgår, at kaptajn Sporning en aften havde givet kokken et rap af sin stok. Kaptajnen spurgte nu, om det var den hårde medfart, der havde ført til selvmord; men styrmand Fenger svarede, at kokken ellers havde fortjent revselse. Da man siden skulle holde auktion over den afdødes ejendele, var seglet på hans kammerdør brudt, og kammeret plyndret.

I øvrigt prægedes hjemrejsen af vedholdende stridigheder imellem de øverste på skibet. Da sagen om kokken kom for skibsrådet, var styrmand Knie syg og undslog sig for at votere. Kort efter var der strid mellem ham og kaptajnen, og skibsrådet måtte lægge sig imellem for at få dem forligte. Det ses ikke, hvad striden drejede sig om.

Siden var forholdet mellem kaptajnen og Knie svært at blive klar over. Da „Cron Prinsessen“ lå ved Kap, ankom nogle hollandske skibe fra Batavia med en del franskmænd om bord, som var reddet fra et forulykket fransk skib „Centaur“. Kaptajn Sporning forhørte

sig da, om han kunne få nogle franske matroser om bord uden at give dem gage. Han fik et velvilligt svar, men med den tilføjelse, at man også gerne ville have et par franske officerer med til Europa. Kaptajnen ønskede imidlertid ikke at tage officerer med, og han bad gentagne gange Knie gå til franskmændene med afslaget. Dette ville Knie ikke; han foreslog, at kaptajnen selv skulle gå. Man hører så ikke mere om franskmændene; men efter at „Cron Prinsessen“ var afgået fra Kap, dukkede der elleve hollandske desertører frem af skjulestederne om bord. Assistenten ville straks have deres navne protokollerede, men kaptajnen mente ikke, det hastede. Det ser ud til, at Sporning har haft sin egen måde at skaffe sig det mandskab, som han mente, han manglede.

I nogen udstrækning skal disse gnidninger nok ses i forbindelse med det modsætningsforhold, der efterhånden opkom mellem kaptajn Sporning og assistent Beck. Fra begyndelsen drejede det sig om, hvorvidt kaptajnen ville meddele de regnskabsmæssige oplysninger til protokollen. I realiteten ser det dog ud til, at kaptajnen indlod sig på visse lyssky forretninger, og at assistenten var imod dette. Hele besætningen havde tilladelse til at medføre de varer, der kunne rummes i den private skibskiste, og officererne havde her nogle ekstrarettigheder. Med disse varer, det såkaldte føringsgods, kunne de handle privat, og ofte tjente de en god skilling derpå; men hvis privathandelen blev drevet ud over et vist mål, ansås den for et indgreb i kompagniets interesser. Muligvis indlod kaptajn Sporning sig på privatforretninger ud over den fastsatte grænse, og derved må man antage, at han svækkede sin egen autoritet.

Striden mellem Sporning og Beck kom op, mens „Cron Prinsessen“ lå ved Kap. Det begyndte med, at assistent Beck spurgte ud om de foræringer, der var medbragt til de hollandske myndigheder på Kap. Kaptajnen svarede, at det kom ikke assistenten ved. Beck klagede da over, at han ingen oplysninger fik vedrørende indkøbene af proviant. Ifølge Becks protokollat blev Sporning herover helt „afsindig“; han var „så høj og veltalende“, som Beck aldrig før havde set ham, og assistenten måtte indtil videre lade det bero; men siden antegnede han

ikke uden malice, at guvernøren på Kap havde været utilfreds med foræringerne.

Videre klagede Beck over, at kaptajnen og Knie lagde hindringer i vejen for, at han kunne få bouteillerens regnskab, og over at kaptajnen, da de var i land, havde nægtet ham befordring om bord, hvorfor han måtte lade sig bringe ud til skibet af den hollandske ekvipagemesters chalup. Når først atmosfæren var forgiftet, havde parterne mange måder at drille hinanden på.

Så snart Beck var inden borde, skrev han til kaptajnen i land, at alt nu var klar til afgang, og at udsættelse kun tjente til bedste for kaptajnens private interesse, og i protokollen anklagede han direkte kaptajnen for at tage fortjenesten på en tøjleverance. Da kaptajnen senere forelagde regning på forfriskninger, købt på Kap, nægtede skibets officerer, derunder Knie, at godkende dem, og regningen blev ikke indført i protokollen.

Da Beck tog afsked med de hollandske myndigheder på Kap, skal de have klaget over Sporning, og fiskalen skal have sagt, at hvis det ikke var for den danske nations skyld, ville han sende gewalderen med sine kaffere om bord og lade dem konfiskere alt, hvad der var bragt uretmæssigt ud på skibet. Sporning havde købt varer ulovligt og bragt dem om bord om natten ved hjælp af en dansker, der var i hollandsk tjeneste.

Siden fortsatte stiklerierne mellem kaptajn og assistent. Kaptajnen synes at have haft bouteilleren på sit parti; da Beck fortløbende forlangte regnskab over drikkevarerne, mente manden, det var bedst, han først talte med kaptajnen. Lidt senere mødte bouteilleren med en liste over de madvarer, der var kommet om bord på Kap, men uden priser. Beck indførte da de priser i protokollen, som han mente gjaldt på Kap, men bagefter forfattede han en lang klage over de manglende regnskaber. Siden stredes parterne om regnskabet over en afdød tømmermands efterladenskaber. Beck havde også et sammenstød med Knie angående nogle penge, som styrmanden havde lovet skibsfolkene en dag ved Tranquebar, da det var dårligt vejr.

I en sag mellem en tømmermand og en matros gav skibsrådets ind-

byrdes uenighed anledning til skænderi, og da Beck som protokolfører protesterede, blev han overfuset af Knie, der også fik støtte fra kaptajnen, og til sidst smækkede assistenten sin bog i og gik sin vej. Da kaptajnen og styrmanden bagefter mødte op med skriftlige vota, nægtede Beck at indføre dem i protokollen. Indførelsen skulle foregå i skibsrådet, og man måtte forlange respekt for retten. Der blev da holdt et nyt skibsråd, hvor tømmermandens klager over matrosen blev erklæret for døde og magtesløse og omvendt; men Beck fik anledning til at smykke protokollen med et nyt angreb på Knie, og til sidst skriver han, at skibsrådet skal været en ret og ej et fisketorv.

Det ser ud til, at Beck efterhånden blev et stort stykke af en kvæ-
rulant. Den ene dag kritiserede han, at kaptajnen uden at spørge skibsrådet lod „Cron Prinsessen“ anløbe Flekkerø havn i Norge, på et tidspunkt, da vejret var godt, og det efter hans mening havde været bedre at gå direkte til København. Den anden dag var han utilfreds med, at kaptajnen lod skibet gå ud fra Flekkerø, skønt lodsens advarede mod vejret, og skibet virkelig var lige ved at gå på et skær i udløbet. Den tredje dag raillerede han over, at kaptajnen nord for Sjælland samlede skibsrådet for at drøfte, om man skulle stå Sundet ind med det samme eller vente til næste dag. Efter Becks mening afgjorde kaptajnen jo ellers alle ting suverænt efter sit eget hoved og uden at spørge nogen til råds. Skønt man i protokollen kun stilles over for assistentens syn på sagen, ender det med, at man alligevel får sympati for kaptajnen.

Det er et spørgsmål, i hvilken grad justitsen om bord i „Cron Prinsessen af Danmark“ kan tages som gennemsnitlig og typisk for kompagniskibe. I påfaldende mange tilfælde drejer de omtalte sager sig om overordnede. De menige hører man mindre om. Det kan måske forklares ved, at de meniges forseelser og indbyrdes stridigheder ofte blev afgjort af en overordnet uden at blive bragt for skibsrådet. Officererne havde derimod ikke andre over sig end skibsrådet til at ordne deres problemer. Personlige uoverensstemmelser mellem befalingsmænd på skibene var intet særsyn. Under det langvarige samvær på den snævre plads kunne det let indtræffe, at de så sig arrige på hinanden.

For så vidt frembyder „Cron Prinsessen“s overordnede ikke nogen undtagelse ; men det er troligt, at stridighederne på det her iagttagne skib er kommet til at stå i noget grellere lys som følge af, at protokollen på den ene af rejserne blev ført af en kværlant som Peter Beck.

Foranstående bygger i alt væsentligt på det Asiatiske Kompagnis skibsprotokoller nr. 667 og 669 i Rigsarkivet. Enkelte oplysninger er hentet fra Kay Larsens håndskrevne Dansk-vestindiske og guineiske Personalia og Data i det Kongelige Bibliotek.

DISCIPLINE ABOARD A COMPANY SHIP

Summary

Evidence exists as early as the seventeenth century of ordinances aboard Danish ships belonging to the trading companies. But it has never been clear to what extent they were enforced while the ships were away on long voyages. As an example this article states some facts about discipline on board the „Cron Prinsessen af Danmark“ during its two voyages to the East Indies in 1745-47 and 1748-50.

Judicial authority aboard rested with the ship's council, and in general the sentences they passed were in accordance with the ship's articles. But there are cases of sentences being mitigated if there were extenuating circumstances. On the ship in mention as many misdemeanours as possible were punished by flogging at the mast or by fines. The most common offences were drunkenness and the rowdiness it gave rise to, and thieving. More tragic was the case of the negligent cook who ended by jumping overboard in despair. Differences between the officers caused the worst trouble, more obvious because the one who kept the records was a man of most cantankerous nature. Compared with these disagreements the men's peccadilloes seem to recede into the background.



HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS GLASMALERIER

Af

HENNING HENNINGSSEN

Handels- og Søfartsmuseet ejer otte europæiske og seks kinesiske malerier, malet på glas. Fra udenlandsk side har man i de senere år interesseret sig en del for sådanne glasmalerier, og museumsinspektør Henning Henningsen giver her en oversigt over glasmaleriets særlige teknik og beskriver de omtalte stykker, der danner en morsom særgruppe inden for museets righoldige billedsamling.

EN særlig gruppe inden for den folkelige malerkunst udgør de såkaldte *glas-* eller rettere *underglasmalerier* (engelsk *underglass-paintings*, fransk *églomiséés*, tysk *Hinterglasmalerei*, nederlandsk *achterglasschilderijen*). Det er malerier, som er malet direkte på glassets bagside, således at de er beregnet til at ses gennem glasset, hvorved de får en særlig glansbilledagtig, lidt slikket karakter, som tilfredsstiller det publikum, de især er fremstillet for, – omtrent som når man i vore dage får billigbøgers kulørte omslag til at stråle ved at overtrække dem med cellofanpapir. Talrige store butiksskilte af glas, i brug helt op til vor tid, er i virkeligheden en slags glasmalerier.¹

Underglasmaleriet skal kunne føres tilbage til 4. århundrede. De ældste bevarede eksempler er dog fra senmiddelalderen. I mange århundreder har det været kendt over hele Europa og har bredt sig ud over verdensdelens grænser. Især efter middelalderens slutning har det af professionelle malere været dyrket til religiøse, allegoriske og genre-mæssige fremstillinger, men også inden for landskabs- og portrætkunsten. I senere tid er det som „sunket kulturgods“ gået over på folkekunstens gebet (bondemaleriet), ikke mindst i glasfremstillende

egne, som f. eks. Bøhmen, Sydtyskland, Spanien. De europæiske museer rummer talrige eksempler på genren.² Også inden for den jævne maritime kunst har glasmaleriet spillet en rolle, omend en såre beskeden.

I renæssancetiden, måske allerede i middelalderens slutning, har det været yndet at bemale små ruder med heraldiske mærker, symbolske figurer, blomsterornamenter, portrætter og andre motiver, i reglen med navne, årstal og andre inskriptioner. Også skibet blev ofte anvendt som sujet. Efter bemalingen blev ruderne brændt. De blev ophængt bag eller indsat i selve vinduerne, både i huse og i kirker, således at dagslyset kunne skinne igennem dem og få farverne til at lyse og gløde. De er i slægt med de store malede vinduer i middelalderens katedraler. Af sådanne ruder ejer f. eks. købstadmuseet Den gamle By i Århus en smuk samling med skibsmotiver, især fra 1600'erne.³ Efter 1700 holder skikken så langsomt op.

Det er imidlertid ikke den slags transparente glasmalerier der interesserer os her, men de i indledningen omtalte indrammede skildrier, beregnet til at hænges på væggen, således at de ikke gennemlyses, men snarere glimrer ved en glat overflade, ligesom tilbagestrålingen af lyset forlener billederne med en spejlagtig glans. For et par år siden har inspektøren ved det belgiske søfartsmuseum, Nationaal Scheepvaartmuseum i borgen het Steen i Antwerpen, *J. van Beylen*, offentliggjort en fortjenstfuld undersøgelse om maritime glasmalerier.⁴ Han giver i den en række oplysninger om en flamsk marinemalerfamilie, som har dyrket denne specielle teknik, ligesom han opstiller en liste over alle de maritime glasmalerier, han kender, dels i europæiske og amerikanske søfartsmuseer, dels i privateje. Listen omfatter mellem 150 og 200 malerier, væsentligt skibsportrætter. I den er også optaget de eksemplarer, der ejes af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, og da årbogens læsere måske kan have interesse i at stifte bekendtskab med emnet, skal der her fortælles om dem på grundlag af van Beylens oplysninger og en undersøgelse af selve billederne.

Først lidt om *teknikken*. Det siger sig selv, at når billederne males på glassets bagside, må de males spejlvendt, på samme måde som

kobberstikkeren, litografen og træskærereren må udføre sit arbejde. Fremstillingen af skibet selv volder måske ikke kunstneren megen ulemphed, da det sådan set kan være ligeegyldigt, mod hvilken side det ses, idet det er symmetrisk bygget, så der ikke er forskel på bagbords og styrbords side; dog skal selvfølgelig skibsnavnet, flagene med eventuelle indskrifter, lanterner, baggrunden, som helst skal være virkelighedstro, samt billedunderskrift og signatur males spejlvendt for at blive rigtig, set gennem glasset. Det kan indskydes, at når man på nogle skibsportrætter ser navnevimplerne vise skibsnavnet i spejlskrift, især når skibet sejler rumskøds eller for vinden, skyldes dette simpelt hen, at navnet var malet eller syet på vimplens „bagbords side“, så skriften i virkeligheden fremtrådte spejlvendt på den modsatte side.

Ved udformningen af underglasbilledet må kunstneren iagttage, at baggrunden modsat på almindelige malerier må males sidst, således at konturenes fine streger, detaljer osv. males først, før baggrunden lægges på. Han maler altså i retning bagud, set fra tilskueren, som betragter billedet gennem glasset, mens han på almindelige malerier maler fremefter mod sig selv. Dette gør, at han må indstille sig på en vis bagvendt teknik.

Bortset herfra opviser de glasmalede skibsportrætter alle de samme træk, som vi finder hos de talrige andre skibsfremstillinger i akvarel og maleri: stereotyp komposition, så skibet ses mod bagbords eller styrbords side, hvorfra det tager sig bedst ud; bestikkende flot fremstilling af skrog og sejlføring, men med en udtalt stivhed; ofte overdimensioneret flagføring; en i reglen konventionel malet sø; et forholdsvist ringe antal traditionelle baggrundstyper, hvori ofte indgår, at samme skib vises i mellemgrunden set fra en anden synsvinkel; tit en ensartet behandling af himmel og skyer; brug af kraftige farver. Alt sammen selvfølgelig vekslende efter kunstnerens evne og hans og købernes smag, og så uniformt og rutinemæssigt udført, at usignede billeder i reglen uden videre kan identificeres ved sammenligning med andre signerede skibsportrætter af samme kunstner. Fælles for dem er endvidere den billige pris og den hurtige udførelse. Man går i reglen ud fra, at skibsportræterne er nogenlunde autentiske, at skrog og

rigning er udført korrekt, idet køberne måtte formodes at være sagkyndige og kritisk indstillede, – hvilket dog ikke medfører, at man altid er helt overbevist om rigtigheden af dette argument. Det synes, som om mange mennesker er tilfreds med en afbildning, blot den tilnærmelsesvis ligner. Dog, da skibsportrætterne i reglen er de eneste gengivelser, man har af fortidens skibe, er man lykkelig over at have dem og tager dem gerne, omend med et vist forbehold, som dokumentariske vidnesbyrd. Og selv om man skulle være så heldig at have bevaret konstruktionstegninger eller måske endda halvmodeller af skibene, – hvad der kun sjældent er tilfældet, da mange skibe blev bygget uden tegninger, og da iøvrigt kun få sådanne er bevarede, – giver skibsportrætterne i hvert fald oplysning om farverne, hvad konstruktionstegningerne så godt som aldrig gør.

Skibsportrætterne var populær kunst i en tid, hvor man ikke kendte farvefotos. Om deres yndest vidner de mange tusind bevarede eksemplarer af racen.

Det *glas*, der er benyttet til glasmalerierne, er gennemgående ret tyndt, hvilket både gælder de europæiske og de kinesiske eksemplarer. Det har undertiden småblærer og er let ujævnt, hvad der forøvrigt virker charmerende. Da glasset ifølge sin konsistens er sugende, kan man male på det mød oliefarve uden at præparere det i forvejen.

Sandsynligvis har kunstneren begyndt med at tegne en blyantsskitse af skibet, som han har lagt under glasset og malet efter, så resultatet bliver spejlvendt. Han har så begyndt med at male skrogets omrids og detaljer, først linier og ornamentter, derpå skygger og bordlægningens farve. Derefter konturerne af det stående og løbende gods; stag og vant, braser og skøder, lig, rebbånd osv. Derpå skygger i sejlene og endelig selve sejlens farve. Samtidig hermed flag og vimpler. Til sidst baggrundens staffage: skibe og kyst, samt søen og himlen. Farven er lagt ganske tyndt på. Ved søen kan det således iagttages, at den neutrale grønne farve først er malet som lasurmaling og bag på den de guirlandeformede bølgelinier, skummet for boven og bovvandet, som lyser igennem. Himlens farve er ligeledes malet meget tyndt, un-

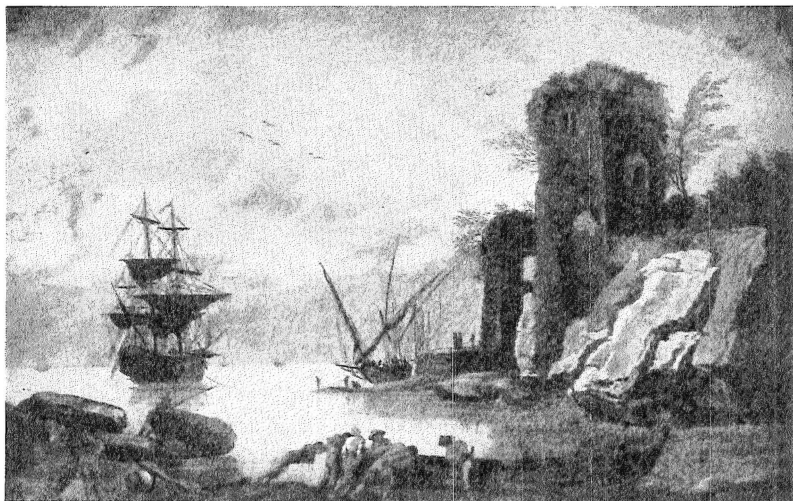


Fig. 1. Søstykke fra ca. 1750, ideallandskab med motiv fra Middelhavet. På reden en dansk fregat til ankers. Glasmaleri af ukendt kunstner. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 1).

*Seascape, ab. 1750, representing an ideal Mediterranean scene.
Glasspainting by unknown artist.*

dertiden således, at man kan skimte bagklædningspappets brune farve gennem den.

Det har sikkert taget nogen tid at male et sådant glasbillede, idet farverne har måttet tørre hver for sig, inden man kunne male videre oven på dem.

I den sortmalede stribe forneden blev teksten udsparet eller måske snarere udkradset i farven bagefter, og bogstaverne derpå fyldt med bladguld, sølv eller farve (gul eller hvid), ganske simpelt ved at male en bred stribe hen over dem på bagsiden (den specielle *égglomisée-teknik*). Også krølle og skibsnavn kunne udfyldes med guld. En sjælden gang er hele billedet omgivet af en malet sort ramme under glasset, forsynet med en forsølvet, forgyldt eller gulmalet linie inden for kanten. – Typisk for mange folkelige glasbilleder er en lignende brug af guld eller sølv for at fremhæve ornamenten, helgenglorier o. lign. Måske tør man antage, at glasmaleriet har sin oprindelse i frem-

stillingen af spejle, hvor man jo lægger en metalfolie bag glasset, der derved får spejlvirkning og glans; senere kan glasmaleriet have spaltet sig ud som en selvstændig kunstart. I så fald kan den stedvise anvendelse af guld eller sølv ligefrem betragtes som en relikv eller et rudiment af den oprindelige teknik.

På grund af at maleriet sidder på bagsiden af glasset, bliver virkningen af dets overflade fuldkomment glat. Penselstrøgene fremtræder ikke i glasset som på et maleri på lærred, men kun på bagsiden, som tilskueren ikke ser. Det er sikkert denne pomadeagtige virkning, som har behaget publikum.

Man træffer enkelte glasmalerier, hvor man for at forhøje den perspektiviske virkning har *malet baggrunden på et særligt glas*. Ved en undersøgelse af et sådant billede (barken „Herluf Trolle“, fig. 4)⁵ viser det sig, at det er gjort på følgende måde: selve underglasmaleriet sidder på *forglasset*; det omfatter skibet med skrog, takkelage, sejl- og flagføring, samt forgrunden med søen og den sorte tekststribefor-neden; resten af glasset er ikke bemalet, men står klart. På *bagglasset* er resten af billedet malet: himlen med skyer og søens mellem- og baggrund op mod horisonten, med to sejlskibe som staffage; den nederste femtedel, der dækkes af forglassets sø, er ikke bemalet. Himlen er øjensynlig først grundet med et lag blå farve, hvori skyerne ved op- og nedstrøg rent rutinemæssigt er indarbejdet. Man kan godt kalde det hele et slags finere fidusmaleri, men formålet har selvfølgelig været at rationalisere arbejdet for at få de billigste priser frem. Man kan ikke bortvise den tanke, at baggrundsglasset kan have været fremstillet i en slags serieproduktion, da det jo kunne passe til alle skibe.

Pudsigt nok er hele denne baggrund malet *på oversiden af bagglasset* og ikke på undersiden. For at den omtalte plastiske virkning kan fremkomme er det klart, at det ikke har været meningen, at glassene har skullet ligge op mod hinanden, idet de to malede flader da ville berøre hinanden og dybdevirkningen forsvinde. Et blik på rammens konstruktion viser da også, at forglasset har været beregnet til at ligge i sin egen fals i selve rammen, hvorimod bagglasset, der er en smule større i højden og længden, har ligget i en større fals dannet

af påsatte lister på rammens bagside, hvorved der er kommet et ca. 1 cm bredt mellemrum mellem de to glas. Forglasset er i senere tid knækket, som det så ofte er tilfældet, og man har derfor ladet en glarmester sætte beskyttende, tykkere glasplader foran og bag det, således at maleriet nu er sammensat af ikke mindre end fire glas, hvorved det har fået en betydelig vægt.

Slutresultatet er blevet, at „Herluf Trolle“ hæver sig tydeligt frem fra baggrunden; der ses skygger bag sejl og flag og rig, og den perspektiviske virkning bliver ret bestikkende. Sådanne plastisk virkende billeder har nok været en del dyrere end de almindelige glasmalerier, og de er ikke slet så almindelige.⁶

Forøvrigt kan det ligeså hyppigt forekomme, at en sådan ekstra baggrund ved nærmere eftersyn viser sig at være malet på et blad *papir*, således som van Beylen nævner det,⁷ og ikke altid på glas. Ved en undersøgelse kan det forøvrigt ofte være svært at afgøre, om det er glas eller papir.

Den hyppigste *skade*, der kan true glasmalerierne, er revner, knæk, afflisning og splintring. Det skrøbelige materiale, som det tynde glas udgør, har i reglen ikke kunnet modstå stød og tryk eller spænding. Kun få glasmalerier er overleveret til os i ubeskadiget stand, og man må formode, at en særdeles stor procentdel er ødelagt og kasseret i tidens løb. For at bevare beskadigede billeder har man i senere tid ofte ladet glarmesteren lægge et tykkere beskyttelsesglas over det knækkede originale glas, og tit også under det. – Enkelte af glasmalerierne viser gnidningsskader, hvor den tyndt bemalede bagside har ligget op mod bagklædningens pap, eller hvor en glassplint er kommet ind mellem glas og bagklædning. På andre er farven skallet af i mindre partier, vel på grund af indtørring, men denne defekt er forholdsvis sjælden. Enkelte billeder viser lodrette striber på større eller mindre partier af himlen, næsten mindende om nordlys. Dette må skyldes en omdannelse af den fernis, der i nogle tilfælde er påsmurt efter bemalingen.

Ældre europæiske glasbilleder på Handels- og Søfartsmuseet.

1. (*museumsnummer 756:49*). Det ældste glasmaleri, Handels- og Søfartsmuseet ejer, er ikke et direkte skibsportræt, men et *søstykke*, formodentlig malet ved midten af 1700-tallet (fig. 1). Det afbilder næppe nogen topografisk bestemt kyst, men snarere et malerisk „ideal-landskab“, således som de var yndede i ældre tiders malekunst, påvirket af Claude Lorrain, og sandsynligvis med motiv fra Middelhavet. I forgrunden ses en medende fisker, mens andre fiskere i brogede dragter er ved at skyde en båd ud fra den stenede strand; en tønne, tømmer o. lign. ligger malerisk spredt på bredden. I mellemgrunden til højre ses nøgne klipper med ruiner af en borg med et tårn; ud for det ligger ved en lille kaj et par fiskerfartøjer rigget med latinersejlsræer på de skråtstillede master, altså typiske middelhavsbåde. Til venstre ligger et koffardifuldskib for anker. Dets råsejl hænger til tørre, og det bærer dannebrog. I baggrunden har man et blik ud over havets lysende flade med flere skibe. Himlen er skyet. – Billedet er usigneret og måler 24.3×38.3 cm. Hvor det er fremstillet, er usikkert, måske i middelhavsegnen.

Den tanke er næppe umulig, at kunstneren, der vel nok har malet flere replikker af dette billede, fra først af kan have ladet en plads til flaget stå tom, så han kunne male et hvilket som helst flag ind efter køberens ønske. Således gjorde man det nu og da i Kina, og det har vel ikke været en fjern tanke for en europæisk kunstner, der skulle leve af at sælge sine billeder til et internationalt klientel.

2. (*mus.-nr. 3463:51*). Det næste i rækken er fra 1800 og er et direkte skibsportræt (fig. 2). Det bærer følgende påskrift: „*Den Drag Commendiert durch Capt. Peter Brodersen, von Amrum 1800*“, og forestiller et fuldskib, hvis navn må betyde „Dragen“ (vi kender desværre intet til dets data), set mod bagbords side, sejlene for vinden under fuld sejlføring, idet dog storsejlet er opgivet. Over lastelugen står de to skibsbåde, den mindre oven i den større, og der ses folk ombord. Fra stortoppen vajer en dannebrogsvimpel, og på mesantoppen dannebrog med Christian VII's monogram (et sammenslynget



Fig. 2. Fregat „Den Drag“, kapt. Peter Brodersen fra Amrum, 1800. Glas-
maleri af ukendt kunstner. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 2).

Danish frigate "Den Drag", 1800. Glasspaining by unknown artist.

C 7). Søen er lysegrøn og en smule bølget, himlen er let overskyet. I baggrunden t. v. ses en flad kyst med en tårnrig by, som ikke kan identificeres. Havnen er beskyttet af to molearme, der strækker sig langt ud i søen. På hvert molehoved er anlagt et fort med skydeskår; fra det ene fort vajer et flag, der ligner dannebrog, men måske er det maltesiske flag. I så fald er havnen måske La Valetta på øen Malta, selvom man ikke ser bjerge. Billedet er usigneret og måler 40.5×45.3 cm. Det er muligvis fremstillet i middelhavsegnen.

Det må her tilføjes, at der andetsteds findes flere ældre skibsbil-
leder, malet på glas, alle meget værdifulde og ærværdige af alder, idet

de er medlemmer af den allerældste gruppe skibsportrætter, der findes. Tidligst omkr. år 1750 dukker de første skibsportrætter op, men der er ikke bevaret mange af dem før efter 1800.

I privateje i Lübeck opbevares et maleri af hvalfangeren fregat „*D: Stadts Welvaert*“ af Altona (tidligere af Hamborg). Det er usigneret, men dateret 1757, og det er nok det ældste af skibsportrætterne på glas.⁸ Det fører et stort dannebrog med Christian V's spejlmonogram C 5, således som det kendes fra afbildninger i ældre flagbøger, også fra senere tid end Christian V's regeringstid.⁹

I sin liste anfører van Beylen et glasmaleri fra 1768 af brigantinen „*S. Antonio*“, kapt. Domenico Gierolino, i Museo Civico Navale, Genova.¹⁰

Et glasmaleri af den svenske fregat „*Charlotte*“, kapt. Anders Sw. Apelberg, på Hallands museum i Halmstad¹¹ formenes at være malet i Ostindien, men en sammenligning med billedet af „*S. Antonio*“ synes med stor sandsynlighed at godtgøre, at begge to er malet af samme kunstner, som må formodes at have været italiener. Halmstad-billedet er ikke dateret, men kan udmærket være fra 1760'erne.

Sjöhistoriska museet vid Åbo Akademi ejer et glasmaleri fra 1775 af en fregat, hvis navn ikke kan tydes med sikkerhed: „*Pontv . . . nocturn*“, kapt. Matts Issberg.¹²

På museet Gotlands Fornsal i Visby findes et glasmaleri af det første større skib, der byggedes på Gotland, den armerede handelsfregat „*Provincien Gothland*“, kapt. A. C. Calissendorf, dateret 1785.¹³ Det er ret naivt malet og er muligvis italiensk arbejde.

Altonaer Museum har et maleri af briggen „*Catharina*“ af Altona, kapt. Tönnes Henrichs, dateret 1806.¹⁴

Alle de her nævnte glasmalerier er usignede. Nogle af dem kan godt se ud til at være malet i middelhavsområdet, men næppe alle. Det er måske betænkeligt at slutte, at genren har sin rod hernede. Det ældste af de nævnte synes i hvert fald at være nordeuropæisk arbejde.

Weyts-billeder.

I årene mellem 1820'erne og 1870'erne dyrkedes, som van Beylen meget interessant har udredet, det maritime glasmaleri særlig ivrigt af to kunstnere i Antwerpen, far og søn. Faderen, der hed *Petrus Cornelius Weyts*, var født i Gistel, tæt syd for Ostende, 1799; han træffes i 1820'erne i Ostende, men flyttede 1838 til Antwerpen, hvor han døde 1855. Hans søn, *Carolus Ludovicus Weyts*, fødtes 1828 i Ostende og flyttede med faderen til Antwerpen, hvor han døde 1876.

Øjensynlig har faderen i Antwerpen udviklet sin rutinerede malemåde, idet hans tidligere kendte glasmalerier er mindre flotte, omend langtfra så stereotype som de senere. I Antwerpen, hvis havn blev anløbet af alverdens skibe, har han fundet et klientel, som har skattet hans kunst og gerne villet betale lidt ekstra for at få et portræt af deres skib på glas fremfor de almindelige farvelagte tegninger. Det kan vel antages, at sønnen har lært sin kunst i hans værksted og har hjulpet ham med visse detaljer, især vel med skibenes fremstilling. I hvert fald førte han forretningen videre efter faderens død. I den grad er dennes fabrikation af skibsportrætter blevet uniform, at sønnen har kunnet fortsætte den i samme spor. De er blevet til typer med den faste opbygning, som publikum gerne ville have, og som var lettest at fremstille rent håndværksmæssigt, men som gav mindre plads til det personlige indslag. Dog er der ved nærmere sammenligning talrige småforskelligheder, som trods al overfladisk lighed giver mulighed for at identificere faders og søns usignerede billeder med største sikkerhed; det er nemlig langtfra alle billeder, der bærer signatur, hvorimod de allerfleste er daterede. Mærkeligt nok findes der før faderens død 1855 ikke ét eneste billede, som kan tilskrives sønnen; til gengæld opviser han en voldsom produktivitet fra 1856 og til sin død. Det kan derfor være muligt, at faderen har forbeholdt sig at sætte det kunstneriske sving på himmel og sø, og at sønnen først efter hans død har kunnet virke selvstændigt, på den måde at forstå, at han har optaget produktionen ved at efterligne ham med så stort held, at han uden

afbrydelser har kunnet føre forretningen videre til kundernes tilfredshed.

Ingen af dem var store kunstnere, selv om de kaldte sig *kunstschilders* og havde næringsbrev som sådanne. De var rutinerede kunsthåndværkere. Det forekommer én, at faderen trods al stivhed var en smule dygtigere end sønnen. De ældste af dennes billeder efterlignede i behandlingen af søen faderens stive og kedelige malemåde med guirlandeformede bølger, men senere frigjorde han sig og fandt efter forskellige tilløb sin egen bølgestil, som dog ikke er påfaldende bedre. Også fremstillingen af himlen ændredes; mens faderen nøjedes med ret enkle, langstrakte skyformationer, indførte sønnen kraftigere kumulusskyer på sine malerier.

Handels- og Søfartsmuseet ejer en gruppe på 6 skibsportrætter, som tydeligt stammer fra den omtalte kunstnerfamilie.

3. (*mus.-nr. K. 1010*). Det ældste af disse er fra 1840 og forestiller briggen „*August Wilhelm*“ af København, kaptajn P. Mogensen (fig. 3). Det er det eneste af gruppen, der er signeret, nemlig „P. Weyts à Anvers“. Briggen¹⁵ ses mod bb., sejlede bidevind for bagbords halse – dog med læsejl sat, hvilket forekommer at være en modsigelse. Der er gjort omhyggeligt rede for skrog og rigning. På dækket ses skibsbåde, dækshuse og besætning. På fortoppen føres nummerflag, hvidt med sort A over et 8 (A = kendingsmærket for København, 8 er skibets tildelte nummer),¹⁶ på stortoppen navnevimpel, og under gafflen dannebrog med Christian VIII's monogram. I baggrunden ses t. h. samme brig agten for tværs mod styrbord, og t. v. en befæstet havneby med volde, voldmølle, tårne og estakade; denne by forestiller ikke Antwerpen, som man ville tro, men *Vlissingen* ved Scheldens munding. Søen er stift malet med de omtalte bølgekamme hængende i guirlander. Himlen er blå og mod horisonten rødlig; skyerne er grå og fint nuancerede. Rundt om billedet er malet en sort ramme med forsølvet linie langs kanten; forneden står teksten i hvid undermaling. Krøllen og skibsnavnet på forstævnen er i guld. Det er et typisk skibsbillede, ikke forskelligt i subjettet fra tusinder af andre, men på grund

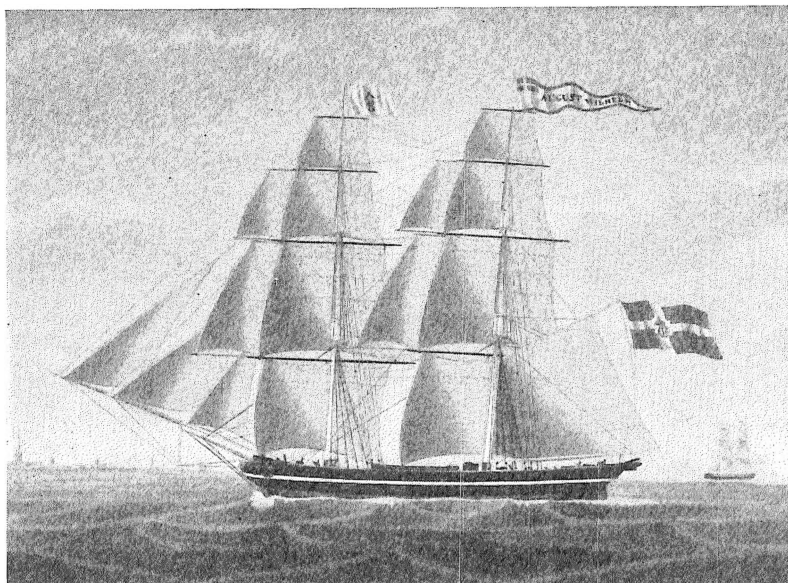


Fig. 3. Brig „August Wilhelm“ af København, kapt. P. Mogensen, reder C. A. Schmidt, 1840. Briggen fører nummerflag (A 8). I baggrunden Vliisingen. Glasmaleri af Petrus Weyts, Antwerpen. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 3).

The brig „August Wilhelm“ of Copenhagen, 1840. Glasspainting by P. Weyts, Antwerp.

af teknikken er det blevet noget helt for sig selv, faktisk et ganske yndigt billede i sin genre. Billedet, der er i meget fin stand, måler 52.5 × 69 cm i lysmål.

4. (*mus.-nr. 3424: 51*). Det næste i rækken forestiller barken „*Herluf Trolle*“ af København, kapt. A. C. Wandahl, 1858 (fig. 4). Barken¹⁷ ses mod bb., sejlene bidevind for bb. halse; fuld sejlføring; på fortoppen fører den rederflag med P C K (= P. C. Knudtzon), på stortoppen navnevimpel, på mesantoppen dannebrog og under gaflen dannebrog med Frederik VII's monogram. I baggrunden ses et par sejskibe. Bølgerne er stiliserede, himlen blå med grå skyer. Som omtalt i indledningen er billedet malet på to stykker glas (nu

beskyttet af to ekstra stykker), hvorved det har fået en perspektivisk dybde, ikke ulig moderne konfirmationstelegrammer, som, når de åbnes, viser et plastisk sceneri med kulisser og figurer i forskelligt plan, alt trykt på flere lag gennemsigtigt papir. Billedet er ikke signeret, men må uden tvivl være af C. L. Weyts. Det måler $55 \times 75,6$ cm.

5. (*mus.-nr. K. 1012*). Skonnertbriggen „*J. P. Lundwall*“ af Helsingør, kapt. J. M. Larsen, 1859 (fig. 5). Skonnertbriggen¹⁸ ses mod bb., sejlene bidevind for bb. halse; fuld sejlføring. Den fører rederiflag på fortoppen, rødt med et hvidt P (= I. S. Pontoppidan), på stortoppen navnevimpel, under gafflen dannebrog med Frederik VII's monogram. I baggrunden t. h. ses samme skib agten for tværs mod stb., t. v. en lodsbåd, betegnet „P (= Pilot) Antwerpen N^o 3“, ud for Vlissingen, der i fremstillingen minder stærkt om gengivelsen på billedet af „August Wilhelm“, men er meget mere groft tegnet. De grønne bølger virker stive. Himlen er blå med en dobbelt række skyer, i horisonten rødlig. Billedet, der er i meget fin stand, er ikke signeret, men er af C. L. Weyts; det måler $55,7 \times 71,4$ cm. For tiden er det deponeret i Helsingør Bymuseum, Marienlyst slot.

6. (*mus.-nr. K. 1016*). Tremastet skonnert „*Hydra*“ af København, kapt. J. P. Grau, 1861. Skonnerten¹⁹ ses mod bb., sejlene bidevind for bb. halse. Dens gallionsfigur forestiller en forgyldt slange, sikkert en afbildning af hydraen (jfr. navnet). Den fører i fortoppen et kontorflag med tre vandrette striber: blå-hvidt-blå, på stortoppen navnevimpel, på mesanen 5 signalflag og under gafflen dannebrog med Frederik VII's monogram. I baggrunden t. v. ses Vlissingen i den forgrovede udgave. Søen er stift tegnet, himlen blå med mørke skyer og rødlig aftenstemning i horisonten. Billedet, der måler 55×71 cm, er ikke signeret, men kan tilskrives C. L. Weyts. Over og under det oprindelige glasmaleri, som er knækket, er senere sat ekstra glas.

7. (*mus.-nr. K. 1013*). Barken „*Marienlyst*“ af Helsingør, kapt. J. L. Ginge, 1864 (fig. 6). Barken²⁰ ses mod bb., sejlene bidevind

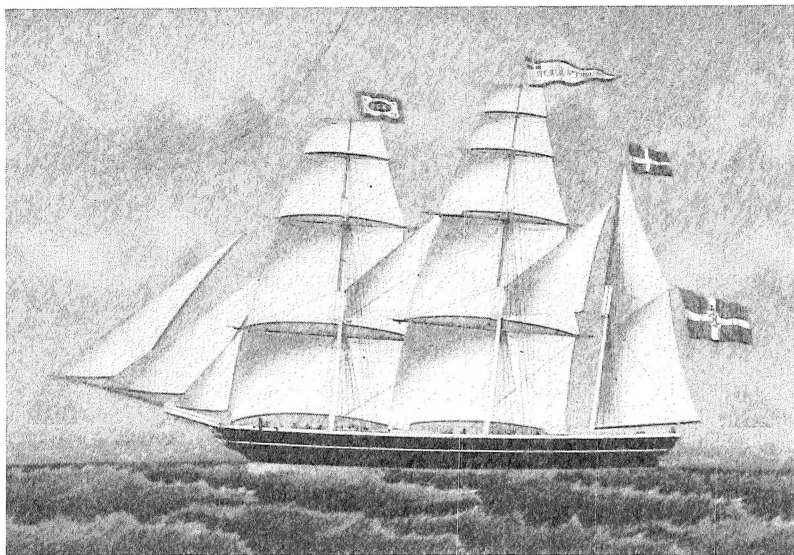


Fig. 4. Bark „Herluf Trolle“ af København, kapt. A. C. Wandahl, reder P. C. Knudtzon, 1858. Glasmaleri (med baggrundsglas) af C. L. Weyts, Antwerpen. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 4).

The bark "Herluf Trolle" of Copenhagen, 1858. Glasspainting by C. L. Weyts, Antwerp.

for bb. halse ; fuld sejlføring. I fortoppen Pontoppidans røde kontorflag med hvidt P ; i stortoppen navnevimpel, under mesantoppen 5 signalflag og under gafflen dannebrog med Frederik VII's monogram. Grålig sø, blågrå himmel med skyer ; i baggrunden t. v. Vlis-singen. Billedet er usigneret, men af C. L. Weyts. Vi ved, at barken ankom til Antwerpen 18. sept. 1864,²¹ og det er sandsynligt, at den er blevet malet ved denne lejlighed. Billedet, der måler 55 × 71.5 cm, er for tiden deponeret på Helsingør Bymuseum.

8. (*mus.-nr. K. 1015*). Barken „*Marienlyst*“ af Helsingør. I virkeligheden er billederne 7 og 8 identiske, et bevis på, at skibsportræt-tisten ofte modtog bestilling på flere replikker af samme billede. Imid-lertid er der sket kaptajnskifte 1871 på barkskibet, og kapt. J. L.

Ginges navn og årstallet 1864 er derefter overmalet med sort farve oven på glasset, hvorefter der på denne baggrund med gule bogstaver er malet det nye kaptajnsnavn, P. Lindhart (egentlig J. P. G. Lindhard). Det er gjort så godt, at man ikke lægger mærke til det, med mindre man ser særlig skarpt efter. Kunstneren er C. L. Weyts, og lysmålet 55×72 cm.

Af den her beskrevne gruppe på 6 billeder er som omtalt kun det ældste signeret (P. Weyts 1840), mens alle de andre, dateret mellem 1858–64, er usignerede, men må tilskrives C. L. Weyts. Som nævnt finder vi, at faderens billeder er bedre og mere net udført end sønnens, men ellers er de til forveksling malet i samme manér. Skibene er alle fremstillet i samme situation, set mod bb. side, sejlene bidevind. På de fleste af dem ses Vlissingen i grov, stiliseret gengivelse i baggrunden t. v. Bølgerne er stive og triste, det svageste punkt i fremstillingen. De har en mørk, grønlig eller grå tone. Himlen er skyet, oftest med sentimentalt virkende rødlig solnedgangsstemning i horisonten og kraftig blå farve mellem skyerne; derved minder de en del om farveholdningen på de såkaldte „kinesermalerier“, skibsportrætter malet i Kina i 1800'ernes sidste halvdel.

Nogle af farverne er ret stærke; således er alle flagene næsten påtrængende i deres røde, hvide, blå og gule farvepragt, som malet med unuancerede dækfarver. Meget diskret er der flere steder brugt forgyldning til en vigtig ornamental detaille som skibsnavnet, gallionsfiguren og/eller krøllen. Teksten står med smukt formede gule eller hvide versaler forneden på den brede sorte stribe, der afsluttes mod billedet med en gul linie. – Af reproduktionstekniske grunde er teksterne udeladt på de her gengivne illustrationer.

Selv om billederne ikke er kunstværker, er de på ingen måde ringere end så mange andre skibsportrætter, „kadrejbilleder“, som de kaldes, fordi de blev malet af „kadrejermalere“, som kom ombord og tilbød deres tjeneste. Mange af billederne var ret fordringsløse, men de var billige; de var ikke malet for kunstens skyld, men for at tilfredsstille køberens ønske om at få et billede af sit skib. Og det kan ikke nægtes,

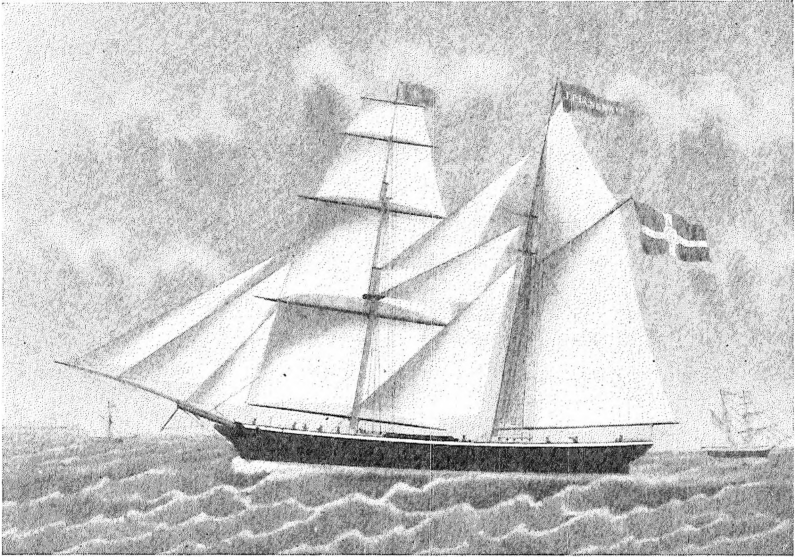


Fig. 5. Skonnertbrig „J. P. Lundwall“ af Helsingør, kapt. J. M. Larsen, reder I. S. Pontoppidan, 1859. Glasmaleri af C. L. Weyts, Antwerpen. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 5).

Schoonerbrig "J. P. Lundwall" of Elsinore, 1859. Glasspainting by C. L. Weyts.

at Weyts's billeder ved deres særlige teknik og glansbilledagtige fremtoning står i en særklasse over for alle de andre tegnede og malede skibsportrætter. De var isjnefaldende og bestikkende ved deres glanslys og billige pragt. Sikkert har de været yndede; van Beylens fortegnelse over dem, han kender, er ret imponerende, idet den omfatter (med supplement) ialt 87 af P. Weyts og 64 af C. L. Weyts. Man må betænke, at de fleste vel nok er havnet i udlandet, hos privatpersoner, redere og skippere, samt at der må være utallige, som er gået i stykker i tidens løb på grund af deres skrøbelighed.

Af de af C. L. Weyts malede 5 billeder i Handels- og Søfartsmuseets eje forestiller de 3 (hvoraf dog de 2 er identiske) skibe tilhørende I. S. Pontoppidans rederi i Helsingør, som i 1860'ernes slutning og 1870'ernes begyndelse var det største sejskibsrederi i Danmark.²² Om det er et tilfælde, at rederiets kaptajner med forkærlighed har

ladet deres skibe afbilde af Weyts, vides ikke; i hvert fald kender vi endnu to glasmalerier af Pontoppidan-skibe, malet af C. L. Weyts. De ejes begge af fru Lisbeth Rink Baagøe og er ophængt i Det gamle Apotek (Svaneapoteket) i Helsingør, i hvis officin der i forvejen findes en fornøjelig udstilling af skibsmodeller, topografiske billeder, udstoppede dyr og andre kuriosa. Det ene forestiller barken „*Helsingør*“ af Helsingør²³ og er dateret 1856; det er uden signatur, men må være et af de første glasmalerier, C. L. Weyts malede. Det slutter sig helt til de nævnte billeder nr. 4–8 i opstilling og teknik; det viser i baggrunden t. v. Vllissingen, samt lodsbåden P N^o 3 (jfr. nr. 5). Det er som „Herluf Trolle“ malet på to stykker glas og har derved fået den tilsigtede plastiske virkning (lysmål 55 × 72 cm). – Det andet forestiller barken „*I. S. Pontoppidan*“ af Helsingør.²⁴ Det er ikke dateret, men da barken først blev bygget 1870, kan det tidligst stamme fra dette år. Også dette billede (fig. 8) er malet på to stykker glas for perspektivets skyld. Baggrunden er helt sribet, vel på grund af den indtørrede fernis. Selv om billedet er usigneret, er det tydeligt af C. L. Weyts (lysmål 55 × 72.2 cm).

Der skulle forøvrigt nok være mulighed for at finde flere glasmalerier af de to kunstnere i Danmark. I privateje findes et maleri af P. Weyts, bark „*Kongen af Danmark*“ af Korsør, 1840'rne. Købstadsmuseet Den gamle By i Århus ejer to, nemlig af briggen „*Pyrha*“ af Århus,²⁵ kapt. F. L. C. Jensen, 1860, – usigneret, men uden tvivl af C. L. Weyts (lysmål 53 × 71.5 cm), – samt af skonnertbriggen „*J. P. Lundwall*“ af Helsingør. Dette sidste er en replik af Handels- og Søfartsmuseets billede (listen nr. 5) og en bekræftelse af, at der som nævnt ofte blev malet flere identiske billeder af samme skib.²⁶

I andre nordiske søfartsmuseer findes Weyts'erne også repræsenteret. Statens sjöhistoriska museum i *Stockholm* ejer et af P. Weyts og et af C. L. Weyts. *Göteborgs* sjöfartsmuseum har fire af C. L. Weyts; deraf er de to perspektiviske, det ene (fuldskib „*Gauthiod*“ af Göteborg 1871) med glasbaggrund, det andet (fuldskib „*Solon*“ af Göteborg 1874) med papirbaggrund. Norsk Sjöfartsmuseum på *Bygdøy* (Oslo) har et af P. Weyts og fire af C. L. Weyts. Desuden har forfatteren set

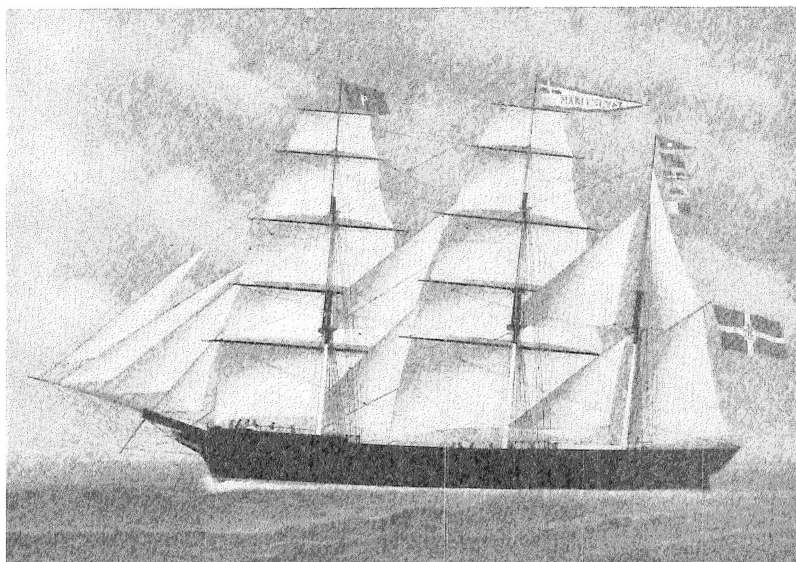


Fig. 6. Bark „Marienlyst“ af Helsingør, kapt. J. L. Ginge, reder I. S. Pontoppidan, 1864. Glasmaleri af C. L. Weyts, Antwerpen. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 7, jfr. nr. 8, som er identisk med dette, bortset fra, at kaptajnens navn ved overmaling er rettet til P. Lindhart).

The bark "Marienlyst" of Elsinore, 1864. Glasspainting by C. L. Weyts.

glasmalerier på følgende andre norske museer : Aust-Agder museum, *Arendal*: et af P. Weyts og to af C. L. Weyts, deraf det ene (bark „*Livingstone*“ af Arendal 1875) perspektivisk, med papbaggrund ; Vestfold Fylkesmuseum, *Tønsberg*: to af P. Weyts ; Søfartsmuseet i *Sandefjord*: et af C. L. Weyts ; konsul T. Bessesens privatsamling, *Mandal Kleve*: et af C. L. Weyts ; Søfartsmuseet i *Larvik*: et af P. Weyts. Og der er sikkert flere i andre af de mange righoldige norske samlinger.

Altonaer Museum har tre glasmalerier af C. L. Weyts, deraf de to fra dansk tid : brig „*Elite*“ af Blankenese (1862), skonnert „*Elisabeth*“ af Mühlenberg (1863) og skonnert „*Amanda*“ af Blankenese (1875).

Har Weyts'erne nu kun fremstillet glasmalerier? Nej, ikke udelukkende. Der kendes nemlig enkelte „normale“ skibsportrætter, i hvert

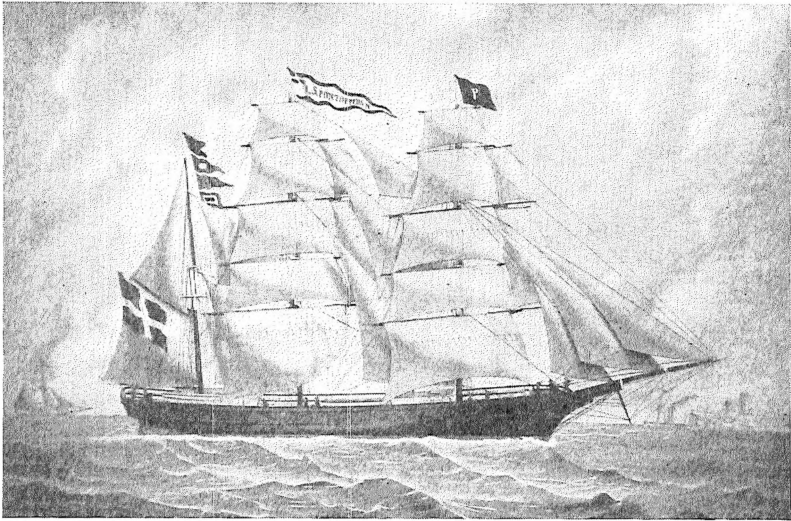


Fig. 7. Bark „I. S. Pontoppidan“ af Helsingør, reder I. S. Pontoppidan, ca. 1870. Maleri på lærred af C. L. Weyts, Antwerpen. I privateje.

The bark "I. S. Pontoppidan" of Elsinore, ab. 1870. Painting on canvas by C. L. Weyts.

fald af C. L. Weyts.²⁷ Et par findes i Belgien, ét i Statens sjöhistoriska museum i Stockholm, ét i Aust-Agder museum, Arendal, og også Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg ejer et skibsportræt, malet på normal vis på lærred, forestillende 3-mastet skonnert „*Familia*“ af Thurø, kapt. H. J. Erichsen (mus.-nr. 448 : 49).²⁸ Det er udateret og usigneret, men en sammenligning med de her omtalte glasmalerier viser tydeligt, at det er af C. L. Weyts. Det må være malet o. 1873. Billedet er komponeret ganske på samme måde som glasmalerierne, bl. a. med Vlissingen-fremstillingen i baggrunden t. v. Over det hviler den kendte aftenstemning.

Det giver et ret interessant indblik i C. L. Weyts's arbejdsmetode, at man med sikkerhed kan fastslå, at han lejlighedsvis har malet både et almindeligt maleri på lærred og et glasmaleri af samme skib. Til det omtalte glasmaleri (fig. 8) af bark „*I. S. Pontoppidan*“ af Helsingør (på det gamle Svaneapotek i Helsingør) findes der nemlig i

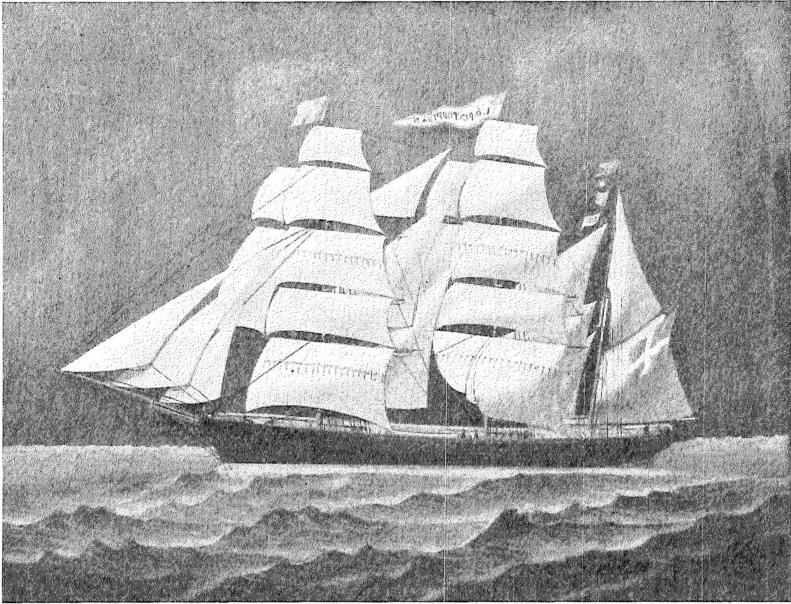


Fig. 8. Samme skib som fig. 7. Glasmaleri af C. L. Weyts. De to fremstillinger er formodentlig malet samtidig, men i forskellig teknik. Det gamle Apotek, Helsingør.

Same bark as fig. 7, painted on glass by C. L. Weyts, probably at the same time.

privateje på Tåsinge et tilsvarende maleri på lærred (fig. 7), dog spejlvendt, men ellers i alle detaljer svarende til glasmaleriet (sejlenes stilling, læsejl, flagføring, besætningens fordeling på dæk); ganske vist er baggrunden anderledes, idet maleriet på lærred har staffage med lodsbåd, dampskib, kyst med fyrtårne, mens glasmaleriet viser skibet i rum sø. Skyformationerne er også forskellige.

Der kan næppe være tvivl om, at begge fremstillinger må være malet samtidig. Om der har eksisteret en tegning som fælles grundlag for begge, kan ikke siges; van Beylen meddeler, at han aldrig har set noget forlæg til et glasmaleri, så det er ikke umuligt, måske endda sandsynligt, at maleriet på lærred simpelthen er malet først, hvorpå kunstneren har lagt en glasplade over det og malet glasmaleriet oven-

på. Det er da blevet spejlvendt. Både lærreds- og glasmaleriet er så blevet solgt. Hvilket af dem der har været dyrest, eller om de begge har kostet det samme, kan vi selvfølgelig ikke vide.²⁹

Det maritime glasmaleri uddøde forøvrigt ikke helt, da C. L. Weyts lukkede sine øjne 1876. Van Beylen har fastslået, at kunstnerens broder, *Ignatius Jan Weyts* (1840–80) har malet enkelte i faderens stil efter hans død. I Skandinavien findes i hvert fald to af disse billeder. Søfartsmuseet i Marstal ejer et billede af skonnertribrig „*Line*“ af Marstal, kapt. J. C. Hansen, 1878, signeret J. Weyts, og Aust-Agder museum i Arendal har et lignende forestillende barken „*Landbø*“ af Arendal 1877. Det er signeret I. W., hvilket utvivlsomt må være Ignatius Weyts. Det er forøvrigt malet perspektivisk; ved en hastig undersøgelse på stedet kunne det ikke fastslås, om baggrunden var malet på glas eller papir.

Van Beylen har påvist, at der yderligere fandtes i hvert fald tre belgiske glasmalere, *Wentzeslaus Wieden*, *E. Devriese* og *F. Meseure*.³⁰ Af disse er der ikke truffet arbejder i Skandinavien, men de kan selvfølgelig dukke op. – Søfartsmuseet i Brake ved Weser-floden har flere glasmalerier af en ellers hidtil ukendt tysk maler *Fr. Meyer*.

Af en anden teknik er et billede fra ca. 1900, som ejes af Handels- og Søfartsmuseet. Det falder uden for rammen af denne undersøgelse, men skal dog lige omtales her. Det er malet med oliefarve oven på et stykke mælkehvidt, gennemskinneligt glas og forestiller barken „*Danmark*“ af København, bygget 1892 (rederiet A/S J. F. Dessauer). Fremstillingen af skibet, der ses mod stb., sejlene bidevind for fulde sejl for bb. halse, er flot og rutineret, men billedet virker dog meget amatør-mæssigt. Uden om skibet er der malet en grøn redningskrans, bag hvilken korslagte mastetoppe rager frem, med Dessauers rederiflag og dannebrog, samt ankerstok, blomsterranker og blade, alt sammen meget ubehjælpsomt malet. Billedet måler 19.6 × 24 cm og er usigneret; det kan vel dateres til ca. 1900 og er formentlig et stykke sømandshusflid (mus.-nr. 209: 41).

Kinesiske glasbilleder på Handels- og Søfartsmuseet.

Mødet med „Himlens rige“ og den kinesiske kunst og kultur betød som bekendt en stor kunstnerisk og kulturel oplevelse for Europa, om trent som korstogtidens kontakt med den østerlandske kultur. Alle rede i 1600'erne begyndte „kinesierne“ at dukke op. Et af de ældste eksempler herpå i Europa er Christian IV's sengekammer på det nybyggede Rosenborg, som han 1616 lod dekorere og udstyre på „japansk“, d. v. s. kinesisk. Op igennem 1600-tallet indkom der talrige kinesiske genstande af forskellig art til det af Frederik III grundlagte Kgl. Kunstkammer ved Københavns slot,³¹ men det var først i 1700'erne at den direkte kontakt mellem Kina og Danmark blev sluttet. Efter 1732 gik det Danske Asiatiske Kompagnis skibe i stadig fart til Kanton.

I 1700-tallets møbel- og byggekunst spores lejlighedsvis den kinesiske indflydelse, og kendskabet til porcellænet, som man efter mange forsøg til sidst lærte at eftergøre i Europa, og talrige andre luksusting betød en revolution inden for livsvaner og kunstindustri.³² På den anden side må den europæiske kunst og stil også have sat sig spor i Kina. I hvert fald opstod der en kinesisk kunstindustri i 1700'erne, som arbejdede med et indslag af europæiske stilmotiver, om ikke for andet, så for at skabe turistvarer for de europæere, der kom til Kanton og gerne ville have småting med hjem fra østens fjerne eventyrrige. Det europæiske og det kinesiske blandedes på en meget charmerende og yndefuld måde i disse turistvarer, – sikkert lige så inciterende i europæiske øjne, som man måske kan forestille sig, at hjemlige kineserier, småpavilloner, lysthuse i pagodeform osv. ville have virket på kineserne, hvis de havde haft lejlighed til at se dem. Der er selvfølgelig ingen tvivl om, at det var Europa, der fik mest ud af mødet med det fremmede.

Glasmaleriets teknik må sikkert også være kommet til Kina fra Europa, måske endda ret tidligt. Handels- og Søfartsmuseet ejer i sine samlinger ialt 6 glasmalerier af kinesisk fabrikation, og disse bærer alle spor af at være fremstillet som turistsouvenirs. Om flere af

dem ved vi positivt, at de er hjembragt af danske søfolk fra Kina. De sidder alle endnu i de oprindelige kinesiske rammer, som er særdeles fint udført i kinesiske træsorter. De er håndskårne og står mest i træets naturlige mørkebrune farve. De kinesiske glarmestre må have været dygtige. Selv om det drejer sig om forholdsvis billige billeder, er indramningen upåklagelig; bagklædningen er fint forarbejdet med tappe til at skyde ind i rammen i den ene side og små skydere til at låse dem fast i den anden side. På bagklædningen er der ofte kinesiske tegn, malet med tusch.

9. (*mus.-nr. 2188: 51*). Det ene af disse billeder forestiller *faktorierne i Kanton*, således som de så ud før branden 1822 (fig. 9). Det viser den samme ensartede udformning, som de sædvanlige prospekter af faktorierne, der absolut var det mest yndede motiv fra Kina, – naturligt nok, da de fleste af søfolkene næppe så stort andet af landet, som det var dem forbudt at færdes i. Handels- og Søfartsmuseet ejer ikke så få af disse faktoribilleder, både malerier og farvelagte tegninger på rispapir, alle overmåde stereotype.³³ Andre europæiske og amerikanske etnografiske samlinger og søfartsmuseer ejer tilsvarende mængder heraf. På en af Handels- og Søfartsmuseets nyerhvervelser, en stor porcellænsbowl fra o. 1750, findes motivet også.³⁴ – Prospektet på glasbilledet er som på de andre taget fra en bro på modsat side af Perlefloden, som ses i forgrunden, med talrige staffageagtige kinesiske skibe og både: djunker, sampaner og husbåde. Det er ofte nøjagtig de samme, der går igen på de forskellige gengivelser. T. h. i havnen ligger et kinesisk fort med krenelerede, blå mure og med træbevoksning. I mellemgrunden ses hele rækken af de to-etagers faktoribygninger med indhegnede pladser og squaren foran ned til kajen og flere landingsbroer, bl. a. Jack Ass Point, hvor europæerne steg i land, når de kom op til Kanton pr. båd den 20 km lange vej fra Whampoa, hvor kinafarerne lå opankrede. Foran lagerkontorerne står kæmpestore flagmaster med overdimensionerede flag. Rækkefølgen er fra venstre: det danske, spanske, amerikanske, svenske, engelske og hollandske flag.³⁵ I baggrunden t. h. en bevokset bjergknold med tempel (?) på

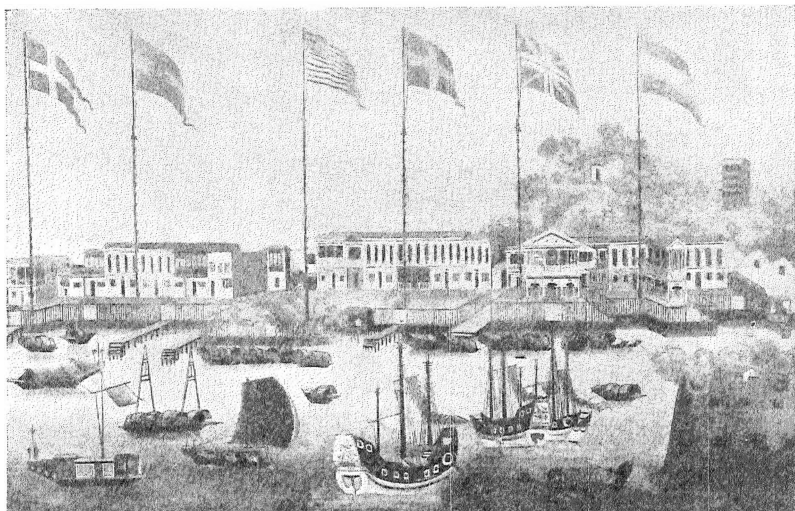


Fig. 9. De fremmede handelsnationers faktorer i Kanton, med deres flag. Et eksempel på de utallige billeder af stereotypt præg, som kinafarerne bragte med hjem til Europa. Disse billeder er vanskelige at datere, da der helt op til 1822 ikke skete store forandringer med bygningerne. Glasmaleri af ukendt kinesisk kunstner. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 9).

The foreign factories at Canton, 18th century. Chinese glasspainting.

toppen og pagoder, samt en mur med skydeskår, formodentlig bymuren. Denne baggrund optræder forøvrigt sjældent på de gængse faktoribilleder, så lidt som fortet i floden. Himlen er blå med rødlig aftenstemning; foroven lette lammeskyer.

Billedet, der måler 45×65 cm, er indrammet i en håndskåren kinesisk ramme med et ornamentmotiv i ophøjet udskæring, der minder om en à la grecquebort og som må være europæisk påvirket. Der er senere lagt et ekstra beskyttelsesglas over og under selve glasmaleriet, som er temmelig stærkt knækket. Dateringen af et så stereotypt billede som dette er usikker; man vil formode, at det er fra sidste del af 1700'erne, under alle omstændigheder efter rokokotiden (jfr. borten).

10. (mus.-nr. 2201 : 51). Af samme farveholdning og stil og desuden i samme indramning og størrelse (45×65 cm) er et glasmaleri,

der forestiller et *kanalparti i Venezia* (fig. 10). Kanalen ses, formentlig fra en bro, i perspektiv lige op mod baggrundens midte. Den er fuld af gondoler og både, bl. a. et énmastet lastfartøj, som bærer dansk splitflag, sikkert påmalet for at glæde den danske køber; i virkeligheden ville det være et utænkeligt syn i lagunestaden. På kajgaderne spadserer elegante herrer og damer i farverige rokokodragter. Langs kanalen ligger smalle huse af uensartet højde, og på hver side er der over for hinanden en kirke, til venstre med barokfacade, til højre med portal og trappe. I baggrunden t. h. ses over husene nogle kuriøse brunmalede tårne, det ene som en slags silo eller gasbeholder, det andet som en kugle. Uden tvivl må det være Markuskirkens bizarre kupler, som den kinesiske kunstner ikke rigtig har kunnet begribe hvad var, – hvad man ikke kan dadle ham for. Det har knebet for ham at holde de perspektiviske linier i vinduernes flugt fast, og stentrapperne foran kirkerne er ikke faldet heldigt ud. Himlen er blå og rødlig med samme slags lette skyer som på foregående billede. – Over og under det på mange steder splintrede glasmaleri er der lagt beskyttende glaslag.

Billedet er et morsomt eksempel på kinesernes forbløffende forretningstalent. De europæiske søfolk har i Kanton, sikkert til en rimelig pris, kunnet købe prospekter ikke blot fra stederne langs Perlefloden: Maçao, Bocca Tigris, Whampoa og Kanton, men også fra flere af de steder, kinafarerne anløb undervejs: Taffelbay med Kapstaden,³⁶ St. Helena og Ascension (Handels- og Søfartsmuseet ejer kinesiske malerier fra disse steder) – ja ovenikøbet af europæiske byer som Venezia her, og måske andre. Det siger sig selv, at de kinesiske kunstnere ikke kan have kendt disse udenlandske steder af selvsyn. De må have malet dem efter europæiske forlæg. Man kunne f. eks. udmærket tænke sig, at forlægget for vort Venezia-prospekt kan have været et af de kendte „kukkassebilleder“; det var billige 1700-tals kobberstik med kraftig farvepålægning, og spejlvendte, idet de var beregnet til at ses i en perspektivkasse. Desværre kan det ikke fastslås, hvilken kanal i Venezia der er afbildet.

Den kinesiske tone i kopien fornægter sig ikke, hvad der trods alt

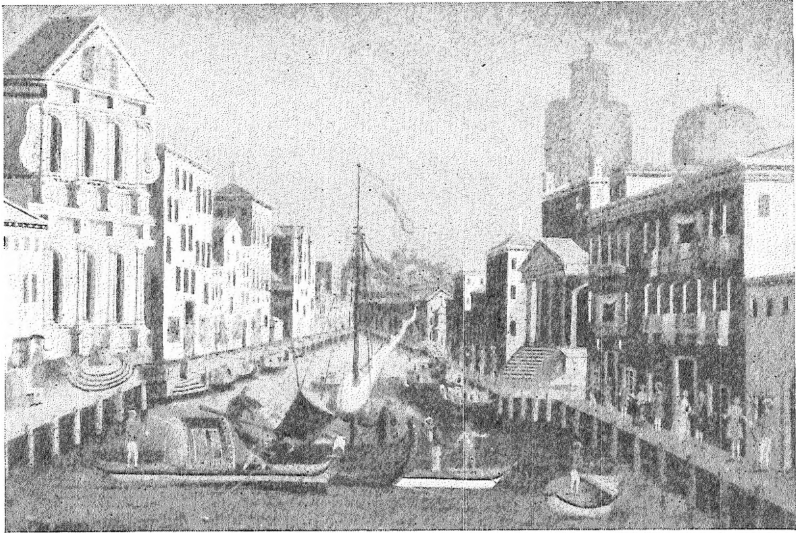


Fig. 10. Kanalparti fra Venezia nær Markuskirken, 1700-tallet. Glasmaleri efter europæisk fortegning af ukendt kinesisk kunstner, formentlig fra samme værksted som foregående billede. Et morsomt eksempel på, at kineserne ikke veg tilbage for at fremstille turistvarer af alle slags, selv prospekter fra egne og byer, som var dem ganske ukendte. Handels- og Søfartsmuseet (listen nr. 10). *Canal in Venice, 18th century. Chinese glasspainting, typical tourist souvenir.*

giver dette „postkortmaleri“ en vis charme, som moderne mennesker særdeles vel kan opfatte, ikke mindst da forsyndelserne mod perspektivets love ikke generer os, men tværtimod dyrkes i vore dage. Alderen må formentlig sættes til sidste del af 1700'erne, og billedet skyldes sikkert samme kunstner eller samme værksted, der har fabrikeret det lige nævnte faktoribillede. –

Af yngre dato og med et tydeligt fællespræg er de følgende 4 glasmalerier, som danner en gruppe, og som formodentlig er fra samme værksted.

11. (mus.-nr. 116:48). Det ældste af disse³⁷ viser *faktorierne i Kanton* før de brændte ned i 1822 (fig. 11). I forgrunden ses på

Perlefloden flere djunker med rigt forgyldte ornamenter og med flag med kinesiske skrifttegn og ornamenter; desuden en europæisk båd med to hvide mænd, begge med blanke hatte på hovedet. T. h. ses det omtalte blå fort i floden. Faktorierne i mellemgrunden er gengivet ret simplificerede og uden mange detaljer. Foran husene står der kun fire flagmaster med flag, fra venstre: det franske, amerikanske, engelske og danske. Det danske faktori lå ellers yderst til venstre, og da det såvidt vides ikke er flyttet, kan flaget måske være spejlvendt placeret. I baggrunden t. h. ses den før omtalte bevoksede bjergknold med pagoder, tempel (?) og bagved bymuren. Himlen er blå med rødlig stemning.

Billedet må være fra begyndelsen af 1800'erne, i hvert fald før 1822. Maleriet er indsat i en håndskåret, enkelt profileret, kinesisk ramme (lysmål 23.5×34 cm).³⁸

12. (*mus.-nr. 235: 49*). Prospekt af *faktorierne i Kanton* efter den frygtelige brandkatastrofe 1822, hvor de gamle bygninger gik op i luer (fig. 12). Det er taget samme sted fra som nr. 11. På Perlefloden ses de traditionelle djunker, sampaner og både; flere af dem genkendes nemt, idet de atter og atter optræder som staffage i samme placering og udførelse på de forskellige billeder. T. h. ligger fortet uændret. I mellemgrunden squaren og de indhegnede pladser mellem kajen og de nye faktoribygninger, som er genopført efter branden i mere imponerende stil og i noget forandret placering. Flagene på de anderledes opstillede flagmaster er: det amerikanske, franske (pudsigt nok med forkert trikolor, idet den er rød-blå-hvid), engelske og danske. I baggrunden t. h. den obligate klippehøj med de omtalte bygninger. Rammen er håndskåret i stil med nr. 11's, og billedets lysmål er 34.7×49.2 cm. Bevaringstilstanden er fin.

Billedet er et morsomt vidnesbyrd om, at disse turistvarebilleder også fandt kinesiske købere, vel især når det gjaldt topografiske prospekter fra Kina, men næppe de fremmede prospekter fra Kap, St. Helena osv.³⁹ Det blev nemlig fundet af den danske geograf og journalist dr. Fritz Holm i byen Sian-fu i provinsen Shensi, langt inde i

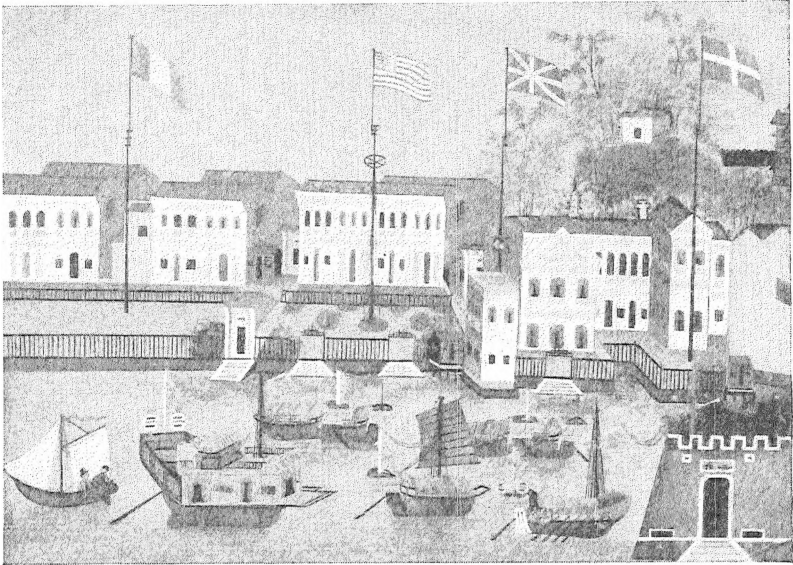


Fig. 11. De fremmede faktorier i Kanton før 1822, i meget stiliseret fremstilling. Det danske flag er ved en fejltagelse anbragt til højre. Glasmaleri af ukendt kinesisk kunstner. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 11).

The foreign factories at Canton, before 1822. Glasspainting by Chinese artist.

Kina, sydvest for Peking, vistnok på hans ekspedition 1907, og senere foræret af ham til Handels- og Søfartsmuseet. Til det indre af Kina kan det kun være kommet som indenlandsk handelsvare.

13. (mus.-nr. 2190: 51). *Faktorierne i Kanton efter branden.* Samme motiv som nr. 12, dog en endnu mere forgrovet udgave, som har forenklet skibenes ornamentik, de kinesiske skrifttegn og andre detaljer ret stærkt; ikke mindst er gengivelsen af bygningernes vinduer helt forvansket. Flagene er fra venstre: det franske, amerikanske, engelske og danske. Rammen om det helt rutinemæssigt udførte billede er håndskåren i Kina, men i en slags forsinket barokstil; den er sort med forgyldte kanter. Lysmålet: 34,5 × 49,3 cm.

14. (*mus.-nr. 2192: 51*). *Parti fra Kanton*, et ellers ikke påtruffet motiv (fig. 13). Billedet er en pendant til foregående og som dette meget stiliseret. I forgrunden Perlefloden med den sædvanligt forekommende staffage af djunker og sampaner; den ene sampan fører ovenikøbet dansk flag, hvad der formentlig er et tegn på at det er malet til en dansk køber, – alt for kunderne! Endvidere ses t. h. et lille hvidmalet bugser(?) -dampskib med røde hjul og engelsk flag. Søen er gengivet med lette, bølgeformede linjer; på alle de andre billeder er den blank, hvad der betegnes ved vandrette streger. T. v. og t. h. samt i midten er der små flodforter med krenelerede blå mure. På kajen står tre mænd i røde og blå jakker og hvide pantalons. Husrækken består af flere stærkt hvide kinesiske huse i to etager, nærmest i europæisk stil. T. h. foran dem står en rødmalet mast med et flag, hvorpå kinesiske tegn. Bag husene ses tre ret ens træbevoksede klippehøje, hver med et ensartet udseende blåt fort på toppen. Alle tre forter har hver en flagmast med en rød vimpel. Farverne er kraftige, og himlen er den yndede kinesiske rødlige aftenhimmel. – Rammen er som nr. 13's; lysmålet: 34.5 × 49.3 cm. –

Disse fire sidste malerier (nr. 11–14) bærer alle et udtalt fællespræg og må være udgået sammesteds fra. De er karakteriseret ved en meget stærk stilisering, som samtidig er en bevidst (?) forenkling og forgrovning, og deres farver: rødt, blåt, gult, brunt, sort, hvidt, er stærke dækfarver, af karakter næsten som moderne skiltemalerfarver. Særlig pågående er den hvide farve, som er anvendt langt kraftigere end på de andre (nr. 9–10). Til visse skibsornamenter er brugt guld. Sammenlignet med de sædvanlige prospekter af samme sceneri er disse helt uvirkelige og uden topografisk værdi; de er langtfra så naturalistiske som de tidligere billeder. På den anden side har de en meget dekorativ virkning, der gør et vist indtryk på moderne europæiske beskuere, som har lært at se bort fra, at et topografisk billede altid skal være naturalistisk-fotografisk. Almindeligvis vil de vistnok føles mere typisk kinesiske end de første (nr. 9 og 10), som er mere i europæisk manér. I tid må de sikkert sættes ret sent, nr. 11 vel kort før 1822,

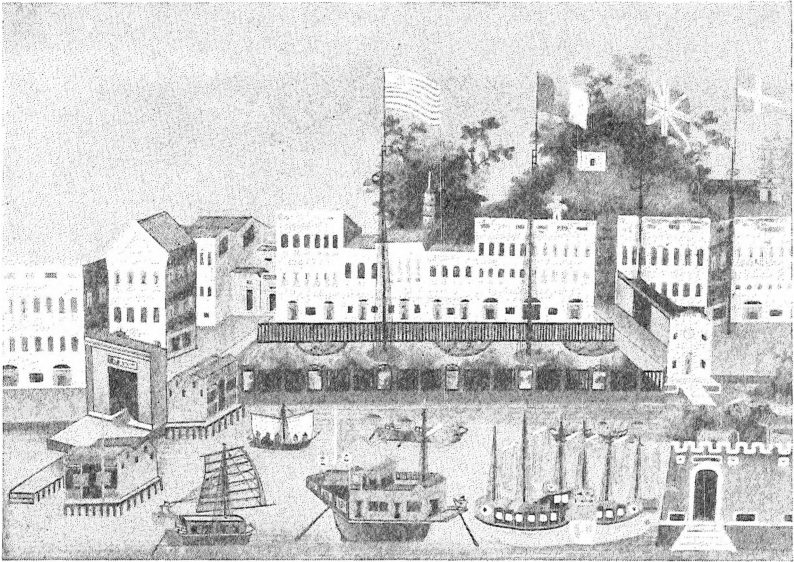


Fig. 12. Faktoriene i Kanton efter den ødelæggende brand 1822, i stærkt stiliseret og forenklet fremstilling. Glasmaleri af ukendt kinesisk kunstner. Det blev fundet 1907 i det indre af Kina af den danske geograf Fritz Holm. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 12, jfr. nr. 13).

The factories at Canton after the disastrous fire in 1822. Glasspainting by Chinese artist.

nr. 12-14 i hvert fald efter 1822, måske fra slutningen af 1820'erne til begyndelsen af 1840'erne. Det danske Asiatiske Kompagni blev ophævet år 1843 (sidste kinaekspedition fandt dog sted 1833-34), og faktoriet var da forlængst opgivet. De fremmede faktorer hørte ligeledes op med at bestå på denne tid. Fra da af var billeder med det danske og de andre flag uaktuelle og må have haft vanskeligt ved at finde kunder, hvorfor fremstillingen af dem må være holdt op. Det engelske hjuldampskib på nr. 14 tyder på, at dette næppe kan være malet før efter opiumskrigen 1840-42, hvor England tiltvang sig åbningen af flere kinesiske havne for den europæiske skibsfart.

Da værkstedstraditionen har været så stærk, og da den eventuelt forhåndenværende kunstnerpersonlighed helt har måttet underordne

sig værkstedets rutine og dets skabelonagtige fortegninger og mønstre, er det svært at få mulighed for at datere disse billeder og fastholde kunstnerens særlige ansigt. Gennem mange år har de folk, der arbejdede på værkstedet, med stor forsagelse og ydmyghed kopieret samme forbillede, mer eller mindre rutineret, uden større variation end det rent håndværksmæssige håndelav har bevirket. Begivenheder som faktoriernes brand har tvunget til en revision af prospektet, men med trofasthed har man bibeholdt, hvad bevares kunne: den stereotype staffage og baggrund, samt floden og himlen. Man havde ikke brug for subjektiv kunstnerudfoldelse.

Man kan se, at glasmaleriet, som er kommet til Kina fra Europa, har vundet stor yndest, ikke blot inden for fremstillingen af turistvarer, men også i den hjemlige kinesiske kunst. Nationalmuseets Etnografiske samling ejer talrige kinesiske glasmalerier: genrebilleder, blomster- og fuglestykker, landskaber, mytologiske scener. Forøvrigt findes der også fra Siam og ikke mindst fra Forindien talrige glasbilleder i omtalte museums udstilling,⁴⁰ altsammen et vidnesbyrd om denne kunstarts popularitet i østen.

Desværre ejer Handels- og Søfartsmuseet ingen eksempler på kinesiske glasmalerier med portrætter af europæere. At sådanne har eksisteret i Danmark, ses blandt andet af en oplysning af digteren Ingemann i hans erindringer,⁴¹ hvor han skildrer sin bedstemoders stuer:

„Saavel Bedstefaderens som Bedstemoderens Portraiter, malede paa Glas med chinesisk Konst og stor Finhed i Udførelsen, vidnede ogsaa om Pragt og Sirlighed i Klædedragten“.

Det drejer sig om portrætter af kinakaptajn Lars Hansen Swane (1720–81) og hustru. Han foretog flere rejser til Kina i 1760'erne som fører af Asiatisk Kompagnis fregatter, og portrætterne må da vel være malet i den tid.

Ved et heldigt tilfælde eksisterer disse portrætter endnu i familiens eje (fig. 14). Et par endnu ældre lignende portrætter på glas ejes af Statens sjiöhistoriska museum i Stockholm.⁴² De forestiller den svenske

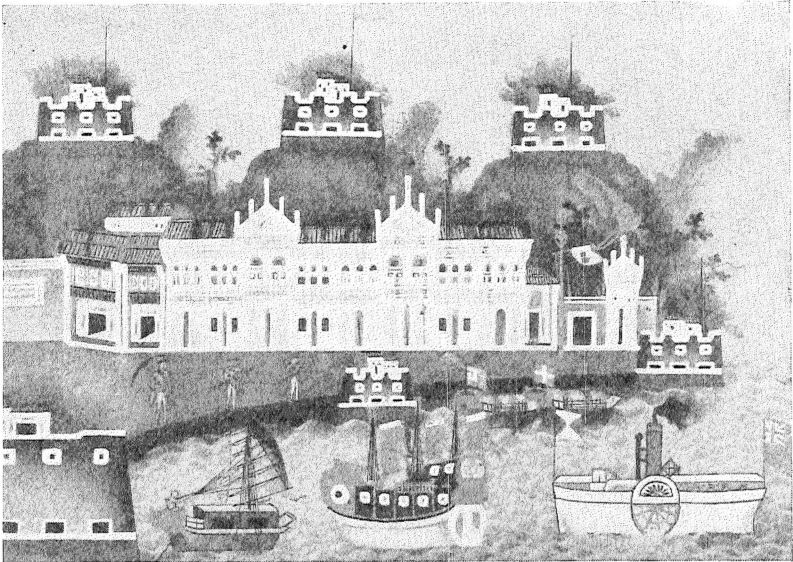


Fig. 13. Havneparti fra Kanton, med tre flodforter og tre bjergforter i baggrunden. På kajen tre europæiske dandyer; i havnen et hjuldampskib, hvilket daterer billedet til op mod 1850. Den ene sampan fører dansk flag, vel en cadeau til den danske køber. Glasmaleri af ukendt kinesisk kunstner. Handels- og Søfartsmuseet (Listen nr. 14).

Seaside view of Canton, ab. 1850. Chinese glasspainting.

superkargo Johan Pike og hustru og må stamme fra tiden mellem 1732 og 1745, hvor han fire gange var i Kina. Allerede på dette tidspunkt har man været fuldt fortrolig med glasmaleriets teknik i Kina.

Handels- og Søfartsmuseet modtager gerne oplysninger om glasmalerier med maritime emner i privat eje. Der er ingen tvivl om, at disse malerier har været meget eftertragtede på grund af deres strålende fremtoning, og der er håb om, at en del er bevarede endnu. De udgør på grund af deres særlige teknik en ganske skarpt adskilt gruppe indenfor skibsportrætterne, og alle meddelelser, der kan tjene til yderligere efterretning om deres fremkomst og uddybelse af deres



Fig. 14. Portræt af kinafarer Lars Hansen Swane (1720–81), digteren B. S. Ingemanns morfar. Han var fra 1745 til 1771 i Asiatisk Kompagnis tjeneste, fra 1757 som kaptajn. Glasmaleri af ukendt kinesisk kunstner, 1760'erne.
I familiejeje.

Portrait of Captain Lars Hansen Swane, 1760's. Glasspainting by Chinese artist.

historie, vil være meget velkomne. Da vort stof trods alt er ret begrænset, kan det meget vel vise sig, at flere nu ukendte kunstnere kan have brugt samme teknik, som Weyts sen. og jun. dyrkede med så stor virtuositet.

NOTER

¹ Jfr. *J. S. Aabye: Malerbogen*⁵ (Kbh. 1953), 315 f.

² Oversigt i *Der Grosse Brockhaus*³⁰ bd. V (Wiesbaden 1954), 453, m. litteraturhenvisninger; *Max Picard: Expressionistische Bauernmalerei* (München 1918); *H. W. Keiser: Die deutsche Hinterglasmalerei* (München 1937); *Josef Vydra: Die Hinterglasmalerei* (Prag 1957); de to sidste med fyldig litteraturliste. – Nationalmuseets forskellige afdelinger ejer flere glasmalerier fra 1700'erne, både portrætter og bibelske billeder.

³ Købstadmuseet Den gamle Bys årbog 1941, 14 ff.; jfr. *Henning Henningsen: Kirkeskibe og kirkeskibsfester* (1950), 42.

⁴ *J. van Beylen: Vlaamse maritieme achterglasschilderijen*, i Mededelingen van de Marine Academie van België XI (1958–59), 185–258, suppleret i XII (1960), 89–97. – Jeg takker van Beylen for værdifuld hjælp under drøftelsen af de forskellige problemer, som en af mig foretaget undersøgelse af en del af det i Skandinavien bevarede stof har givet anledning til, og som på visse felter har kunnet supplere van Beylens værdifulde undersøgelser.

⁵ foretaget med venlig assistance af kunstmaler *Petri Gissel*, Lønholt, der ligeledes har givet oplysninger ved beskrivelsen af teknikken; ved andre undersøgelser af billederne har konservator *Chr. Nielsen* og museumsassistent *Svend Jørgensen*, begge Handels- og Søfartsmuseet, hjulpet.

⁶ Et plastisk portræt i glasmaleri fra slutn. af 1700-tallet findes i Dansk Folkemuseum (Nationalmuseet), Borgerlig samling, rum 64; det forestiller en mor med to børn.

⁷ Mededelingen XI, 197, jfr. XII, 91 f.

⁸ *Wanda Oesau: Hamburgs Grönlandfahrt* (Glückstadt 1955), 153 og 166 f.

⁹ *R. Siegel: Die Flagge* (Berlin 1912), 160 + tavle 28 og 34.

¹⁰ Mededelingen XI, 224 f., afb. s. 186.

¹¹ omtalt og afbildet i Halland museums årbog, Halland XLIV (1961), 88.

¹² efter selvsyn; nævnes ikke i skibslisten i *Carl-Erik Olin: Åbo sjöfarts historia I* (Åbo 1927), 234 ff.

¹³ afbildet bl. a. i *Louis E. Grandjean: De danske Gotlandsfarere* (Søhist. Skr. IV, Kbh. 1950), 59.

¹⁴ efter selvsyn.

¹⁵ „*August Wilhelm*“ er bygget i Nakskov 1837; 92 clstr.; reder C. A. Schmidt, København. Den strandede 1840 på øen Siffantos i det græske øhav på rejse Rio Janeiro-Konstantinopel med kaffe.

¹⁶ om nummerflag se Handels- og søfartsmuseets årbog 1962, 150 ff.

¹⁷ „*Herluf Trolle*“ er bygget i Piteå 1856; 180½ clstr.; P. C. Knudtzons rederi, København; 1864 blev den kondemneret i Hongkong.

¹⁸ „*J. P. Lundwall*“ er bygget i Helsingør (Chr. Rohmann) 1858; 143 ¾ tons; reder I. S. Pontoppidan, Helsingør. Den er opkaldt efter den helsingørske købmand Lundwall. 1871 solgtes den til Kerteminde (omdøbt til „*Rigmor*“); ophugget 1902.

¹⁹ „Hydra“ er oprindelig det gamle hjulskib „Prindsesse Wilhelmine“, bygget i Thome (Yorkshire) 1821, indkøbt til Danmark 1824, gik i rutefart København-Lübeck; fra 1833 tilhørte det Øresunds Toldkammer og anvendtes til bugsering i Sundet. 1845 udrangeredes det og blev ombygget til skonnert (omdøbt til „Hydra“, formodentlig en hentydning til dets sejglivethed); 78 ½ clstr.; reder til 1863: J. S. Kaas, København, derpå Fr. Nissen & Co. 1870 efter en stranding solgt til Sverige.

²⁰ „Marienlyst“ er bygget i Kaskö (Finland) 1857; 316 clstr. Indkøbt 1863 (ex „Grefve Berg“) af I. S. Pontoppidan, Helsingør. 1883 solgt til Tønsberg.

²¹ Helsingør Avis 19/9 1864.

²² Handels- og Søfartsmuseets årbog 1949, 150.

²³ „Helsingør“ (I) er bygget i Björneborg 1848; 253 ½ clstr.; reder I. S. Pontoppidan, Helsingør. Strandede ved Yarmouth 1869 på rejse Söderhamn-London.

²⁴ „I. S. Pontoppidan“ er bygget i Helsingør (Rohmann & Barfoed) 1870; 302 brt.; reder I. S. Pontoppidan, Helsingør. 1885 solgt til København (omdøbt til „Julius Skrike“), 1898 til Sverige (omdøbt til „Ida“). Opbrændt af tysk U-båd 1916.

²⁵ „Pyrrha“ er bygget i Flensborg 1827; 80 ½ clstr.; reder J. H. Agerup, Århus. 1860 strandet ud for Slettestrand (Hanhrd.).

²⁶ meddelt af museumsdirektør, dr. phil. *Helge Søgaard*, Århus, og efter selvsyn.

²⁷ Mededelingen XI, 195 f., 202 f.

²⁸ „Familia“ er bygget i Troense 1852; 109 clstr.; reder A. P. Troensegaard. 1894 solgt til Sverige.

²⁹ Oplysninger om maleriet på lærred efter venlig meddelelse fra lederen af Tåsinge Skipperhjem og Folkemindesamling, malermester *Poul Fredholm*. Spørgsmålet har været drøftet med van Beylen, der meddeler, at han ganske vist aldrig har set et lignende sæt, men ved, at de har eksisteret.

³⁰ s. 206 ff.

³¹ jfr. inventariet fra 1673, aftrykt i *H. C. Bering Lüsberg: Kunstammeret* (Kbh. 1897), spec. s. 172 ff.

³² jfr. *Th. Thomsen: Kineseriets Tid og de danske Kinafarter*, i *Fra Nationalmuseets Arbejdsmark* 1942, 59 ff.

³³ jfr. f. eks. afbildn. i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1943, 95.

³⁴ mus.-nr. 322: 62.

³⁵ om topografien i forbindelse med faktorerne i Kanton, se *Kay Larsen: Den danske Kinafart* (Kbh. 1932), 47 ff.

³⁶ se afb. i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1952, 172.

³⁷ afb. på farvetavle i Danmark og Havet I (Kbh. 1948), ved s. 305.

³⁸ et lignende billede fra det etnografiske museum i Pilsen er afbildet på farveplanche III i *Jos. Vydra: Die Hinterglasmalerei* (1957) med den kuriøse oplysning, at det forestiller Lissabons havn, er fremstillet i Vestbøhmen og dateres til ca. 1870.

³⁹ jfr. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1959, 144.

⁴⁰ udstillet i rummene 81, 94 og 102.

⁴¹ *B. S. Ingemann: Levnetsbog* (Kbh. 1862), 26.

⁴² afb. i Sjöhistorisk årsbok 1943, pl. IV-V.

THE DANISH MARITIME MUSEUM'S COLLECTION OF UNDERGLASSPAINTINGS

Summary

This survey of the underglasspaintings in the possession of the Danish Maritime Museum takes as a starting point the paper by J. van Beylen, keeper of the Belgian maritime museum, National Scheepvaartmuseum, in Antwerp on "Vlaamse maritieme achterglasschilderijen" (Mededelingen van de Marine Academie van België XI and XII, 1958-59 and 1960).

This form of art was known as long ago as the fourth century. It was extremely popular, especially for religious pictures, but also for landscapes and portraits and, in more recent times, for seapieces and ships' portraits. The picture is painted in reverse on the back of the glass, its technique the opposite to that of an ordinary painting. The picture is thus seen through the glass, which gives it the lustrous appearance that accounts for its popularity. In some pictures the background is painted either on a piece of paper or on another piece of glass so that an impression of perspective depth is achieved.

The museum possesses the following early examples:

1. Seascape from the Mediterranean (?), with Danish merchant frigate, c. 1750 (fig. 1).
2. the frigate "Den Drag" 1800 (fig. 2).

In the period between 1820-70's *Petrus Cornelius Weyts* (1799-1855), an artist of Antwerp, and his son *Carolus Ludovicus Weyts* (1828-76) painted a large number of portraits of ships on glass. Ab. 150-200 of these fragile pictures are still in existence.

The museum only possesses one picture by P. Weyts:

3. the brig "August Wilhelm" of Copenhagen, 1840 (fig. 3),
whereas it has five pictures by C. L. Weyts:
 4. the bark "Herluf Trolle" of Copenhagen, 1858 (fig. 4),
 5. the schoonerbrig "J. P. Lundwall" of Elsinore, 1859 (fig. 5),
 6. the three-masted schooner "Hydra" of Copenhagen, 1861,
- 7-8. the bark "Marienlyst" of Elsinore, 1864; in two copies (fig. 6).

C. L. Weyts also painted ships on canvas. In one instance, at least, he painted the same ship on both canvas and glass (fig. 7-8).

Another technique is used in a picture of the bark "Danmark" of Copenhagen, which was painted on opaque glass about 1900.

The art of underglasspainting would seem to have come at a fairly early date from Europe to China where it was also apparently much used. The museum possesses several examples from China, from the eighteenth and nineteenth centuries. There is no doubt that they were produced as tourist souvenirs and brought home by European sailors and traders.

9. The factories at Canton, eighteenth century (fig. 9),
10. Canal in Venice, eighteenth century, most probably from the same workshop as no. 9 (fig. 10). An interesting illustration of the fact that Chinese artists did not mind tackling even European scenes to satisfy the customer. An Italian (?) print seems to have been used as a model in this case, possibly a panorama for a peepshow.
11. Factories at Canton, beginning of the nineteenth century (fig. 11),
12. Factories at Canton after the great fire of 1822 (fig. 12),
13. The same view, less finely executed,
14. View of the waterfront at Canton, with paddle steamer, about 1850 (fig. 13).

Numbers 11-14 would seem to have been produced in the same workshop. Like other Chinese art the Chinese glasspaintings are all very stereotyped and make use of the same ornamental figures in the different pictures.

There also exist several portraits of persons painted on glass in China. That of Lars Hansen Swane, captain of a Chinaman, and his wife, dating from the 1760's, is privately owned (fig. 14). Unfortunately the museum does not possess any such portraits.

ALBATROSSEN OG SØMANDEN

Et kapitel af den maritime folkløse

Af

V. J. BRØNDEGAARD

Forfatteren, der vil være læserne bekendt fra talrige artikler i danske og udenlandske dagblade og tidskrifter, specielt på naturhistoriens og folklorens område, behandler her albatrossen og den rolle, den har spillet i sømandens tilværelse. Han påviser, at den gængse forestilling, at de døde skipperes sjæle bor i denne fugl, i virkeligheden ikke er ægte sømandstro, men går tilbage til et digt „The Ancient Mariner“ (1798) af den engelske digter Coleridge.

Zoologisk introduktion.

ALBATROSSERNE (Diomededidae) hører til stormfuglenes orden og tæller ialt 14 arter, hvoraf langt de fleste holder til på den sydlige halvkugle. Undervejs gennem Atlanten er albatrosserne det første sikre tegn på at man nærmer sig Sydamerika. Hvor den største art, Vandrende albatros (*Diomedea exulans*), på den vestlige halvkugle er set eller fanget nord for Ækvator, har det i de fleste tilfælde sikkert drejet sig om fugle, der blev fanget i sydlige farvande og siden sluppet fri. Dronning Victoria af England skal engang have udlovet en høj ducør til den, som kunne bringe en levende albatros nord for Ækvator. Det lykkedes ikke.¹

Fjerdragten kan være brun, sort eller hvid; næbbet er gult, gråt, sort eller sort med gule eller blå striber, fødderne gullige, snavsethvide, grå eller sorte. — Følgende arter træffes hyppigst:²

Hvidhættet albatros — hvid, dog kan hoved, hals og en del af ryggen have et gråt anstrøg; ryg, vinger og hale gråbrun, næbbet gult eller gråt med gul

stribe og ved grunden af overnæbbet et tyndt sort bånd. Længden ca. 90 cm. I sydlige Atlanterhav.

Sortfodet albatros – næsten mørkebrun, kun hovedet lidt lysere. Udbredt over hele det nordlige Stillehav fra Amerikas vestkyst til Kina og Japan.

Lysrygget sodfarvet albatros – helt sortbrun med næsten sort hoved og hvid plet bag øjet; næbbet sortgråt med purpurrød plet på undernæbbet. Længde ca. 70 cm. Meget stort udbredelsesområde i den sydlige del af alle verdenshave. Den „albatros med hvide øjenbryn“, som blev set på Cook's første rejse i Det sydindiske Ocean, var sikkert denne art.

Laysan-albatros – næsten snehvid; ryg, vinger og halespids mørkt sodbrun, næbbet gråt. Længde ca. 80 cm, vingefang 90–100 cm. I det nordlige Stillehav, yngler på Hawaii-øgruppen.

Sortbrynet albatros – hvid med skifergrå ryg og hale, vingernes overside mørkt brunsort; en gråsort stribe gennem øjet og en smal sort stribe over næse-rodten. Næbbet gult med rødlig spids. Længde ca. 80 cm. Lever mellem 60° s. br. og Stenbukkens vendekreds og er en af de almindeligste havfugle. Yngler på øer ved Kap Horn, Falklandsøerne m. fl.

Vandrende albatros – en af de største flyvende fugle; kropslængden kan være indtil 1.35 og vingefanget over 3 meter (det er opgivet til hele 4.20 m, men sikkert overdrevet, sml. nedenfor). Albatrossen par excellence er sædvanligvis renhvid bortset fra de sorte svingfjer; øjnene mørkebrune, næbbet rødligt med gul spids. Hjemmehørende i Sydatlanten, hvor den yngler på ensomme klippeøer og dér ofte iagttages i uhyre flokke.

Som den største havfugl er denne albatros altid sikker på stor opmærksomhed fra søfolkenes side og er blevet genstand for trosforestillinger, der omtales i et senere afsnit.

Alle „landkrabber“ har hørt eller læst om albatrossen, men kun de færreste har selv set den; de véd faktisk kun, at fuglen holder til langt ude over oceanet og er en mesterflyver. Men den, som af selvsyn kender albatrossens udseende og adfærd, glemmer det aldrig og vil ikke kunne forveksle den med nogen anden „stormfugl“. Der er noget værdigt, ja majestætisk over denne ensomme svæveflyver – en næsten guddommelig nimbus omgiver dens suveræne beherskelse af lufthavet.

En stor part af albatrossens liv foregår i luften, glidende over bølgerne tilsyneladende uden at bevæge de smalle spidse vinger en eneste gang. Ligesom måger o. a. søfugle har den lært at udnytte termikken over en damper i fart og kan „hænge“ over dens agterdæk i timevis, medens den med sine store mørke øjne opmærksomt følger alt, hvad



Albatrossen som motiv på frimærker. Foroven: vandrende albatros (franske besiddelser i Australien og Antarktis 1960). Forneden: gulnæset albatros (Tristan da Cunha 1954) og sodgrå albatros (franske besiddelser 1959). – Fra dr. phil. Ingvald Lieberkinds samling.

The albatross as philatelic motif.

der foregår om bord. Hovedet drejes snart til højre og snart til venstre eller nedefter – omtrent som når en pilot læner sig ud af cockpit'et på sin maskine. Ikke sjældent kommer albatrossen skibets vindside så nær, at man kunne gribe den ved at strække hånden ud. Som oftest stiger fuglen i en spids vinkel mod vinden, går så ind i en stor cirkel med den ene vinge pegende opad og den anden nedad, for at slutte med et hurtigt styrtdyk i vindretningen.

Det er en almindelig opfattelse, at albatrossen kan følge det samme skib døgn efter døgn over tusinder af sømil. Dette lader sig dog kun gøre i en frisk brise; flover vinden af, begynder fuglen oftere at baske med vingerne og sakker agterud. Den opmærksomme iagttager vil

desuden opdage, at de enkelte fugle i flokken af og til udskiftes; flokkens tal skifter daglig, og som regel er der færrest om morgenen, flest om aftenen.

Men lige så stolt og elegant albatrossen svæver i blæst over havet og skibet, ligeså ubehjælpsomt, ja klodset opfører den sig, når den havner på dækket. Her kan den knapt nok gå eller stå og ikke lette ved egen vingekraft; den bliver „søsyg“ og kaster op (sml. s. 136 f.).

„En af de dejligste fugle i verden“, erklærer den engelske zoolog J. H. Sorensen³ og fortsætter: „I flugten over havet kan den forveksles med stormfuglen, som den dog med sin lettere kropsbygning uden vanskelighed skelnes fra; desuden har albatrossen en mere glidende flugt, og det mørke næb og båndet af hvide fjer omkring øjnene giver fuglen et komisk udseende. Albatrossen er rimeligvis over for mennesker den mest venligtsindede og tillidsfulde søfugl, men måske er det rigtigt, hvad der siges, at albatrossen snarere må betegnes som dum. Jeg foretrækker at kalde den rolig og frygtløs, ikke mindst i betragtning af dens kontakt med de værste sider af menneskets natur“. –

I hvert fald er albatrossen ikke genstand for samme umiddelbare sympati fra søfolks side som f. eks. mågerne. Denne fugl er en af de få ting i naturen, som sømanden har respekt for. Til den instinktive frygt bidrager sikkert de store stirrende øjne og den fart, sikkerhed, grådighed og kraft, hvormed den vældige fugl slår ned for med sit drabelige næb at gribe alt, hvad der flyder i overfladen – levende som dødt. Føden består mest af blæksprutter, krebsdyr og fisk. Albatrossen kan godt virke helt uhyggelig og mystisk med sit skarpe blik og mægtige vingefang, hvis dimensioner dog ofte overdrives; det største hidtil målte var på 3.45 meter.

Mange søfolk tror stadig, at albatrossen aldrig søger ind over land, at den sover svævende i luften, at hunnen udruger sit eneste æg på hannens ryg under flugten, og at en albatros kan blive 1000 år gammel ligesom papegøjen.⁴ Det er rigtigt, at albatrossen mest krydser over åbent hav, men i yngletiden søger den dog ind på en klippeø.

Varsel-, sjæle- og tabufugl.

I den maritime folklore blandes albatrosser og stormfugle ofte sammen, og det kan i optegnelserne ofte være svært eller umuligt at afgøre, hvilken gruppe fugle der er ment. Begge varsler storm med deres tilsynekomst; er et uvejr i anmarch, søger de til skibet: „når stormfuglen eller *bløpeter* (Blue Peter?) flyver skrigende over havet, lægger sømanden til land, da bliver det uvejr“⁵ (jnf. s. 125). Under stormvejr ses kun en enkelt albatros svævende frem og tilbage over skibet, men efter stormen en hel sværm. Albatrossen kunne også bringe tåge.⁶ På højde med Kap det gode Håb 1851: Albatrosserne var de bedste vejrprofeter, idet de mod storm samlede sig over kølvandet og grådigt slugte alt, hvad der blev kastet over bord.⁷

Hvad bliver der af de druknede søfolk? – Havet ruger tavs over sine hemmeligheder og ifølge Bibelen (Johannes Aabenbaring 20,13) vil de døde søfolk først på den yderste dag blive givet tilbage fra havet. Ved Nordsøens tyske kyster hedder det, at de omkomne bor som spøgelser i vragene på havets bund.⁸

En almindelig maritim overtro, i hvert fald på den vestlige halvkugle, har sat albatrossen i forbindelse med de døde sømænd. Og hvilken anden fugl er vel mere egnet til at bære sømandens sjæl end netop denne smukke og stolte fugl, hvis hjem (rede) er på landjorden, men som mest opholder sig til søs? Som vi senere skal erfare, har adskillige andre fugle spillet en rolle i troen på sjælevandringen – og længe før den blev knyttet til albatrossen. Men næppe nogen anden af det åbne havs fugle egner sig bedre til at danne udgangspunkt for denne tro end albatrossen, som mil efter mil svæver over skibets hæk, tilsyneladende stærkt interesseret i kammeraternes virke om bord.

I sejskibenes tid kunne kaptajner, der altid havde lykkelig overfart, blive sat i forbindelse med djævelske magter, som lod ham råde over vind og vand; efter døden blev de hentet af klabautermanden. Mest var der dog tale om kaptajner, der førte et ukristeligt levned eller var umenneskeligt hårde mod besætningen; efter døden skulle sådanne skippere flakke hvileløse omkring som albatrosser.

„Disse gamle, forhærdede, ugudelige og forlængst druknede skipper, som i levende live kun hundsede med og sultede deres folk og svor sig selv rundt om „Verdens ende“ eller til evig forbandelse – de flyver nu omkring i albatrossernes skikkelse, følger hvileløst skibenes kølvand og er dømt til altid selv at skribe på mad. Dette er straffen“ (ved Kap Horn i 1890'erne).⁹

St. Peter og Fanden stredes engang om de døde sjæles anbringelse og kunne ikke blive enige om skippernes skæbne. St. Peter troede ikke, at Vorherre ville have deres sjæl ind i sin himmel, fordi de altid havde bespottet ham, medens Fanden erklærede, at siden de havde haft det så hårdt i levende live, nænnede Gud sikkert ikke at lade dem havne i helvede. Man blev så enige om et kompromis: skippernes sjæle skulle fare i albatrossen. Og derfor flyver de nu rundt dernede i Sydhavet, har det godt og bruger ingen ugudelige ord.¹⁰

Søfolk tror (1886), at de store sorte fugle, som ses ved Kap Horn, er sjæle af gamle kaptajner, der var hårde ved deres folk og druknede dér.¹¹ De store sorte fugle, som ofte ses i Sydhavet, er sjæle af forliste kaptajner, der forbandede Gud. Efter døden blev de omskabt til albatrosser og må som disse fugle sone deres synder. Når de slås indbyrdes, er det om andre søfolk, som de vil tage med sig; fuglenes tilsynkomst regnes derfor som et varsel om en matros' død. De fordømte kaptajner kan imidlertid ikke nøjes med at hente nogen af skibets besætning – de driller også matroserne ved f. eks. at hale i linen netop som torsken vil bide på krogen (1897).¹²

Visse fugle, der træffes over åbent hav, er sjæle af kaptajner i sunkne skibe; de skal som straf flakke omkring til dommedag – hedder det blandt portugisiske,¹³ franske¹⁴ og engelske fiskere.¹⁵ De forvandlede kaptajner skrider så længe, til deres lig er fundet og de har fået en kristen begravelse på land (Frankrig).¹⁶

På en svensk bark blev en mand sendt op i den læ rå. Her nærmede en albatros sig til et par fods afstand og betragtede ham med et frygtindgydende blik. Selv om råen svingede frem og tilbage, fulgte fuglen med og ganske nær. „Det var let at se, at den rummede sjælen af en eller anden gammel kaptajn, og at han nu mønstrede, om manden



Sjælefugl svævende over Ani's mumie. Ægyptisk fremstilling fra 19. dynasti (ca. 1200 f. Kr.) i papyrus i British Museum. – Efter E. A. Armstrong: *The Folklore of Birds* (1958).

Soul-bird hovering over the mummy of Ani. Egyptian, ab. 1200 B. C.

gjorde sit job all right“. Albatrossen fløj først bort, da sejlet var surret fast (ca. 1920).¹⁷

Kaptajn Rasch, som førte barken „Henriette“ af Hamburg, var berømt og berygtet som „Düwel von Hamburg“ – en hård skipper, der sjældent kunne få folk til sit skib. På den sidste rejse (1909) døde han, og ved Kap Horn, som han så ofte havde rundet med rå eder og forbandelser, lod man ham gå udenbords i den store sømandsgrav.¹⁸ – Følgende hændelse på det danske skib „Elvira“ ca. 1900 betød vel en dulgt advarsel: Mandskabet sendte kaptajnen to hvide albatros-fjer som tegn på deres utilfredshed med, at han ikke lod sætte alle sejl, så man hurtigere nåede hjem.¹⁹

Men sejlskibenes folk mente også, at der i hver albatros (eller stormfugl) bor en druknet sailors sjæl. „Vi hilste dem (albatrosserne) med et ‘Gud være med jer’, for vi vidste, at disse fugle i virkeligheden er

de sømænds sjæle, der fandt deres grav i havet“ (ved Kap Horn begyndelsen af 1900-tallet).²⁰ Det kunne være sjælen af en matros, der døde på havet under bøn,¹² eller fuglen fulgte efter skibene for at finde en kammerat, der ville gå i forbøn for ham (Frankrig).¹⁴ Efter en anden tradition er det djævlefugle, som flyver over de forsvundnes lig¹⁵ (sml. navne s. 134).

I hvor høj grad specielt albatrossens skarpe blik kan have stimuleret overtroen, viser følgende episode :

Kaptajnen på det tyske skib „Pamir“ fortæller om sin første tur rundt Kap Horn, at han foretog den kort efter en vens sporløse forsvinden med sit lille skib i Nordsøen. Ved Kap så kaptajnen en albatros for første gang i sit liv. Den kom helt hen til skibet og stirrede på ham med hårde øjne. Da syntes han, at øjnene lignede vennens og troede selv på, at alle søfolk lever videre i en albatros' skikkelse.²¹

En mand var faldet over bord og druknet. Dagen efter skød man en albatros, og da fuglen faldt ned på dækket og blev undersøgt, var alle enige om, at „ansigtstrækkene“ nøjagtigt lignede den døde kammerats.²²

Matrosen Hermann står og betragter albatrossens fænomene flyvesikkerhed og udbryder : „Se, hvad han gør – han kigger på gårdinger og givtove for at se, om de alle er klar til at blive halet, og det skulle ikke undre mig, om vi skal opgive råsejlet i en fart før den næste vindbyge; sådan går det altid. Jeg spekulerer på, hvor længe det mon er siden *han* faldt over bord“.²³

Det kan herefter ikke undre, at drabet af en albatros (og andre stormfugle) blev og bliver betragtet som en forbrydelse, der resulterede i dårligt vejr, høj sø, ulykkelig rejse etc. Den, som dræbte fuglen, risikerede at den eller rettere sømandens sjæl søgte hævn over ham.

Til og med 1700-tallet synes albatrossen ikke at have været almindeligt opfattet som en ulykkesfugl. George Shelvocke beretter intet om sjæletroen i sin skildring af verdensomsejlingen med „Speedwell“ (1200 t, 106 mand). Han fortæller, hvordan skibet oktober 1719 i Sydhavet flere døgn uophørligt overdænges med sne, hagl og regn – man så ikke en fisk, ingen fugl – „undtagen en trøstesløs, sort albatros,

der fulgte os adskillige dage, kredsende over skibet, som var den farete vild. Hartley (min førstestyrmand) mente i et anfald af ondt lune, at denne fugl, der uafbrudt svævede over skibet, efter farven at dømme måtte være et ondt varsel. Det, som – tror jeg – navnlig bestyrkede ham i denne overtro, var en fortsat serie voldsomme modvinde, der havde plaget os lige siden vi kom til dette hav. Hvorom alting er: efter nogle mislykkede forsøg skød han albatrossen, uden (måske) at tvivle på, at vi herefter skulle få gunstig vind“.²⁴

Shelvocke nævner intet om hverken gode eller onde følger af drabet . . . „Speedwell“ fortsætter blot rejsen.

En anden berømt søfarer, kaptajn James Cook, fortæller godt et halvt århundrede senere, hvordan nogle albatrosser og stormfugle blev skudt på færd til Sydpolen (og videre jorden rundt) 1775, og at deres kød var meget velkomment “as a necessary treat for our table”.²⁵ En så erfaren sømand som Cook ville, om han havde kendt overtroen om albatrossen som ulykkes- og sjælefugl, aldrig have tilladt en sådan udfordring til mandskabets moral.

Fra endnu en verdensomrejse (1856) beretter Wm. Scoresby,²⁶ at der blev skudt et stort antal af de albatrosser, som fulgte hans skib „Royal Charter“; andre blev fanget med lokkemad i en line. Scoresby selv betegner det som „en grusom sport . . . der synes at være meget brugt i mange skibe . . . som rejser til Australien og andre vigtige steder på de sydlige breddegrader“. Da han protesterede mod massemyrderiet, hørte han undskyldninger som „det er jo kun vilde fugle“ eller „de angriber mennesker, såsnart de kan få lejlighed til det“. Man fortalte, at en dreng engang faldt over bord og øjeblikkeligt blev angrebet af albatrosser, der hakkede ham til blods med næbbet og gennemhullede hans kranium, før man fik sat en båd i vandet og bjerget ham – „derfor er det sikrere at skyde dem!“ Hertil indvendte Scoresby, at selv om hunde kan finde på at bide mennesker, så kan det dog ikke retfærdiggøre, at samtlige hunde slås ihjel . . .

I slutningen af 1800-tallet oplyser en sejlmager, at der på en engelsk fuldrigger rundt Kap Horn fangedes og dræbtes et par albatrosser. Kort efter faldt to af besætningsmedlemmerne over bord. Der blev

straks sat en båd ud, men den ene mand druknede, den anden sloges med kniven i næven mod fuglene. „Vi måtte bogstavelig talt rive ham fra dem. Øjnene havde de taget – de er altid det første. Han var blevet vanvittig . . .“²⁷

Falder en mand udenbords, nytter det ikke, at han kan svømme – siger man; albatrosserne kaster sig straks over ham, stikker hans øjne ud og hugger dernæst fingrene af ham. Ved en bestemt lejlighed skød man med pistol på den angribende fugl, men kuglerne prellede af mod dens tykke fjerdrag.²⁸ Blandt sydfynske søfolk er hørt, at hvis man dræber en albatros, vil dens artsfæller hugge én ihjel, hvis man siden falder over bord.²⁹

De fleste beretninger herom er dog sikkert stærkt overdrevne. J. F. Green så en albatros slå ned på en matros, der var faldet i vandet. Manden greb resolut fuglen i nakken og druknede den, hvorefter han brugte liget som redningskrans, indtil han blev halet op.³⁰

De næste tre optegnelser stammer alle fra før 1900:

Barken „Dorothea“ lå en hel måned ved Kap Horn og kunne ikke komme rundt. Om bord gik snakken, at skibet var dømt til forlis, fordi en svensk matros i fuldskab havde skudt en albatros. Også kaptajnen bandede og svor over den elendige svensker. Skibet forliste da også, kun et par mand blev reddet.³¹

En bark af Glasgow undervejs 1899 fra San Francisco til Europa lå ligeledes i vindstille i Sydatlanten, og en gammel søulk sagde, at det var følgen af at have fanget og spist en albatros.³²

Ombord på den skotske bark „Southern Cross“ havde man ved Kap Horn dræbt og spist en albatros. Sejlmageren rystede på hovedet og sagde: Det går aldrig godt – så sandt som jeg er sejlmager kræver albatrossen liv for liv; hans blod kommer over os, han kræver sit igen! – Fuglens skrig tydes her som „Liv for liv!“ Det ender med, at sejlmageren selv skylles over bord.³³

Norsk bark i Stillehavet primo 1900-tallet:

„En dag fangede vi en albatros, som jo er Stillehavets ulykkesfugl, og vi var allesammen uhyggelig til mode ved det. Men vi var også halvt afsindige af sult og slagtede den dag ialt seks albatrosser, som

kokken fik“. Samme aften blev det en forrygende orkan, en af besætningen skylledes over bord, og da man satte en redningsbåd ud, var den læk. Yderligere fem mand druknede – således tog havet en mand for hver albatros.³⁴

Et fransk ekspeditionsskib måtte endog gå ind til en sydafrikansk havn for med en religiøs ceremoni at blive „renset“ for den forbandelse, som mandskabet mente hvilede over skibet, efter at en albatros var blevet fanget (til videnskabeligt formål) ; lige siden var skibet forfulgt af uheld, påstod man.³⁵

Det engelske fragtskib „Calpean Star“ (1200 t, 62 mand) havde i South Georgia foruden stykgods lastet nogle levende dyr til en zoologisk have i Europa, bl. a. en vandre-albatros. Undervejs mod Europa rådede der en trykket stemning. Og det blev ikke bedre, da albatrossen døde i sit bur kort før ankomsten til Liverpool – efter sigende fordi en matros havde fodret den med en hot-dog. Den sandsynligste forklaring er, at albatrossen ikke kan holdes i fangenskab i længere tid.

Så snart det rygtedes, at fuglen var død, hævdede besætningen, at forskellige uheld på rejsen måtte skyldes dens tilstedeværelse. Hele mandskabet trådte i strejke. Det vakte opsigt, selv i England, hvor man ellers er vant til arbejdsnedlæggelser, og både besætningsmedlemmer og kaptajn blev interviewet til radio og fjernsyn. Førstnævnte erklærede enstemmigt, at albatrossen var skyld i alle deres genvordigheder og aldrig skulle have været taget med på rejsen. Kaptajnen på sin side forsikrede, at fuglen uden hans vidende og vilje var kommet om bord, at han straks han erfarede det meget beklagede fejlen, og at den ikke ville blive gentaget.

Imidlertid krævede flere af matroserne at blive afmønstreret. Dette nægtede rederiet, som forlangte, at folkene fortsatte til Oslo. Først da fagforeningen havde afsagt en kendelse herom indvilligede de i at fortsætte.³⁶ – Så stor en magt har albatros-troen endnu over sindene.

Kun i ét tilfælde omtales en hjælpsom albatros og det endda kun indirekte.

Den 18. september 1887 fandt nogle drenge ved Fremantle (vest-

lige Australien) en halvdød albatros, som om halsen bar en metalstrimmel, åbenbart skåret ud af en konservesdåse og med et spidst instrument forsynet med følgende tekst:

Treize naufrages sont refugés sur les Iles Crozet. Au secours pour l'amour de Dieu. 4 août 1887.

(Tretten skibsbrudne har søgt tilflugt på Crozet-øerne. Hjælp os for Guds kærligheds skyld).

Metalstrimlen blev sendt til de maritime myndigheder, som fastslog, at et fransk skib „Tamaris“ var forsvundet nogen tid forinden i farvandet ca. 900 miles sydøst for Kap det gode Håb. Herfra havde fuglen åbenbart fulgt et andet skib til Australien; med den snærende halskrave kunne den ikke nedsvælge sin naturlige føde og var henvist til at leve af udkastet kabysaffald.

Da en hjælpeekspedition nåede til Crozet-øerne med orlogsskibet „Meurthe“, fandt man kun et næsten tomt depot og den besked, at de skibsbrudne var draget videre til en anden ø, hvor der også fandtes et depot. Der blev aldrig fundet flere spor af dem. – „Var albatrossen mon en druknet sømand, som ville redde sine kammerater fra at dele hans sørgelige skæbne?“³⁷

Andre maritime sjælefugle.

At døde menneskers sjæl i kortere eller længere tid opholder sig det sted, hvor døden indtraf, er en meget gammel og geografisk vidt udbredt tro. De levende kan vente både ondt og godt (men mest ondt) fra „åndernes“ side, hvorfor det gælder om at stå på god fod med dem.

Fra de ældste kultursamfund har man endvidere i fuglene set såvel varslende budbringere fra overjordiske magter som bosteder for døde menneskers sjæl eller ånd. Den kristne engletro skriver sig herfra. Hos naturfolkene er disse forestillinger stadig meget befæstet. En stor part af de såkaldte forvandlingssagn beror på, at menneskets sjæl efter døden (eller en forbandelse) fører en selvstændig tilværelse som et bevinget væsen, oftest en fugl. Karaktertræk ved de pågældende mennesker går igen: jomfruer lever videre som renhvide svaner, forbry-



Den græske sagnheltinde Prokris's død. Idet hun drager sit sidste suk, forlader en sjælefugl hendes bryst. Fremstilling på græsk vase fra ca. 440 f. Kr. i British Museum. – Efter Armstrong: Folklore of Birds.

Death of the Greek heroine Procris; the soul-bird leaving her corpse.
Greek, ab. 440 B. C.

dere som f. eks. natravne. Visse arter, der på forskellig måde gjorde sig særlig bemærket (ved hurtig flugt, styrke, lyde der kunne minde om menneskets stemme, gråd og latter) inspirerede fantasien til metafysiske tolkninger og resulterede i forestillinger om sjælelige kontakter mellem fugl og menneske eller mellem dyr og højere magter.³⁵

I Hellas mente man, at vindens dæmoner var afdødes sjæle, som i uvejrhøj afsted sammen med underverdenens gudinde Hekate (den mytiske oprindelse til sagnet om kong Volmers jagt, når trækfuglene med fjerne skrig drager over landet); til sine tider svæver hvileløse sjæle omkring deres forhenværende bolig, dødssted eller gravplads. Blev sjælen forløst af en krop dræbt ved vold, er den siden misundelig eller hævngherrig på de endnu levende; uden medlidenhed forfølger den sin morder.

De gamle ægypteres hieroglyf tegn for sjæl var en fugl. I det antikke Grækenland fløj de afdødes sjæle som ørne mod himlen. Plinius fortæller, at Aristeus' sjæl blev set flyvende som en ravn fra hans mund, og f. eks. Boronas-stammen (Brasilien) tror, at menneskets sjæl fjerner sig fra kroppen som en fugl, når man drømmer. Irsk folketro siger, at ufødte børn flyver som fugle i rummet, indtil de kan blive døbt af Gud på den yderste dag.³⁹

Gennem middelalderen og til det 16. eller 17. århundrede er der kun sparsomme oplysninger om fuglenes folklore; når maritime sjælefugle nævnes er det som regel kun, hvor forfatteren selv interesserer sig for sagen. Imidlertid står albatros-troen (varsler, sjælevandring, tabu) ikke alene, men har mange træk fælles med forestillinger knyttet til almindelige havfugle på den *nordlige* halvkugle. Alt tyder således på, at sidstnævnte er de primære, og at albatros-troen har lånt stof herfra.

Alle sø- og havfugle er onde menneskers sjæl, fordømt til evig omflakken (Belgien),⁴⁰ eller onde ånder og hekse (Italien).⁴¹

Engelske og irske fiskere har troet, at mågerne huser døde kollegers sjæl, men man talte sjældent om det.⁴² I Sutherland (NV. Skotland) udpeges havmågerne som de dødes bevingede sjæl, og det varsler ulykke at se tre måger flyve sammen hen over skibet.⁴³ Normandiets søfarende betragtede (medio 1800-tallet) mågerne som havets herskende ånder. Når mændene er ude på havet, samles kvinderne klædt i højtidsdragt på de stejle klipper ved kysten, og med håret flagrende for vinden strækker de armene ud og synger: *Goëlands, goëlands! ramenez-nous nos maris et nos amans!* (Måger, måger! bring os vore

mænd og kærester tilbage!).⁴⁴ Sine steder sagde man, at gode søfolks sjæl bor i hvide og ondes i sorte måger; på Østersøens vestlige kyster er mågerne tidligere umoralske og derfor forbandede nonner.⁴⁵ Overalt har man advaret mod at skyde måger – drabet bragte ulykke eller dårligt vejr.

Ved Bosporus ses (1893) en slags grå måger (albatros eller stormsvale?), der strejfer hen over bølgerne uden at hvile sig. Matroserne kalder dem sjæle, som pines i skærsilden (*âmes en peine*) og påstår, at de stammer fra kaptajner, der var umenneskeligt hårde ved besætningen og derfor af Gud blev dømt til at strejfe hvileløse omkring til dommedag.⁴⁶

Nogle små fugle, der træffes på åbent hav og som om natten udstøder lange jamrende skrig, kaldes af overtroiske matroser *âmes des maîtres*; det skal være kaptajner fra forliste skibe, og de skriger så længe, til deres lig er skyllet i land og de har fået kristen begravelse.⁴⁷

Stormsvalen eller „Petersfuglen“ er eller har været ildeset af søfolk, fordi den varsler storm; de ser i denne fugl inkarnationen af alt ondt, der kan ramme en sømand i Sydhavet, og ved Kap det gode Håb kaldes en hyppig art af engelske marinere *witch*, 'heks'.⁴⁸ Om bakkensvalen hedder det i Tyskland, at det skal være en rig købmands sjæl; han lod sit skib forlise på åbent hav for at hæve assurance – derfor flyver fuglen nu altid omkring langs kysten, uroligt spejdende og ventende på, at overlevende fra forliset skal dukke op og røbe hans forbrydelse.⁴⁹

En irsk legende fortæller om Lir's datter Fionnuala, at hun blev forvandlet til en svane og forbandet til at vandre i søer og floder indtil Kristi genkomst.⁵⁰ Iøvrigt opfattes søfolks møde med en svane som et lykkeligt varsel (men modsat på landjorden); svanerne er skippernes skytsånder, de anråbes i storm og fare.⁵¹

Blandt engelske fiskere er hørt, at et druknet menneske vender tilbage som en havsule.⁵² Fiskere i Bretagne mener, at stormfuglen er skabt om sjælen af en forhekset kaptajn, der var ond mod folkene og til straf må flyve evigt over havet. Andre siger, at det er sjælen af

en druknet sømand, eller fuglen er sendt fra helvede som en *devil's-bird*, der kredser og svæver skadefro over ligene fra skibsforlis.⁵³ Moslims tror, at stormdykkerne bebos af fordømtes sjæl – vel på grund af fuglens mørke fjerdragt og urolige færd.⁵⁴

Den gamle Sømand (The Ancient Mariner).

Medens der siden oldtiden blev knyttet forestillinger om sjælevandring til en række fugle, synes den analoge tro om albatrossen at være af ny dato. Den nævnes således ikke af Shakespeare, hvis værker er en guldgrube for folkloristiske oplysninger. Havde digteren kendt albatros-troen, ville han sikkert have brugt motivet i f. eks. „Stormen“ (1611). Og som vi har erfaret af det foregående blev albatrossen lige til 1800 og endnu nærmere vor tid betragtet som enhver anden søfugl, der uden betænkning kunne dræbes, hvor lejligheden bød sig. I 1880'erne og 90'erne var det på dybvandssejlerne meget almindeligt, at besætningen i ledige stunder morede sig med at skyde og fange disse fugle (jnf. s. 134 ff.).⁵⁵ Det er også påfaldende, at en tilsvarende sjæletro ikke er knyttet til f. eks. fregatfuglen, hvis geografiske tilholdssted, størrelse og adfærd har flere lighedspunkter med albatrosserne.

Man får derfor mistanke om, at albatros-troen ikke er ægte, d. v. s. sprunget spontant frem af søfolks egen tankeverden, men blev formuleret fra ikke-maritim side. Og faktisk forholder det sig sådan. Ophavsmanden er efter alt at dømme den engelske digter Samuel Taylor Coleridge (1772–1834), som i sit berømte digt *The Ancient Mariner* (1798) lader drabet af en albatros være skæbnebestemmende for en sømand.

Vi kender de nærmere omstændigheder ved digtets tilblivelse, og de viser, at valget af denne fugl skete ret tilfældigt.⁵⁶

Sammen med vennen og kollegaen Wm. Wordsworth udgav Coleridge i 1798 digtsamlingen *Lyrical Ballads*, et grundlæggende værk i engelsk romantik, med bl. a. sangen om Den gamle Sømand. Wordsworth oplyste længe efter (1843) om forhistorien:



Portræt af den engelske digter Samuel Taylor Coleridge, der i sit digt *The Ancient Mariner* (1798) første gang fremsatte den tanke, at albatrosserne var døde sømænds sjæle. – Efter Lawrence Hanson: *The Life of S. T. Coleridge* (London 1938).

Portrait of the poet Samuel Coleridge who in his poem "The Ancient Mariner", 1798, claimed that albatrosses were the souls of dead seamen.

„I foråret 1798 [i virkeligheden efteråret 1797] startede mr. Coleridge, min søster og jeg fra Alfoxden [Somerset] ret sent om eftermiddagen i den hensigt at besøge Linton og Valley of Stones i nærheden. Og da vor samlede indtægt var meget ringe, besluttede vi at tjene til turen ved at skrive et digt . . .

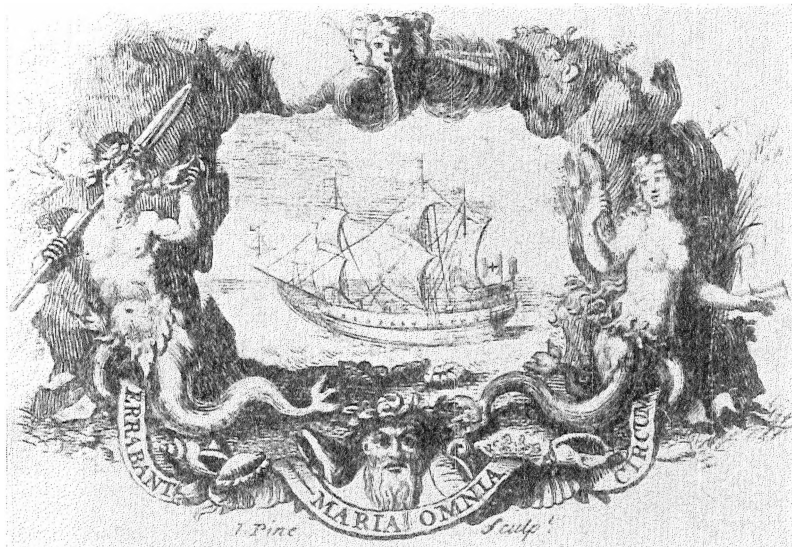
Vi brød altså op og drog langs Quantock Hills mod Watchet; og på denne spadseretur planlagdes digtet *The Ancient Mariner*, baseret på en drøm, som mr. Coleridge's ven mr. Cruikshank havde fortalt ham. Størsteparten af digtet var mr. Coleridge's opfindelse, men visse dele digtede jeg selv til – således, at der måtte indføjes en eller anden forbrydelse, som den gamle sømand . . . begik, og hvis følger han siden kom til at lide under, samt sømandens egne vandringer. I Shelvocke's „*Voyages*“ [her cit. s. 118 f.] havde jeg en dag eller to i forvejen læst, at når man rundede Kap Horn, så man hyppigt albatrosser, den største slags havfugle på disse breddegrader. 'Lad os forudsætte', sagde jeg, 'at du under passagen af Sydhavet lader ham skyde en af disse fugle, og at skytsånderne i dette område pønser på at hævne forbrydelsen'.

Idéen blev anerkendt som egnet til formålet og benyttet straks efter. Jeg forestillede mig iøvrigt, at skibet blev styret af døde mænd, men husker ellers ikke, at jeg havde andet og mere at gøre med udkastet til digtet.“⁵⁷

Ifølge Coleridge var det på forhånd aftalt, at „mine bestræbelser skulle gælde personerne, det overnaturlige eller i hvert fald romantiske, medens mr. Wordsworth på sin side skulle behandle velkendte ting på en ny og attraktiv måde.“⁵⁸ Også dette blev nedskrevet adskillige år senere og rekapitulerer næppe helt korrekt, hvad der skete hin efterårsdag.

Takket være sin store sprogkunst og hele drømmende fantasi (som vel for en del må tilskrives hang til opium) skabte Coleridge med det lange digt et mesterværk i engelsk litteratur – uden at ane, hvilken uventet og varig virkning det siden skulle få.

Det var altså Shelvocke's rejsebeskrivelse 1726 (og senere udgaver), der bragte albatrossen ind i billedet. Men han nævner den ikke som



Titelvignet i George Shelvocke: *A Voyage Round the World* (1726). Bogen beretter om de store søfugle ved Kap Horn og gav Coleridge ideen til hans digt *The Ancient Mariner*. – Stik af J. Pine.

Title vignette from Shelvocke's "Voyage", 1726, in which he tells about the big seabirds near Cape Horn.

sjælefugl eller at det skulle være skæbnesvangert at dræbe den. Dette er Coleridge's eller Wordsworth's opfindelse.

Coleridge, som var meget belæst og stærkt inspireret af tysk romantik, kan dog også have hentet idéen andetsteds, således fra Gottfried Bürger's *Der wilde Jäger*, som i Scott's oversættelse kom på engelsk 1796. I dette digt må en ugudelig adelsmand jage hvileløs omkring som straf for dyrplageri. *The Ancient Mariner* har endvidere stor lighed med Peter Longueville's *The Hermit* – „Eremitten, eller Mr. Philip Quarll, en Englænders eksempløse Lidelser og forbavsende Eventyr på en ubeboet Ø i Sydhavet“. Bogen kom mellem 1727 og 1800 i 13 udgaver, og handlingen er kort resumeret :

Matrosen Quarll er om bord på et skib, hvis besætning har skudt en smuk fugl for tidsfordriv. Skibet går ned i en orkan, efter forliset

svømmer han i land på en ø ved Meksikos vestkyst. Da ligene af hans fyrre kammerater skyller op på revene og af tidevandet atter føres til havs, misunder han dem deres frihed for videre farer og dødsskræk. Efter sin egen „opstandelse fra et vådt helvede“ græder han ved tanken om, at hans frelse alene skyldes deres død og tabet af „det ulykkelige skib“. Forliset sonede brøden.

Quarll tilbringer et halvt århundrede på øen. Og skønt sulten væg-rer han sig ved med bue og pil at skyde „en svanelignende fugl“, selv om den æder de fisk han selv lever af. Omsider bliver han fundet af en købmand, og undervejs tilbage mod civilisationen fortæller den gamle sømand sin mærkelige historie.

Coleridge's albatros minder desuden stærkt om hans eget digt *The Raven* 1797; her hævner raven, at en eg fældes, så dens mage og unger dræbes, med skibbrud og hele besætningens druknedød.

I Den gamle Sømand bliver albatrossen mødt af mandskabet med glæde og gæstfrihed, når den dagligt kommer *for food and play*:

Til sidst mod os en albatros
i snefoget kom helt nær;
vi bød den velkommen i Guds navn
som en medkristen god og kær.

Den kost, vi bød den, skønt uvant den nød
og kredsede og kredsede om.
Med tordnende brag brast isen i kvag,
men styrmanden styrede skuden,
så uskadt igennem vi kom.

Og agterind stod en søndenvind god,
albatrossen fulgte os tro.
Til leg og til æde den kom tilstede
ved mandskabets muntre hallo.⁵⁹

Skibets forsyninger er rigelige og sult derfor ingen undskyldning for at skyde fuglen – drabet bliver således en helligbrøde over for Guds skabning. Meget taler for, at Coleridge med en dybsindig parabel ville ikke blot indskærpe kærligheden til dyrene, men også til Gud.

Efter drabet henfalder sømanden til overtroiske spekulationer om følgerne. Han forestiller sig, at albatrossen tilhører Kristi broderskab :

As if it had been a Christian soul
we hailed it in God's name.

Ved at dræbe fuglen har han sat sig uden for naturen, brudt livets ukrænkelighed. Hidtil forløb skibets rejse planmæssigt, men da det kommer ind i Stillehavet, lægger vinden sig – sejlene hænger slappe i dagevis, mens sult, tørst og frygt hærger besætningen. Nogle dør og sænkes i havet. Nu udpeges den skyldige :

„Du gamle sømand! Gud fri dig vel
fra de djævle, der plager din sjæl!
Hvi stirrer du så?“ „Med min armbrøst
jeg skød albatrossen ihjel!“

Og jeg havde øvet en helvedes dåd,
derfor måtte alle lide,
thi alle sagde, jeg fuglen nedlagde,
som skaffed os børen hin blide –
„Usling, de råbte, den fugl at dræbe,
som gav os børen hin blide“.

De ophidsede kammerater hænger den døde fugl om hans hals :

I stedet for korset jeg albatrossen
rundt om halsen fik . . .

og ønsker ham på havets bund; men med dette ønske dømmes de sig selv og gør sig delagtige i forbrydelsen.

Først da den gamle sømand mod digtets slutning, efter fuldendt bod, angrer sin synd og beder om tilgivelse, bliver han fri – fuglen falder fra hans nakke, synker „som bly i havet“ og piner ham ikke mere.

I førsteudgaven 1798 havde digtet følgende forord eller resumé (argument) :

Hvordan et skib efter at have passeret Ækvator blev drevet af storm til det kolde land ved Sydpolen, og hvorledes det herfra fortsatte rejsen til de tropiske breddegrader i Det store stille Ocean, om de mærkelige ting, der hændte, og på hvilken måde Den gamle Sømand kom tilbage til sit eget land.

Udgaven 1800, 1802 og 1805 :

Hvordan et skib først sejlede til Ækvator, blev drevet af storm til det kolde land ved Sydpolen, hvordan Den gamle Sømand, grusomt og med foragt for barmhjertighedens love, dræbte en havfugl, hvorledes han blev fulgt af mange besynderlige straffe og på hvilken måde han kom tilbage til sit eget land.

Albatros-troen er bygget over et velkendt sagnmotiv : ond mand forbandes og flakker som genfærd omkring i et dyrs skikkelse. En gammel tro om sjælevandring, som oprindelig (af havfugle) gjaldt måger o. a. på den nordlige halvkugle, blev litterært og ved et ret tilfældigt valg lokaliseret til en enkelt art på den sydlige.

I vor rationalistiske tidsalder er denne tro stærkt på retur. Det, som betingede søfolkenes tro i sejlskibenes periode, var de mangfoldige ikke-kontrollable hændelser og naturforhold, der kunne betyde livsfare. Nutidens teknik gjorde tilværelsen om bord og kampen mod naturkræfterne lettere. Kun få irrationelle forhold er tilbage. Derfor svinder den maritime overtro bort.

Direktøren for Zoo i London, L. Harrison Matthews,²³ mener, at Coleridge ikke omtaler den vandrende albatros, men den sodfarvede – af Matthews kaldt „luftens siameserkat“ og beskrevet således : „Den er mindre end vandrende albatros, men med forholdsvis længere og smallere vinger ; det er navnlig farven, man straks kender den på – mørk i stedet for lys. Dens fjerdragt er så glinsende som det fineste satin, panden, vingernes bagside og halen har en mørk sodgrå farve.“

Navne.

Albatros har sproghistorisk en temmelig indviklet tilblivelse. Navnet stammer fra engelsk *albatross* (1764: *alabates*), der har afledt det af spansk-portugisisk *alcatraz*; dette ord går atter tilbage på arabisk *al quadras* 'spanden' > port. *al caduz* 'spand (af læder)'. Hermed betegnedes oprindeligt enten pelikanen eller fregatfuglen, som under hovedet har en stor hudpose. Senere blev det portugisiske navn overført til forskellige andre havfugle, bl. a. albatrossen, og i sidste tilfælde vel med allusion til lat. *alba* 'hvid'.⁶⁰

Mollymawk(s), *mollyhawk* etc. eller blot *mollys* er hos næsten alle nationers søfolk øgenavnet til mindre albatros-arter, men var fra først af tillagt den arktiske isstormfugl (mallemukken). Det menes at være en forvanskning (over engelsk og tysk) af hollandsk *malle-muck* 'dum måge'. Stormfuglenes flagrende flugt omkring skibene fik hollandske hvalfangere til at tænke på *malle-muggen* – små myg, der sværmer om et tændt lys eller en lampe.⁶¹

Af andre albatros-navne kan anføres:

Grony-bird (amer.),⁶² *goony* (eng., af dialektordet *gony* 'enfoldig eller småtosset person') > *go-on'ies* (sortfodet albatros),⁶³ *parson* (eng.) og *pastor* (ty.) om mindre arter,⁶⁴ *Nellie Breakhens*, *stinker*, *stinkpot* (maveindholdet!),⁶⁵ *Johanmaaten* (ty., store albatrosser ved Kap Horn),²⁰ *storm-Kirsten* (Fanø-sø-mænd om albatrosser ved K. Horn)⁶⁶, *Blankeneser kapitän* (om sort albatros ved K. Horn og K. det gode Håb),⁶⁷ *havsulernes konge* (sortbrynet albatros, ses altid blandt sulerne under trækket nov.-febr.),⁶⁸ *witch* 'heks' (engelske søfolk i Sydhavet).⁶⁹ Ved og i Sydamerika benævnes forskellige arter: *pio* eller *peho*, *pee-arr*, *peole*, *pato carnero*, *lagartón*, *gaivotäe*.⁷⁰

Navnegruppen *Cape sheep* 'kapfår' (sml. *mutton-bird* 'fårefugl' om skråpen), *Cap hens* 'kaphøns' (sml. *Cape dove* 'kapdue' til stormfugl), ty. *kapschaf*, *schafgans* 'fåregås', *fliegender pinguin*, norsk *kapp-hane*, da. *capsgås* (1806), *caps-gjæs* (1843), *kapgås*, *kaphøne*⁷¹ skyl-des vel, at søfolk har lavet sengetæpper o. lign. af bælgen eller fjerene (se s. 140).

Imidlertid har søfolk og hvalfangere i Sydhavet ofte brugt de samme navne til albatrosser og store stormfugle – det gælder mollymawks osv., Cape hen, goony, Nelly, stinkpot, witch, waterwitch (sml. *devil's-bird* til mursejleren, *witch* til lappedykkeren). I fransk fik stormfuglen en række diabolske navne, som vidner om, at man betragtede den som ulykkesbringer: *oiseau du diable* 'djevlefugl,' *diablotin* (ved Indien), *satanité*, *satanique* (Normandiet), *âmes damnées* (1797 ff.) 'fordømt sjæl', *oiseau des tempêtes* 'uvejrflugl'.⁷² I mærkelig kontrast hertil står engelsk *sailor's friend* 'sømandens ven' (vestl. Atlant), *Tom Sailors* (østeng. fiskere)⁵³ og *mother Carey's chicken* 'mor Carey's kyllinger' (forvanskning af *mater cara* 'jomfru Maria').⁷³ Fregatfuglen kaldes *man-o'-war bird* 'orlogsmandens fugl'; det engelske og franske navn til stormfuglen – *petrel*, *pétrel* – skyldes, at den ofte strejfer bølgerne med vingerne og synes at gå hen over vandet ligesom apostelen Peter.⁷⁴

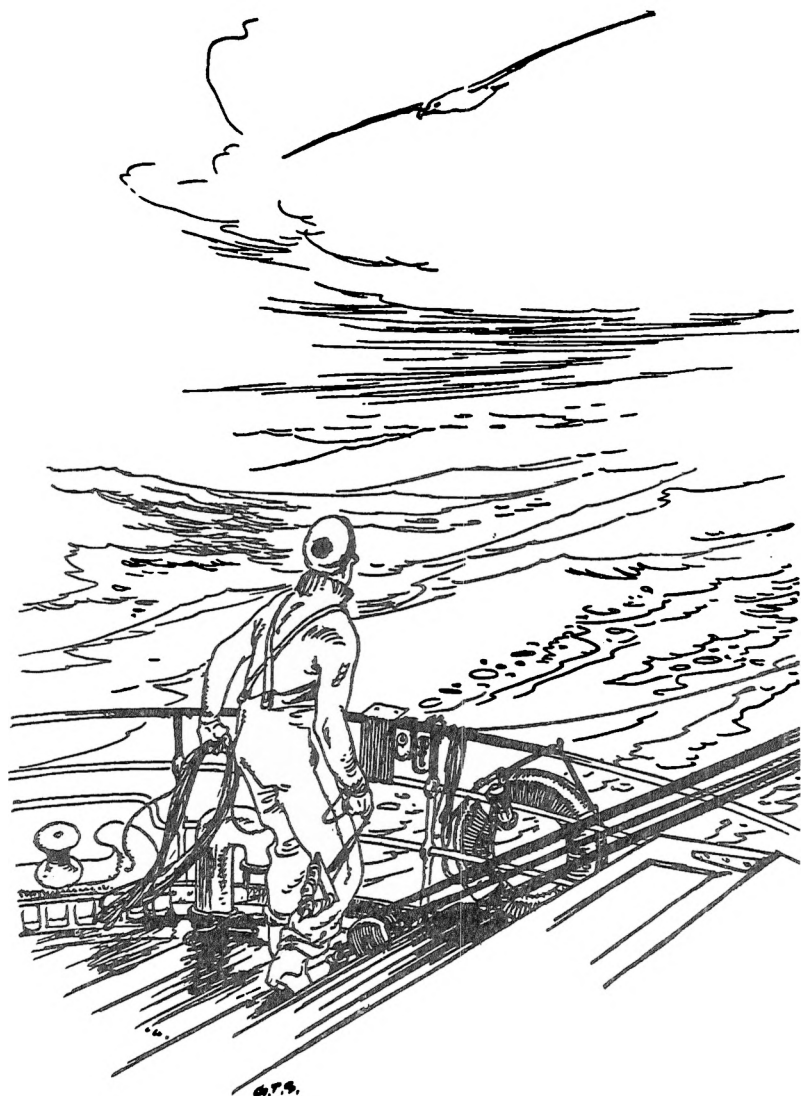
Fangst og fortæring.

I sejlskibenes tid, men også senere, var det et yndet tidsfordriv for både besætning og passagerer at skyde eller fange – „fiske“ – albatrosser, jnf. Scoresby's omtale 1856 (her cit. s. 119). Nogle kaptajner tillader det uden videre, andre forbyder det som dyrplageri (kun derfor?).

Albatrossen er meget grådig og kan let fanges med madding på en „krog“, som af et stykke træ eller kork holdes i havoverfladen. Fyrmester E. Nedergaard har 1951 givet en udførlig skildring af fangstmetoden:⁷⁵

Af et stykke blik, f. eks. en udfoldet konservesdåse, hugges en trekant – grundlinje ca. 8, højde ca. 12 og siderne ca. 1½ cm brede. Under trekanten nittes et stykke træ dels som flyder og dels til anbringelse af en lang tynd snor. Lidt fedt kød eller flæsk anvendes som madding og bindes fast til trekantens sider, således at dens yderste spids er helt fri.

Det hele kastes nu over bord sammen med et par løse flæskestumper, der skal tjene som appetitvækkere. Så snart maddingen er kom-



En sømand på et af de sidste store tyske sejlskibe, der gik rundt Kap Horn, står parat med sin trekantede krog med påsurret madding for at fange albatrossen. – Tegning af Günther T. Schulz i *Unter Segeln rund Kap Horn* (Hamburg 1956).

Sailor tries to catch the albatross with his triangular hook.

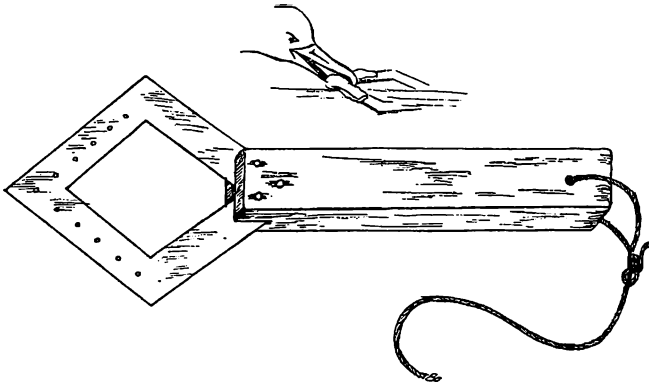
met en halv snes meter fra skibet, slår albatrosser ned mod den, og som regel betænker de sig ikke længe, før de forsøger at smage på herlighederne. Det gælder da om i rette øjeblik at udnytte chancen – hvilket slet ikke er så let i stærk søgang, hvor man undertiden ikke kan se skuepladsen, idet den dykker ned i en bølgedal.

Lige i det sekund, da fuglen lukker sit lange krumme næb om maddingen, trækker man kraftigt men jævnt i linen. Næbbet glider ind i trekantens spids, og så længe man holder linen absolut tot, kan albatrossen ikke få næbbet fri igen. Jo mere den stritter imod med vinger og fødder, desto tættere sætter blikspidsen sig fast. Men haler man ikke ind i rette moment, mærker fuglen naturligvis uråd og slipper med det samme. Så må man hale om bord og begynde forfra.

Fra tyske skibe nævnes en rhombeformet blikskive, endvidere bruges en trekant, hvori der er udskåret en mindre trekant med to meget skarpe sider, som dækkes af fastsyede strimler flæsk eller salt kød; i den ydre trekant er der et hul til linen. Skyder skibet en god fart, kan triangelen holde sig selv oppe, ellers må den hvile på en flyder. Idet der hales hurtigt ind, kommer fuglens næb til at sidde fast i den ydre trekants spids. Mange albatrosser kunne dog arbejde sig fri igen (ved Kap Horn 1901).⁷⁶

Det var ofte besværligt at få løftet den tunge fugl op af vandet og ind på dækket. Et særligt stort eksemplar kunne kræve to mand. Men såsnart albatrossen er kommet inden bords, er den komplet ude af stand til at flygte. Den kan ikke komme på vingerne igen, heller ikke efter at den har spyttet maddingen ud og kvitteret en del af sit trannede og ildelugtende maveindhold. Man har forklaret det som søsyge, men mange havfugle reagerer i farlige situationer på samme måde for at opnå større bevægelighed.

Om korvetten „Galathea“s møde med albatrosserne ved Kap Horn fortæller Steen Bille (1845),⁷⁷ at man fangede såvel disse som andre fugle med fiskesnøre. „De ere til stor morskab, naar man faaer dem ind paa dækket, hvor de vralter omkring paa deres svømmefødder uden at være istand til at flyve bort, uagtet man dertil giver dem fuldkommenste frihed . . . de fordærve dækket med altid at begynde deres



Albatroskrog, bestående af en rhombeformet, udskåret blikplade, ca. 10 cm lang, med huller til fastgørelse af maddingen. Når albatrossen snapper efter denne, skærer det skarpe blik sig ind i næbbets krumning. – Tegning i Carl Kircheiss: Wasser, Wind und weite Welt (1953).

Catching the albatross by means of a rhomboid hook.

vandring paa tør grund med en vældig opkastelse af tran o. m. a., ret ligesom om disse havets frie beboere blive „landsyge“ ved at befinde sig på det fremmede element“.

Mandskabet morer sig over at se, hvordan kæmpefuglen strækker benene så meget som muligt og basker med vingerne for at komme i luften igen . . . stolprede lidt videre, forsøger igen o. s. v. Men det er alligevel klogt at holde sig på sikker afstand, for fuglen er meget aggressiv og hugger med næbbet omkring sig så arrigt som nogen bulldog, bider skibshunden i benene og går løs på folk. Dens hårde og skarpe næb skal i ét hug kunne trænge gennem en søstøve og give et grimt kødsår.⁷⁸

Når en albatros var fanget, blev vingefanget gerne målt og man så efter, om den bar et andet skibs navn. Ikke sjældent blev der nemlig anbragt en ring af messingblik om fuglens ben eller hals; på ringen var indridset rederiets eller skibets navn, dato og position. Så hejsede man fuglen op i storraen, og derfra fløj den bort.⁷⁹ I 1920'erne lod kaptajnen på „Pamir“ af Hamburg på hver rejse fange nogle albatrosser, som først blev sluppet fri, når man med møjne havde malet

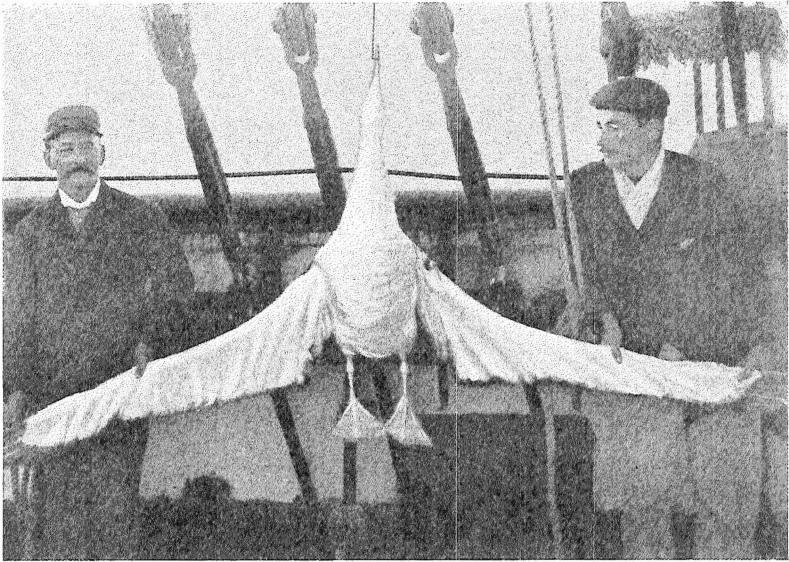
maritime data på svømmefødderne.⁵⁰ En meget rå „sport“ bestod i, at der på en fangen albatros' bryst blev malet et hvidt kors; det resulterede i, at fuglen straks efter løsladelsen blev overfaldet som en „fremmed“ af artsfællerne og hugget i småstumper.⁵¹

Var provianten om bord ved at slippe op eller længtes man efter afveksling i den ensformige forplejning, måtte albatrosserne holde for. Under admiral Drake's jordomsejling 1577-79 blev der skudt og spist store mængder, og også kaptajn Cook fortæller herom (her s. 119).

Fangne albatrosser dræbtes enten med et hårdt slag mod hovedet eller ved kvælning; der blev lagt en stærk line i løbeknude omkring halsen, hvorefter to mand trak til hver side. Som alle havfugle må albatrossen flås straks efter slagtingen for at kunne spises . . . hvis man da anser kødet for spiseligt; derom er meningene delte. Kroppen burde hænge et par dage og udvandes i salt- eller eddikevand en nat, før kokken tilberedte den. Det er fedtlaget under huden og ved tarmene, som giver kødet en trannet fiskesmag. Kødet har en uappetitlig mørk farve.

„De er lige så store som svaner med fjer på, men uden fjer ikke større end høns, og når de er flået bliver de omtrent så små som kyllinger. Men sådan nogle gamle druknede skippere smager skam godt, når kokken får dem lavet til biksemad“ (barken „Sylphiden“ rundt Kap Horn ca. 1900).⁵² – „Vi skar albatrossen op og lod kokken koge den til os. Kødet af den store fugl var sort som fårekød og smagte meget lig det med en stærk fiskesmag. Nogle kunne ikke få det ned, men jeg syntes det var vældig godt“ (barken „Royalshire“ af Glasgow 1899).⁵³

I mangel af julegæs blev albatrosser flået, lagt i saltvand og siden tilberedt som steg („Valkyrien“ af København, ved Kap Horn 1920).⁵⁴ En stor albatros blev spist som frikadeller både af officerer og mandskab (barken „Emilie“ af Fanø i det sydlige Atlanterhav 29. april 1895).⁵⁵ Af unge albatrosser kunne skæres spiselige filet'er (skotsk bark 1903)⁵⁶ eller laves en slags ragout „som smagte godt“ (1901).⁵⁷ Britiske og amerikanske sælfangere holdt festmåltid på unge albatrosser, hvis kød de fandt „sødt men ikke fast“ (1825).⁵⁸ Af alba-



Søsmænd fremviser en fangen og ophængt albatros' imponerende vingefang. – Ældre foto fra *The Yachtsman* (1896).

The enormous wing span of a caught albatross.

trosser og mallebukker spiste mandskabet gerne brystkødet, lårene og vingekødet (barken „Concordia“ af København på hvalfangst ved Kap det gode Håb 1839);⁸⁹ godt udvandet og krydret var en gullasch af bryst og lår ingenlunde at foragte – „på en af mine matrosrejser har jeg ofte spist det røgede brystkød, men man var længe om at få det ned, thi det er kun lidt mørere end et stykke gummi!“ (1890'erne).⁹⁰ En anden finder, at suppen af albatros smager, som blev den kogt på transtøvler, og kødet smager nærmest som gammelt pumpe-læder.⁹¹

„Kokken fik meget ud af albatrossen. Han kogte den ikke til en tynd suppe uden smag, men i et dybt fad argentinske bønner svømmede kogte albatros-kødstumper i fedt og løg“, fortæller Londons zoo-direktør Harrison Matthews.⁹² Han skildrer også af selvsyn, hvordan norske hvalfangere i 1930'erne hjem søgte albatrossernes ynglepladser

og bogstavelig talt slog de rugende fugle ned for fode for at få fat i de store æg, der hvert næsten fylder en stegepande. „Der blev samlet 288 albatrosæg, som kokken forvandlede til de mest delikate omeletter; æggene er fortrinlige at spise, blommerne smukt guldgule, hviden forbliver hvid under kogningen – de ser meget bedre ud end pingvinæg, der har røde blommer og en altid halvt gennemsigtig hvide“.⁹³

Souvenirs.

Praktisk taget alt på albatrossens krop kunne anvendes til forskellige håndgribelige minder om færden gennem Sydhavet.⁹⁴

Man kappedes om at erhverve sig hoved, bryst og vinger, der blev udstoppet og opbevaret som trofæ i kahytten eller taget med hjem til kæresten.⁹⁵

Hovedet blev skrabet rent og brugt som brevholder⁹⁶ eller håndtag på en spadserekestok af hajens ryghvirvel.⁹⁷

Også næbbet kunne bruges som håndtag på en stok.⁹⁸ Hver matros søgte så vidt muligt at få mindst ét albatrosnæb med hjem som bevis for, at han virkelig havde været på den sydlige halvkugle.⁹⁹

Det fedtede maveindhold blev samlet og brugt til at gøre søstøvlerne ekstra vandtætte.¹⁰⁰

Fjerene og de bløde fine dun var særligt eftertragtede – og lykkelig den, som fik dem tildelt. Skibsdrengen blev gerne sat til at plukke fuglene, men han var sjældent glad ved det job, for de lugtede meget stramt, ligesom fjerdragten under flåningen ofte blev tilsolet af tranen fra den fede fugl. Dunene kunne også være fulde af sorte lus af størrelse og udseende omtrent som tusindben.¹⁰¹ Fjer og brystdun blev stoppet i hovedpuder – et hårdt sømandskranium sover også helst blødt.¹⁰² En albatros-bælg var velegnet som varmt tæppe eller sengeforligger; det dunede bryst gav en dejlig varm pigehue eller en muffe endnu smukkere end datidens moderne svanemuffe. Tre-fire sammensyede brystpartier blev til en fin cape, der nok skulle medvirke til kvindernes gunst i havnen eller derhjemme.¹⁰³ Af vingefjerene kunne der bindes koste.

Huden på svømmefødderne gav tobakspunge – en af de største kuriositeter blandt sailors og eftertragtede, fordi den oliemættede hud holdt tobakken tilpas fugtig. „Under Cap Horn [1850] fangede jeg en mængde albatrosser“, fortæller Peter Justesen,¹⁰⁴ „hvoraf nogle spistes, og af fødderne forfærdigedes der pengepunge; men da passagererne greb dem i det øieblik jeg svingede dem over hækken og afskjære fødderne, medens dyrene vare levende, holdt jeg inde, og de fik ingen flere“.

Man tildannede tobaks- eller pengepungen således:

Fødderne skæres af og huden flås forsigtigt og med stor tålmodighed af over- og undersiden gennem hullet, hvor foden blev skåret over. Vrangsidens skræbes ren og de to adskilte skind hænges til tørre. Når de er stive og hårde som pergament, gnides de omhyggeligt hver dag med lidt fedt fra kabyssen, til de er så bløde og smidige som semslæder og har en smuk gul overflade. Så sømmes kanterne sammen, en snøre indsættes i en række huller foroven – resultatet: et par flotte punge med et skælet mønster omtrent som firbenskind og dekoreret af tre hvide dimser, hvor tærerne har siddet. Nogle søfolk lod tærerne hænge ved som pynt.¹⁰⁵ Svømmeføddernes hud kunne også bruges som trommeskind.¹⁰⁶

Endelig fandt også knoglerne alsidig anvendelse. Efter at være udblødt i vand nogle døgn, renses og udblæst samt bleget til elfenbenshvidt, gav underarmsknoglerne fortrinlige cigar-, cigaret- eller piberør, der ikke kunne bides eller brækkes over og – påstod man – gav en „sødere“ og koldere røg. Skibsdrengene gik omkring i havnen og tjente en skilling ved at sælge sådanne piberør.¹⁰⁷ Det øverste vingeben kunne udskæres til en papirkniv,¹⁰⁸ og stak man en stålstang gennem hele ryggraden, fik man en originalt udseende spadserestok.¹⁰⁹

KILDEHENVISNINGER

Forkortelser: *Albrand* = Ludwig Albrand, *Westward-Ho!* (1936); *Armstrong* = Edw. A. Armstrong, *The Folklore of the Birds* (1958); *Clements* = Rex Clements, *A Gipsy of the Horn*³ (1925); *Kircheiss* = Carl Kircheiss, *Wasser, Wind und weite Welt* (1953); *Lieberkind* = Ingv. Lieberkind, *Dy-*

renes Verden: Fugle (1963); *Matthews* = L. Harrison Matthews, Wandering Albatros (1951); *Rev. trad. pop.* = Revue des Traditions populaires; *Sorensen* = J. H. Sorensen, Wild Life in the Subantarctic (1951); *Wossidlo* = Rich. Wossidlo, Reise, Quartier, in Gottesnaam⁷ (1959). (Højtstillede tal bag bogtitel betegner benyttet udgave).

¹ Kircheiss 158 (1902). - ² Lieberkind 249 ff. - ³ Sorensen 21 ff., 39 f. - ⁴ Wossidlo 278. - ⁵ Dansk Folkemindesamling 1904/27 (1884). - ⁶ Vikingen 1954, nr. 1, 14. - ⁷ Den norske Sjøfarts Historie II (1935), 1, 383. - ⁸ H. Leip, Jan Himp (1934), 78. - ⁹ Oscar Jensen i Vikingen 1939, nr. 9, 7. - ¹⁰ Niels Juel-Brockdorff, Spredte Erindringer gennem 80 Aar (1960), 229. - ¹¹ Skattegraveren IV, 152. - ¹² Rev. trad. pop. 12 (1897), 394, jnf. 16, 425. - ¹³ Oskar Dähnhardt, Natursagen III (1910), 482. - ¹⁴ Ibid. - ¹⁵ Armstrong 213. - ¹⁶ Rev. trad. pop. 8, 163. - ¹⁷ A. A. Hurst, Ghosts on the Sea-Line (1957), 185 f. - ¹⁸ Albrand 79. - ¹⁹ Vikingen 1936, nr. 3, 11. - ²⁰ Vikingen 1951, nr. 8, 24; jnf. Wossidlo 260: de store albatrosser ved Kap Horn er *Johanmaaten*, gamle matroser. - ²¹ Heinr. Hauscr, Die letzten Segelschiffe (1930), 249 f. - ²² Nationaltidende 9.4.1961. - ²³ Matthews 39-41. - ²⁴ George Shelvocke, A Voyage round the World (London 1726, ed. 1928), 40 f. - ²⁵ James Cook, A voyage towards the South Pole and round the world² (1777), II, 245. - ²⁶ Wm. Scoresby, Journal of a Voyage to Australia and round the World (1859), 91 f., 254. - ²⁷ Knud Andersen, Havet³ (1955), 151. - ²⁸ Wossidlo 260; Ernst Weitendorf, Aus dem Logbuch meines Lebens (1956), 33 (1901); Felix Riisenberg, Log of the Sea (1935), 344. - ²⁹ Thorvald Hansen & Henrik Ussing, Mellem sydfynske Sunde (1934), 216. - ³⁰ Ocean Birds (1887), 10. - ³¹ Ugens Gæst 1960 (udklip i Handels- og Søfartsmuseet). - ³² B. Lubbock, Round the Horn (1948), 286. - ³³ Knud Andersen, Havet³ (1955), 150 f., 153 og sm. forf., Dømt til at sejle (1950), 150. - ³⁴ Chr. Peters i Fyens Soc.-Dem., 19.8.1956. - ³⁵ Fyrmester E. Nedergaard i Jyllands-Posten 15.3.1951 („for nogen tid siden“). - ³⁶ De Blauwe Wimpel 1959, 288, sml. Nationaltidende 9.4.1961 („for et par år siden“). - ³⁷ W. B. Alexander, Birds of the Ocean (1928), 10; C. C. Dixon, A Million Miles in Sail (s.a.) 167 f.; Vikingen 1952 nr. 9, 14 og 1958 nr. 12, 23. - ³⁸ Litteratur om sjæle i fugleham: Armstrong 217 ff., Dähnhardt (note 13) 476 ff.; Frits Heide, Onde og Gode i Dyreham (1940), 64 ff. - ³⁹ E. & M. A. Radford, Encyclopædia of Superstitions (1940), 35, 37. - ⁴⁰ Rev. trad. pop. 15, 603. - ⁴¹ G. Pitre, Archivio per lo Studio delle Tradizioni Popolari XIV (1896), 159. - ⁴² Armstrong 212 f., fra P. H. Emerson, English Idyls (1889). - ⁴³ C. E. Hare, Bird-Lore (1952), 136. - ⁴⁴ Fr. Lange Grundtvig, Fuglene i Folkets Digtning og Tro (1883), 4. - ⁴⁵ Wolf, Stammler i Deutsche Philologie im Aufriß⁵ (1962), sp. 2911 f. - ⁴⁶ Rev. trad. pop. 8, 311. - ⁴⁷ Ibid. 163. - ⁴⁸ Ludwig Hopf, Thierorakel und Orakelthiere (1888), 179 f. - ⁴⁹ Dähnhardt l. c. (note 13) 482. - ⁵⁰ C. E. Hare, Bird-Lore (1952), 77. - ⁵¹ Hopf l. c. (note 48) 176. - ⁵² Armstrong 213 (1889). - ⁵³ Charles Swainson, Provincial Names and Folk

Lore of British Birds (1885), 211 f. — ⁵⁴ Armstrong 214, fra H. B. Tristram, The Natural History of the Bible (1877). — ⁵⁵ Vikingen 1927 nr. 10, 16. — ⁵⁶ Coleman O. Parsons har i Virginia Quarterly Review 26 (1950), 102–23 givet en tekstkritisk skildring af baggrunden for digtet. — ⁵⁷ The Lyrical Ballads 1798–1805. Wordsworth and Coleridge; ed. George Sampson (1893), XXI f.; sml. Lawrence Hanson, The Life of S. T. Coleridge (1928), 219 f., 472. — ⁵⁸ Biographia Literaria by S. T. Coleridge, ed. J. Shawcross (1907), II, 5 f. — ⁵⁹ Uffe Birkedals oversættelse i: Fransk og Engelsk Poesi fra 1450 til 1900, ed. Chr. Rimstad i Gyldendals Bibliotek bd. 22 (1928–30), 111 f. — ⁶⁰ H. K. Swann, A Dictionary of English and Folk-Names of British Birds (1913), 20; Ordbog over det danske Sprog I (1918), sp. 419. — ⁶¹ Sorensen 34; Lieberkind 254. — ⁶² Ulf J. Löfström, Jorden rundt som skibspræst (1957), 143. — ⁶³ Lieberkind 259. — ⁶⁴ Fr. Kluge, Seemannssprache (1911) 609; Tägliche Rundschau 1908 (Beilage nr. 40), 157. — ⁶⁵ Frank T. Bullen, „Kaskelotten“s Togt Jorden rundt (1903), 122 (1875); Fr. P. Harlow, The Making of a Sailor (1928), 192 (1876); Lieberkind 260 f. — ⁶⁶ H. F. Feilberg, Ordbog over jyske almucsmål III (1904–11), 597. — ⁶⁷ Kluge l. c. (note 64). — ⁶⁸ Sorensen 4. — ⁶⁹ Hopf l. c. (note 48). — ⁷⁰ Rob. Cuchman Murphy, Oceanic Birds of South America 1 (1936), 494 ff. — ⁷¹ Lieberkind 249; Dixon l. c. (note 37) 111 f.; skr. medd. fra dr. Nitsche, Wörterbuch d. deutsch. Tiernamen, Berlin 17.12.1962; H. Horneman, Rundt Kap Horn med seilskib (1929), 28 f. (1884–85); Dagbog ført af Peter Gottlieb Schönheyder 1838–70 (på H & S); F. G. Waldt, Scener af Sømandslivet (1835) 133 – m. fl. — ⁷² Sorensen 21; Swainson l. c. (note 53); E. Rolland, Faune populaire II (1879), 385; Armstrong 213 f.; C. E. Hare, Bird-Lore (1952), 174; Alexander l. c. (note 37) 4 f., 31; American Speech 26 (1951), 91. — ⁷³ American Speech 26, 271; Swainson (note 53). — ⁷⁴ E. Rolland, Faune populaire II (1879), 385. — ⁷⁵ Jyllands-Posten 15.3.1951. — ⁷⁶ Kircheiss 154 f.; Weitendorf l. c. (note 28); Karl Forsell, Äventyr till sjöss (1945), 19 (1890). — ⁷⁷ Steen Bille's Beretning om Corvetten Galathea's Reise omkring Jorden i 1845, 46 og 47² (1853) I, 38. — ⁷⁸ Albrand 104 (1890²-erne). — ⁷⁹ Unda maris 1942, 110 (1863 i Sydatlanten med briggen „Wanja“ af Göteborg); Ill. Tidsskr. for de nyeste Reisebeskrivelser (ed. J. C. Tuxen) III (1870), 179 (fransk linieskib 1867); Wossidlo 259 f.; Vikingen 1934 nr. 2, 7 (svensk skib 1932); Fred Schmidt, Von den Bräuchen der Seeleute (1947), 178 f. — ⁸⁰ Heinr. Hauser, Die letzten Segelschiffe (1930), 250. — ⁸¹ Clements 75 (skotsk bark „Arethusa“ 1903). — ⁸² Peter Køje i Vikingen 1939 nr. 5, 18. — ⁸³ Lubbock l. c. (note 32) 265. — ⁸⁴ Havnefoged Johs. Toft i Aftenposten (Skive) 13.7.1961. — ⁸⁵ F. Holm-Petersen, Fanø Sejlskibe (1956), 96. — ⁸⁶ Clements 74 (skotsk bark 1903). — ⁸⁷ Weitendorf l. c. (note 28) 33 f., jnf. H. Horneman (note 71). — ⁸⁸ James Wedell, A voyage towards the South Pole (1825), 51; sine steder, f. eks. South Georgia, spises endnu kødet af især unge og endnu ikke flyvefærdige albatrosser: The Unesco Courier/Paris 14 (1961), 29 f. — ⁸⁹ Capitain Thomas Sødrings Dagbog . . . paa den første danske Sydhavs Expedition (ed. J. Holbeck 1841), 16. — ⁹⁰ Albrand 104. — ⁹¹ Oscar

Jensen i Vikingen 1950 nr. 3, 23. — ⁹² Matthews 12 f., 116. — ⁹³ Ibid. 116. — ⁹⁴ Kaptajn K. Vilandts dagbogsoptegnelser 19.1. og 2.2.1894 (i privateje). — ⁹⁵ Harlow (note 65) 209 (fuldriggen „Adebar“ af Boston 1876); Albrand 104 f. (ty. sejlskibe 1890'erne); Clements 73 f. — ⁹⁶ Clements 73 f. — ⁹⁷ Wossidlo 259 f. — ⁹⁸ Karl Forsell (note 76). — ⁹⁹ Kircheiss 155 (ty. bark „Nürnberg“ 1902). — ¹⁰⁰ The Unesco-Curier/Paris 14 (1961), nr. 53, 29-31. — ¹⁰¹ Clements 84 (skonnertbark „Arethus“ rundt Kap det gode Håb 1903); Vikingen 1951 nr. 1, 22 (1894). — ¹⁰² Clements 73 f.; Fred Schmidt, Von den Bräuchen d. Seeleute (1947), 178. — ¹⁰³ Kircheiss 146 (barken „Nürnberg“ af Hamburg ved Tristan da Cunha 1902). — ¹⁰⁴ Peter Justesen, En ung dansk Mands Hændelser i Californien (1867), 9 — ¹⁰⁵ Wm. Scoresby (note 26); Matthews 39; Forsell (note 76). — ¹⁰⁶ Wossidlo 259 f.; i Vikingen 1938 nr. 21, 7 fortælles, at skibskatten „Skipper“ ved Kap Horn fik foden af en slagtet albatros som legetøj. — ¹⁰⁷ Harlow (note 65) 209 (1876); Vikingen 1951 nr. 1, 22 (1894); Peter Wamberg, Med sejlskib til Ostindien, nærværende årbog s. 35 (ved Tristan da Cunha 1899); Albrand 104 f.; Kircheiss 155; Matthews 39. — ¹⁰⁸ Clements 73 f. (skotsk bark i Syd-atlanten 1903). — ¹⁰⁹ Wossidlo 259 f.

Forfatteren retter en tak til museumsinspektør dr. Henning Henningsen for stor hjælp ved materialets fremskaffelse.

THE ALBATROSS AND THE SEAMAN

Summary

There are fourteen species of albatross, the greatest number of which live in the southern hemisphere. The appearance of these great birds is a sure sign that a ship is approaching the stormy waters around Cape Horn, so dreaded of sailing ships.

The albatross (*Diomedea exulans*), one of the largest flying birds, has always interested seamen. It can hang poised over a ship for hours, like a majestic glider, while its large dark eyes follow closely everything that happens on board.

But seamen do not cherish any great liking for the albatross, as they do for gulls, for example. It is one of the few things in nature they really respect. This is no doubt not only because of the bird's staring eyes and enormous beak but also because of the speed and unerring aim and strength with which it swoops down upon its prey. Seamen believe that the albatross never seeks land but sleeps on the wing, that the female bird hatches out her egg on the back of the male, and that the birds can live to be a thousand years.

Folklore often confuses the albatross with the stormy petrel and it is often

difficult or even impossible to decide which is referred to in the records. Both of them portend storm, the albatross fog as well.

There is a superstition among seamen in the whole of the western hemisphere that the albatross is the soul of a departed spirit which follows the ship in order to keep an eye on work aboard. Usually they are the spirits of long dead, old and wicked sea captains, whose punishment is that they must follow in the wake of ships or wander restlessly over the ocean until the day of judgement, crying out for food as their starved crews once had to. If the birds fight it is over seamen they will take with them. They also tease seamen in various ways. An albatross that is the soul of a dead captain shrieks until his body is found and given Christian burial.

An albatross can also be the soul of a drowned seaman who died at sea while saying his prayers, or who follows the ship until he can get a comrade to pray for him. Another tradition has it that the albatross is a devil bird which circles gloatingly over bodies lost at sea. It was thought that the features of a drowned seaman could be distinguished on a shot albatross.

It was a crime to kill albatrosses; bad weather, high seas, and misfortunes could follow and the seaman who killed it risked having the soul of the bird take vengeance upon him.

All this is of comparatively new date. Shelvocke in 1726 makes no mention of this connection between albatrosses and dead souls. In 1775 James Cook allowed his crew to shoot many albatrosses in order to obtain meat. Scoresby, in 1856, has a similar story, but he regards mass killings of albatrosses as "a cruel sport, which . . . seems to be very prevalent on many ships". The crew gave as their excuse that the albatrosses tried to kill them when they fell over board. Later, too, we come across several accounts of how the birds attacked wrecked seamen. We are told that they at once start picking out their eyes.

Not until the middle of the nineteenth century have we reliable evidence of this belief that the albatross was a dead soul and a bird of ill omen. Ships are lost in hurricanes or get becalmed because one of the crew has killed an albatross. The cry of the bird is supposed to sound like "Life for a life". Merely the fact that an albatross was kept in a cage in the hold was thought to be the reason for bad luck during the voyage ("Calpean Star"). Only in one case does the albatross, indirectly, appear in a helpful light: in 1887 one carried an SOS message from the crew of the wrecked French vessel "Tamaris".

The idea that some birds are the souls of the dead goes as far back as antiquity. In all civilisations we find certain birds regarded as messengers of ill omen from higher powers, as well as being the dwelling place of souls of the dead. Sometimes the restless spirits hover around their home, the place where they died, or their grave. A soul that was the victim of a crime seeks revenge upon the murderer.

The superstitions connected with the albatross (portents, transmigration of

souls, taboo, bird of ill omen) have much in common with ancient beliefs concerning other common seabirds in the *northern* hemisphere. All large birds over the open sea are the souls of wicked folk, doomed to eternal wandering (Belgium). Seagulls are the souls of drowned fishermen (England, Ireland). Three gulls flying together over the ship portend disaster (Scotland). Or the souls of good seamen reside in the white gulls and the souls of bad seamen in the black. Everywhere we are warned not to kill gulls for fear of consequences in the form of wreck, bad weather etc. A drowned fisherman returns as a gannet (England). The stormy petrel is the soul of a wicked, accursed sea captain; or it is sent from hell and circles as a devil bird over the bodies of shipwrecked men.

Before 1800 seamen regarded the albatross as any other seabird and did not hesitate to kill it. Even as late as the end of the nineteenth century it was quite common to shoot or catch albatrosses.

In 1798 appeared Coleridge and Wordsworth's collection of poems *The Lyrical Ballads*, which included "*The Ancient Mariner*". The idea for this poem first occurred to Wordsworth during a walking tour in the autumn of 1798. Wordsworth writes that a short time before he had read in Shelvocke's *Voyage* (1726) that around Cape Horn there were often seen very large sea-birds. He suggested to Coleridge that the chief character killed such a bird, and that the guardian spirits of those waters avenged the crime.

Coleridge, who was a very widely read man, may on his part have been inspired by Gottfried Bürger's *Der wilde Jäger* (English transl. 1796) and Peter Longueville's *The Hermit* (published 1727-1800 in 13 editions), - and *The Raven* written by himself (1797). In all these works cruelty to animals is punished by misfortunes following the guilty man. An old superstition which originally was connected with other birds in the northern hemisphere became applied to a definite bird of the Pacific, thanks to a poet accidentally having chosen it as his subject.

After a list of the names by which albatrosses and similar sea-birds are known the methods are described by which one can catch albatrosses. The most common is by the help of a triangle cut out of thin metal, with a piece of meat as bait. As the bird swoops down the line is tugged sharply, the bird's beak slips into the sharp point and it can be carefully hauled aboard.

Once on deck the bird is helpless, but still very aggressive. The crew would look to see whether it had a brass label round its neck or leg, giving the name of some ship, its company, date and position. Some ships' crews painted this information in red lead on the bird's webbed feet before they let it go.

After being skinned the bird had to hang for some days, whereafter it was soaked in sea water or vinegar. Then it was ready for the cook to make steaks out of it or rissoles, stew, soup or fillets. Sometimes the breast was smoked. But there was a difference of opinion as to how it tasted. In the 1930's Norwegian whalers collected many albatross eggs from one of their breeding places and used them for omelettes.

Nearly all the parts of the bird's body were sought after as souvenirs. The head and beak were made into letter racks or walking stick handles. The greasy stomach insides went towards making seaboots waterproof. The feathers were used for cushions, a whole skin made a mat or a rug, a cap or muff for a girl, or several skins sewed together a fine cape. Dusters could be made out of the wing feathers, tobacco pouches or purses out of the webbed feet, cigarette holders and pipe stems out of wingbones. The upper wingbone could be cut into a paper knife, and finally, with a metal rod through it the backbone made an original walking-stick.

Hvorledes forøges

Handels- og Søfartsmuseets samlinger?

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

Museets samlinger omfatter

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

Skibsinventar.

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

Billeder og genstande fra de gamle danske kolonier samt Grønland.

Nautiske instrumenter og søkort.

Skibstømmer- og bådbyggerredskaber, sejlmagersager.

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

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

Gaver eller deposita

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



Skibe i Helsingørs havn under isdrift i Sundet i vinteren 1868. Laveret tusch-tegning af Carl Baagøe, som forlæg til træsnit i Illustreret Tidende. – Orig. på Handels- og Søfartsmuseet.

Ships in the port of Elsinore, winter 1868.

HELSINGØR HAVN 1868

En beretning i avisen „Dagbladet“ for 7. april 1855 giver et typisk billede af forholdene under en isvinter i Helsingør:

„Folk leve her, som De ved, for størstedelen fra hånden i munden; uagtet det således gentager sig hvert år, at flere hundrede skibe ikke kunne komme i havn af mangel på plads og derfor må vende tilbage eller blive liggende i svenske og norske havne, så tænker man dog slet ikke på at udvide havnen og lade byen nyde de goder, hvortil dens beliggenhed gør den skikket. I fredags afvistes 34 skibe, der ville løbe ind i vor havn, og dagen efter viste der sig over det tredobbelte antal i samme hensigt; men havnen er alt tæt stuvet med skibe til ud over indløbet, ja, selv langs havnehovedet have skibe af mangel på anden plads været nødt til at klamre sig . . . her ligge brasiliæfarere med kaffe, messinafarere med sydfrugter, islændere med ryper . . . Fremdeles ligge her englændere med kul til flåden . . . russiske skibe med orangetræer og marmorblokke til St. Petersborg . . .“.

Sådan så forholdene altså ud i midten af 1800-tallet. Det er naturligt at antage, at en by som Helsingør, der jo mere end nogen anden dansk by har været berørt af alverdens søfart, ville have fået, og endda ret tidligt, en havn

af en betydelig kapacitet, eller i hvert fald tilstrækkelig kapacitet; men ser vi tilbage i tiden, konstaterer vi, at havnens størrelsesforhold faktisk aldrig har været fyldestgørende. En forklaring kan ligge i, at de forbigående skibe ikke havde interesse i at søge havn; de ville videre med så få forsinkelser som muligt. Mere vigtigt ville det dog naturligvis have været at have en havn til vinterleje for skibene, men det var der ikke tale om.

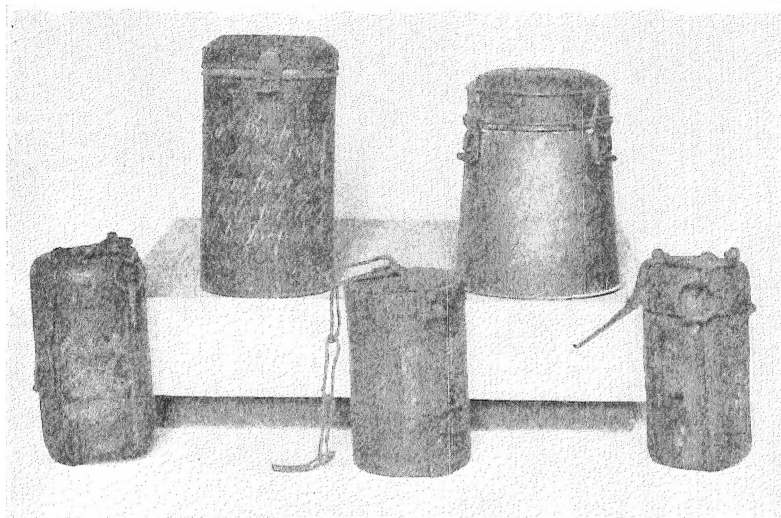
Billedet viser, i hvor høj grad der var behov for en rummelig nødhavn i tilfælde af strenge isvintre. Når ismasserne lukkede Sundet og dermed spærrede for sejladsen til Østersøen med de mange vigtige havne, var skibe, bestemt for disse havne, nødt til at søge vinterleje. I sin egenskab af nødhavn havde Helsingør en fortræffelig beliggenhed lige ved indsejlingen til Sundet. Ved gennemlæsning af årgangen af „Helsingør Avis“ fra det pågældende år 1868, ser man, at talrige skibe har måttet søge tilflugt her, med eller mod deres vilje. I et par tilfælde skildres, hvordan skipperen har foretrukket at ankre op på reden i første omgang, men isen tvang skibet mod land, så at man alligevel måtte søge nødhavn i Helsingør for at undgå stranding. Isvinteren tog til i begyndelsen af januar og forårsagede standsning af dampskibsforbindelsen til Helsingborg; den var med små mellemrum afbrudt til slutningen af måneden. Den 21. januar meldes der om flere skibe, der sidder fast i isen ved Halmstad, og hvoraf nogle er forladt af deres besætning. S/S „Øresund“ gik til assistance og bragte flere af dem ind til Helsingør. Den 30. januar er en skonnertribrig „Alvide“ af København på vej til Göteborg med kaffe fra Rio de Janeiro; på grund af pakis ved Göteborg må den imidlertid søge nødhavn i Helsingør.

Man undgik jo naturligvis så vidt muligt at søge nødhavn; dels fordi det betød forsinkelser og dermed fordyrelse af fragten, og dels fordi det ingenlunde var rart at ligge i havn på grund af isen. Skibets mandskab blev for det meste afmønstret, men der skulle dog være en vagtmand ombord. Han havde det ikke bedre end godt. Han havde ingen varme ombord på grund af brandfaren. Ildløs på et af de mange, mange skibe, der lå tæt side ved side, kunne betyde katastrofe, idet det givetvis ikke ville kunne undgås, at ilden ville brede sig til de øvrige. Af samme årsag kunne han altså heller ikke varme sin mad ombord, men måtte ty til havnens køgehus eller købe maden på en af de mange beværtninger, der lå ved havnen næsten lige så tæt som skibene.

S. Jø.

K Ø B E N H A V N S S K I P P E R L A V

En af de ældste danske sømandsorganisationer, Københavns Skipperlav, tager sammen med Sønderborg Skipperlav sit udspring langt tilbage i historien. Medens lavet i Sønderborg oprettedes i 1500-tallet, stiftedes Københavns Skipperlav i begyndelsen af 1600-tallet, en periode, der på mange måder betegnede begyndende virkelige opgangstider for den danske søfart. Lavet oprettedes for at hæve søfarten, som havde været truet „af besværlige krigstider medens [= men] end och fornemlig de store pestilentzer, som denne gode bye paa nogen



Pengebøsser fra Københavns Skipperlav. – Handels- og Søfartsmuseet.

Money-boxes from the Shipmasters' Association in Copenhagen.

aarstid er hiemzøgt med“. Københavns borgmestre og råd gav den 22. december 1634 byens skipperne en „lavsskrå“, en samling vedtægter, som ordner skipperlavets forhold såvel mellem medlemmerne indbyrdes som mellem disse og udenforstående. Selv om det i lavsskråen hedder, at lavet oprettedes på ny, må dette dog efter datidens sprogbrug betyde, at det var et nyt lav, der stiftedes. Denne skrå modtog dog først den 16. maj 1685 kongelig stadfæstelse.

Skipperlavet havde stor betydning for de danske søfolks nautiske uddannelse, idet det underholdt Københavns Navigationsskole ca. 200 år indtil 1839. Men også på andre områder har skipperlavet været med til at præge Danmarks søfart. Således er den nuværende Sø- og Handelsret udgået fra det gamle skipperlav.

Ifølge skråen af 1634 skulle alle sager vedrørende søfart føres for lavet, når magistraten henviste dem dertil; hvis lavet ikke kunne træffe nogen afgørelser i disse sager, gik de tilbage til magistraten. Lavets oldermand var præses i søretten indtil 1800, da der udnævntes en justitiarius, altså en mand med juridisk uddannelse og som sådan bedre kvalificeret. Søretten vedblev at bestå til 1861; den blev da efter lov af 19. februar 1861 afløst af Sø- og Handelsretten, der indtil oktober 1872 boede til leje i Skipperforeningens lokaler, Holmens Kanal 18.

I 1665 erhvervede lavet en ejendom i Lille Kongensgade 33, hvor det første lavshus oprettedes. Huset var bygget i 1606 og blev nedrevet i 1881. En sand-

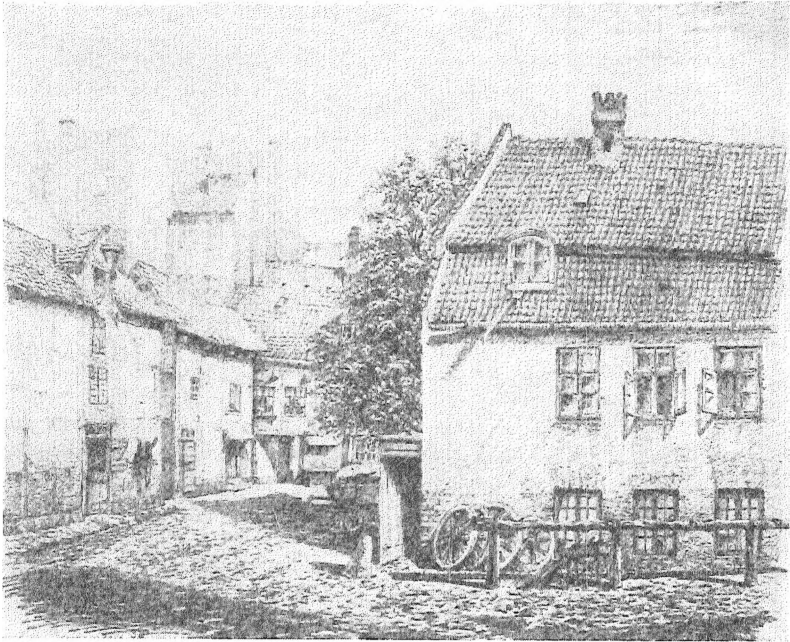


Københavns Skipperlavs ejendom Lille Kongensgade 33. Huset var bygget 1606; lavet købt det 1665 og ejede det til 1804; det blev revet ned 1881. — Blyantstegning af ukb. på Handels- og Søfartsmuseet.

House of the Shipmasters' Association in Copenhagen.

sten med inskription fra denne gamle bygning er opsat i porten til den nuværende ejendom i Holmens Kanal 18. I denne bygning har skipperlavet, eller Københavns Skipperforening, som det nu kaldes, siden haft til huse. Inskriptionen på den omtalte sten, der blev opsat i det gamle lavshus 1691, fortæller: „I aar et huus er retted op ved muur og tømmers øgning – dog allermeest ved Guds forsjun og Peder Madsøns søgning – Anno 1691 hafver skipp: Peder Madsøn laugs oldermand og Hans Bekmand vies-oldermand paa samptlige laugs-brødernis bekostning ladet indrette dette huus“.

I dette hus holdt lavet sine årlige generalforsamlinger med det sædvanlige traktement, der bestod af tevand med rom, fløde og sukker. Men det var jo altså kun een gang om året, når det gik ordinært til, og lidt mere selskabelighed kunne jo være ønskelig. Den kom da også. Det blev i januar 1806 vedtaget, at ethvert af lavets medlemmer havde ret til at fejre sit bryllup i lavhusets forsamlingssal mod at erlægge mindst 5 rdl. til de fattige, og da denne ret senere blev udvidet til også at omfatte baller, hvortil man kunne invitere sine venner



Gårdinteriør fra Københavns Skipperlavs ejendom i Lille Kongensgade 33. –
Blyantstegning af ukb. på Handels- og Søfartsmuseet.

House of the Shipmasters' Association in Copenhagen, seen from the courtyard.

og bekendte, kom der fart i tingene, og der kom ved disse lejligheder ofte adskilligt mere ind til de fattige end de forlangte 5 rdl.

Skipperlavet havde gennem årene flere kasser, der repræsenterede forskellige formål, således f. eks. ligbæring af medlemmerne, understøttelse til „søbrudne“, hjælp til de fattige og endelig bidrag til løskøb af slaver, der var taget af barbareskstaternes pirater. Det var i 1747 blevet bestemt, at studenterne mod en årlig betaling skulle overtage den ligbæring, der ellers var lavsbrødrenes pligt, men på grund af medlemmernes mishag over denne ordning blev det i januar 1764 vedtaget, at indtægt og udgift for ligbæring skulle gå ind under lavskassens almindelige regnskab.

I forbindelse med understøttelsen af søbrudne var det en betingelse for at kunne hæve disse penge, at den, der forliste, havde mistet klæder, kort, bøger og instrumenter eller selv havde bekostet rejsen hjem efter forliset, samt at han havde betalt „søbrudnepenget“ til lavet i tre år. Når skipperen selv blev hjemme, og en styrmand i stedet førte hans skib og forliste, havde skipperen

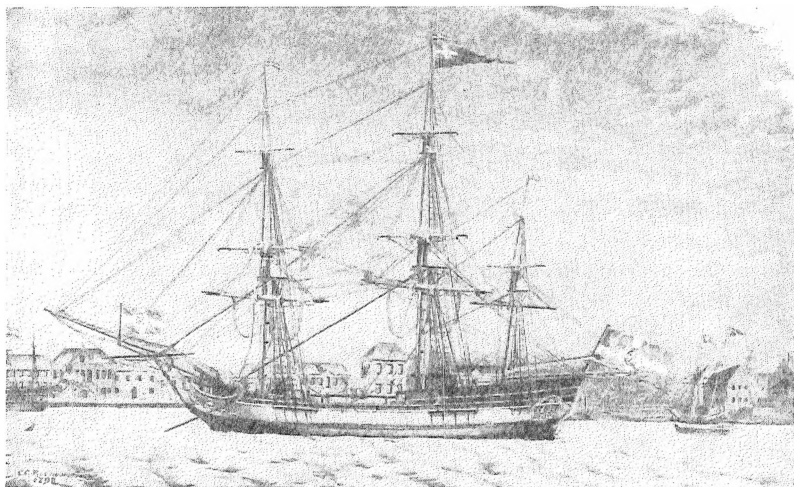
ingen ret til søbrudnepenge. Det havde derimod styrmanden, hvis han var medlem af skipperlavet.

Angående bidragene til skipperlavets fattigkasse bestemte en kancelliskrivelse i februar 1769, at skipperne ved enhver rejse skulle betale et bestemt beløb til de fattige. Beløbet blev ansat alt efter, hvor rejsen gik hen. Til denne kasse betaltes som omtalt ved sammenkomster i lavshuset. Til brug for indsamling til de fattige havde kaptajnerne ofte bøsser med på deres rejser, bestemte til de efter søloven foreskrevne bøder, eller bøsserne var stillet frem ved gilderne i lavshuset eller andre festlige lejligheder, hvor mange mennesker samledes i forbindelse med skipperlavet. Nogle af disse indsamlingsbøsser var ganske kunstfærdigt gjorte, således enkelte i skikkelse af et skib. Handels- og Søfartsmuseet ejer i alt syv fattigbøsser hidhørende fra Københavns Skipperlav, hvoraf de to fremstiller et skib; et af skibene bærer navnet „Nøisomhed“.

Protokollerne fra slutningen af 1700-tallet udviser også andre lejligheder, hvor medlemmernes offervilje kom for dagen. Ved festlige begivenheder, navnlig i forbindelse med kongehusets festdage, var det skik, at man i hovedstaden illuminerede for at demonstrere sin feststemning. Den første lejlighed, hvor det skete, var indtruffet i efteråret 1774, da arveprins Frederik blev formælet med prinsesse Sofie Frederikke. Som et andet eksempel kan nævnes, at da konprins Frederik i september 1790 holdt sit indtog med sin gemalinde i hovedstaden, var lavshuset oplyst udvendig og indvendig om aftenen i disse dage. De fattige fik i samme anledning 50 rdl. „til at glæde sig og børn udi ommeldte indtogsaftener ved nogle gode måltider mad og til lysning“.

Hvad endelig selve lavkassen angik, da var der ikke altid lige mange penge i, selv om hver skipper betalte forskellige faste beløb til den; således havde lavet i 1730'erne haft underskud i kassen. For at kunne dække lavet ind i sådanne sløje perioder foranstaltede man undertiden indsamlinger til fordel for lavets kasse. Lavkassen bidrog forøvrigt også til at bøde på følgerne af andre ulykker end dem, der skete på søen. Som eksempler herpå kan nævnes, at da krudttårnet ved Østervold i marts 1779 sprang i luften, hvorved 47 mennesker i Nyboder blev kvæstet, hjalp lavet med 20 rdl., og da rygtet om den store oversvømmelse i Slesvig 1792-93 kom til hovedstaden, sendte lavet også i den anledning sit bidrag. Vi ser heraf, at Københavns Skipperlavs hjælpende hånd også rakte langt ud i provinsen. Hvorvidt disse gaver var frivillige eller ej, fremgår dog ikke af regnskaberne.

Efter lavsvæsenets ophævelse fortsatte lavet fra 1862 sin virksomhed under navnet Københavns Skipperforening. Den gik dog nu over til at blive en frivillig forening, hvoraf enhver kunne udmelde sig, når han havde lyst. Fra gammel tid har Skipperforeningen bibeholdt visse særlige rettigheder. Således vælger den sammen med Grosserersocietetet og Borgerrepræsentationen medlemmerne til Sø- og Handelsretten i København, og den har ret til at føre splitflag.



Vestindiefareren, fregatten „St. Croix Paquet“ af København for anker ud for Paramaribo, hollandsk Guayana; t. h. Fort Zeelandia. – Gouache 1798 af C. C. Parnemann, der var styrmand på samme skib fra 1799. – Handels- og Søfartsmuseet.

West India trader, frigate "St. Croix Paquet" of Copenhagen at anchor off Paramaribo, Dutch Guiana, 1798.

VESTINDIEFAREREN, FREGATTEN „ST. CROIX PAQUET“

Da svækkelsen af det danske erhvervsliv efter den store nordiske krig var overvundet, gik handelen ind i en stor tid, den såkaldte florissante handelsperiode. Den blev begunstiget ikke mindst gennem A. P. Bernstorffs fremragende udenrigspolitik; med stor dygtighed søgte han ved sin neutralitetspolitik at værne om skibsfarten. Mange af de europæiske lande lå i krig med hinanden. Syvårskrigen 1756–63, kolonikrigen, der førtes samtidig, den nordamerikanske frihedskrig 1776–82, og de franske koalitionskrige fra 1792 og resten af århundredet medførte en stærk nedgang i skibsfarten for de krigsførende magter. I denne situation var det en betydelig fordel for Danmark, at vore skibe i kraft af neutraliteten kunne færdes i alle farvande, ligesom der var brug for dem som aldrig før. Foruden handelskompagnerne havde der nu dannet sig en dygtig, kapitalstærk købmandsstand. Den private handels fortrin vandt i denne periode længere og længere frem; kompagnerne ophørte efterhånden med deres virksomhed, og med toldloven af 1797 forlod Danmark helt den merkantilistiske vej. Der var egentlig kun Asiatisk Kompagni tilbage. Handelen

på de vestindiske øer omfattede i første række rørsukker, som blev hjembragt og raffineret i Danmark; desuden rom og en smule bomuld.

En del af de skibe, der i sidste halvdel af 1700-tallet blev bygget i New England på Nordamerikas østkyst, solgtes til danske redere. Et eksempel herpå er vestindiefareren, fregatten „St. Croix Paquet“ af København. Den var bygget i Portsmouth i New England i 1767 og solgtes ifølge købebrev af 6. jan. 1769 i London til den danske generalkrigskommissær John Brown, der ejede skibet indtil 1797. Det blev da overtaget af kgl. vestindisk regeringskommissær Jens Friedenreich Hage, grundlæggeren af firmaet J. F. Hage & Co., og den senere generalguvernør, daværende oberst Peter Lotharius Oxholm, der forøvrigt tegnede nogle fremragende landkort over de vestindiske øer; de ejede fregatten i fællesskab indtil 1803. På dette tidspunkt blev den kapret af englænderne og hugget op.

Fregatten fortog årlige rejser til Vestindien, ført af forskellige kaptajner. På den første rejse i 1769, der gik over Danzig og Teneriffa til Vestindien, blev kaptajnen Walter Wood syg undervejs, og føringen af skibet blev overladt til overstyrmanden, Alexander Dours. I 1772 nævnes Ulrich Lodberg som kaptajn, 1775 Jørgen Danielsen Steenbech, 1779 Jørgen Pedersen Lund og fra 1797 til 1803 Jeppe Hansen Holm.

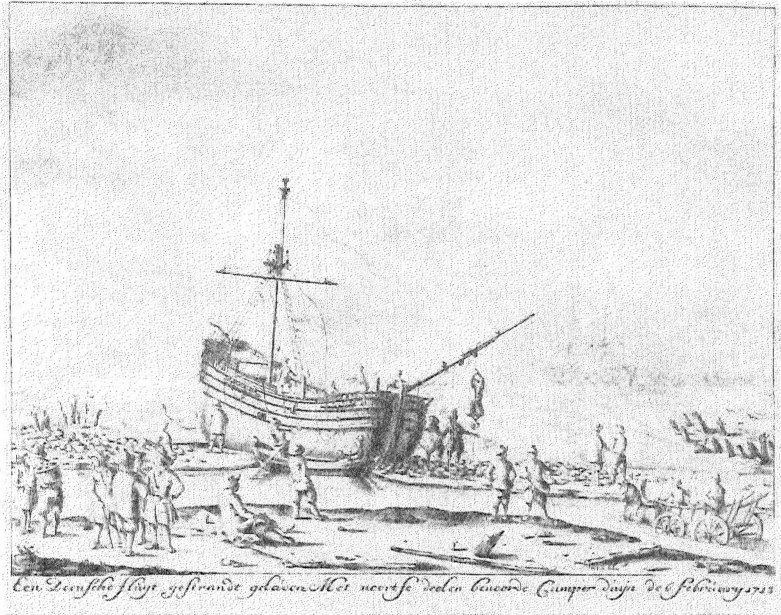
Billedet af fregatten er malet 1798 af Conrad Christian Parnemann, fra hvis hånd museet ejer en halv snes billeder. Hans minutiøse teknik, især hvad skibet og dets rigning angår, røber stort kendskab til disse ting, og en nærmere undersøgelse viser da også, at han har faret som styrmand, måske tidligere endda som sømand, på „St. Croix Paquet“. Han var født i København 1774 som søn af xylograf og kattantrykker Jakob Parnemann. Han blev styrmand i København 1799; i 1805 optoges han som medlem af Københavns Skipperlav. 1809 blev han marineløjtnant og modtog 1813 udmærkelse som dannebrogsmænd. Ved Danmarks og Norges adskillelse i 1814 var han i Norge, og han forblev deroppe og døde som toldbetjent i Langesund i 1823.

Billedet forestiller fregatten liggende for anker ud for byen Paramaribo ved Surinam-floden i hollandsk Guayana. Byen blev anlagt i 1652 og dens „waterfront“ ser ganske indbydende ud. Husene er for størstedelen bygget af træ, hvidmalede og omgivet af blomstrende haver. Yderst til højre på billedet ses det gamle hollandske Fort Zeelandia.

S. Jo.

EN STRANDING FOR 250 ÅR SIDEN

Handels- og Søfartsmuseet ejer en række tuschtegninger af den hollandske tegner Jacob Admiraal, ialt 15 blade, hver for sig målende ca. 32 × 40 cm. Efter dateringen er de jævnt fordelt over tidsrummet 1702–23. Fælles for dem er, at de afbilder skibe, som er strandet på den hollandske kyst, nærmere bestemt langs provinsen Nordholland, mellem Texel mod nord og IJmuiden mod syd. Stranden her er yderst farlig, med klitter, revler og rev som den



En dansk fløjt, lastet med norske planker, strandet nord for Kamperduin den 6. februar 1713. Laveret tuschtegning af Jacob Admiraal. Handels- og Søfartsmuseet.

Danish "fløjt", laden with Norwegian planks, wrecked north of Kamperduin (Holland), 1713. Wash drawing by Jacob Admiraal.

jyske kyst, en rigtig „jærnkyst“, hvor der i årenes løb er „blevet“ mange skibe. Kunstneren har været en flittig gæst på stranden i de stormfulde måneder november til februar. Han har på sin skitseblok tegnet de uheldige skibe og det levende folkeliv med bjergere, fiskere, embedsmænd og tilskuere, alt sammen ganske nøgternt og uden romantik.

Selv om emnet, gentaget så mange gange, kan siges at være af en lidt makaber virkning, må vi dog være Admiraal taknemlig for hans interesse i disse dystre begivenheder, for på den måde har han givet os en ret enestående samling autentiske billeder af en række skibstyper fra tiden for omkring 250 år siden. Han afbilder således følgende hollandske skibe: en frankrigsfarer, to norgesfarere, en galliot, en lodsgalliot og en armeret kaper. Men desuden har han tegnet flere ikke-hollandske skibe, således nogle engelske, et par skotske, et fransk, samt – hvad der er af særlig interesse for os – en dansk „bysse“ og en dansk „fløjt“. Det er den sidste af disse, der her afbildes.

Begge disse danske skibe er i virkeligheden hollandske typer. Byssen var et bredt, tomastet skib, som i udstrakt grad brugtes til sildefangst, og fløjten (hollandsk „fluit“) var et tremastet handelsskib, meget bredt og med en karakteristisk, ligesom sammenkneben høj hytte agter. Denne type konstrueredes efter sigende i Hoorn i Holland år 1595. På grund af sit ringe dybgående var den velegnet til grundede farvande, og den har da, som det fremgår af billedet, også været populær i Danmark, som forøvrigt så mange andre hollandske typer.

Billedet viser det havarerede skib stående på stranden ved Kamperduin, syd for Helder. De nøgne spanter i havstokken vidner om, at der tidligere har været strandet skibe her. Stranden er fuld af folk, dels nysgerrige, dels fiskere og lokale beboere, som er i lag med bjergningsarbejdet. I baggrunden ses gattet (indløbet) ved Texel med orlogsmænd og store handelsskibe. Her ved munden af Zuidersøen, i læ af øerne Texel og Vlieland, var en forholdsvis beskyttet red, og her ankrede de store skibe, som ikke kunne løbe helt ind til Amsterdam eller de andre byer ved Zuidersøen, op, ikke mindst de mange ostindiefarere. Her var også den klassiske ankerplads for den hollandske orlogsfåde.

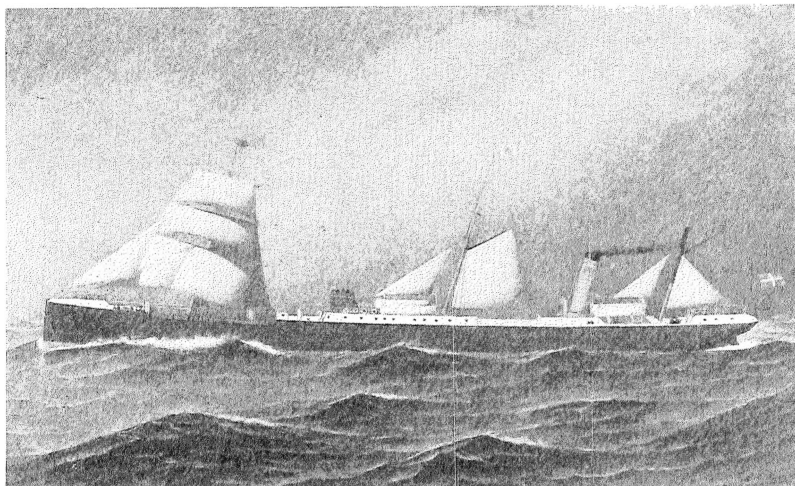
Fløjten angives lastet med norske „deller“, dvs. planker. Træ var en begæret handelsvare til dækning af det store behov i det skovfattige Holland, og det var tillige en karakteristisk last fra Norge. Gennem århundreder forsynede de norske skove Holland, England og andre europæiske lande med den nødvendige trælast. Uden tvivl er Norges skovrigdom en af de vigtigste grunde til, at den norske handelsflåde kunne udvikle sig til sin imponerende størrelse.

Tegneren, som i hastværket har skrevet sit navn forkert på tegningen: Jacob Admaal i stedet for Admiraal, var ikke nogen stor og kendt kunstner. Han træffes også under navnet L'Admiraal og var egentlig franskmænd, idet han var indvandret fra Normandiet til Holland, hvor han slog sig ned i Amsterdam og synes at have ernæret sig som tegnelærer. Flere data om ham er ikke bekendt. Hans to sønner Jan (født 1699) og Jacob (født 1700) blev begge habile raderere og kobberstikkere.

H. H.

DANMARKS FØRSTE TANKSKIB

Først omkring 1860 optræder jordolien og de af den udviklede produkter som skibslast. Den fragtedes i fade og senere i firkantede blikdunke („case-oil“). Barken „Ansgar“ af København skal være det første danske skib, der indtog en ladning olie (1866). Allerede på et tidligt tidspunkt overvejede man at forsyne skibene med tankanlæg, så olien kunne fragtes i „bulk“. 1878 indrettede den norske kaptajn Even Tollefsen tre sejlskibe med tanke – af træ! Man foretrak længe træskibe fremfor jernskibe, der, som man mente, i særlig grad tiltrak lynene. Sømændene var ikke begejstrede for den farlige last, der



S/T „Christine“ af Århus (Det danske Petroleums-Aktieselskab), bygget 1890 af Burmeister & Wain som Danmarks første tankskib. Maleri af A. Jacobsen 1893. Handels- og Søfartsmuseet.

The first Danish tanker, S/S "Christine" of Århus, built 1890.

hyppigt udlækkede, hvad der forårsagede livsfarlige dunster, ligesom al brug af ild ombord var forbudt.

Det varede længe, før man inden for oliefarten vovede at gå over fra sejl-skibe til dampskibe, idet man var bange for brandfaren. Efterhånden som behovet for olie steg enormt, kunne sejl-skibene ikke klare transporten. Det første dampskib i farten var den lille svenskbyggede damper „Zoroaster“, der gik på det Kaspiske hav (1878), men som den første virkelige tankdamper regnes det tyske jerndampskib „Glückauf“ af Bremen, bygget 1886 i England til Deutsche Amerikanische Petroleumgesellschaft, på 3.020 tdw. og med 14 tanke. Eksperimentet blev en stor succes, og i løbet af fire år var der bygget 42 lignende skibe. Et af disse var „Christine“ af Århus, Danmarks første tankskib.

S/T „Christine“ blev bygget 1890 hos Burmeister & Wain til det i 1888 stiftede Danske Petroleums-Aktieselskab. Det målte $280.8 \times 37.3 \times 25.6$ engelske fod, var på $2.229\frac{1}{2}$ brt. og 3.142 tdw., altså en smule større end „Glückauf“. Dets triple-ekspansionsmaskine udviklede 1.000 hk, hvilket gav det en fart af 10 knob. Maskinen var som på et moderne tankskib anbragt agter, og ligesom de andre daværende tankskibe var det rigget som en tremastet bramsejlskonneret. I dets 12 tanke kunne det fragte 2.825 tons olie, dvs. ca. 3 millioner liter. På grund af den skarpe konkurrence og det voldsomme behov for olie viste det sig hurtigt for lille, og 1901 solgtes det til London. I forhold til

nutidens mammuttankere, som bygges på 100.000 tons, ja derover, var det selvfølgelig af meget beskeden størrelse.

Allerede 1903 havde svenskerne bygget et lille motortankskib til brug i Rusland på Volga til St. Petersborg, men først i 1915 byggedes et rigtigt oceangående motortankskib, M/T „Hamlet“ af Drammen, på Götaverken i Göteborg. I Danmark byggedes det første motortankskib, så vidt det kan oplyses, i 1920 på Nakskov skibsværft, nemlig M/T „Mexico“ til Det Østasiatiske Kompagni; det var på 4.500 tdw.

Vort billede er malet 1893 i West Hoboken, New York, af den danskfødte skibsportrætmaler med det italienskklingende navn Antonio Nicolo Gasparo Jacobsen. Han var født i København 1850 som søn af en violinbygger, og fornavnene er simpelthen taget efter tre af verdens største violinbyggere, — det første således efter Antonio Stradivarius. Efter at have gået på Kunstakademiet i København emigrerede han 1871 til USA, hvor han kom ind på at male billeder af dampskibe, og derved skabte han sig en god levevej. Han blev særdeles populær blandt alle skibsfarende nationer, og han må have malet tusinder af billeder. Han synes at være repræsenteret i de fleste af verdens søfartsmuseer, og Handels- og Søfartsmuseet ejer, som naturligt er, da også flere prøver på hans flid, bl. a. en række portrætter af Thingvallaselskabets amerikabåde. Alle hans billeder ligner hinanden; de er særdeles stereotyp malede, men utvivlsomt med et vist virtuost sving, så man forstår, at de måtte glæde enhver dampskibssømands og -reders øje. Han nåede dog aldrig særlig højt i kunstnerisk henseende, men mange af hans billeder har en vis dokumentarisk værdi, især når det drejer sig om skibe, man ikke har fotografier af. Han døde i New York i 1921.

H. H.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

BERETNING

for

REGNSKABSÅRET 1962

„Handels- og Søfartsmuseets Venner“ afholdt sin ordinære generalforsamling i „Gyldenstiernes Kammer“ på Kronborg slot tirsdag den 21. august 1962. Ca. 40 medlemmer var mødt. Formanden, afdelingschef J. Worm, Handelsministeriet, bød velkommen og takkede medlemmerne for deres fremmøde og den interesse, de viste museets arbejde. Derefter valgtes direktør H. Westergaard, København, til dirigent.

Formanden aflagde følgende beretning: Selskabets formål er som bekendt at være til støtte for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg især ved indkøb af museumsgenstande. Det er et betydningsfuldt formål, men det kan ikke give anledning til lange beretninger fra formandens side. Jeg er endda i den situation, at hovedparten af det, som er indeholdt på regnskabet for 1962 under posten gaver til museet, allerede blev nævnt på sidste generalforsamling, idet disse gaver var drøftet og vedtaget af bestyrelsen i foråret 1961, men da de hører ind under det virksomhedsår, som vi her beskæftiger os med, må jeg tillade mig en gentagelse.

Den første gave, som jeg skal nævne, er det indkøbte *engelske atlas over de skandinaviske farvande*, som udsendtes af admiral John Norris og udgaves i London 1723, indeholdende 20 kobberstukne søkort og adskillige detailkort. Dette bygger på hollandske forgængere, men desuden på en række opmålinger, som John Norris har ladet udføre under togter i de danske farvande.

Den anden gave jeg skal omtale blev også nævnt på sidste generalforsamling, nemlig en *model af en fiskejagt*, konstrueret i 1778 af flådens fabrikmester Henrik Gerner og ejet af „Den islandske Handel

og Fiskefangst“, der anvendte den til fiskeri i Nordatlanten. Modellen er udført af ingeniør Tage Blum, Polyteknisk Læreanstalt.

En tredje værdifuld gave er et *maleri* fra 1600-tallet forestillende nogle hollandske skibe. Maleriet er usigneret, men der er grund til at antage, at det skyldes den hollandske maler Hendrick Cornelisz Vroom, der har gjort sit navn kendt som marinemaler og som fremstiller af en række søtræfninger i 1600-tallet. Selvom motivet ikke er dansk, har det været af megen værdi for museet at erhverve billedet, idet museets samling af marinebilleder fra 1600-tallet kun er lidet omfattende.

Ud over de nævnte gaver er forskellige andre ting bragt i forslag, men da disse forslag ikke er færdigbehandlet af bestyrelsen, skal jeg ikke nævne dem i dag. Museet har ved studier i Rigsarkivet fundet frem til en større samling konstruktionstegninger af skibstyper fra sidste halvdel af 1700-tallet, repræsenterende ostindiefarere, kinafarere, vestindiefarere, navngivne skibe som har tilhørt de bekendte privilegerede handelskompagnier, og jeg ved, at det er et stærkt ønske fra museets side at få udført en passende repræsentation af disse typer fra den danske handels storhedstid i 1700-tallet.

En meget *betydelig gave til museet* er museets *årbog*. Den fremtræder jo som en ydelse til selskabets medlemmer, men det er klart, at den er af stor betydning for museet, idet den er museets ansigt udadtil, og den benyttes som bytteobjekt over for et større tal af såvel indenlandske som udenlandske bytteforbindelser og skaffer derved disse fremmede institutioners publikationer gratis til museets bibliotek. Såvel selskabets bestyrelse som museets embedsmænd, der redigerer årbogen, lægger stor vægt på at fremskaffe en årbog, som både er interessant og er et smukt stykke typografi. De vil sikkert have lagt mærke til, at vi det sidste par år har tilstræbt at give årbogen afvekslende udseende med et vekslende farvetrykt omslag. Vi har en lang række udtalelser for, at man synes godt om denne ændring. En anden fornyelse, jeg bør nævne, er, at der efter hver af årbogens afhandlinger er givet resumeer på fremmede sprog, i almindelighed engelsk. Dette værdsættes af museets udenlandske bytteforbindelser og

andre udenlandske læsere og er sikkert egnet til at forøge bogens værdi som faglig publikation. Vedrørende årbogen skal jeg tillige nævne, at da årbogen i 1961 var den tyvende i rækken, indeholder den et register til samtlige 20 årgange, omfattende såvel et sag- og navne-register som et forfatterregister, det sidstnævnte ordnet i grupper efter emne.

Jeg benytter påny lejligheden til at takke annoncørerne i årbogen, der i så høj grad med deres bidrag er med til at forbedre årbogens økonomi, ligesom jeg takker pressen for dens velvilje både over for årbogen og ved dens omtale af museets og selskabets arbejde i almindelighed.

Sluttelig skal jeg omtale medlemstallet. Vi har idag 136 livsvarige medlemmer, hvilket er en lille stigning. Årsmedlemmernes tal er 1080. Det er 24 mindre end ved generalforsamlingen i 1961. Som bekendt forhøjede vi årskontingentet i fjor fra 10 til 15 kr. Medlemstallet er lidt svingende i årets løb, og selv om der altså i dette øjeblik kan noteres en samlet nedgang på 17, er dette tal på et tilfældigt tidspunkt så lavt, at jeg med glæde konstaterer, at den betydelige kontingentforhøjelse ingen rolle har spillet. Jeg benytter derfor lejligheden til at takke for medlemmernes trofasthed, og vil påny henstille til dem, at de, hvis de synes, de har glæde af selskabet og dets årbog, giver en håndsækning for at skaffe flere medlemmer, således at vi ved forøget tilgang af medlemmer bedre end før kan opfylde vort hovedformål at støtte museet og bidrage til at øge dets samlings værdi.

Formandens beretning toges enstemmigt til efterretning.

Kassereren fremlagde derefter det reviderede regnskab. Driftsregnskabet balancerede med en sum af kr. 27.600,07. Udgivelsesudgifterne til årbogen var kr. 24.204,65, men da der var opnået væsentlige indtægter ved salg af årbogen, annoncer og tilskud samt refunderet papirafgift blev nettobeløbet dog kun kr. 9.331,63. De gaver til museet i form af museumsgenstande, som formanden havde omtalt, beløb sig til kr. 10.800,00. Medlemsindtægten beløb sig efter kontingentforhøjelsen til kr. 22.570,00, heraf kr. 1.450,00 i livsvarigt kontingent, og driftsregnskabet sluttede med et overskud på kr. 664,11. Selskabets obli-

gationsbeholdning andrager nu kr. 67.200,00 (nominelt kr. 92.000,00), kassebeholdningen kr. 34.643,79, hvortil kommer diverse tilgodehavender, d. v. s. kontingenter der ikke var indkomne inden regnskabsårets udgang, kr. 2.897,02. Revisionspåtegningen oplæstes. Efter anbefalende udtalelser af generalkonsul Victor B. Strand gaves decharge uden afstemning.

De tre afgående bestyrelsesmedlemmer, formanden, direktør Kauffmann og borgmester Schytz, genvalgte. De to revisorer, statsaut. revisor Eigil Bruhn og statsaut. revisor A. Engell-Nielsen genvalgte ligeledes begge.

Generalkonsul Strand takkede under punkt eventuelt formanden såvel som museets embedsmænd for årets arbejde. Civilingeniør Jørgen V. Rambøll forespurgte om muligheden for elektrisk belysning af museets lokaler. Klem svarede, at spørgsmålet havde været ventileret, og at det sikkert ville være muligt at få indlagt belysning i lokalerne, efter at kirken på Frederiksborg slot havde fået indlagt elektrisk lys, og der desuden af myndighederne var godkendt en plan for elektrisk belysning af en del af Frederiksborgmuseets lokaler. Bekostningerne ved indlægning af lys i søfartsmuseet var løseligt anslået til en sum af ca. kr. 500.000,00, og spørgsmålet var derfor indtil videre lagt til side.

Nogle af medlemmerne fandt, at det hidtidige mødested, Kongens Kammer, var festligere at mødes i, medens andre syntes, at Gyldenstiernes Kammer ved sit smukke udstyr og de levende lys var af en egen stemning. Klem oplyste, at Gyldenstiernes Kammer var nyindrettet af slotsforvaltningen med Kronborgudvalgets tilslutning til brug som foredragssal, og da Kongens Kammer var et led i forevisningen af slottet, havde man ikke ment at ville genere forevisningen ved at fastholde ønsket om at anvende dette lokale.

Da ingen flere ønskede ordet, afsluttedes generalforsamlingen kl. 16,40; medlemmerne beså derefter de i lokalet udstillede gaver, hvorefter selskabet foretog rundgang i museet under ledelse af inspektør Henningsen.

Selskabets medlemstal andrager pr. 15. august 1963 137 livsvarige og 1125 årsbetalende, ialt 1262 medlemmer.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1962

UDGIFTER

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:			
Udgivelse af årbog 1962	26.691,99		
÷ salg af årbøger og særtryk	1.856,03		
annoncer og tilsk. til denne	11.800,00		
refunderet papirafgift	230,55	13.886,58	12.805,41
Gaver til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg			4.094,51
Kontorhold m. v.:			
Porto, fragt m. v.	2.002,87		
Kontorhold	1.497,50		
Revision og regnskabsassist. for 1961	1.000,00		
Diverse udgifter	623,06	5.123,43	
Henlæggelse til reservefonden iflg. vedtægternes § 9 ...			1.200,00
Overskud overført til kapitalkonto			4.671,27
		Kr. 27.894,62	

INDTÆGTER

Kontingent fra 1.005 årsbetalende medl.	21.890,00		
Kontingent og bidrag fra 7 livsv. medl.	1.200,00	23.090,00	
Renter af bank, postgiro og obligationer			4.804,62
		Kr. 27.894,62	

STATUS PR. 1. JANUAR 1963

Aktiver

Likvide midler:

Kassebeholdning	875,34	
Landmandsbanken, Helsingør, kontokurant 11130	21.085,90	
Postgiro	21.442,39	43.403,63
		<hr/>

Obligationer:

Kr. 24.000 5 % Østifternes Kreditforening 15. s. 3. afd. à 75¾	18.180,00	
Kr. 10.000 5 % Østifternes Kreditforening 16. s. 2. afd. à 75¾	7.525,00	
Kr. 10.000 5 % Ny Jydsk Købstads Kreditforening 11. s. à 73¾	7.375,00	
Kr. 11.000 5 % Jydsk Grundejer Kreditforening 1. afd. à 73¾	8.112,50	
Kr. 26.000 5 % Østifternes Hypotekforening 6. afd. à 72¾	18.915,00	
Kr. 11.000 5 % Jydsk Hypotekforening 11. afd. à 73¾	8.057,50	68.165,00
		<hr/>
	Kr.	111.568,63
		<hr/>

Passiver

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg		600,00
Reservefond:		
Saldo i. januar 1962	24.397,12	
Henlagt iflg. driftsregnskab	<u>1.200,00</u>	25.597,12
Kapitalkonto:		
Saldo i. januar 1962	79.735,24	
Overskud iflg. driftsregnskab	4.671,27	
Kursregulering af obligationer	<u>965,00</u>	85.371,51
	Kr.	<u>111.568,63</u>

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. april 1963

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

Tegn venligst nye medlemmer –

derved støtter De selskabets formål at virke for forøgelse og forbedringer af Handels- og Søfartsmuseets samlinger. Indmeldelse modtages på museet.

Medlemmernes rettigheder:

Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg slot.

Gratis adgang til Orlogsmuseet i Nikolaj kirke, Kbh.

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.–, 1961–62 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.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER“

BESTYRELSE

Afdelingschef, cand. jur. J. WORM, R¹, 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, K¹, DM.
Museumsdirektør KNUD KLEM, kasserer og sekretær.

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Ahlefeldt-Laurvig, W. greve, Næstved.
Alsing, Svend, LRS., Kbh.
Amsinck, Ove, skibsreder, Klampenborg.
Andersen, Chr., skibsreder, Hell.
Andersen, H. H., skibsreder, dir., Kbh.
Andersen, N., dir., Odense.

Barfoed, H. L., skibsf., Trørød.
Bendix, Adam B., dir., Hell.
Benzon, Bøje, fabrikejer, 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.

Cahnley, John, gross., Kbh.
Chennells, F. B., rektor, Christchurch,
N. Zealand.
Christensen, F. H. Lauenborg, statsaut.
skibsmglr., Vejle.
Christensen, T. C., skibsreder, Kbh.

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, kreditor.dir., Gent.
Fischer-Jørgensen, P., apoteker, dr. pharm.,
Rønne.
Funder, J. Reedtz, skibsinsp., Gent.

Goddik, Peter, gross., Vedbæk.
Granzow, Ernst, dir., Klampenborg.
Gundel, E. A., kaptajn, Kbh.
Gütel, Poul., H.D., civiløkonom, Landskrona.

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-Larsen, J., prokurist, civ.ing.,
Kbh.
Heering, Peter, fabrikant, Kbh.
Hemmingsen, Erik, prof., Syracuse, N.Y.,
U.S.A.
Henningsen, Bent, stud. techn., Hgør.
Henningsen, Gunner, stud. merc., Monte-
vedo.
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. Gottfred, skibsreder, Arhus.
Jensen, P. C., skibsreder, Gent.
Jensen, P. J., godseksp., Kbh.
Jeppesen, H. Hjernø, revisor, cand. merc.,
Kbh.
Juel-Christensen, Ove, gross., Hell.
Jørgensen, Svend, mus.ass., Hgør.

Kalm, K., dir., Odense.
Karsten, Preben, sekretær, H. A. & H. D.,
Aabyhøj.
Kauffmann, Ernst v., bankdir., Kbh.
Klem, Helen Lise, cand. pharm., Kbh.
Klem, Karen, skolepsykolog, cand. psyk., fru,
Hgør.

Klem, Knud, mus.dir., Hgør.
 Klem, Lone, mag. art., Kbh.
 Klem, Marianne, kontorelev, Hgør.
 Knudtson, Th., HRS., Gent.
 Kraft, F. W., dir., Silkeborg.
 Kromann, E. B., skibsreder, Marstal.
 Kure, O., pastor, Assens.

Lading, Henry P., dir., Hellerup.
 Langebæk, Steen, LRS., Charl.
 Lauritzen, Knud, skibsreder, konsul, Kbh.
 Lemvig-Müller, C. J., dir., Kbh.
 Lemvig-Müller, Johan-Frederik, Rungsted.
 Leth, Peter, dir., Kbh.
 Lindberg, William, autoforhdl., Esbjerg.
 Lorentzen, Poul, civiling., Randers.
 Lotz, M. E., overlærer, Hgør.
 Luiting, Dick, dir., Alkmaar.
 Lund, Carl C., tandlæge, Hell.
 Lund, Svend Aage, chefred., Charl.
 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, skibsreder, Kbh.
 Møller, S. Scherffenberg, civiling., Hell.

Nedergaard, Hans R., ing., Holbæk.
 Nielsen, Carl, dir., Kbh.
 Nielsen, Chr., konservator, Hgør.
 Nielsen, Ejnar J., tømremester, Hgør.
 Nielsen, Georg, dir., Kbh.
 Nielsen, Kai, dir., Kbh.
 Nielsen, N. C. A., LRS., Kbh.
 Nielsen, Niels, prof., dr. phil., Kbh.
 Nielsen, Oluf, bankdir., Kbh.

Nielsen, Otto V., res. kapellan, Ringsted.
 Nielsen, Severin, ing., Kbh.
 Næser, Vincent, læge, Gent.
 Nørrégård, Georg, dr. phil., Kbh.

Olson, Chr., tømremester, Fr.værk.
 Olsson, Ole, stud. polyt., Bagsværd.

Pedersen, Ole W., Hell.
 Penter, Emil, gross., Kbh.
 Petersen, Axel, dir., Kbh.
 Petersen, Hans Jørgen, kunsthdl., Abenrå.
 Petersen, K. K., dir., Charl.
 Pontoppidan, F. C., komm.kapt., Kbh.
 Poulsen, Kr., fodermester, Kbh.

Ragoczy, L., dir., Kbh.
 Reinhard, Erik, dir., Kbh.
 Reinhard, Grete, fru direktør, Kbh.

Scheen, Rolf, orlogskapt., Haslum, Norge.
 Schmidt, Axel, kontreadmiral, Kbh.
 Schwiegershausen, Gunter, retoucher, Kbh.
 Siefert, Ernst, husejer, Korsør.
 Simon, L., gross., Charl.
 Strand, Victor B., gross., generalkonsul, Kbh.
 Strand, fru generalkonsul Victor, Kbh.
 Sundberg, K. A., vekseler, Kbh.
 Svendsen, O., skibsreder, Kbh.
 Svenningsen, Hans, skibsreder, Kbh.
 Svensson, Roland, kunstner, Nacka.

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

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

ARSMEDLEMMER

Abildgaard, Erik, stud. techn., Hgør.
 Abrahamsen, Mogens, ing., Tåstrup.
 Agger, Knud, kunstm., Hgør.
 Ahrensberg, H. M., husejer, Kvistgård.
 Albertsen, R. L., adm. dir., orlogskapt., Kbh.
 Alsøe, Erik, fuldmægtig, cand. jur., Charl.
 Andersen, Allan E., købmd., Hgør.
 Andersen, Aug., portør, Snekkersten.
 Andersen, Aug., sagfører, Alborg.
 Andersen, Bjarne, elektriker, Hillerød.
 Andersen, Børge Bjørn, skibsing., Sønderborg.
 Andersen, Carl, postkontrollør, Hgør.
 Andersen, C. Mazanti, skibsreder, Charl.
 Andersen, E. V., smed, Hgør.
 Andersen, Harry, bogtrykker, Hgør.
 Andersen, H. C., flv. postkontrollør, Hgør.
 Andersen, Helge Rode, maskinmester, Hgør.
 Andersen, Henning, skibstømrer, Kbh.
 Andersen, J. Chr. A., flv. værkm., Frberg.
 Andersen, John, kontorass., Kbh.
 Andersen, Jørgen, overlærer, Charl.
 Andersen, Knud, maskininsp., Kbh.
 Andersen, Leif Saalbach, civiling., Hgør.
 Andersen, N. O., civiling., Nærum.
 Andersen, P. E. T., rest., Hgør.
 Andersen, T. Scavenius, læge, Marstal.
 Andersen, V., tømremester, Tostnæs pr.
 Askeby.

Andersson, Børge J., lods, Køge.
 Andreasen, A. G., gross., Kbh.
 Andresen, Chr., skibsreder, Hell.
 Andrup, Birthe, bibliotekar, Irk., Charl.
 Angelo, Erik S., fabrikant, Vedbæk.
 Ankjærgaard, Gunnar, elværksbestyrer,
 Egedesminde.
 Ankjærgaard, H. J., togfører, Hgør.
 Arbejdernes Fællesorganisation, Hgør.
 Arendrup, Adolf, bankbestyrer, Rungsted
 Kyst.
 Arnbak, Lars, civ.ing., Rungsted Kyst.
 Arnold-Larsen, A. E., læge, Nyborg.
 Aschengreen, J. Chr., dir., Søllerød.
 Asmund, Berit, lektor, Snekkersten.
 Asmussen, Alfred, gross., Kbh.
 Aspmann, A. V., skibstømrer, Hgør.
 Assens, biografdir., Valby.
 Auring, G., overbibliotekar, Aabenraa.

Bager, Dirch, Charl.
 Bager, L. J., hovedbogholder, Hgør.
 Bagh, Axel, ing., Valby.
 Balleby, Carl E., boghldr., Thisted.
 Bang, Aksel, fisker, Fejø.
 Bang, Hjalmar, dir., Gent.
 Bang, Jens, Dragør.

- Bang, Ole, cand. pharm., Svendborg.
 Bangert, Kaare, Kbh.
 Bardenfleth, Henrik, fuldmægtig, Holte.
 Barfoed, Jens Ivar, toldkontrollør, Snekk.
 Barfoed, Jørgen H., lektor, Klampenborg.
 Barfoed, Jens M., dir., Gent.
 Barfoed, Knud V., arkt., M.A.A., Kbh.
 Barfoed, Sven, dir., civiling., Gent.
 Bay, Bjørn B., prokurist, Nyk. F.
 Bay, Oluf, ORS., Kbh.
 Bech, Erik, politimester, Kgs. Lyngby.
 Beck, O. C., seilmagermester, Valby.
 Benck, O., ing., Lyngby.
 Bendtsen, Bendt, trælastekspedient, Hjør.
 Bengtsson, Erik, prokurist, Hellerup.
 Bentzen, K. M., musikl., Skodsborg.
 Benzon, O., konstrukt., Kbh.
 Berg, Erik, gross., Kbh.
 Berg, Henry, snedkerm., Kbh.
 Berg, Leif, dir., cand. polit., Kbh.
 Bergström, Bo, fil. mag., Lund.
 Bering, Aage, skibsmægler, Skive.
 Berning, A. C., LRS., Hjør.
 Bertelsen, Erik Bruun, civiling., Hjør.
 Bertelsen, P. J., læge, Thisted.
 Bie, Kirsten Lorentz, frue, Snekkersten.
 Bischoff, J., prokurist, Brønshøj.
 Bjerregaard, N., auktionsm., Fr.havn.
 Bjerre-Petersen, Jørgen, dir., Kbh.
 Bjørklund, Tage, dir., Charl.
 Bjørn, Acton, arkitekt, M.A.A., Kbh.
 Bjerneboe, Lars, Rungsted.
 Blichert, Ejnar, kommunelæge, Alsgård.
 Blixt, Knud Erik, overfenrik, Nærum.
 Blok, L. M., distriktsing., Ringkøbing.
 Blume-Knudsen, F., disponent, Kokkedal.
 Boa, Gorm, typograf, Gent.
 Boa, Ulf, bagersevad, Gent.
 Boas, Jørgen, læge, Dianalund.
 Bohn, C. V. Schested, toldforvalter, Årøskøbing.
 Bonnier, Nicole, Mlle., Neuilly-s.-Seine.
 Borch, Iver, grosserer, Haderslev.
 Bordal, Frank, lærer, Hjør.
 Borg, Chr., gross., Kbh.
 Borup-Nielsen, Sv. Aa., kontorchef, Hjør.
 Botfeldt, Niels E., arkt., M.A.A., Rungsted Kyst.
 Brahdé, Mogens, arkitekt, Holte.
 Brammer, Kai, boghdl., Hjør.
 Brask, Georg, indkøbschef, ing., Hell.
 Bremerstent, E., overbilib., Hjør.
 Briand de Crèvecoeur, E., kontreadmiral, Humlebæk.
 Broch, Axel, stadskoleinsp., Hjør.
 Broegaard, Jørgen A., forstander, Ollerup.
 Broen, Paul, Klampenborg.
 Brøholm, F., stud. mag., Kbh.
 Brun, Erik, landsdommer, Hell.
 Brunoe, Søren, billedhugger, Kbh.
 Bruun, Jørgen G., købmd., Skødstrup.
 Brøste, Ulf, kunsthdl., Kbh.
 Buch, Helge, ing., Charl.
 Buch, Jørgen, dir., H.D., Esbjerg.
 Buchthal, Fritz, dr. med., Kbh.
 Buhl-Madsen, P., lærer, Roskilde.
 Burmeister & Wain, A/S, Kbh.
 Busch, Julius A., søljt., Charl.
 Büchner, Ellen, viceinsp., fru, Hjør.
 Bystrup, N., arkitekt, M.A.A., Hørsholm.
 Bærentsen, H., LRS., Kbh.
 Bøgh-Hansen, E., forvalter, Kbh.
 Børge, Holger, læge, Hjør.
 Børgesen, B. E., murermester, Hjør.
- Børsen, H., civiling., Kbh.
 Baastrup, Vilh., kommunelæge, Kbh.
- Carlsberg Bryggerierne, Kbh.
 Carlsen, E. A. P., skibstømrer, Kbh.
 Carlsen, Ove, skibsbymg., Hjør.
 Carlsson, J., barberm., Hjør.
 Carlsson, Sv. Ove, medhjælper, Skørping.
 Carstens, Karen, lektor, Kolding.
 Carstensen, Finn, skibsbymgester, Korsør.
 Carstensen, Harald, civiling., Hell.
 Christensen, Aksel E., prof., dr. phil., Kbh.
 Christensen, B., bankass., Hjør.
 Christensen, C. A., skibsfører, Svendborg.
 Christensen, Carl G., befragter, Sæby.
 Christensen, Ejvind, købmd., Kbh.
 Christensen, Folmer, malerm., Snekkersten.
 Christensen, H. K., kapt., havariexpert, Kokkedal.
 Christensen, Holger Bøgh Leth, Stige.
 Christensen, K., stationsforstander, Ikast st.
 Christensen, K. E., maskinmester, Usserød.
 Christensen, Knud I., tømrer, Ribe.
 Christensen, Marius, murerm., Lyngby.
 Christensen, N. O., landshøvding, Godthaab.
 Christensen, Paul, elektroinstallatør, Faxe Ladeplads.
 Christensen, Regnar Bang, skibsl., Søborg.
 Christensen, S. Aa., Odense.
 Christensen, Viggo, fhv. overborgmester, Kbh.
 Christiansen, Arne Bergmann, kommis, Virum.
 Christiansen, Chr., skibsbymg., Rønne.
 Christiansen, Haldur, snedkerm., Hjør.
 Christiansen, Hans V. Bohn, lærer, Virum.
 Christiansen, Hans Aa., snedker, Hjør.
 Christiansen, Ing., fr., Kbh.
 Christiansen, Irving, ing., Gudcrup, Als.
 Christiansen, Leif, Charl.
 Christiansen, Michael Bohn, ing., Kgs. Lyngby.
 Christiansen, O. C. V., kontorchef, Kbh.
 Christiansen, Vermund, repræsentant, Kokkedal.
 Christiansen, Werner, radiotekniker, Horsens.
 Christie, Andreas, afd.chef., Rungsted Kyst.
 Christoffersen, Chr., tømrerhdl., Bagsværd.
 Christy, Agnes, provisor, fru, Kbh.
 Clausen, E. Th., gross., Kbh.
 Clausen, H., prøveinspektør, Kbh.
 Clausen, Halfdan, støbering., Hjør.
 Clausen, Aage, Gent.
 Gleemann, P. F., skibsfører, Abenrå.
 Gørdsen, Henning, fabrikant, Kbh.
 Cronkjær, Niels, Hjør.
 Crumlin-Pedersen, Ole, civ.ing., cand. polyt., Roskilde.
 Cruse, Erik Bang, ing., Kbh.
- Dahl, Paula, sygeplejerske, Hjør.
 Dahlstrøm, Sven, arkitekt, Kbh.
 Dahlstrøm-Nielsen, Henry, klejnsmedem., Hjør.
 Dalgaard, A., boghdl., fru, Hjør.
 Dam, Anton, diakon, Tåstrup.
 Dam, J. Seidlin, læge, Søborg.
 Damborg, E., kontorchef, Brh.
 Dannmann, Herbert, Hamborg.
 Dampskibs-Aktieselskabet „Myren“, Kbh.
 Dampskibsaktieselskabet „Progress“, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Dannebrog“ A/S, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Heimdal“ A/S, Kbh.
 Dampskibsselskabet „Torm“ A/S, Kbh.
 Danielsen, Birgit, sygeplejerske fru, Odense.
 Danielsen, Otto, befragter, Kbh.

- Danmarks Skibskreditfond, Kbh.
 Dansk Cement Central A/S, Kbh.
 Dansk Eso A/S, Kbh.
 Dansk Skibstømrerforbund, Kbh.
 Davidsen, Frantz, ing., Kbh.
 Deichmann, Johan, fuldmægtig, Skodsborg.
 Deleuran, W., vinhdrl., Fredericia.
 Den danske Landmandsbank, Kbh.
 Den kongelige Porcellainsfabrik, Kbh.
 Den polytekniske Læreanstalt, Kbh.
 Det danske Kulkompagni A/S, Kbh.
 Det Danske-Franske Dampskibsselskab, Kbh.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S, Kbh.
 Dich, Poul, læge, Dragør.
 Dideriksen, C. J., gross., Charl.
 Dinesen, B., departementchef, Charl.
 Djurhuus-Gulderson, Gunder, gross., Malmö.
 Djørup, Johs., læge, Kbh.
 Dragstrup, Vagn, prokurist, Tikøb.
 Drejer, Jørgen, skibstømrer, Kbh.
 Dreyer, Thorvald, arkt., Kbh.
 Drosted, Mads, arkt., M.A.A., Hgør.
 Dyrreborg, Harry, inspektør, Hgør.
- Eckhardt-Hansen, I., civiling., Humlebæk.
 Eckhausen, Henry, kustode, Hgør.
 Eggers, Johan, skibsfører, Rungsted Kyst.
 Eilschou-Holm, Fr. Vilh., sømandspræst, Kbh.
 Ejbøl, Viggo, dir., Kbh.
 Ekholdt, V., dir., Middelfart.
 Elkjær, G. V., vicekoleinsp., Hgør.
 Ellkilde, fru overing, Charl.
 Elling, Jørgen, fuldm., cand. jur., Charl.
 Elsee, Herluf, dir., Kbh.
 Elving, Ingeborg, Hgør.
 Enevoldsen, C., sparekassedir., Løkken.
 Engel, Otto, arkitekt, M.A.A., Kbh.
 Engelstoft, E. H., L.R.S., Hgør.
 Erichsen, P., styrmænd, Valby.
 Ericksen, Richard, Virum.
 Eriksen, Egon Ellegaard, maskinmester, Skjern.
 Eriksen, Erling, mus.lektor, Tønsberg.
 Eriksen, Hans, dir., Hgør.
 Erlandsen, Arne, guldsmed, Fr.havn.
 Ernst, Max, lektor, cand. mag., Hgør.
 Ertling, 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., administrator, Hell.
 Fabricius, Th., pens. fyrrass., Kbh.
 Fage-Pedersen, P., lods, Hgør.
 Falck, Mogens, gross., Virum.
 Fæncker, Erik, maskinmester, Kbh.
 Fischer, O., orlogskapt., Risskov.
 Fischer-Knudsen, dir., Odense.
 Fisker-Andersen, Jacob, ing., Seattle.
 Fjeldborg, Børge C., dir., civiling., Birkerød.
 Foldager, Reinald, toldass., Hgør.
 Forsmark, A., stemmer, Hgør.
 Fossing, A., antikvitetshdl., Næstved.
 Frandsen, Ge., maskinm., Brønshøj.
 Frederichsen, Fr., prokurist, Lyngby.
 Frederiksberg Amtsråd, Hillerød.
 Frederikshavns Væstif og Tørdok, Fr.havn.
 Fredfeldt, Knud V., kommunelærer, Vanløse.
 Fredholm, Povl, malerm., Bregninge pr. Svendborg.
 Friberg, Arne, arkitekt, Charl.
- Fribert, Trojel, chauffør, Ellidshøj.
 Friis, Bent, styrmænd, Hgør.
 Friis, Claus Achtom, arkt., Lyngby.
 Friis, Otto, sekr., cand. jur., Valby.
 Friis-Hansen, Jan, civiling., Springforbi.
 Frydensberg, Finn, skibsing., Fr.havn.
 Frørup, Dan, lab.ing., Kbh.
 Fuglsang, K., skibsfører, Valby.
 Funck-Rasmussen, C., insp., Kbh.
 Fyhn, Hans, fabrikant, Kbh.
 Fyrdirektoratet, Kbh.
- Gade, Christian, grovsmed, Hgør.
 Garde, H. A., civiling., Kbh.
 Garnum, Otto, læge, Kbh.
 Geisler, R., skibsing., Brønshøj.
 Genster, Helge, læge, Sønderborg.
 Gents, E. Th. V., fhv. forretningsfører, Espergerde.
 Gerfelt, Jørgen, skibskonstr., Kgs. Lyngby.
 Germundsson, A., speditør, Kbh.
 Gjermansen, Richard, civiling., Hgør.
 Gleerup, Alfred, læge, Kbh.
 Gløde, F., statsaut. translator, Kbh.
 Gorrissen, N. J., H.R.S., Kbh.
 Grau, Ove, dir., Vejle.
 Greisen, Bent, fuldmægtig, Humlebæk.
 Gren, I. C., civiling., Glostrup.
 Grønemosen, E. E. N., murerm., Hgør.
 Gullacksen, J. C., arkitekt, Klampenborg.
 Gulmann, Niels, Charl.
 Gundel, Mogens, direktør, Skodsborg.
 Gustafson, Nils, direktør, Hillerød.
 Güllich, S. A., vognmænd, Hgør.
 Gaardø, Chr., koleinsp., Hgør.
- Haderslev Havneudvalg, Haderslev.
 Hagelund, F., assurandør, Hgør.
 Hagen, Poul, civ.ing., Brønshøj.
 Haglund, F., kapt., Kbh.
 Hahn-Petersen, Eigil, skibsreder, Kbh.
 Halldin, Hans, skræddermester, Nyk. F.
 Hansen, Allan, maskintegner, Fredensborg.
 Hansen, Bendt, civiling., dritsbest., Fredericia.
 Hansen, Bennet C. K., skibsreder, Kbh.
 Hansen, fru skibsreder Bennet C. K., Kbh.
 Hansen, Bror Johan Louis, styrmænd, Kbh.
 Hansen, Carl, Hgør.
 Hansen, Chr., skoleinsp., Hgør.
 Hansen, Chr. Kjærgaard, cand. polyt., Virum.
 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., Agersø.
 Hansen, Gustav, arkitekt, Kbh.
 Hansen, H. C., malerm., Hgør.
 Hansen, H. E., orlogskapt., Holte.
 Hansen, Helga Kn., læge, frue, Kbh.
 Hansen, Henry, farvehdlr., Hgør.
 Hansen, Henry, Kbh.
 Hansen, H. Lunau, Kbh.
 Hansen, J. A., pens. lods, Kbh.
 Hansen, Johs., kontorchef, Kbh.
 Hansen, Julius, borgm., Kbh.
 Hansen, Jørgen Jes, studerende, Gentofte.
 Hansen, Kaj, Kbh.
 Hansen, Karl Johan, læntør, Brønshøj.

- Hansen, Knud, nav.dir., Kbh.
 Hansen, Knud, journ., Kbh.
 Hansen, L. E., maskinmester, Gilleleje.
 Hansen, Magnus, lods, Karrebæksminde.
 Hansen, Marius, lektor, cand. mag., Nakskov.
 Hansen, Niels, bestyrer, Brønshøj.
 Hansen, Ove Juul, installatør, Snekkersten.
 Hansen, Paul, ing., Nakskov.
 Hansen, Peter Preben, stud. jur., Kbh.
 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, Snekkersten.
 Hansen, Willy, prokurist, Valby.
 Hansen, Age, købmd., Nyk. F.
 Hansfort, I. C., dir., Hgør.
 Harder, P. J. J., Kbh.
 Harlang, Frantz, dir., Kbh.
 Hartby, Svend, lærer, Fårevælle.
 Hartmann, A/S Brødrene, Lyngby.
 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, Hgør.
 Helsingør byråd.
 Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane, Hgør.
 Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, Hgør.
 Helsingør Tømterlaug, Hgør.
 Helweg-Mikkelsen, O., ing., Kbh.
 Hendriksen, Johna, sekretær, fru, Hgør.
 Henningsen, Hans, farveriejer, Nyborg.
 Henningsen, Kaj, underdir., tekstiling., Virum.
 Henningsen, Ove, LRS., cand. jur., Fredericia.
 Henningsen, Sv. Aa., lektor, Snekkersten.
 Henriksen, A. G., driftsbestyrer, Vordingborg.
 Henriksen, Carl, inkassatør, Odense.
 Henriksen, H. H., Hgør.
 Henriksen, Hans, arkitekt, Kbh.
 Herløw, A. O., overass., Valby.
 Hermansen, B., forhyringsass., Vanløse.
 Hermansen, Kristian, fyrmester, Keldsnor fyr.
 Hesselidahl, skolebestyrerinde, frk., Tølløse.
 Hesselholdt, Børge, ing., Bagsværd.
 Hill-Madsen, Ernst, ing., Kbh.
 Hilsted, Finn, dir., LRS., Kbh.
 Hirschsprung, Asger M., dir., Charl.
 Hirschsprung, Grethe, frue, 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, Aarhus.
 Hofmansen, P. K., arkivar, Kbh.
 Holbeck, Bent, maskinarb., Søborg.
 Holck, M., lensbaron, Glumse.
 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.
 Holmstrøm, Bengt, civilekonom, Gøteborg.
 Holsøe, Poul, stadsarkitekt, M.A.A., Hell.
 Holsøe, Sven, statsaut. skibsmægler, Kbh.
 Holt, Arne, skibsmægler, Holte.
 Hoppe, Johan, advokat, Hgør.
 Hornby, H., ing., vicedir., Gent.
 Hougs, A. Borch, læge, Abenrål.
 Howe, Hans, fuldmægtig, Charl.
 Hovgaard, Chr., befragter, Birkerød.
 Hovmand, Alfred, skibsmægler, Bandholm.
 Hvinden, Bjørn, jar, Norge.
 Hüsigg, Karla, overlærer, Hgør.
 Hægge, Erik, red., Halmstad.
 Højbjerg, K. V., ing., Hgør.
 Høyer, fyrass., Kolby Kaas.
 Høyer, Jørgen, Kbh.
 Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn.
 Illum, Edith, fru dir., Vedbæk.
 Illum, Jesper, dir., Klampenborg.
 Illum, Niels, ingeniør, Lyngby.
 Ingeniør-Sammenslutningen, Kbh.
 Ingwersen, Henry, antikvitetshdl., Snekk.
 Israelsen, H. C., civiling., Hgør.
 Itzke, Carl, snedkerm., Abenrål.
 Jacobsen, A., dir., New York.
 Jacobsen, C. T., skipper, Læse.
 Jacobsen, C. W., afd.ing., Odense.
 Jacobsen, Finn Rolf, civiling., Kbh.
 Jacobsen, Ole Rolf, læge, Kbh.
 Jacobsen, Steen Rolf, stud. polyt., Kbh.
 Jacobsen, G., ing., Kbh.
 Jacobsen, Harald, gårdejer, Grimstrup.
 Jacobsen, Poul, gross., cand. jur., Espergærde.
 Jacobsen, Verner, filmsfotograf, Fr.værk.
 Jaeger, Werner, skibsing., Duisburg.
 Jagd, E. O., kontorass., Fredericia.
 Jakobsen, Ole Wormslev, lærer, Valby.
 Jakobsen, S. C., pens. kaptein, Hgør.
 Jákupsstovu, Jákup i, sekretær, Torshavn.
 Jans, Ove L., gross., Kbh.
 Jantzen, P., civiling., Lyngby.
 Jarvig, Thorkild, isenkrammer, Kbh.
 Jelstrup, O., skibsreder, Kbh.
 Jensen, A. A., bagerm., Hgør.
 Jensen, A. Egede, arkitekt, Samsø.
 Jensen, A. Rothe, rservelæge, Brejning.
 Jensen, Axel, statsaut. skibsmægler, Aarhus.
 Jensen, B. Hjorth, orlogskapt., Gent.
 Jensen, C., forstænderinde, Hgør.
 Jensen, Carl, ing., Vejle.
 Jensen, Carl Chr., fuldmægtig, Charl.
 Jensen, C. E. Koch, skibsygm., Nyborg.
 Jensen, D. A., maskinm., Glud pr. Horsens.
 Jensen, Ejner E., maskinarbejder, Randers.
 Jensen, Eric, gross., Kbh.
 Jensen, Helge, viceskoleinsp., Kbh.
 Jensen, Helmut, toldass., Rødby havn.
 Jensen, Ib Lokk, kemigraf, Kbh.
 Jensen, J., gartner, Hgør.
 Jensen, fru gartner J., Hgør.
 Jensen, Jens, overpolitibetj., Vanløse.
 Jensen, Johs., snedkerm., Valby.
 Jensen, John, skattekontrollør, Holte.
 Jensen, Jørn, matros, Hgør.
 Jensen, K. Demant, arkitekt, Holbæk.
 Jensen, Knud, fisker, Aska.
 Jensen, Laurits, fhv. skoleinsp., Hgør.
 Jensen, Marthin, murersv., Allerød.
 Jensen, Mogens, DP.tekn., Kbh.
 Jensen, N. P., murerarbejdsmd., Brønshøj.
 Jensen, O., fhv. stationsforst., Hgør.
 Jensen, P. S., lods, Hgør.
 Jensen, S. A., civiling., Lyngby.
 Jensen, Thomasine, Hgør.

- Jensen, W. F., kok, Hjør.
 Jensen, Viggo A., prof., dr. med., Arhus.
 Jensen-Petersen, A., telefonmontør, Hjør.
 Jeppesen, Jørgen, Kbh.
 Jeppesen, Mogens, købmd., Nyk. F.
 Jepson, Anders, malermester, Nyk. F.
 Jervøe, Kr., toldforvalter, cand. jur., Holbæk.
 Jespersen, Knud, repræsentant, Høll.
 Jespersen, K. Wraae, prokurist, Søborg.
 Jessen, Børge, prof., dr. phil., Kbh.
 Jessen, C. U., overløge, Hjør.
 Jessen, Erik, maskinarbejder, Søborg.
 Johannessen, Aksel, tømrerm., Snekkersten.
 Johannessen, Johs. P., sognegfd., Snekkersten.
 Johansen, Arne H., postbud, Rønne.
 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.
 Johansson, Karl-Erik, ing., Hågersten, Sverige.
 Johansson, P., kaptajn, Hjør.
 Johnson, Henning, bogtrykker, Kbh.
 Johnson, Helge, Hålsingborg.
 Jonassen, Else, overlærer, Hjør.
 Jorberg, Fr., Hiddesen b. Detmold.
 Juel, Jørgen, stud. techn., Hjør.
 Juel-Andersen, G., sikhedl., Hjør.
 Juel-Brockdorff, Niels, baron, kommander, Kbh.
 Juel-Christensen, Hans, vinhdl., Kbh.
 Justesen, E., overmekaniker, Kbh.
 Juul, Svend, vinhdl., Kbh.
 Jørgensen, A., lodsførmnd, Agersø.
 Jørgensen, Albert, dir., Høll.
 Jørgensen, Al. V., HRS., Kbh.
 Jørgensen, A. Th., fhv. stadsing., Hjør.
 Jørgensen, A. W., overbetjent, Vordingborg.
 Jørgensen, C., mejerierje, Gundsomagle.
 Jørgensen, Ejnar, antikvarboghdl., Kbh.
 Jørgensen, G., maskinchef, Brh.
 Jørgensen, Hakon, red., Løgstør.
 Jørgensen, Helge Johs., kommandørkapt., Kbh.
 Jørgensen, Holger, kontorchef, Kbh.
 Jørgensen, Holger, ing., Fr.havn.
 Jørgensen, Jørgen Nyborg, Esbjerg.
 Jørgensen, Kaj R. O., læge, Bagsværd.
 Jørgensen, Max, depotbestyrer, Hjør.
 Jørgensen, Mogens, Kbh.
 Jørgensen, O. V., fiskeeksportør, købmd., Hundested.
 Jørgensen, Paula, Holte.
 Jørgensen, Poul, ing., Hjør.
 Jørgensen, Th., urmager, Hjør.
 Jørgensen, Aage Thorstensen, konstruktør, Kbh.
- Kallenberg, E. O., forstander, skibsing., Snekkersten.
 Kampen, Axel, skibsbreder, Kbh.
 Kapel, Lillian, fysioterapeut, frk., Hjør.
 Karsten, Bertel W., bankfuldm., Nærum.
 Katstrup, A., malerm., Hjør.
 Kiil, Bodil, skolesundhedsplejerske, Roskilde.
 Kildegaard, Arne, civiling., Herlev.
 Kinch, O., skibsfører, Kbh.
 Kirkby, E., korrespondent, Kbh.
 Kirkman-Møller, S., fuldmægtig, Høll.
 Kisby, A. E., skibsing., Hjør.
 Kisby, L. A., ing., Kbh.
 Kizer, Erling, bogbinderm., konsul, Hjør.
- Kjørboe, Jørgen, sekretær, Virum.
 Kjør & Sommerfeldt, vinhandel, Kbh.
 Kjøelner, Th., kunstmaler, Hillerød.
 Kjølens, Per, tømrerm., Vallerød.
 Klangel, K., lærer, Hjør.
 Klausen, A., toldkontrollør, Kbh.
 Kleiminger, H. L., politifuldm., Lemvig.
 Klem, Aage E., civiling., Kbh.
 Klerk, Niels, lektor, HRS., Kbh.
 Klindt-Jensen, J., civiling., Rønne.
 Klint, Johs., overlærer, Kbh.
 Kløkhøj, A. H., oberst, Vordingborg.
 Knigge, U., propagandachef, Høll.
 Knudsen, Axel, kordegn, Kbh.
 Knudsen, Axel, købmd., Hjortespring.
 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, Kbh.
 Knuth, Rud., greve, Høll.
 Koch, Hans-Aug., skibsmægler, Kappel, Slien.
 Kofoed, Erik, dispachør, Kbh.
 Kohl, Peter, stud. art., Valby.
 Konge-Hansen, P., cand. theol., Lellinge.
 Kongstad, Jul., kontorchef, Vanløse.
 Kongsted, T., dir., Hjør.
 Kopp, J., gross., Hjør.
 Kopp, N. E., prokurist, Hjør.
 Korsør Byråds Havneudvalg, Korsør.
 Kraglund, A. A. J., bestyrer, Hjør.
 Krebs, Niels Dindler, skibsbbygger, Høll.
 Kringhøj, Carl, maskinpasser, Esbjerg.
 Kristensen, Julius, matros, Hundested.
 Kristensen, Karl, lærer, Saksøbing.
 Kristensen, K. S., fhv. skibsfører, Kbh.
 Kristensen, Peter, bogholder, Hjør.
 Krogh-Andersen, Søren, kontorist, Brønshøj.
 Krogsgaard, Mogens R., civiling., Charl.
 Krohn, J. H., afd.ing., Søborg.
 Kroman, Erik, overarkivar, dr. phil., Høll.
 Kronholt, Arne, fuldmægtig, Søborg.
 Kulle, Ejler, fisker, Østerby.
 Kurzenberger, Max, dir., Høll.
 Københavns Amtsråd, Kbh.
 Københavns Handelsbank A/S, Kbh.
 Københavns Kommune, Kbh.
 Københavns Skipperforening, Kbh.
 Kørbing, J. A., dir., Høll.
 Køster, Niels Otto, arkivar, Kbh.
 Kaadtmann, 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, afd.chef, Kbh.
 Larsen, A. Bodse, lodsførmnd., Bandholm.
 Larsen, A. H., toldkontrollør, Hjør.
 Larsen, Elith, Hjør.
 Larsen, Erik Lau, arkt., Hjør.
 Larsen, Finn, snedker, Hvidovre.
 Larsen, F. Rønnow, kordegn, Kbh.
 Larsen, Henning, portier, Hjør.
 Larsen, Henning, skibsbymester, Neksø.
 Larsen, Henri, indkøbschef, Snekkersten.

- Larsen, Henry F., cand. polit., Kbh.
 Larsen, J. Foldager, Svendborg.
 Larsen, Jens, LRS., Hgør.
 Larsen, L., fuldmægtig, Hillerød.
 Larsen, Louise, fotograf, frue, Hgør.
 Larsen, Ove, stiftamtmand, Kbh.
 Larsen, S. Lundsgaard, smedem., Hgør.
 Larsen, Svend, overdyrlæge, Skive.
 Larsen, Willy, skibsbefragter, Kbh.
 Larsen, W. R., fyrpasser, Hgør.
 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, Strib.
 Laurson, N. J., tandlæge, Holsted.
 L.B.-Færgerne, Hgør.
 Lefèvre, Jens Ole, stud. mag., Kbh.
 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., stationsforst., Hornbæk.
 Liö, Elias, fyrmester, Myggenæs, Færøerne.
 Lildholt, Karl, stud. techn., Hgør.
 Liljeborg, Frank, Kbh.
 Lillegaard, A. E., søløjntant, Holte.
 Lindahl, Erik, købmd., Snekkersten.
 Lindquist, Carl-Axel, kaptajn, Stockholm.
 Lindquist, K., forretningsbestyrer, Gørlev.
 Lindström, Allan, civiling., Vänersborg.
 Lindström, Otto, ing., Valby.
 Linneballe, Ernst, dir., Kbh.
 Linvald, Steffen, mus.insp., Charl.
 Lohmann, S., fyrmester, Hyllekrog fyr pr. Rødby.
 Lolk-Larsen, H., kontorchef, Holte.
 Lorentzen, Børge, bogtrykker, Charl.
 Louis-Hansen, A., fabrikant, civiling., Vedbæk.
 Lund, E., prokurist, Hell.
 Lund, Hans, grosserer, konsul, Hgør.
 Lund, Inger, overlærer, Hgør.
 Lund, Oskar P., skibsing., Nivørød.
 Lund, Thorkild P., fyrmester, Tranekær fyr.
 Lund-Hansen, ritmester, Arhus.
 Lundsgaard, J. H., maskininsp., Kbh.
 Lyngbye, Jørgen Svitzer, gross., Gadevang.
 Lyngsø, B., lærer, Brede.
 Lünig, Sar Örjan, arkitekt, Stockholm.
 Lynnerup, Søren, Kbh.
 Lønberg-Holm, A., civiling., Kbh.
- Mathiasen, Hans, rederiass., Kbh.
 Mathiesen, 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.
 Michaelsen, Chr., bådebygger, Sønderborg.
 Michelsen, Oluf, slagterm., Kbh.
 Michelsen, P., skibsmægler, Odense.
 Mikkelsen, Børge, repræs., Tibberup.
 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, P., gross., Kbh.
 Mortensen, Alf, kontorchef, Kbh.
 Mortensen, E., ing., Hgør.
 Mortensen, K. A., kustode, Hgør.
 Mouritzen, P. C., færgesøfer, Arhus.
 Munch-Nielsen, Th., lods, Hgør.
 Munthe af Morgenstjerne, B. v., mus.-dir., kontorchef, Kbh.
 Munchesen, Frode, vicekonsul, Johannesburg.
 Mücke, Billy, fabrikant, Kbh.
 Müller, Poul, læge, Valby.
 Möller, E., restauratør, fru, Kronborg.
 Möller, Hakon, apoteker, Stockholm.
 Möller, Paul, arkitekt, Kbh.
 Möller, Poul, dr., Kbh.
 Möller-Andersen, A., LRS., Kbh.
 Møller-Jensen, J., førstelærer, Give.
 Mørch, Aage, driftsbest., Thisted.
 Mørk, N. K., MF., Hgør.
 Månsson, Gunnar, direktør, Tyresöl.
- Nadolny, F. O., fru styrmænd, Svendborg.
 Nagel, Helge, skibsfører, Holte.
 Nakskov Skibsværft A/S, Nakskov.
 Neergaard, C. H., fhv. søfarstchef, Kbh.
 Neisig, Niels Holger, bankass., Nakskov.
 Nexøe-Larsen, F., gross., Rungsted.
 Nielsen, Alfred, lods, Udbyhøj.
 Nielsen, Alfred V., gross., Kbh.
 Nielsen, A. M. C., læderhandler, frk., Hgør.
 Nielsen, B. Hielm, gross., Kbh.
 Nielsen, Bob Gunnar, styrmænd, Virum.
 Nielsen, Carl, prokurist, Kbh.
 Nielsen, Carl, bådebygger, Fejø.
 Nielsen, Carsten Boye, skoleelev, Hgør.
 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, Henning Balzer, værktøjsmager, Næstved.
 Nielsen, Holzer, gross., Kbh.
 Nielsen, H. R., bogtrykker, Hgør.
 Nielsen, Ib, Vancouver, Canada.
 Nielsen, I. Froberg, mekaniker, Valby.
 Nielsen, J., murerm., Hgør.
 Nielsen, Jacob, tandlæge, Odense.
 Nielsen, Jens, hotelejer, Hgør.
- Madsen, Børge, turistfører, Kbh.
 Madsen, Carlo Råhauge, lods, Fr.havn.
 Madsen, Edvard, Måløv.
 Madsen, E. N., dir., Springforbi.
 Madsen, J., sekretær, Hell.
 Madsen, Johnny, fuldmægtig, Birkerød.
 Madsen, Jørgen, civiling., Frøns 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, Lyngby.
 Marstrand, Jørgen, civiling., dr. techn., Gentofte.

Nielsen, Johs., post- og telegrafkasserer, Esbjerg.
 Nielsen, Jørgen, kontorelev, Skodsborg.
 Nielsen, Jørgen Lykke, Kbh.
 Nielsen, K., toldpakhufstmd., 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., overmøntør, Kbh.
 Nielsen, Sv. A., arkt., M.D.A., Hjør.
 Nielsen, Th., jord- og betonarbejder, Kbh.
 Nielsen, V., kleinsmed, Hjør.
 Nielsen, W. Schack, dir., cand. jur., Kbh.
 Nielsen, Aage, skibsfører, Kbh.
 Nissen, A., toldkontrollør, Varde.
 Nissen, Olaf, maskinm., Kbh.
 Norbøll, K. W., rektor, Hjør.
 Nordahl, Arne, automobilforhdl., Kbh.
 Nordquist, Evert, resementør, Stockholm.
 Nordsted, Aksel, øjenlæge, Alborg.
 Nordvig, R., ing., Nakskov.
 Norholdt, B., Hedehusene.
 Normann, L. O., dir., Kbh.
 Normann, Peder, red., Hjør.
 Norrström, Emil, förrådsmästare, Arboga.
 Norrström, Hans, teknolog, Arboga.
 Norspang, Ejnar, tegner, Farum.
 Nygaard, Ejnar, kaptajn, skibsreder, Arhus.

Odense Kanal- og Havneudvalg, Odense.
 Ohlsen, Sven, købmd., Haderslev.
 Oldendow, Mogens, salgschef, Kastrup.
 Olesen, Tyge, bankass., Fredericia.
 Olsen, Alfred, rejseinsp., Korsør.
 Olsen, Anna, fru konsul, Hjør.
 Olsen, C. Meinert, tømrerm., Kbh.
 Olsen, Ejvind, bådebygger, Saksbøbing.
 Olsen, Erik, malermester, Hjør.
 Olsen, Henning, stud. mag., Valby.
 Olsen, Henry, ing., 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, Villy, fisker, Fejø.
 Olsen, Aage, marineing., Dragør.
 Ostenfeld, Th., civiling., Kbh.
 Overgaard, F., blomsterhdl., Hjør.
 Overgaard, Frode, dekoratør, Bagsværd.
 Overgaard, R., skoleinsp., Svinninge.
 Ovnbøl, A., læge, Hvidbjerg stn.

Parris, Povl, direktør, Lyngby.
 Paulsen, A. C., prokurist, Kbh.
 Paulsen, Jørgen, mus.dir., Hillerød.
 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, Gudrun, frue, Hell.
 Pedersen, Harald, revisor, Hjør.
 Pedersen, H. Elmman, 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 Homann, ing., Hjør.
 Pedersen, Orla, boghandler, Hjør.
 Pedersen, Ove Hougaard, elektriker, Hjør.
 Pedersen, Poul P. M., forfatter, Kbh.
 Pedersen, S. A. L., lokomotivfører, Kbh.
 Pedersen, Svend, Kbh.
 Pedersen, Vald., bogtrykker, Kbh.
 Pedersen, Aage, læge, Hell.
 Peetz, Eyvind, sekretær, Vedbæk.
 Person, Lars-Eric, ing., Malmø.
 Petersen, A. O. A., statslods, Aabyhøj.
 Petersen, Axel, håndværker, Hørlev.
 Petersen, Carl, maskinfabr., Gilleleje.
 Petersen, Chr. Rolf, kæmner, Byrum, Læsø.
 Petersen, Chr. Steen, civiling., Espergærde.
 Petersen, C. Krag, skibsfører, Hjør.
 Petersen, Eiler, gross., Roskilde.
 Petersen, E. Sejer, forstander, Hjør.
 Petersen, H. C. F., telegrafkontrollør, Brønshøj.
 Petersen, Henrik Marius, kommandørkapt., Lyngby.
 Petersen, H. Jordt, civ.ing., cand. polyt., Virum.
 Petersen, Holger, styrmand, Hjør.
 Petersen, Holger Munchaus, reservedelsesp., Kbh.
 Petersen, Holm, ejendomshdl., Kbh.
 Petersen, Johs., murerm., Hjør.
 Petersen, Karsten Behr, Aalborg.
 Petersen, K. C. M., specialarb., Hjør.
 Petersen, Knud, afd.chef, Gentofte.
 Petersen, K. Voxtrup, amtsinsp., Silkeborg.
 Petersen, Laurits, gross., Kbh.
 Petersen, Mogens Anker, ing., Kbh.
 Petersen, N. E., fabrikant, Sneekkersten.
 Petersen, Poul Arden, Kbh.
 Petersen, Robert, kleinsmed, Hjør.
 Petersen, S. A., skibsfører, Korsør.
 Petersen, S. K., maskinm., Hjør.
 Petersen, Sv. Rosten, isenkrammer, Roskilde.
 Petersen, Th. Høgested, repræsentant, Kbh.
 Petersen, Troels, dir.sekr., Lyngby.
 Petersen, U. Marquard, arkitekt, Kbh.
 Petersen, Volmer, skibsing., Hjør.
 Petersen, Willy C. J., tømrermester, Kbh.
 Petersen, Aage, kontorass., Hjør.
 Petri, Torben, tandlæge, Kbh.
 Philip, Gudrun, gross., frue, Kbh.
 Pilø, Jens, stud. polyt., Kbh.
 Plenge, Jørgen, grosserer, Hell.
 Plum, Peter, ing., Hjør.
 Pontoppidan, Dines, Kbh.
 Porsmose, Bjarne, Hjør.
 Portman, Arne, overlæge, Kbh.
 Poulsen, Edv., stevedør, Kbh.
 Poulsen, Fin, gross., Kbh.
 Poulsen, Finn V., optiker, Kbh.
 Poulsen, H., tømrerm., Hjør.
 Poulsen, Helge Haslund, maskinarb., Hjør.
 Poulsen, Henning, blikkenslærmester, Hjør.
 Poulsen, Poul, skibstømrer, Rødvig.
 Preisler, Børge, optiker, Kbh.
 Privatbanken i Kjøbenhavn A/S.
 Prohaska, C. W., professor, dr. techn., Hell.
 Pedenphant, H., gross., Kbh.

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

- Raffel, Alfred, dir., Kbh.
 Rafn, Eyvind, redaktør, Kbh.
 Rambøll, Jørgen V., civiling., Brønshøj.
 Rasmussen, A. H., civiling., Hell.
 Rasmussen, Antoni, kapt., Hell.
 Rasmussen, Chr. Wiboe, hovmester, Valby.
 Rasmussen, C. O., ing., Kbh.
 Rasmussen, Ernst M., Hareskov.
 Rasmussen, Harry, glarmester, Århus.
 Rasmussen, Johs., skibsfører, Sundby pr.
 Nyk. F.
 Rasmussen, K. A., maskinm., Kbh.
 Rasmussen, Kjeld, ing., Humlebæk.
 Rasmussen, Knud Robert, tømrerm., Holte.
 Rasmussen, L., modelbygger, Rødby Havn.
 Rasmussen, N. V. P., automobilforhldr., Hgør.
 Rasmussen, P. J., Hgør.
 Rasmussen, Povl H., snedker, Bjørnehoved.
 Rasmussen, R., ing., Næstved.
 Rasmussen, R. F., komm.lærer, Hgør.
 Rastrup, Inger, fru, Kbh.
 Rastrup, Michael, Kbh.
 Rathje, Eigil, ing., Kbh.
 Raun, H. E., civ.ing., Klampenborg.
 Raun, Hemming, ing., Herlev.
 Ravn, Axel, kontorchef, Hell.
 Ravn, K., værktøjer, Hgør.
 Ravn, Poul, overass., Hell.
 Rederiet „Anholt“ A/S, Kbh.
 Reich, Poul Albert, kleinsmed, Hgør.
 Reckling, S., fuldmægtig, Søborg.
 Rendal, H., LRS., Hgør.
 Reumert, Michael, HRS., Kbh.
 Rex-Olsen, V., kartograf, Holte.
 Riemer, Jørgen, LRS., Kbh.
 Riise, A. H., læge, Hillerød.
 Riise-Knudsen, B., civiling., Virum.
 Riise-Knudsen, Mogens, mejerierje, Valby.
 Riis-Hansen, Hans, søkadet, Roskilde.
 Rimestad, H. T., dir., Hell.
 Ring, Henning, lektor, Hgør.
 Ring-Andersen, Jørgen, skibsbygm., Svendborg.
 Roed, Henning, fyrmester, Hgør.
 Roed, Paul W., mekaniker, Holbæk.
 Rolvsen, Stig, realskolelærer, Kbh.
 Roosen, C. U., civiling., Holte.
 Rosendahl, A., kontorchef, Kolding.
 Rosenkilde, V., boghdl., Kbh.
 Rosenløv, Mogens, oberst, Königswinter.
 Rosenvold, C. F., Abenrå.
 Rothenberg, S. E., fru, Hell.
 Rudolph, Wolfgang, Schildow, Berlin.
 Runge, Johan, Kbh.
 Rygaard, Erik, dommerfuldm., cand. jur., Herning.
 Rühmann, Hans, satsaut. revisor, Lyngby.
 Rysz, P., lodsoformand, Korsør.
 Ræthinge, Ellen Wolden, toldforvalter, Ribe.
 Røder, Hans Chr., skibsfører, Gentofte.
 Rønne Havneudvalg, Renne.
 Rønsted, Karmark, LRS., Kbh.
 Rørby, Kai, apoteker, Hgør.
 Rørdam, Kjeld, HRS., Kbh.
 Rørmark, Aage, arkivar, Vanløse.
- Sahl, Olaf, arkt., Risskov.
 Salling, E., sognepræst, Mandø.
 Sander, Henning, stud. pharm., Kbh.
 Sandersen, O., ing., Nakskov.
 Sarrau, Wm., murer, Karsmose.
 Saxild, Jørgen, ing., Hell.
 Schack, Gudmund, gross., Kbh.
- Schaumann, H., fhv. sporvejsdir., Bagsværd.
 Schaumann, P., ing., Virum.
 Scherffenberg-Møller, Jack, tandlæge, Hgør.
 Schibbye, Harris, arkt., M.A.A., Kbh.
 Schmidt, Ernst, dr., Reinbek.
 Schmidt, Ester, frue, Stubbekøbing.
 Schmidt, Mogens, lodsinsp., orlogskapt., Gent.
 Schnedder, G. S., civiling., civ.økonom., Klampenborg.
 Schnell, Magnus, varmemester, 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, installatør, Kbh.
 Schultze, Mogens, malerm., Gent.
 Schytz, Sigurd, borgmester, Hgør.
 Sebbelov, Henning, fabrikant, Kbh.
 Seibæk, Aage, gross., Kbh.
 Semler-Jørgensen, A., dir., civiling., Randers.
 Simonsen, Evald, ing., Hgør.
 Sinding, P. E. B., fyrdir., kommandør, Kbh.
 Sivertsen, Poul S., skibsinsp., Thorshavn.
 Sjøberg, Otto Chr., Gent.
 Skaft, Aage, kunsthandler, Nyk. F.
 Skandinavisk Emballage A/S, Lyngby.
 Skelmosse, E. Knudsgaard, styrmand, Esbjerg.
 Skibsted-Jacobsen, Orla, maskinbygger, Hgør.
 Havneudvalget i Skive, Skive.
 Skotte, E., havnemester, Hgør.
 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, Hgør.
 Stallknecht, G., skibsfører, Kbh.
 Starch-Petersen, B., billedskærerm., Hgør.
 Steffensen, H. C., dir., Hgør.
 Steffensen, Hother, boghdl., Espergærde.
 Steffensen, James, afd.ing., Hell.
 Steiner, B. J., overfaktor, Søborg.
 Stenderup, Finn, Kbh.
 Stengaard, Børge, snedker, Hgør.
 Stephensen, Magnus, arkitekt, Gent.
 Storm, P. W., pens. maskinmester, Kbh.
 Strandgaard, Aage, arkt., Kbh.
 Stridsland, Gregers, overass., Brønshøj.
 Struckmann, C., skibsmægler, Esbjerg.
 Struwe, Klaus, Kbh.
 Struwe, Sten, Kbh.
 Stråiman, Axel, sparekassebestyrer, Odense.
 Strøyberg, Jens, apoteker, Assens.
 Stub-Nielsen, Axel, dyrlæge, Hgør.
 Stürup, C., & Co.s eftflg. A/S, Hgør.
 Stützer, Per, maskinarb., Hgør.
 Stærmosse, Erik, orlogskapt., Korsør.
 Stöcker, Otto, kapt., Beidenfeth.
 Svane, Erik, LRS., Padborg.
 Svarer, Jørgen, fuldmægtig, Ærskøbing.
 Sveistrup, Margrethe, bibliotekar, Hgør.

Svendborg Bank A/S, Svendborg.
 Svendborg Havneudvalg, Svendborg.
 Svendsen, Carl, arkitekt, Hjør.
 Svendsen, G. J., underfyrmeister, Højstrup.
 Svendsen, Jørgen, ing., Hjør.
 Svendsen, Paul W. E., red., Alborg.
 Svendsen & Christensen, A/S dampskibsselskabet „Vendila“, Kbh.
 Svendsen, Sv. K., kredslæge, Hjør.
 Sylvestersen, Joh., Randers.
 Sæbye, Poul, kunstmaler, Klampenborg.
 Søbygaard, C., inspektør, Næstved.
 Sægaard, C., cand. pharm., Hjør.
 Sølvér, Carl V., kaptajn, Skodsborg.
 Sørensen, Carl, afd.ing., Bagsværd.
 Sørensen, E., skibs- og bådebygger, Alborg.
 Sørensen, E. Gether, overlærer, Hjør.
 Sørensen, E. V., gross., Birkerød.
 Sørensen, Frank, ing., Kbh.
 Sørensen, Frederik Richard, overtoldass., Hou.
 Sørensen, Jens Wilhelm, stenhugger, Alborg.
 Sørensen, K. E., skibsmægler, Kbh.
 Sørensen, Keld, overtrafikass., Hjør.
 Sørensen, Poul, civiling., Kbh.
 Sørensen, Preben, maskinchef, Hellebæk.
 Sørensen, R. I., kompasretter, kapt., Brh.
 Sørensen, Torben, slotsbetj., Hjør.
 Sørensen, Vagn, kontorass., Hjør.
 Sørensen, Aage, slotsbetj., Hjør.
 Talbo, Uno, skibsing., Lille Værlose.
 Tegner, V. P. B., civiling., Kbh.
 Thalbitzer, Carl, red., Kbh.
 Thalbitzer, V., amtsforvalter, Hjør.
 Thaulow, Per, pol.-fuldm., Lyngby.
 Theisen, Nils A., Espergerde.
 Thisted, S. A. Gjeding, materialist, Herning.
 Tholstrup, Olaf, ing., tekn. adjunkt, Horsens.
 Thomsen, E., bankfuldmægler, Kbh.
 Thomsen, O. K., major, Kronborg.
 Thorbroe, Inga M., fru, Fr.sund.
 Thorkilgaard, Ole, læge, Virum.
 Thorlak, E., direktør, Hjør.
 Thorlak, John, styrmand, Hjør.
 Thorlak, Sv., kapt., Hjør.
 Thornberg, H., underdir., civ.ing., Varde.
 Thrige, Eigil, civiling., Klampenborg.
 Thunbo, Anton, gross., Kbh.
 Thuse, Viggo, dir., Kbh.
 Tikøb sogneråd, Espergerde.
 Tilly, Chr., revisor, H.D., Herlev.
 Tofte, Knud, sogneprest, Skibby.
 Toft-Petersen, Kaj, direktør, Hjør.
 Traunholm, A., skibsfører, Rungsted Kyst.
 Trondal, M., skibsfører, red., Nyborg.
 Truelsén, Truels, styrmand, Herlev.
 Trødni, Heine á, direktør, Hjør.
 Tscherning, Carl, lektor, Birkerød.
 Tuborgs Bryggerier, Heli.
 Tuxen, Henry, civiling., Charl.
 Tvede-Jensen, M., ing., Kokkedal.
 Tvermoes, Sven, gross., Kbh.
 Tvevad, Jørgen, arkivar, Gent.

Ulrich, Ruth, lektor, frue, Dronningmølle.
 Valentin-Hjorth, K., gross., Kbh.
 Valentin-Hjort, K. M. F., Heli.
 Valentin, Andreas, arkitekt, Brh.
 Valeur, Bent, adjunkt, Tønder.
 Vang, A. H., skibsmægler, Helsingfors.
 Vangsgaard, Thork., prof., dr. med., Kbh.
 Veistrup, C., civiling., Hjør.
 Vejle, Børge, afd.ing., Kbh.
 Vemming, C., læge, Nyk. P.
 Vestbo, S. M. N., fyrass., Kbh.
 Vibæk, Jens, dir., cand. mag., Kbh.
 Vidstid, Chr., Nørresundby.
 Vidø, Leif, lærer, Søborg.
 Vilandt, Leif R., kapt., Springforbi.
 Vilholm, Gunnar, mejerijejer, Hjør.
 Vilholm, fru mejerijejer, Hjør.
 Villadsen, Jens, fabrikant, Gent.
 Villumsen, A., fru, Brh.
 Villund, Kjeld, cand. act., Valby.
 Vohlert, Knud, gross., Kbh.
 Voigt, P., Lyngby.
 Voss, C., mejerist, Hjør.
 Vyff, Kr., proprietær, Vonsild.
 Vaabenhistorisk Selskab, Kbh.
 Weilbach, J. S. V., sejl- og kompaslager, Kbh.
 Weilskov, E., dir., Charl.
 West, Ole, købmd., Hjør.
 West, Werner G., tekstilarbejder, Svendborg.
 Westergaard, H., dir., Charl.
 Wiberg, Jenny, gross., frue, Kbh.
 Wiedemann, Sigurd, monter, Hjør.
 Wiclandt, H., fuldmægler, Roskilde.
 Wiibroes Bryggerier A/S, C., Hjør.
 Wind, Jørgen, Lystrup st., Jylland.
 Windeleff, A., skibsmaskinm., Kbh.
 Windfeldt Hansen, Ib, direktør, Bredballe pr. Vejle.
 Wistoft, C. A., Kbh.
 Witte, Richard, dir., Bagsværd.
 Wollf, Per, civiling., cand. polyt., Farum.
 Worm, J. B., afd.chef, Kbh.
 Worm, M., fyrskibsfører, Alborg.
 Würtz, Peter, malermester, Snekkersten.
 Waagepetersen, H. L., dir., cand. polyt., frue, Hjør.
 Waagepetersen, H. T., gross., Kbh.
 Ørbech, G., automekaniker, Charl.
 Ørberg, Paul G., arkivar, Tapdrup pr. Viborg.
 Øst, Ake, jernvægsmann, Malmö.
 Østergaard, Torsten, overlæge, dr. med., Hjør.
 Aalborg Portland-Cement-Fabrik A/S, Kbh.
 Aalborg Værft A/S, Alborg.
 Aamand, Erik, entreprenør, 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.
Kommissionen for Danmarks Fiskeri-
og Havundersøgelser.
Danmarks tekniske Museum.
Dansk Folkemindesamling.
Foreningen „Dansk Samvirke“.
Dansk Sømandskirke i fremmede
Havne.
Drammens Museum.
Erhvervsarkivet, Århus.
Finlands Museiförbund, Helsingfors.
Finska Fornminnesföreningen,
Helsingfors.
Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg.
Städtisches Museum, Flensburg.
Folkklivsarkivet, Lund.
Det nationalhistoriske Museum på
Frederiksborg Slot.
Foreningen for skandinaviske Sø-
mandshjem i fremmede Havne.
Købstadmuseet „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 Fornminnes-
förening.
Haderslev Amts Museum, Haderslev.
Hallands Hembygdsförbund,
Halmstad.
Staats- und Universitäts-Bibliothek,
Hamburg.
Museum für Hamburgische
Geschichte, Hamburg.
Handelsflådens Velfærdsråd.
Handelshøjskolens Bibliotek.
Bornholmsk Samfund, Rønne.
Frederiksborg Amts historiske Sam-
fund.
Historisk Samfund for Fyns Stift.
Historisk Samfund for Hjørring Amt.
Holbæk Amts historiske Samfund.
Lolland-Falsters historiske Samfund.
Historisk Samfund for Præstø Amt.
Randers Amts historiske Samfund.
Historisk Samfund for Ribe Amt.
Historisk Samfund for Ringkøbing
Amt.
Historisk Samfund for Sorø Amt.
Historisk Samfund for Sønderjylland.
Historisk Samfund for Thy og Han-
Herred.
Vejle Amts historiske Samfund.

- Historisk Samfund for Viborg Amt.
 Historisk Samfund for Aalborg Amt.
 Museet for Holbæk og Omegn.
 Hordaland Landbruksmuseum,
 Garnes.
 Horsens Museum.
 Hälsingborgs Museum.
 Hærmuseet, Oslo.
 Hålogaland Historielag, Harstad.
 Institut für Weltwirtschaft, Kiel-Wik.
 Institut for jysk Sprog- og
 Kulturforskning, Århus.
 Institute of Ethnology, Åbo.
 Instituut voor Scheepvaart en Lucht-
 vaart, Rotterdam.
 Jydsk Selskab for Historie, Sprog og
 Litteratur, Århus.
 Jönköping Läns Hembygdsförbund.
 Kalmar Läns Fornminnesförening.
 Universitetsbibliothek, Kiel.
 Museet på Koldinghus, Kolding.
 Kullabygd, Höganäs.
 Kulturhistoriska Museet, Lund.
 Københavns Bymuseum.
 Københavns Stadsarkiv.
 Liverpool Public Museums, Liverpool.
 Lolland-Falsters Stiftsmuseum,
 Maribo.
 Universitetsbiblioteket, Lund.
 Malmö Fornminnesförening.
 Malmö Museum.
 Marineforeningen, København.
 Marinens Bibliotek, København.
 Mariners' Museum, Newport News,
 USA.
 Maritiem Museum „Prins Hendrik“,
 Rotterdam.
 Marstal og Omegns Museum.
 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.
 Navigationssällskapet i Finland,
 Helsingfors.
 Nordenfjeldske Kunstindustrimuseum,
 Trondheim.
 Nordiska Museet, Stockholm.
 Nordland Fylkesmuseum, Bodø.
 Nord-Trøndelags Historielag,
 Sakshaug.
 Norrbottens Läns Hembygdsförening,
 Luleå.
 Foreningen til norske Fortidsminnes-
 merkers Bevaring, Oslo.
 Norske Museers Landsforbund, Oslo.
 Norsk Sjøfartsmuseum, Bygdø, Oslo.
 Ny Carlsberg Glyptotek.
 Odense Bys Museer.
 Städtisches Museum, Osnabrück.
 Peabody Museum, Salem (Mass.),
 USA.
 Polskie Towarzystwo Historyczne,
 Szczecin.
 Pomorski Muzej, Dubrovnik,
 Jugoslavien.
 Rigsarkivet, København.
 Rijksmuseum, Amsterdam.
 Roskilde Museum.
 The Royal Scottish Museum,
 Edinburgh.
 De Sandvigske Samlinger,
 Lillehammer.
 Schiffbautechnische Gesellschaft e. V.,
 Hamburg.
 Gesellschaft für Schleswig-Holsteini-
 sche Geschichte, Kiel.
 Schleswig-Holsteinisches Landes-
 museum, Slesvig.
 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.
- 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.
- 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, som 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.
Frederikshavn Værft og Tørdok A/S
Peter F. Heering
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S
Københavns Frihavns-Aktieselskab
A/S Kjøbenhavns Handelsbank
Københavns Havnevæsen
L. B. Færgerne
Lemvig-Müller & Munck A/S
Løvens Kemiske Fabrik
K. F. Marstrands Eftf.

A/S Nakskov Skibsværft

E. Nobel

Nordhavns-Værftet A/S

Odense Staalskibsværft A/S

Privatbanken i Kjøbenhavn A/S

A/S Randers Rebslaaeri

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



ABSALON-SKANDINAVIA

samarbejdende FORSIKRINGS aktieselskaber



Hovedkontor:

BREDGADE 40-42, KØBENHAVN K

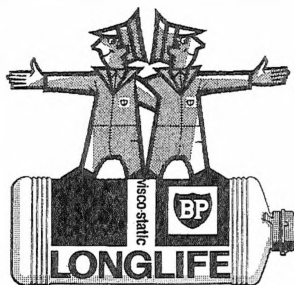
Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark



Nu får De
dobbelt fordel hos



BP LONGLIFE



Et epokegørende fremskridt til fordel for alle bilister - BP Visco-Static LONGLIFE. Denne sensationelle motorolie har vendt op og ned på begrebet olieskift - for nu kan De køre dobbelt så langt som før uden at skifte olie. Hvis De f. eks. hidtil har skiftet for hver 2.500 km, kan De nu nøjes med at skifte for hver 5.000 km ... De kan spare hvert andet olieskift!

BP SUPERMIX



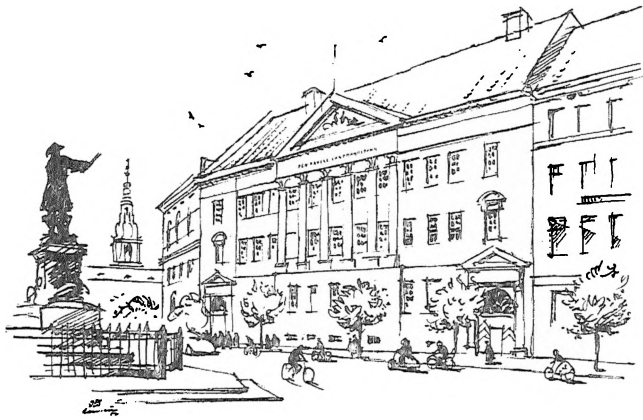
Biler har forskellige kompressionsforhold og stiller derfor forskellige krav til benzinenes oktantal. BP er ene om at kunne give Dem fordel: - oktantal efter behov! I BP SUPERMIX standen er der 5 benziner, 5 oktantal og 5 priser at vælge imellem. Lad BP servicemanden fortælle Dem, hvad DERES vogn kører bedst på - og hvad De kan spare på Deres benzinbudget.

*Kør bedre - billigere på... **BP***



BURMEISTER & WAIN

KØBENHAVN · DANMARK

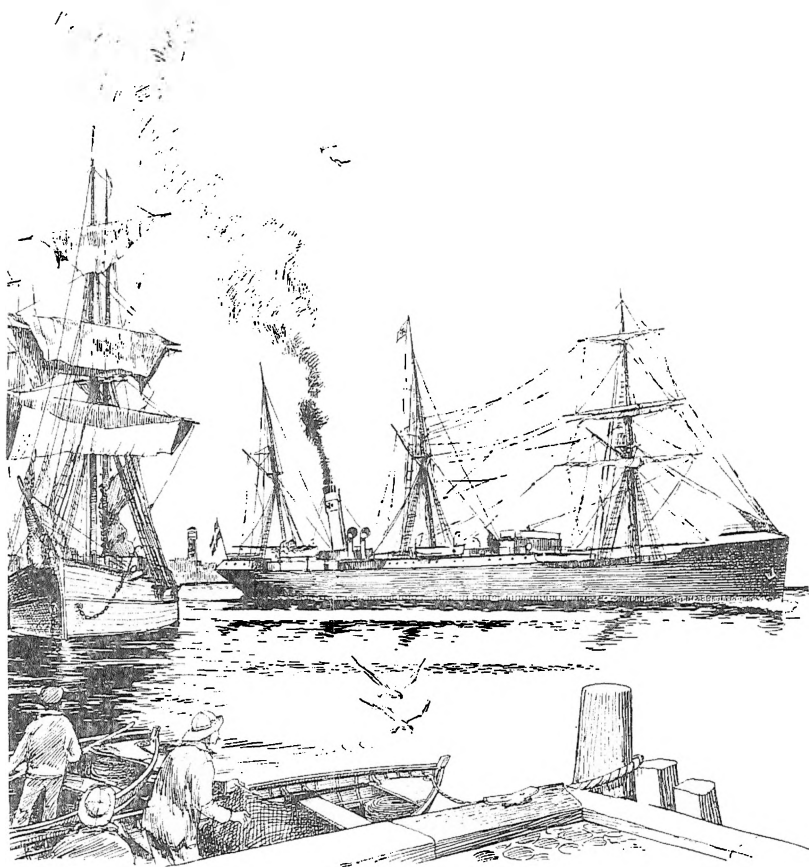


Hovedsæde: Holmens Kanal 12
København K

DEN DANSKE LANDMANDSBANK



— *den gode bankforbindelse*



**„CHRISTINE“ med
Trekroner i baggrunden**

**Tegnet for Esso af
Herbert Brandstrup**

S/t CHRISTINE

I 1859 strømmede olie for første gang i historien fra et borehul i U.S.A. Allerede i 1869 ankom den første fulde skibslast på 225 tons petroleum — på fade — til London ombord i en brig.

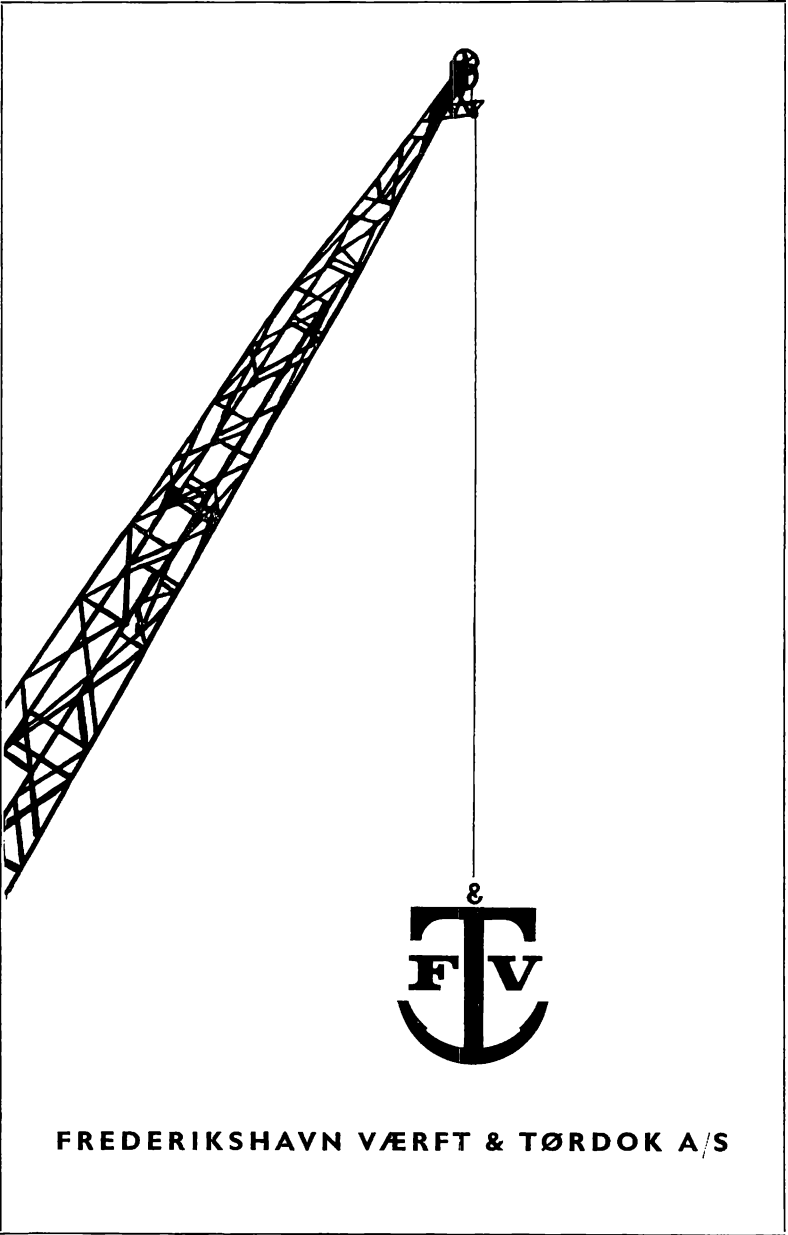
I 1863 lastedes en skonnert med en bulkladning petroleum fra Canada, men skibet gik tabt inden det nåede rum sø. Endnu i 80'erne fragtedes petroleum direkte i træsejlskibenes lastrum, hvorfor enhver form for åben ild var strengt forbudt. I 1885 byggedes det første anvendelige jerntankskib, hvad der for besætningen betød, at de nu fik varm mad på de lange farter.

Danmarks første tankskib, „Christine“, byggedes i 1890 af Burmeister & Wain til Det Danske Petroleums-Aktieselskab, det nuværende ESSO, for egen import. Skibet, der i 12 tanke kunne laste 2850 tons olie, var rigget som 3-mastet skonnert. Allerede i 1901 var „Christine“ utidssvarende og solgtes til England for £ 20.700.

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

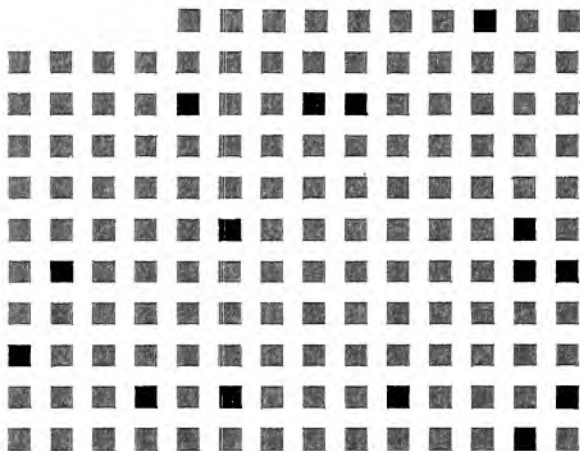






HER ER 150 PUNKTER

og der er 150 steder i landet hvor der ydes HANDELSBANK-service



altid
med i
billedet

HANDELSBANKEN



HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

ELSNORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.

KØBENHAVNS FRIHAVN



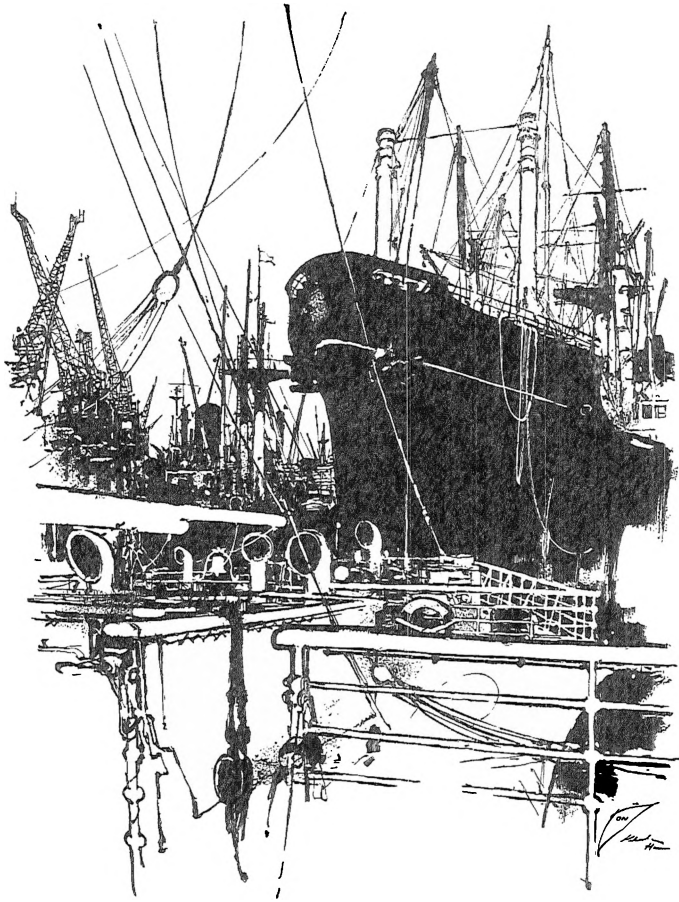
Frihavnen i fugleperspektiv

Største, hurtigste og billigste frihavn i Nordeuropa

Driftsledelse:

Københavns Frihavns-Aktieselskab

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



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

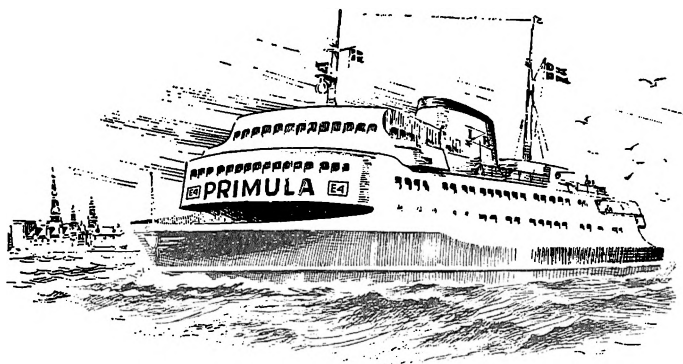
AARHUS (061) 3.33.22

TAG



- ruten fra Kronborg -

den naturlige vej over SUNDET

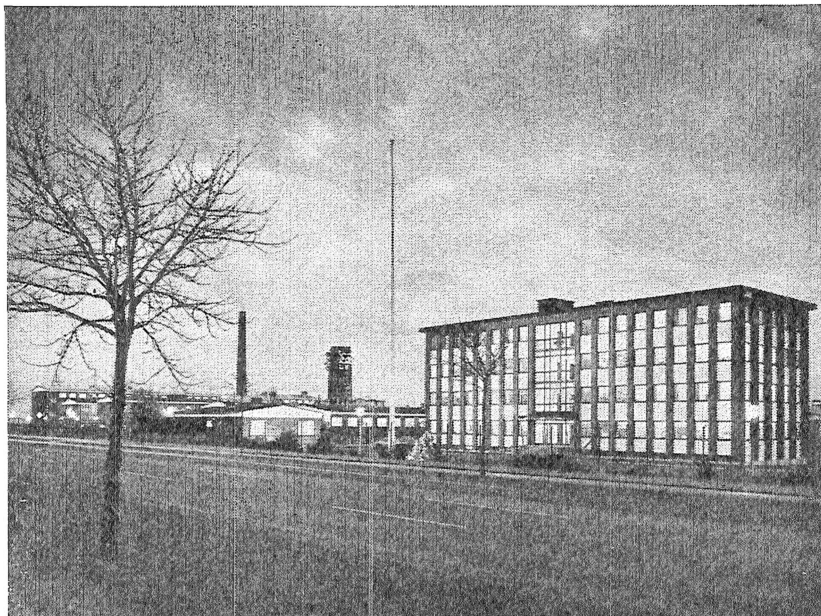


- specialbyggede bilfærger!

HELSINGØR - HÄLSINGBORG

LINJEBUSS INTERNATIONAL A/S

Helsingør: (03) 21 25 58 - Telex 5358



ANTIBIOTIKA

HEPARIN

ENZYMER

HORMONER

DIURETIKA

SYNTETIKA

LØVENS KEMISKE FABRIK - KØBENHAVN





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.

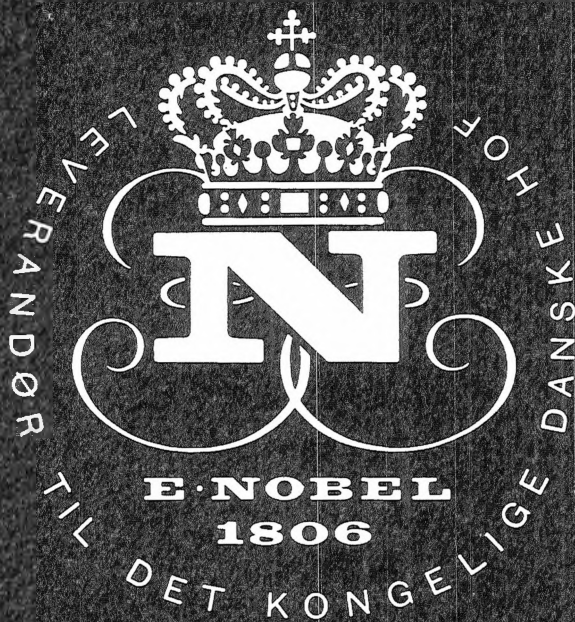
er det sidste af de mange skibsklareringsfirmaer, som prægede Helsingør
i sundtoldtiden

Aktieselskabet
NAKSKOV SKIBSVÆRFT

Nybygninger

Reparationer

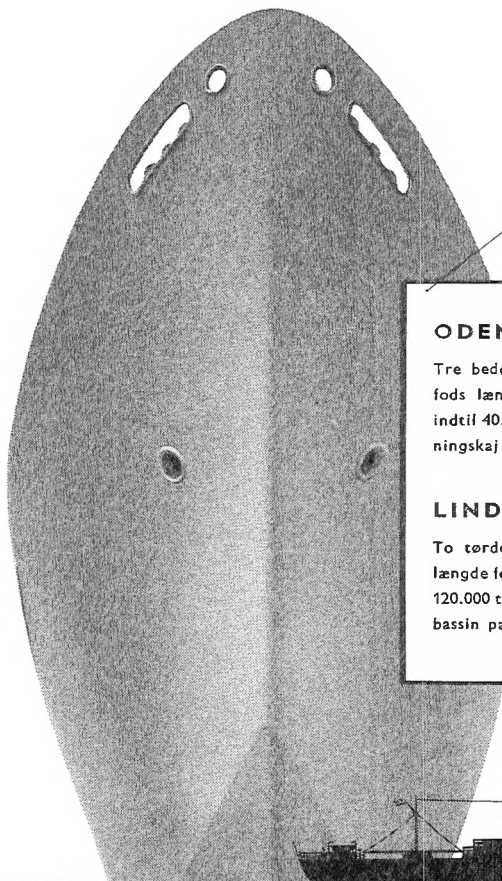
Afdeling
DE FORENEDE MASKINFABRIKKER
Skibshjælpemaskiner



tobaksvarer
i 150 år

NORDHAVNS-VÆRFTET

AKTIESELSKAB



ODENSE

Tre beddinger paa indtil 740 fods længe for nybygninger indtil 40.000 t.d.w. En udrustningskaj paa 900 fods længe.

LINDØ

To tørdokker paa 1.000 fods længe for nybygninger indtil 120.000 t.d.w. Et udrustningsbassin paa 1.000 fods længe.



ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S
ODENSE OG LINDØ





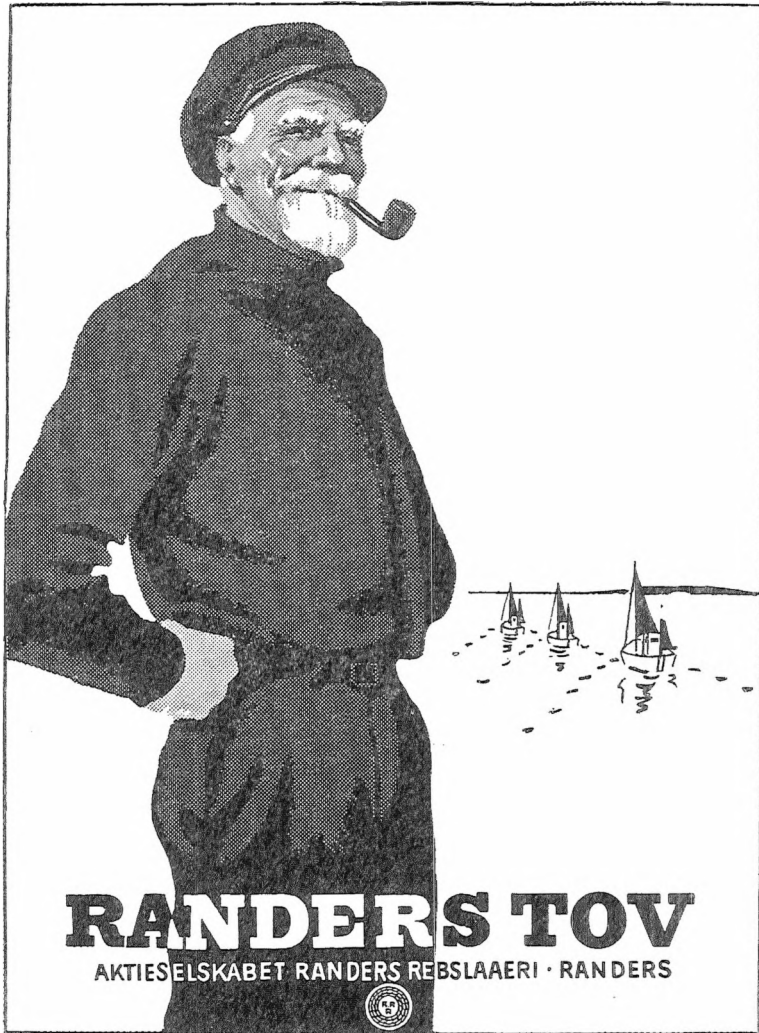
Checken blev indført i Danmark af Privatbanken.
Her ses en af de første checks fra 1857.

— også i dag er det praktisk
at have sin checkkonto i

PRIVATBANKEN



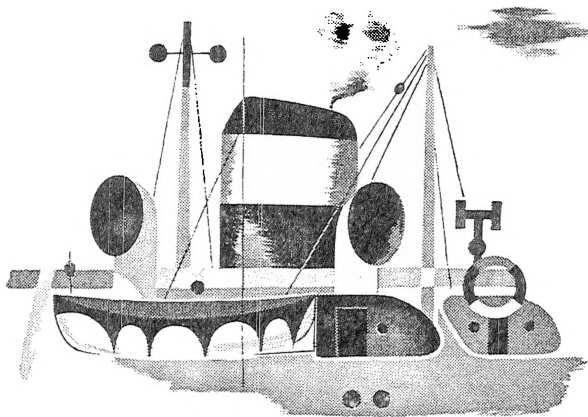
Hovedsæde BØRSGADE 4 Telefon CENTRAL NR. 1
Filiater OVERALT I STORKØBENHAVN OG NORDSJÆLLAND
Endvidere i Køge ØSTSJÆLLANDS LANDBOBANK
og i Århus AARHUS OG OMEGNS BANK



RANDERS TOV

AKTIESELSKABET RANDERS REBSLAAERI · RANDERS



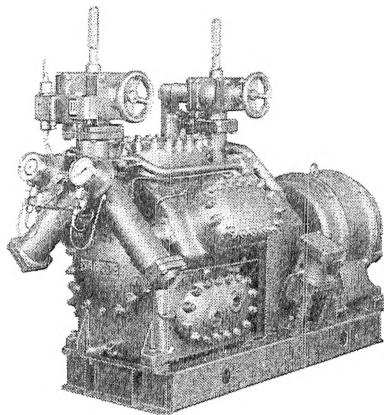


SØFART - HANDEL - INDUSTRI..

Der skal SABROE kulde til alt..

Ude som hjemme ... i fabrikkernes travle durren ... i butikkernes 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:*



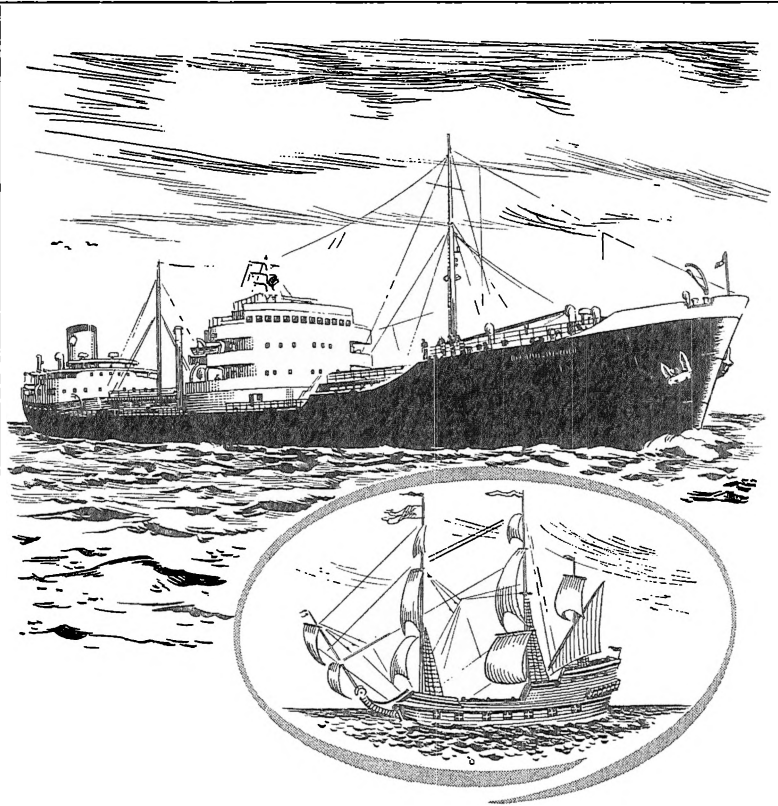
SABROE

— 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 —

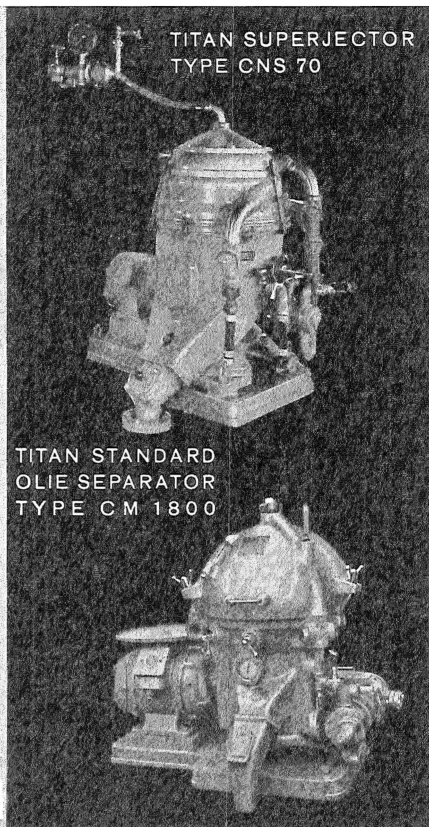
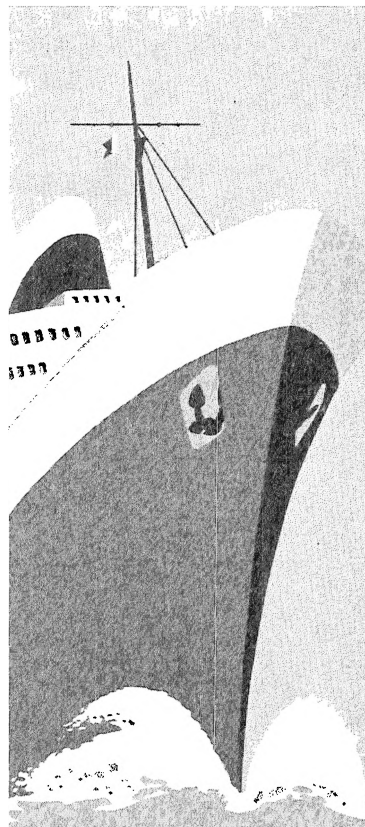
nu er det Shell olier

der er drivkraft på havene



Shell World-Wide Bunkering Service

SHELL MARINE LUBRICANTS

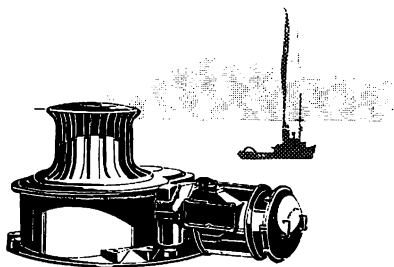


TITAN CENTRIFUGER

for heavy fuel, dieselolie og smørelie

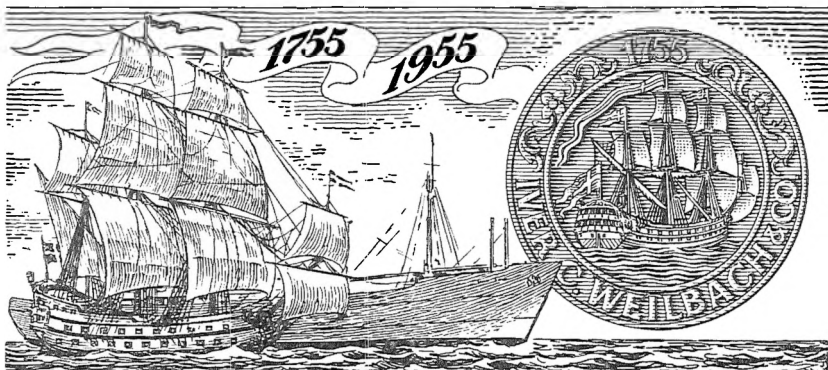


A/S TITAN · TAGENSVEJ 86
KØBENHAVN N · TELF. ÆG. 8000



THRIGE

ELEKTRISKE SKIBSUDRUSTNINGER



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

