



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

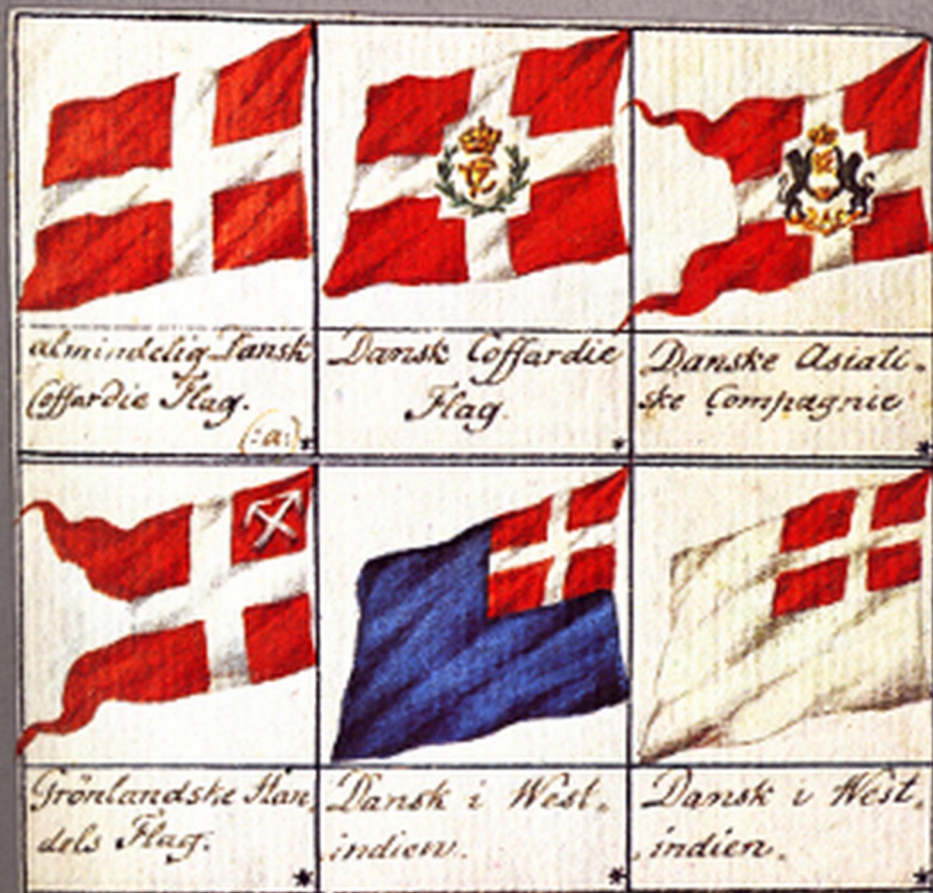
Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

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

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

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET
PÅ KRONBORG



Årbog 1969

ÅRBOG

1969

Omslagsbillede: Udsnit af den senere admiral Gabriel Hesselbergs håndtegnede flagbog (ca. 1805). Foroven det almindelige koffardiflag (stutflaget), monogramflaget med Christian VII's kronede navnetræk, Asiatisk kompagnis flag med de to stående løver og D A C. Forneden Grønlandske handelskompagnis flag med de to korslagte harpuner, samt to udformninger af det i Dansk Vestindien brugte flag, om hvilket vi ellers ingen skriftlige oplysninger har. –
Handels- og Søfartsmuseet.

Cover: Danish flags ab. 1805, from a manuscript by Gabriel Hesselberg (Danish Maritime Museum). Above: the usual merchant flag; the monogram flag; the flag of the Danish Asiatic Co. Below: the flag of the Greenland Trading Co. (with two crossed harpoons) and two flags from the Danish West Indies (Virgin Islands).

ÅRBOG

1969

Udgivet af

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER“



HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ARBOG

1969 (bind 28 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 Specialtryk fra De forenede Papirfabrikker. Det fotografiske arbejde for Handels- og Søfartsmuseet er udført af H. Hauch, Helsingør. De engelske oversættelser er foretaget af fru Maureen Neiiendam, København. Kortet over Suez-kanalen tegnet af topograf fru Tove Henningsen. Omslagsklicheen venligst udlånt af MÆRSK POST.

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.

INDHOLD

Henning Henningsen, museumsinspektør, dr. phil.: Dannebrog og flagføring til søs (<i>The Dannebrog at Sea</i>) . . .	7
Arne Emil Christensen jr., konservator, mag. art.: Skibsristningene i Sæby kirke (<i>Carvings of Ships in Sæby Church</i>)	82
Knud Klem, museumsdirektør, cand. mag.: Om skibsbyggeriet i Flensborg i 1700-tallet (<i>Shipbuilding in Flensborg in the Eighteenth Century</i>)	101
Maritime småartikler (<i>Maritime Notes</i>)	128

Museets protektor, komité og personale	142
Museets beretning og driftsregnskab for 1968-69	143
Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“s beretning 1968-69 og regnskab 1968	155
Selskabets bestyrelse og nytilkomne medlemmer	167

Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961, s. 193 ff., til 1962-66 i årbog 1966, s. 342 ff.

DANNEBROG OG FLAGFØRING TIL SØS

Af

HENNING HENNINGSEN

I 1969 har Danmark officielt fejret et enestående flagjubilæum, idet det, som vi alle ved fra vor børnelærdom, er 750 år siden dannebrog faldt ned fra himlen. I vor nøgterne tid virker et sådant jubilæum, baseret på et sagn som ingen tror på, ret absurd, men en kendsgerning er det, at vort flag er det ældste af alle nu eksisterende flag i verden. Museumsinspektør Henningsen fortæller om dets historie, specielt som søflag, gennem trekvart årtusind, om stutflag og splitflag, om dannebrogssærlige brug til søs, om flagføring og ældre signalflag, om flag i sjov, om forgæves forsøg på at skabe en flaglov, om forskellig slags rød farve, og endelig om den symbolik og de tabuforestillinger, der knytter sig til dannebrog.

SOM VI alle ved er dannebrog det ældste af de nu i brug værende nationalflag.¹ Fra først af har legenden vævet et spind om dets overjordiske oprindelse og kraft.

Om dannebrog vi ved,
det faldt fra himlen ned,

synger *P. Faber*. Der er vel ingen, der for alvor tror bogstaveligt på dette, men de fleste af os synes nok, det er en ganske smuk oprindelse for et flag at have, og vore digtere har til fulde udnyttet fortællingen om den sælsomme begivenhed som et billede af stor poetisk skønhed og af national styrke.

Korstoget i Estland

Hvad vi almindeligvis lærer om flagets nedfald fra himlen er, at det skete 15. juni 1219 i et slag ved Lyndanise nær Reval under et af Valdemar II Sejrs danske korstog mod de hedenske ester, hvor Vorherre greb ind i slaget, da danskerne vaklede i rækkerne, og gav dem sejr.

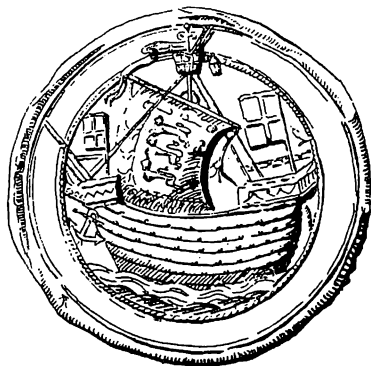
Undersøger vi overleveringen om denne i sandhed mirakuløse begivenhed, viser det sig, at der findes forskellige varianter af den, men ingen af dem kan følges længere tilbage end til begyndelsen af 1500-tallet, altså 300 år efter at den foregik. At de bygger på ældre tradition er dog sikkert.

Franciskaneren Peder Olsen (*Petrus Olai*) i Roskilde optegner omkr. 1527 følgende version:² „Andet steds haves efterretning om, at de troende danske i den samme Valdemar den Andens tid i året 1208 kæmpede i Livland på et sted, som kaldes Fellin, og, da de næsten var slåede, ydmygt påkaldte Guds hjælp, da opnåede den nåde, at de straks modtog et flag, som faldt ned fra himlen, tegnet med et hvidt kors på en ulden dug, og de hørte en røst i luften, som sagde, at når det blev løftet højt i luften, skulle de visselig vinde fuldstændig sejr over de slagne fjender, hvad der også skete. Men dette flag plejer i almindelighed at kaldes danebroe.“

Her er altså tale om et helt andet sted end Lyndanise – Fellin ligger i landskabet Sakkala i Sydestland – og et helt andet årstal end 1219. Ganske vist ved vi intet bestemt om et dansk korstog til Estland 1208, men igennem mange år havde danskerne foretaget sådanne til Estland, ikke alene af religiøse, men også af magtpolitiske grunde, og det er ikke givet, at man kender dem alle. I nyere tid har den bedste kender af Estlands historie, professor *Paul Johansen*, udkastet den formodning, at slaget i virkeligheden fandt sted 21. sept. 1217 ved Fellin. Her blev der i middelalderen bygget et helligkors-kapel, og helt op til vor tid har befolkningen her holdt et stort marked, mens man fejrede det hellige kors til minde om dannebrog.³

Hvorom alting er, noget bestemt ved vi ikke om tid og sted.

Mirakuløse hændelser eller jærtegn, som at flag og kors kommer



Middelalderlige segl med skibe førende korsflag. Til venstre Everschoep herred (Eiderstedt) ca. 1400, med splitflag i toppen (dannebrog?). Til højre engelsk segl fra 1417, med flag, der ligner dannebrog, men vel må være St. Georgsflaget (rødt kors på hvid bund).

Medieval seals showing ships with cross-flags. Left: Everschoep ab. 1400 with swallow-tailed flag (Dannebrog?). Right: English seal, 1417; in the flags the cross of St. George.

til syne på guddommelig foranledning, fortæller legender mange steder om. Det er ikke enestående for dannebrog. Meget nærliggende er det at tænke på kejser Konstantins sejrige slag ved den milviske bro år 312, hvorom en af de senere kristne legender beretter, at et kors-tegn af ild holdt sig svævende oven over solen, tillige med den bekendte indskrift: ved dette tegn skal du sejre!⁴ – I Spanien, hvor de kristne kæmpede mod maurerne, greb himlen også ind i krigsbegivenhederne. Under slaget 1212 ved Las Navas de Tolosa viste der sig således, fortælles der, et kors på himlen, og den hellige jomfru fik en prior til under et kritisk øjeblik i kampen at udfolde et banner med et billede af hende selv. Og da portugiserne 1217 kæmpede mod muslimerne ved Alcácer do Sal, strålede der et korsbanner for dem på himlen.⁵

Disse to sidste eksempler er samtidige med Estland-korstoget, og man har let ved at trække parallellerne. Sådanne religiøse legender, som ingen tvivlede på, – i middelalderen troede man ikke på, at mi-

raklernes tid skulle være forbi – var meget hyppige. Det bakkede den verdslige magt vældigt op, at himlen på den måde stemplede dens krige som Guds krige.

På denne baggrund må vi se legenden om dannebrogts tilsynekomst. Det er ikke urimeligt rent praktisk at tro, at et korsbanner kan være udfoldet under et eller andet korsfarerslag i Estland. Hvor det kom fra kan vi ikke bestemt sige. Det har været foreslået, at det var et korsfarermærke, sandsynligvis et banner, som var sendt specielt fra paven med hans velsignelse og måske overrakt gennem ærkebispem. Paven gav ikke sjældent et banner til de fyrster, som drog i kamp mod de vantro. Og det var pave Innocens III, der i 1209 opfordrede Valdemar Sejv til at bekæmpe livlænderne og estlænderne for at kristne dem. I 1243 skal Valdemars søn kong Erik Plovpenning have udtalt, at fordums paver havde skænket faderen det kristne kors som mærke.

Man har også villet sætte det i forbindelse med johannitterordenen. Denne orden, der grundlagdes 1113 som et pilgrimsbroderskab og 1118 blev organiseret som en gejstlig ridderorden, fandtes overalt i kristenheden, også i Danmark, hvor den havde flere klostre. Det fornemste var Antvorskov fra 1100-tallet. Vi har ganske vist ikke efterretninger om, at den hos os skulle have været militært organiseret eller have deltaget i Estlandskorstogene, og vi véd heller ikke, om den så tidligt har haft sit senere så velkendte mærke, det hvide kors på den røde bund. Danske turister kender først og fremmest ordenens historie fra øen Rhodos, som den erobrede og befæstede 1309. Efter at tyrkerne havde forjaget den derfra 1522, slog den sig ned på Malta og kaldte sig malteserordenen. Indtil omkr. 1800 så Maltas flag nøjagtigt ud som dannebrog.

Vi træffer korsmærket flere andre steder. Huset Savoyen havde det som våbenmærke fra omkr. midten af 1200-tallet, og 1859 blev det optaget i midterfeltet af det italienske flag. Det oprindelige schweiziske flag har sikkert også en eller anden tilknytning til kors-togstiden. I Bundesbriefarchiv i Schwyz i Schweiz findes en højst interessant samling meget ærværdige middelalderlige flag, hvoraf det

ældste går tilbage til ca. 1300, og de ligner fuldstændig dannebrog, idet korsarmene går helt ud til kanten. Korset i det nuværende schweiziske flag er et græsk kors med lige lange, korte arme, men oprindeligt var det altså som vort flag.

Det engelske flag med St. Georgskorset – rødt på hvidt felt, altså en slags „negativ“ af dannebrog – stammer fra tempelherreordenen. Det opstod i 1270'erne, men erstattedes i 1706 af det første unionsflag, som var en forening af dette flag og det skotske St. Andrews-flag. 1801 kom det irske St. Patrick-kors til. – På mange middelalderlige segl og billeder ser man ligeledes korsbannere.

For nylig har den danske heraldiker *Sven Tito Achen* sat alle disse og flere lignende flag i forbindelse med et korsfarerflag, som den tyske kejser Henrik VI, Frederik Barbarossas søn, skabte 1194 og som fik stor popularitet, ikke bare i det tyske rige, hvor det op til ca. 1400 blev flag for de kejserlige hærstyrker, men også uden for dets grænser, hvor det blev efterlignet som et smukt og letfatteligt kristent symbol. Det er ikke usandsynligt, at det er her, vi skal søge dannebrogens oprindelse. Det ville også forklare, hvorfor der findes så mange ensartede flag med samme tegning og farver.

Under alle omstændigheder kan vi fastslå, at dannebrog er et religiøst mærke, og at flag med korstegn ligefrem „lå i luften“ i korstogenes opfanterede tid. At et sådant banner har spillet en rolle i danskernes specielle korstog til Estland og har indgydt de danske korsfarere mod og hjulpet dem til sejr, kan vi næppe betvivle. Hvordan dets tilsynekomst i det psykologisk rigtige øjeblik har været arrangeret, ved vi ikke. Troen på dets himmelske herkomst behøver ikke at være grundet på et direkte bedrag, blot en velvillig fortolkning i religiøs-mirakuløs retning. Troende deltagere i et korstog har sikkert ivrigt spejdet efter enhver gunstig ytring fra overjordiske kræfter, og sindet har i sin oppiskede religiøse stemning været helt og fuldt indstillet på at fortolke enhver begivenhed af usædvanlig art som et positivt tegn fra himlen. Beretningen om det banner, der pludselig kom til syne og vendte krigslykken, må være gået som en løbeild fra mund til mund og have resulteret i legenden om den himmelfaldne

korsfane. Fra kirkens side har man selvfølgelig ikke gjort noget for at standse denne legenedannelse, som kun kan have styrket tro og moral hos soldaterne og bevidstheden om deres retfærdige sag.

Byen Revals estniske navn *Tallin* (opr. Tanilin) betyder de danskes by. Den har som byvåben haft de tre danske løver (leoparder) og i byseglet et kors i et rødt skjold, men det er sandsynligt, at dette først er optaget i senere tid, i hvert fald efter at Valdemar Atterdag i 1346 havde solgt de danske landsdele i Estland til de konkurrerende tyske sværdriddere. Man kan altså ikke heri, som man har villet, se en bekræftelse på sagnet.⁶

Det himmelfaldne dannebrogskæbne

Banneret, himlens gave, må være blevet vogtet som en kraftbærende helligdom, som kongens og rigets talisman. Formodentlig er det blevet opbevaret i det stærke Kalundborg, i hvis tårn „Folen“ det danske rigsarkiv var. For kongen selv må banneret have haft den største betydning som personlig kraftkilde og sejrgiver, en himmelsk garant for hans lykke. Det er fristende at tro, at det har været taget frem ved vigtige statshandlinger, f. eks. ved kongehyldninger og krigsbegyndelser. Da Christian I i 1448 blev hyldet som konge i Lund, overrakte ærkebispens ham „rigets banner.“ Det kan have været det gamle flag. Christiern Pedersen fortæller, at da Erik af Pommern i 1438 måtte nedlægge kronen og drog til Gotland, medtog han flere af rigets skatte, bl. a. fra Kalundborg „en bannere, som kaldes dannebrog, hvilken Gud sendte danske mænd ned af himmelen ved sin hellige engel, at de skulle føre hannem (banneret) i krig mellem dem og deres fjender“. Det er formodentlig et sagn, men det vidner om, at overleveringen om dannebrog har været levende blandt høje og lave, og at kongen har knyttet sin lykke til det.

Og denne tro levede videre i hele den katolske tid. Da kong Hans i 1500 drog ud sammen med hertug Frederik for at erobre Ditmarsken, hentede han det for sikkerheds skyld frem – ligesom svenskerne i 1495 medtog deres gamle hellige St. Eriksfane, da de gik ud mod

russerne. Banneret skulle forlene danskerne sejren. Desværre må dets mirakuløse kraft være aftaget i tidens løb, for som vi alle ved slog det tapre bondefolk den stærke ridderhær ved Hemmingstedt og erobrede det gamle dannebrog. I opregningen af krigsbyttet kaldes det „kongens *hövetbanner*, som man siger i fortiden blev givet en dansk konge ved et mirakel imod russerne“. Ditmarskerne var godt klar over, hvilken hellig og vigtig erobring de havde gjort; det var et bevis for dem på, at Vorherre var på deres side. Måske kunne det i fremtiden bringe dem lykke. De ophængte det derfor i deres hovedkirke i Wöhrden (Oldenwöhrden). Da Frederik II og hertug Adolf i 1559 overvandt ditmarskerne, var et af hovedkravene i fredsvilkårene, at det gamle banner blev leveret tilbage. Dette skete dog nok mere af nationale grunde end af religiøse, – Danmark var i mellemtiden blevet protestantisk og troede officielt ikke længere på mirakler. Men at det var af uvurderlig national betydning for sejrherrene er klart. Det var en forsmædelse, at det hang dér som et minde om dansk nederlag. Det blev overført til Slesvig domkirke, hvor kong Frederik I var begravet. Det var i tidens løb blevet skørnet af fugt og ælde, og da den religiøse glorie om det manglede – der klæbede for meget papistisk ved det, – fik det lov til at blive hængende og forfaldt lige så stille. Engang i 1660'erne faldt det ned, da hvælvingerne blev repareret og hvidtet, og ingen bekymrede sig om laserne af det over 400 år gamle, ærværdige banner mere. At det virkelig drejede sig om det originale flag, er der næppe nogen grund til at betvivle.⁷

Dannebrog i middelalderen

Een ting er det, at det himmelfaldne flag i sig selv blev opfattet som en religiøs-magisk talisman, et unikum fra himlen. En anden er det, at det som *type* i tegning og farve blev accepteret som mønster for det konge- og rigsflag, der skabtes. Det blev mangfoldiggjort i mange eksemplarer. Hvert af disse havde selvfølgelig ikke originalens kraft, men var trods alt en afglans deraf. Kongen og riget som væsen og idé identificerede sig så at sige med det kristne kors og de rød-

hvide farver. Det gik ikke fra én dag til den næste, men da processen først var igang, var dannebrog skabt som kongens og rigets flag. Folkets flag blev det dog først for godt hundrede år siden.

Dannebrog er et af de meget få flag, der har sit eget navn, og dette er oven i købet mindst 600 år gammelt. De franske kongers banner *oriflamme* nævnes før år 1100, men den franske *tricolore* (den trefarvede), den engelske *jack* (navnet betyder i virkeligheden gøs) og det amerikanske *stars-and-stripes* (efter stjernerne og striberne) er langt yngre navne. Betegnelsen dannebrog er første gang blevet truffet i den nederlandske Bellenville-våbenbog fra omkr. 1380-90: *denenbroce*. I 1400-tallet finder vi det nævnt i svenske kilder (1439, 1464 og 1471: *danabroka*), men først i 1520'erne træffer vi det med sikkerhed i danske kilder (*danæbrogæ*, *danebroggi*), med mindre vi vil godkende den sent optegnede folkeviser om Kong Hans' bryllup (1478), hvis forskellige tekster nævner *danebroge* eller *Danmarck-brage* i forbindelse af det skib, der fører bruden til landet, som stammende fra 1478. Betydningen er i og for sig klar. Andet led *brog* betyder et stykke klæde og brugtes i middelalderen specielt om en fane, og første led *dan(n)e-* må have tilknytning til danerne, så ordet må betyde *danskernes fane*. Der er ingen grund til at antage, at danneoprindelig kommer af *tan* (= rødfarvet), som det er blevet hævdet,³ og selv om *brog* i sekundær betydning kunne betyde bukser, er det helt ved siden af at tro, at dannebrog betyder danskernes bukser, hvad der virkelig er blevet påstået (!). Helt gådefuldt er det, hvordan man har fået den idé, at ordet skulle betyde Danmarks styrke, som det af og til ses anført.

Forøvrigt træffes ordet *flag* (skibsflag) på dansk og svensk først i 1560'erne, på engelsk og tysk dog i slutningen af 1400-tallet. Det hænger sammen med at *flagre*. I middelalderen talte man om *banner* eller *mærke*.

På grund af de få og spredte kilder er det umuligt at opridses dannebrogens historie igennem middelalderen i detaljer.

Det danske kongebanner var, som det fremgår af flere afbildninger – senest på brødrene Piziganos verdenskort 1367 – i middelalderen



Jens Munk, der i 1619 drog ud for at finde nordvestpassagen, måtte overvintre i Churchill-flodens munding i Hudson-bugten. Hans skibe ses ligge med splitflag i toppene. Træsnit i hans rejsebeskrivelse „*Navigatio Septentrionalis*“ (Kbh. 1624).

Jens Munk, the explorer, who, in 1619, set out to find the north-west passage, was forced to winter in Hudson Bay. The wood-cut shows the ships flying swallow-tailed flags.

hvidt med tre blå leoparder,⁹ men det synes som om Valdemar Atterdag, der havde en del himmelsk hjælp behov, har ombyttet det med dannebrog. Måske var det et bedre mærke at samle danskerne om end leoparderne. I den hollandske heraldiker van Gelres *armorial* (våbenbog) træffer vi i 1360'erne for første gang dannebrog afbildet i forbindelse med kongens våben som en lille rød fane med hvidt kors på en stang, og i Erik af Pommerns store majestætssegl 1398 holder de tre leoparder dannebrog's fanestang med forpoterne.¹⁰ 1424 førte Erik af Pommern krig med beboerne af Femern, fordi de havde opgivet „rigets banner“, som kongen havde påbudt til almindeligt

og fælles mærke for alle danske.¹¹ Dette *banderium regni* kan næppe være andet end dannebrog.

Mens dannebrog nok er ført af visse hærafdelinger, men næppe som almindeligt hærflag før efter 1842, træffes det tidligt som *skibsflag*. På en indridset tegning af en kogge fra 1300-tallet i St. Jørgensbjerg kirke ved Roskilde synes man at kunne se et korsflag i mastetoppen og agter et korsflag med splitter. Dersom det, hvad man virkelig håber, er en gengivelse af dannebrog, er det nok den ældste afbildning vi kender.

En anden fremstilling fra før 1400 skal findes i Heilig-Kreuz-Kirche i Rostock, som blev stiftet 1270 af kong Kristoffers enke Margrethe Sambiria. På et maleri skal ses flere skibe, hvoraf det ene bærer et rødt flag med hvidt kors.¹²

Fra ca. 1400 stammer Everschop herreds segl, som viser et skib med korsflag med splitter i mastetoppen. Om det virkelig er et dannebrog, tør ikke med bestemthed siges, men det er vel sandsynligt. Everschop ligger i Eiderstedt, det gamle frisiske landskab, som kaldtes *Utland*, og dets beboere, „kongens frisere“, stod ikke under den slesvigske hertug, men under den danske konge direkte.

Velkendt og ofte afbildet er det gamle danske skibsflag, som gik til grunde under 2. verdenskrig, da Mariakirken i Lübeck blev bombet 1942. Flaget, der var malet med oliefarver på lærred og var ca. 4.5 m langt, blev erobret 1427 af lübeckerne fra et dansk skib under et søslag i Øresund og ophængt i kirken. Det var dog ikke noget rent dannebrog. Ganske vist havde det korset i midten, men i felterne var afbildet de tre svenske kroner, den pommerske grif, de tre danske løver og den norske løve, og nær stangen var der en fremstilling af St. Jakob – måske har skibets navn været „St. Jakob“? – og jomfru Maria med barnet. Det ser ud til, at det kan have været Erik af Pommerns kongelige standart, som måske har vajet fra mastetoppen; våbenmærkerne svarer til dem i hans segl fra 1398. Interessantere er det unægtelig, at der ved siden af tidligere skal have hængt et andet flag, som gik tabt før 1879. Det beskrives som et splittet korsflag, men noget nærmere ved man ikke om det.¹³

1464 erobrede svenske bønder et dannebrogflag fra Christian I's flåde i Steksund.¹⁴

Flere billeder i kirker viser skibe med dannebrog, f. eks. et kalkmaleri i Udbyneder kirke ca. 1500; skibet har flere topflag og vimp-ler. Et andet kalkmaleri i Voldby fra slutningen af 1400-tallet viser en hel skov af dannebrog, dog ikke som skibsflag; det er krigere ombord – måske en korsfarerhær? – som fører disse flag.¹⁵

Dannebrog i 15-1600-tallet

Det bekendte træsnit af Københavns belejring 1536 – ganske vist først trykt 1599 i Hamelmanns Oldenborgske Krønike – viser to orlogsskibe med dannebrog, og på Hans Kniepers berømte Kronborgtapeter fra 1580'ernes begyndelse ses ligeledes dannebrog på orlogsskibe. På en akvarel af Rudolf van Deventer 1585 i et manuskript tilegnet Frederik II er afbildet en kampscene mellem et svensk orlogsskib og et dansk med dannebrog, og Christian IV tegnede som dreng søslag i sine stilebøger fra ca. 1590 med skibe med flaget. På det beyerske epitafium fra 1591 i Mariekirken i Flensborg ses et orlogsskib med stutflag i stortoppen. Sønderborg skipperlavs Jonasbanner fra 1614 viser et orlogsskib med dannebrog i for- og stortop, samt som gøs, og på de kendte prospekter af København 1611 af van Wijk og ca. 1620 af Allard ses flere skibe med dannebrog. Det samme gælder de malede prospekter af Kronborg og Helsingør af Cornelis Vroom ca. 1620 og Isaac Isaacz 1622.¹⁶

I Riddarholmskirken i Stockholm fandtes i hvert fald i 1890'erne et dannebrog, som på den tid var det ældste bevarede; svenskerne erobrede det 1611 i Kalmarkrigen fra det danske orlogsskib „Stjernen“. Nu synes det ældste eksisterende at være halvdelen af en meget stor skansefane, 2.85 m høj, af taft og silke, som findes på Armémuseum i Stockholm og stammende fra ca. 1650.¹⁷

De fleste af de nævnte skibe er orlogsskibe, og det er naturligt, at de fører kongens flag dannebrog, da orlogsfalåden jo fra gammel tid har været regnet for kongens flåde. Dannebrog var imidlertid ikke

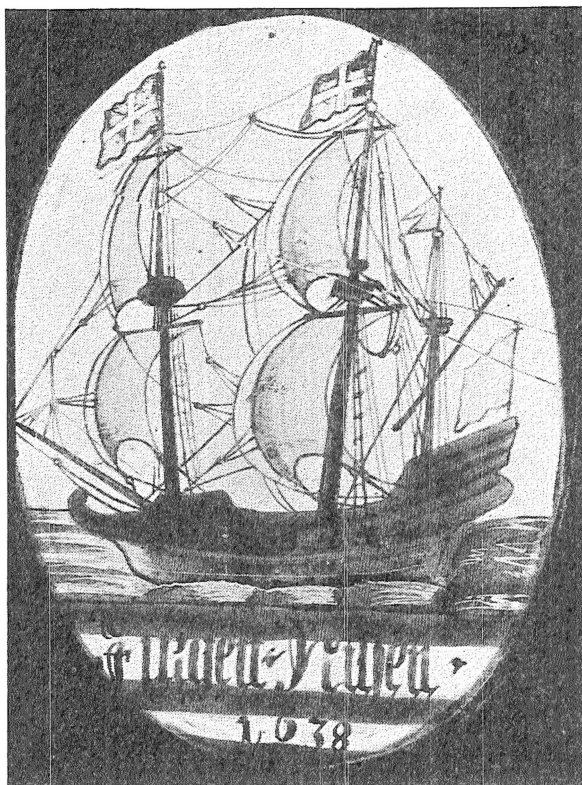
det eneste flag de førte på den tid; vi træffer desuden frit opfundne flag, ofte komponeret omkring kongemonogrammer, våbenskjolde i rigsvåbnet og uden fast plan forsynet med flotte borter, kartoucher og ornament, flammer, sole, osv., som det f. eks. tydeligt vises på Chr. Møllers bekendte og vistnok noget fantasifulde stik af et dansk orlogsskib, måske Christian IV's flagskib „Trekroner“, som vakte så stor opsigt i England 1606.¹⁸

1639 syede sejllægger og kompasmager Herman lygtemager på Holmen store flag på 15 duges størrelse (en dug er en stofbane på ca. ½ m bredde); de var grå og gule, forsynet med sort ørn, krone og nældeblad og skulle bruges på danske skibe på Elben.¹⁹

På orlogsmuseets model af orlogsskibet „Sophia Amalia“ fra 1649 ses agter et rødt flag med dannebrog i øverste hjørne ved stangen og i midten en arm holdende et sværd (henvisende til den af Christian IV i 1616 indstiftede orden „Den væbnede arm“). På Wolfgang Heimbachs maleri af arvehyldningen 1660 ses bl. a. hvide skibsflag med tre eller fire røde vandrette striber.²⁰

Tendensen gik som i de andre europæiske sømagter i retning af at normalisere denne tilfældige udformning af flaget, således at dannebrog blev eneherkende som konge- og orlogsflag. Dette opnåedes i løbet af 1600-tallet. Men på grund af søfartens vækst og den tiltagende fart over de store have var det nødvendigt, at også handelsskibene fik et statsflag, og dertil egnede dannebrog sig unægtelig bedst. Da denne udvikling fra kongeflag til nationalflag skred ganske logisk frem, måtte man acceptere den. Til gengæld blev det så påkrævet at skabe to udformninger af dannebrog, så man kunne se forskel på orlogs- og på handelsskibe. Også dette problem blev løst i 1600-tallet.

Hvor tidligt koffardiskibene har optaget dannebrog, vides ikke. Et glasmaleri fra 1567 i Wismars museum afbilder et dannebrogsbærende handelsskib, og især fra 1600-tallet findes der i norske og danske museer en del glasmalerier med skibe med dannebrog.²¹ På van Wijks og Allards nævnte prospekter fra København 1611 og ca. 1620 ses foruden orlogsskibe flere koffardiskibe ligge i havnen med dannebrog i toppene.



Glasruden, betegnet Jürgen Nilsen 1638, viser et lille dansk orlogsskib, der fører stutflag over hækken og i toppene, med undtagelse af mesantoppen, hvor der vises et lille splitflag. Adskillelsen mellem stutflaget som handelsflag og splitflaget som orlogsflag er øjensynlig ikke gennemført. – Købstadmuseet Den gamle By, Århus.

Stained glass-picture from 1638, showing a small Danish warship, flying both rectangular and swallow-tailed Dannebrog.

Stutflag og splitflag

Mens de første orlogsflag langt op gennem 1500-tallet er *stutflag* (egl. = korte flag), synes *splitflag*, dvs. flag med to splitter, kun langsomt at have vundet indpas. Splitter er ikke i sig selv en ny opfindelse; de forekommer på både oldtids- og middelalderfaner som

frynser eller udskårne tunger og spidser, og deres yndest skyldes sikkert, at de giver ekstra liv til flagene, når vinden spiller med dem. De fleste synes vel stadig, at splitflag er flottere end stutflag. De kan være kommet ind i billedet via rytteriets standarter. Christian IV's hoffane i Kalmarkrigen 1611 beskrives således som meget lang, med tvende vidt udflyvende flygler – altså et splitflag.²² Ganske vist har vi allerede nævnt to eksempler på danske splitflag fra middelalderen (St. Jørgensbjerg kirke og Everschop herred), men helt sikre er de ikke; bl. a. mangler farverne. Det er i realiteten først omkr. år 1600 at de for alvor dukker op. Således fører alle orlogsskibene i reliefferne på Frederik II's gravmæle (fra 1598) i Roskilde domkirke splitflag. Initiativet til deres indførelse skyldes muligvis Christian IV, men den var fuldt så vel begrundet i den omtalte nødvendighed af at skabe et specielt flag til orlogsflåden, efterhånden som handelsskibene begyndte at bruge stutflaget. 27/3 1630 befalede kongen, at de norske defensionsskibe, dvs. større handelsfartøjer, som i krigstid kunne armeres og anvendes som orlogsskibe, kun måtte bruge orlogsskibets „flakte flag“, når de var i krigstjeneste; ellers skulle de bruge stutflag. 1635 fulgte en kongelig ordre, at når orlogsskibe blev udrangeret og solgt til koffardibrug, skulle deres „spidse flag og fløje“ afleveres, – „thi Vi ikke ville tilstede Coffardiskibe spisse Flagger og Fløye at føre.“²³ Fra den tid af ser man splitflaget hurtigt vinde terræn i orlogsflåden, selv om det tog et halvt århundrede, inden det helt havde sejret. Splitflaget førtes som hækflag i et flagspil over hækken. – Da Christianshavn 1639 fik sit byvåben, et tårn med C 4 og tre kroner, blev der i hver side sat et splitflag.

Mens splitflag tidligere ikke var ualmindelige i de forskellige landes mariner – 1697 fortælles således, at den franske flåde ved Newfoundland bestod af 15 skibe med tre „swallow-tailed“ flag – blev det efterhånden således, at de kun bibeholdtes i de nordiske riger, nemlig som konge-, orlogs- og statsflag, altså som fornemmere flag end stutflagene. Der er den forskel på dem indbyrdes, at de svenske havde og har tre splitter (de norske ligeledes, efter 1814, og de finske), mens de danske kun har og altid har haft to splitter. De svenske splitflag

er formentlig udformet efter de danske, ligesom det svenske stutflag er det. Det nye tyske marineflag af 1956 er et slags splitflag med meget korte splitter, helt forskelligt fra de nordiske.

Bolsaner, vimpler, fløje og gøs

Det må nævnes, at foruden flagene, som vi her beskæftiger os med, førte orlogsmændene bolsaner (vimpler) og gøs, samt i mastetoppene også fløje.

Bolsanerne var lange tungede vimpler, som hejstes under flagene i toppen på fokke- og stormast, ligesom de også kunne anbringes på ræerne, på mersene og på srydet. De var dekorerede (bemalede) på mer eller mindre tilfældig måde, i almindelighed dog med et våben eller våbendyr, som hentydede til skibets navn, og i forskellig farve.

Bolsanerne træffes langt tilbage i middelalderen; f. eks. førte den normanniske flåde, da den 1293 var i kamp med den engelske, en rød, 18 m lang og $1\frac{1}{4}$ m bred *baucan* i masten som en slags blodfane. Navnet træffes som betegnelse for tempelridderens banner i former som *bauc(e)ant*, *baucent*, *beauseant*.²⁴ De kunne være overdrevet lange. 1569 syedes til „Fortuna“ tre bolsaner, hver på 53 favnes længde; da en favn er tre alen, må de have målt ca. 160 alen, dvs. over 96 m. Det lyder næsten utroligt. Rimeligere synes en angivelse fra ca. 1650, hvor 40 alen (24 m) lange bolsaner nævnes, men 1673 omtales vimpler på 70 alen (43 m).²⁵ Nok er det, at man véd, at de ofte slæbte i søen efter skibene, og at de måtte have flydere, f. eks. forgyldte kugler, i spidsen for at holde dem oppe. Det så festligt ud, når kuglerne hoppede hen over søen.²⁶

Bolsanernes størrelse og brogede mængde blev efterhånden som man kom op i 1600-tallet reduceret til færre og smallere *vimpler* med to lange splitter. De førtes i stortoppen og var røde med et hvidt kors. 1696 fik orlogsmarinen eneret på at føre vimpler; tidligere havde kofardiskibene også ført disse dekorative prydelser.²⁷ Vimplerne kunne altså også være ret lange, men iflg. forordningen af 11/7 1748 måtte de ikke være længere end 12 alen (ca. $7\frac{1}{2}$ m). På Holmen opbevares

dog en vimpel på 15 m længde fra en 36 kanoners fregat fra 1780'erne. 1776 blev det forbudt at have vimpler, der var mere end 16 gange bredden. I 1903 fandtes der vimpler af 4, 8, 12, 16, 24 og 36 alens længde.

Efterhånden indførtes *standere* for de højere flådeofficerer; kom disse ombord, blev vimplen erstattet med deres stander;²⁸ den markerede hvilken salut der skulle hilses med. En stander var en bredere og kortere vimpel med to lange splitter og med hvidt kors i rødt, samt mærke. Admiralerne førte i 1800-tallet flag med små hvide malteserkors i det inderste øverste felt, i vort århundrede afløst af stjerner.

I for- og krydstoppene førtes *fløje*. Det var ensfarvede vimpler – røde, men også f. eks. blå eller grønne, – uden split, og de holdtes stive ved den metalramme de sad i; de angav vindens retning. 1748 bestemtes, at koffardiflagenes fløje måtte være fra 2 til 5 alen lange alt efter skibets størrelse, og bredden $1/16$ af længden.

Gøsen var et mindre splitflag, halvt så stort som hækflaget; den sattes på bovsprydet af orlogsskibene, især når de lå for anker.

Til udsmykningen hørte også dannebrogfarvede *merseklæder* anbragt om mersene og *skanseklæder* langs skibssiden. De var dog ikke alene pryde, men også skjul.

De således pyntede skibe har unægtelig afgivet et højst malerisk, men også uensartet skue, idet der endnu ikke forelå helt nøjagtige bestemmelser om flagenes proportioner og udseende, ej heller om vimpelføringen.

Det var slet ikke så få flag, et orlogsskib førte med sig. 1673 nævnes, at et sådant skib foruden seks vimpler og fire fløje medbragte et flag agter på 13 duges bredde, 18 alen (11 m) langt, og seks flag til at sætte i toppene på henholdsvis 11, 9, 7, 5, $3\frac{1}{2}$ og 3 duger.²⁹

Det må tilføjes, at koffardiskibene naturligvis ikke uden videre adlød forbuddet af 1696 mod at føre vimpler. De opgav nemlig de festlige udsmykninger. Som et eksempel herpå kan nævnes, at et inventarium over gallioten „Margretha Catharina“ af Kalundborg 1739 angiver, at flagkisten indeholdt „et gammeldags flag, en god vimpel, en skikkelig gøs, en ny rød stor fløj, tvende gamle røde fløje, en blå søfløj“.³⁰

Udviklingen gik henimod følgende normal-føring for et orlogsskib: det store hækflag agter og gøsen på sprydet (begge splitflag); i stor-toppen en dannebrogsvimpel (i givet fald erstattet af en stander); og på for- og mesantoppens fløje. Men studerer man samtidige billeder, ser man, at dette skema ikke altid blev holdt. På flere billeder ses, at der af og til førtes mindre splitflag i alle toppe i stedet for vimpel og fløje. Under eskadresejlds og i kamp kunne de forskellige flådeafdelinger føre kendingsvimpler i toppene.

Med hensyn til flagføringen følger Danmark skik og brug i alle europæiske flåder.

Flagkort og flagtavler

Efterhånden som flagene kom til at spille en større rolle og blev genstand for regulering ved lovgivning, voksede interessen for dem blandt høj og lav. Et morsomt eksempel herpå er, at da Christian V i 1671 indrettede det danske ordensvæsen, kaldte han den nye orden *dannebrog(s)ordenen*. Den lærde professor *Thomas Bartholin* påtog sig i en bestilt afhandling at bevise, at ordenen i virkeligheden var blevet indstiftet af Valdemar Sejr 1219 på Estland-togtet, lige efter at dannebrog var faldet ned fra himlen. Ganske vist måtte han gribe til den heller ikke i nutiden helt ukendte udvej at fabrikere forfalskede dokumenter og billeder herfor.³¹ Men derved bakkedes ordenen vældigt op. Som en følge af dens oprettelse kom navnet „Dannebrog“ ind i flåden. Det første skib af dette navn løb af stablen 1692; det var forøvrigt samtidig det første skib, der byggedes på Nyholm. Det var altså ikke opkaldt efter flaget, men efter ordenen, hvis insignier det viste i udskæring og forgyldning på agterspejlet. 1710 sprang det i luften i Køge bugt med Ivar Huitfeldt. Hundrede år senere skrev Inge-mann den majestætiske, højt klingende sang til minde herom: „Vift stolt på Kodans bølge / blodrøde dannebrog!“

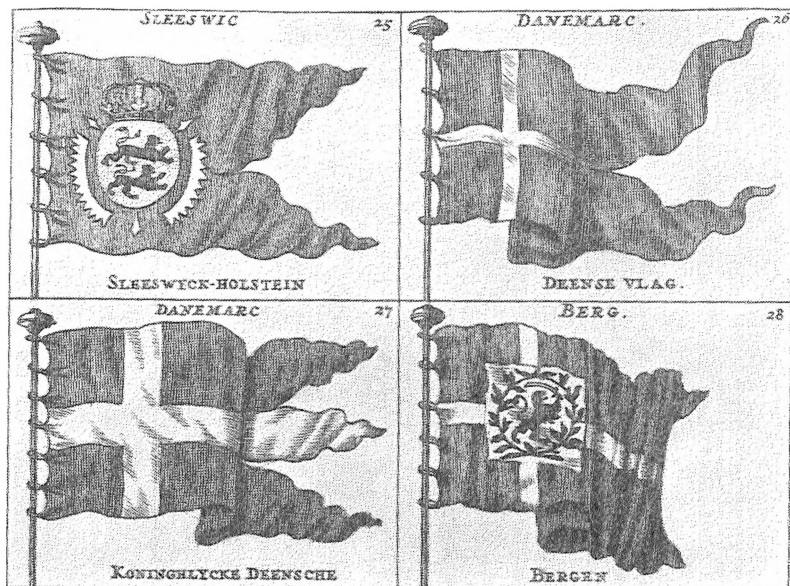
Interessant er det forøvrigt, at korset i ordenens insignier ikke blev flagets „bjælkekors“ med de lige arme, men et slags *maltserkors*, hvis arme var konkave, dvs. med indadbuede sider og med brede ender.

Dette kors optræder på danske mønter allerede i 1400-tallet, og det fortrænger efterhånden bjælkekorset helt i rigsvåbnet, hvor det første gang dukker op 1591; vort nuværende store rigsvåben, fastlagt 1819, har også dette „forkerte“ kors.³² Kanonportene på danske orlogsskibe i 16-1700-tallet var på indersiden bemalet med små malteserkors, hvide på rød bund; når de blev smækket op og kanonerne rullet i borde, så det forøvrigt festligt ud, som talrige billeder viser os. Dog forekommer også bjælke Kors.

Et andet udtryk for den europæiske flaginteresse var, at flagtavler blev almindelige og meget yndede i slutningen af 1600-tallet og fremefter. Samlinger af de forskellige landes flag blev udgivet på store kobberstukne tavler, tit prægtigt kolorerede, eller i maritime værker med smukke plancher. Bevægelsen startede vist 1688 med *G. A. Böcklers Ars Heraldica*, udgivet i Nürnberg, men hollænderen *Carel Allards* værk *Nieuwe Hollandse Scheeps-bouw* (Amsterdam 1695) blev mere udbredt og fik en vældig indflydelse.³³ I 1800-tallet fortsattes de som farvelitograferede tavler, ja til sidst blev de så populære, at de blev trykt på bomulds- eller silketørklæder og hjembragt fra England, Amerika osv. som kærestegaver af søfolk.

Man skulle tro, at alle disse tavler ville gøre studiet af flagenes historie i de sidste århundreder let og behageligt, og det viser sig også, at mange flaghistorikere har brugt dem flittigt. Men desværre godtgør en nøjere undersøgelse, at de i almindelighed er højst upålidelige kilder, hvis benyttelse kun er mulig under anvendelse af den allerstørste kritik. Sagen er den simple, at tavlerne mer eller mindre nærgående og ukritisk er kopieret af efter deres forgængere. Kontrolmuligheder var der kun få af dengang, i hvert fald er de sjældent blevet anvendt. Kun få af dem bygger på autentisk materiale, og så godt som ingen er blevet ført à jour før langt op i 1800-tallet. De bringer flag med forkerte proportioner og i ukorrekt gengivelse, de viser ikke-eksisterende eller forlængst afskaffede flag, og ulykken var, at når et fejlagtigt flag først var indkommet, gik det igen og igen på de følgende tavler.

En kontrolprøve kan bedst gøres med de danske flag. Allard bringer f. eks. 1695 fire danske flag, og ingen af dem er korrekte. Alligevel



Som eksempel på de utallige flagtavler og -kort fra 1700-tallet bringes dette udsnit af et stik i Aubin: Dictionaire de Marine (Amsterdam 1702). 1. Det af hertug Frederik IV af Gottorp i 1696 indførte slesvig-holstenske søflag; 2. dansk koffardiflag (fejlagtigt med splitter; korset er for smalt); 3. orlogsflag (fejlagtigt med tre splitter og for bredt kors); 4. den norske by Bergens flag med gående, sværdbærende løve (dette flag er ellers ukendt).

Danish flags as shown on a flag chart, 1702. 1. The seaflag of the duchies of Schleswig-Holstein (1696); 2. the merchant-flag (incorrect with two tails and a narrow cross); 3. the naval flag (incorrect with three tails and too wide a cross); 4. the flag of Bergen in Norway (otherwise unknown). Practically all flag charts of the 18th century are unreliable.

møder man dem gang på gang gennem mere end hundrede år. Det værste er, at de også dukker op i udenlandske flaghistorier fra nyere tid som virkeligt eksisterende flag, og da disse igen bruges som kilde, er de næppe nogen sinde til at udrydde.³⁴ Allard viser således det kongelige flag (orlogsflaget) med tre splitter og bredt kors, nationalflaget (koffardiflaget) med to korte splitter og et smalt kors; desuden bringer han et stutflag med Christian V's monogram samt et flag, der

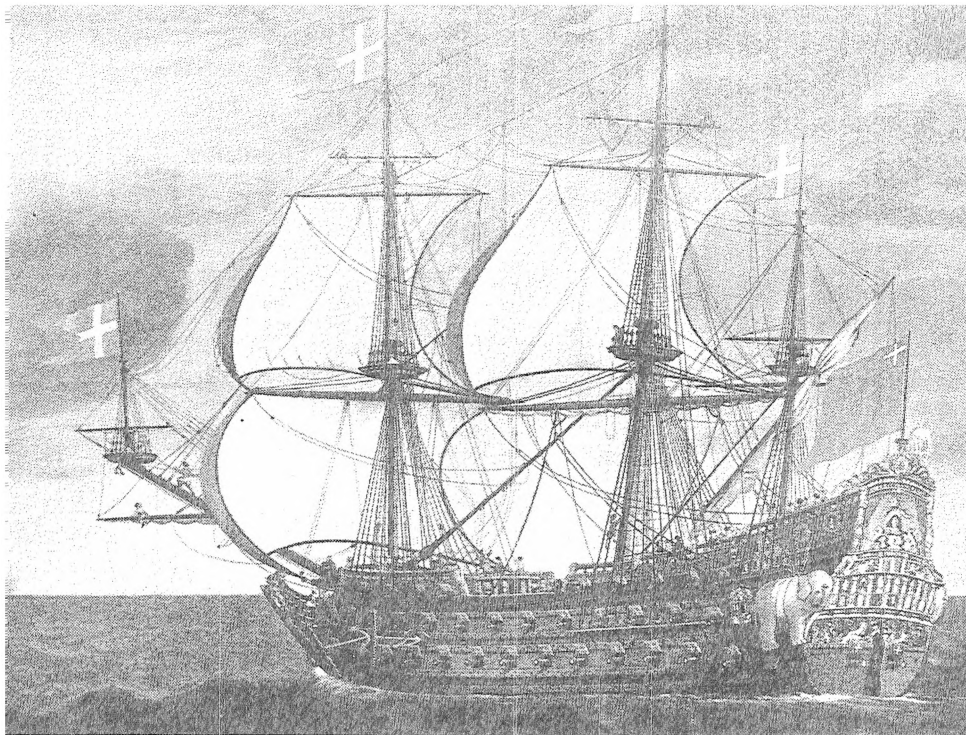
angives at være Bergens flag. Disse to er ellers ukendte, men figurerer trofast på flagtavler helt op til *Bowles'* engelske flagbog 1801. – Mere om dem senere.

For at skrive dannebrogshistorie – det gælder også andre landes flag – må man støtte sig på officielle forordninger, love, bekendtgørelser og flagbilleder, og dernæst studere et så stort billedstof som muligt for at få en idé om brugen af dem. Tilmed må man også her være på vagt og betragte dem kritisk. Desværre kan det ikke skjules, at man ofte lades i stikken af de officielle bestemmelser, som er yderst sparsomme og slet ikke berører alle problemer. Og tilmed er disse bestemmelser på ingen måde altid blevet overholdt. Men det er måske derfor, flaghistorie kan være yderst spændende og underholdende.

Slesvig-Holstens, Bergens og Vestindiens flag

Et af de flag, der stadig går igen på flagtavlerne, er det særlige flag for den hertugelige del af hertugdømmerne. Da Christian V i 1684 havde inddraget den gottorpske del af Slesvig i riget, gav han 1685 befaling til samtlige stæder i hertugdømmet Slesvig, samt byerne Glückstadt og Altona, at disse byers skibe i fremtiden skulle bruge „Unsere ungespaltene Flagge mit dem weissen Creutze“, altså stutflaget. Efter at han måtte aflevere det inddragne til gottorperne igen 1689, indførte hertug Frederik IV i 1696 et nyt flag for sin del af *hertugdømmerne*. Det var et rødt flag med to korte splitter og med et kronet skjold i guld i midten, hvori sås Slesvigs to blå leoparder (løver); som ramme om skjoldet var det holstenske hvide nældeblad med de tre nagler placeret.³⁵ Flaget var et „Seeflagge“, som skulle føres af skibene i den hertugelige del. Formentlig er dette flag da også blevet brugt, selv om man så vidt vides ikke kender nogen afbildning af et skib, der fører det. Under alle omstændigheder kan det imidlertid ikke være blevet ført ret mange år. Efter den store nordiske krigs afslutning i 1720 inddroges gottorpernes andel igen, og hertugdømmernes handelsskibe sejlede under dannebrog helt op til 1864.

Dette specielle slesvig-holstenske flag er afbildet i *G. de Vries*: De



Det store orlogsskib „Friderich“, bygget i Neustadt 1649, på 86–100 kanoner, pragtfuldt udsmykket agter med Frederik III's buste og valgsprog, elefantordenens insignier m. m. Foruden splitflag i alle toppe, vimpel i stortoppen og splitflag som gøs fører det agter over hækken et stort rødt flag med et lille dannebrogsmærke i øverste, inderste hjørne, et bevis på hvor lang tid det tog, inden Christian IV's påbud om splitflaget som orlogsflag blev gennemført. – Maleri på Gaunø af ukendt kunstner fra ca. 1650.

The richly ornamented Danish warship "Friderich", built in 1649. The big flag aft is not a swallow-tailed Dannebrog, as one might expect, but a red flag marked with a small Dannebrog in the corner. Contemporary painting.

doorlugtige Weereld (Amsterdam 1700), og derfra kopieredes det i 100 år på talrige flagtavler. Det ses sidste gang 1817 – og det i en dansk (!) bog med flagkort, udgivet af G. S. Reitz i København. Man synes unægtelig, at det er et stift stykke, at ikke engang en dansk flagbog har fået nys om flagets afskaffelse et århundrede tidligere; men da alle de andre flag i denne bog også er ukorrekte, holder man op med at undre sig. Uden tvivl har den smarte forlægger ukritisk

overført et udenlandsk forbillede til dansk uden at prøve at få flagene verificeret. Det måtte han bedre end andetsteds have mulighed for i København, skulle man synes.

På samme måde studser man over det nævnte flag for *Bergen* i Norge. Allard viser det som et dannebrog (stutflag), i hvis *spuns* (hvide midterfelt) ses en mod højre gående rød løve, holdende et blå tyrkersværd løftet i højre pote; en krans af to grene omgiver løven. Han meddeler, at han har set fortegningen i en håndtegnet flagbog, som han fik af en sømand.³⁶ Ingen tør påstå, at der ikke kan have eksisteret et sådant flag, men det ses hverken påbudt, tilladt eller nævnt noget sted, og der kendes heller ingen billeder af skibe, som fører det. Måske kan en enkelt reder egenmægtigt have indført det for sine egne skibe. Det må dog i gunstigste tilfælde betegnes som en døgnflue. Alligevel kan vi følge det som en fast bestanddel i alle flagbøger op til den nævnte misvisende samling, udgivet 1817 i København af G. S. Reitz. Her holder løven dog ikke mere en krumssabel, men den krumskaftede økse fra det norske våben.

Der eksisterer forøvrigt et tredje særflag, som ingen af flagtavlerne viser, før det dukker op i Gabriel Hesselbergs håndtegnede flagbog ca. 1805, nemlig det vestindiske. Ifølge ham har *Dansk Vestindien* to stutflag, det ene mørkeblåt, det andet hvidt, og begge har indsat et lille dannebrogsmærke i inderste øverste hjørne. En samtidig håndtegnet flagbog (af P. S.) på Marinens Bibliotek anfører dog kun den blå udgave af flaget.

Nogen forklaring på disse flags betydning og brug gives ikke, og det kan ikke oplyses, hvor de stammer fra, eller hvornår de er opstået. Man kunne måske tænke sig, at de blev ført af skibe, hjemmehørende på St. Thomas og St. Croix, med hver sin farve. Men det bliver kun gætterier.

J. Hjorth medtager ikke flagene i sin flagbog 1820, men at de virkelig har eksisteret ses af et billede af C. C. Parnemann 1798, visende vestindiefareren, fregatten „St. Croix Packet“ i Paramaribo, og den fører dette flag, ganske vist som vimpel; det er blå. 1828 viser fregat „Prinz Carl“ af Kiel samme blå vimpel på fortoppen som pakotflag; den er

øjensynlig ved at afsejle til Vestindien. Og på et farvelagt litografi af H. R. Thorsøe 1842, „Havnen og Værftet i Christiansted på St. Croix“, ser man et af skibene på reden, „bassinet“, føre samme flag under gaffelen, også i den blå udgave.

Andre eksempler end disse er ikke påtruffet.

Typen, det ensfarvede stutflag (rødt, hvidt osv.) med et lille dannebrog som hjørnemotiv, forekommer forøvrigt ikke så sjældent længere tilbage i tiden. Orlogsskibet „Friderich“, bygget 1649, fører, som det berømte maleri på Gaunø viser, splitflag som gøs og i alle toppe, men over hækken et meget stort rødt stutflag med dette dannebrogsmærke, og det samme gør den nævnte model af „Sophia Amalia“, bygget samme år, på Orlogsmuseet. På Wolfgang Heimbachs maleri (på Rosenborg) af arvehyldningen 1660 fører et lille to-mastet skib det samme flag i lille format i stortoppen.³⁷ Da staden København i 1661 fik sine privilegier og sit byvåben, var dette prydet med en trofæopstilling af fem dannebrogstandarter og af fem faner hver i sin farve: blå, gul, rosa, grøn og brun, og hver med dannebrog som hjørnemærke.³⁸ – Efterhånden blev det også skik, at de fleste hærfaner, uanset deres mer eller mindre fantastiske udformning, fik dannebrog som hjørnemærke.

Proportionerne fastlægges

For at få ensartethed i den herskende mangfoldighed fastsattes 1696 nøjagtige forskrifter for *orlogsflagets* proportioner – ikke for dimensionerne, for de vekslede i høj grad. Det bestemtes, at korsets bredde skulle være $1/7$ af flagets højde; de inderste felter (ved liget – den indsyede flagline) skulle være kvadrater med siden 3 gange korsets bredde, de yderste felter rektangler, hvis længde var $1\frac{1}{2}$ gang kvadraternes sider; endelig skulle splitternes (tungernes) længde være lig det øvrige flags længde.³⁹

Når de nævnte flagtavler fra Allard og opefter viser det kongelige flag (orlogsflaget) som et tretunget dannebrog og nationalflaget (stutflaget) som et totunget splitflag, er det som nævnt ganske forkert, helt bortset fra, at proportionerne i alle tilfælde er ukorrekte. På ældre

billeder af splitflaget fortsætter den spidse, V-formede indskæring ofte helt ind i korset som et hak. Efter 1696 er korsets yderste ende lige.

Om *koffardiflagets* udformning var der ikke lovgivet. Først ved forordningen af 11. juli 1748 blev der givet faste forskrifter om dets proportioner. Det hvide kors skulle være $1/7$ af hele flagets højde, og de to inderste felter skulle være kvadratiske. De yderste felter skulle være rektangulære, $6/4$ ($1\frac{1}{2}$) gange de inderste firkanter. Med andre ord: flagets proportioner var akkurat som orlogsflagets minus splitterne.

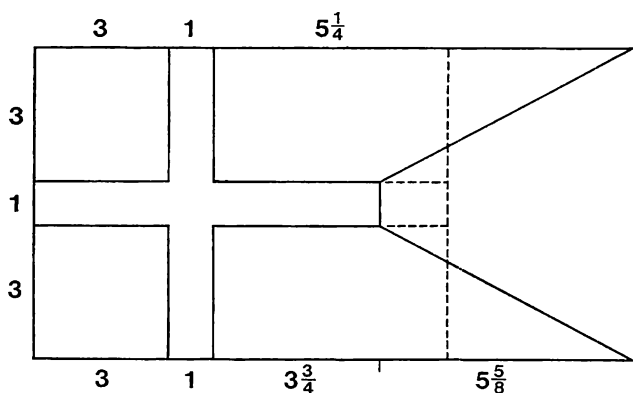
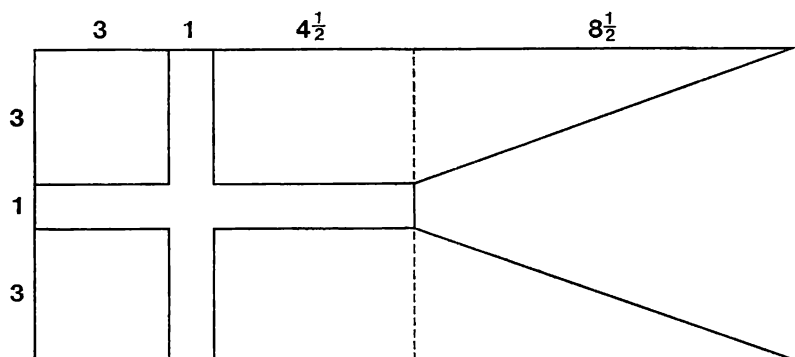
Af praktiske grunde er begge flags proportioner forøvrigt senere blevet ændret noget:

Orlogsflagets inderste felter er stadig de samme som før, korsets bredde også; men de yderste felter er ikke mere $1\frac{1}{2}$ gange kvadraternes sider, men $1\frac{1}{4}$ gange, således at de altså er blevet kortere. Splitterne er også kortet af, idet de ikke mere er lig det øvrige flags længde, men $1\frac{1}{2}$ gange længden af de yderste firkanter.⁴⁰ Disse proportioner fastsloges i 1856.

En ubetydelig ændring i koffardiflagets proportioner blev godkendt i maj 1893. Da flaget så noget afstumpet ud, især når det vajede fra masten, og da den yderste kant desuden var udsat for slitage, havde man stiltiende i tidens løb gjort de yderste felter lidt længere. Dette tillodes nu, idet det bestemtes, at de måtte være op til $7/4$ gange de inderste kvadrater i stedet for $6/4$.⁴¹

I virkeligheden giver disse mål nogle højst besværlige brøker at regne med. For koffardiflagets vedkommende er forholdet mellem højde og længde som 28 til 37. Korsets bredde er $4/37$ af længden, de inderste felters sider $12/37$ og de yderste felter $21/37$. Endnu mere indviklet er det med splitflaget, hvis forhold er som 56 til 107. Korsbredden er $8/107$ af længden, de inderste felters sider $24/107$, de yderste felter uden splitterne $30/107$, og splitterne $45/107$.⁴² Slet så svært er det selvfølgelig ikke i virkeligheden, idet man altid regner med flagets højde ved liget eller stangen, og af den udgør korsets bredde $1/7$.

Det kan til sammenligning nævnes, at det svenske blågule flag har andre proportioner end dannebrog. Forholdet mellem højde og længde



Dannebrogs proportioner. Foroven orlogsflaget, som det fastlagdes 1696, og koffardiflaget 1748 (markeret med stiplede linier). Foruden splitflaget i dets nuværende skikkelse, fastlagt 1856, med de yderste felter og splitterne forkortede, og stutflaget (stiplet) i dets forlængede form fra 1893. Som basis for proportionerne gælder korsets bredde, der konstant er $1/7$ af flagets højde.

Official proportions of the Dannebrog. Above: the naval flag as laid down in 1696 and the merchant flag from 1748 (dotted line). Below: the present naval (1856) and merchant flag (1893). The width of the cross is always $1/7$ of the height of the flag.

er som 10 til 16, og korset er $1/5$ af højden. De inderste felter er ikke kvadratiske, men som 4 til 5, de yderste som 4 til 9. Det svenske tre-tungede splitflag, som kun føres af kongehuset og forsvaret, er i forholdet 10 til 20, og splitterne udgør $8/20$ af længden.

Det norske stutflag er i forholdet 16 til 21. De inderste felter har ligesom dannebrog kvadratiske sider på $6/16$ af højden. Korset, blå med hvide kanter (rest af dannebrog's hvide kors), udgør $4/16$ af højden. Det norske orlogsflag, der som det svenske har tre splitter, opviser forholdet 16 til 25, og heraf udgør splitterne de $11/25$.

For det engelske flag ligger forholdet et sted mellem 1 til 2 og 2 til 3, for det franske er det som 2 til 3 og for det amerikanske som 10 til 19.

Inden for kunsten regner man med det *gyldne snit*, som formodes at give det mest harmoniske forhold mellem højde og længde. Forgrovet forholder det sig som 2:3, 3:5, 5:8, 8:13 osv. Trikoloren og det svenske stutflag opfylder denne betingelse, men dannebrog slet ikke; gjorde det det, skulle det være knapt $1/5$ længere. Og det gyldne snit kan slet ikke stille noget op med splitflaget med dets korte krop og lange tunger. Men til syvende og sidst er denne æstetiske regel også kun udtryk for en speciel klassisk skønhedsopfattelse, som kun sjældent har gyldighed i det virkelige liv. Dog kunne man have ønsket, at vort koffardiflag havde været lidt længere, for det er i virkeligheden ved at være stumpet, især når det bliver slidt. Flaglovskommissionen af 1907 foreslog, at dannebrog's forhold skulle ændres til 2:3, altså det gyldne snit, og at de inderste felter ikke skulle være kvadratiske, men deres længde skulle være halv så stor som flagets højde og de ydre firkanter dobbelt så lange som deres højde. Men da Kunstakademiet udtalte sig derimod, blev det ikke til noget.

I et flags udseende indgår proportionerne som en meget vigtig del. Mange moderne flagtavler tager ikke altid hensyn til, at næsten alle flags proportioner er indbyrdes temmelig forskellige, men putter dem glatvæk ind i aldeles ens rektangler, så man i virkeligheden får et ganske falsk indtryk af dem.

Monogramflag

Allerede ved forordningen af 25. marts 1757 gaves der et vigtigt supplement til flagforordningen af 1748, idet det bestemtes, at alle de

danske koffardiskibe, som sejlede til Strædet og på den middellandske sø (Gibraltar-strædet og Middelhavet), skulle vise det kongelige *chiffre* (monogram) i en spuns over korsets midte i stutflaget. Denne spuns, en hvid kvadratisk firkant, skulle være af størrelse som et af de inderste felter, altså tre gange korsets bredde. Betegnende for tidsalderens unøjagtighed er det forøvrigt, at det træsnit af flaget, der fulgte med forordningen til oplysning for folk, var lavet med helt forkerte proportioner (!). Ændringen skete af praktiske grunde, nemlig for at dannebrog skulle adskilles fra det maltesiske flag, der, som det allerede er nævnt, til forveksling lignede det danske flag. Skibsfarten på Middelhavet var blevet intensiveret, idet den danske stat havde sluttet traktater med de muhamedanske (tyrkiske) riger i Nordafrika, hvis mange sørøvere ellers havde overfaldet de fremmede skibe, de kunne magte, og ført mandskabet i slaveri. Fra 1740'erne betalte Danmark som flere af de andre europæiske stater store årlige tributter, og skipperne måtte være forsynet med et tyrkisk eller algiersk søpas for at slippe for opbringelse, ligesom deres flag måtte være anerkendt af disse barbareskstaten. Det er altså dem, som kom til at bestemme udseendet af dannebrog gennem 110 år.

Monogramflag med kongelige navnetræk var forøvrigt på ingen måde noget nyt. Det er nævnt, at et sådant med Christian IV's kronede C 4 ses på Chr. Møllers stik af et dansk orlogsskib i begyndelsen af 1600-tallet. På Willem van de Veldes laving af slaget i Femernbælt 1644 ses ligeledes et splitflag med C 4 i stortoppen. 1635 blev en skipper, Peter Jansen Duncker af Glückstadt, tiltalt, fordi man i hans skib fandt et flag med kongens navn i, som hverken han eller nogen anden havde lov til at bruge.⁴³ Dette kunne tyde på, at kongemonogrammet ligesom splitflaget var forbeholdt orlogsskibene, kongens egne skibe, selv om der ikke ses at være udstedt nogen bestemmelse derom. Fra en skanse ved Kieler-fjord erobrede den svenske general Carl Gustav Wrangel i 1644 et dannebrogflag med et kronet C 4, omgivet af årstallet 1644 og kongens valgsprog R. F. P. (*Regna firmat pietas* = fromhed styrker rigerne). Da dannebrog ikke førtes af fodfolket, må det sandsynligvis have været marinetroppernes flag. Under slaget ved

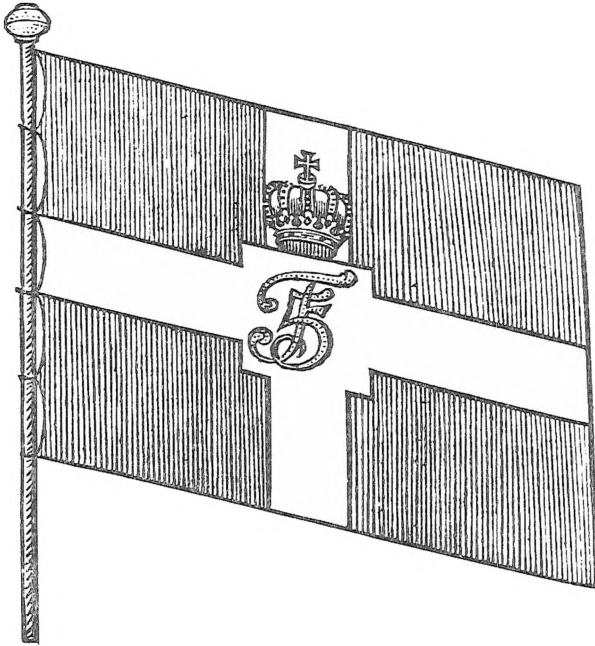
Lund 4/12 1676 erobrede svenskerne flere dannebrogspaner fra de danske marinebataljoner. Af dem er fire bevarede. Det ene har kongens kronede navnetræk C 5, det andet dronningens: C A (Charlotte Amalie), det tredje prins Jørgens, et kronet spejlmonogram G (= Georg), og det fjerde den norske økseberende løve.⁴⁴

På de tidligere behandlede flagtavler fra 1700-tallet – første gang hos Allard – optræder et stutflag med Christian V's kronede spejlmonogram C 5 i en spuns. Vi kender ellers intet til et sådant flag. Men derfor kan det selvfølgelig godt have eksisteret. Det er et stutflag, ikke et splitflag, så det kan næppe have været kongens eget private flag, ej heller et orlogsflag. Det er unægtelig et meget gådefuldt stykke. Skønt Christian V døde 1699, er det ejendommeligt at se det gå igen og igen i 1700-tallets flagkort, indtil det, vist for sidste gang, afbildes hos Bowles 1801, over hundrede år efter kongens død. Når et glas-maleri fra 1757 af en hamborgsk hvalfanger „De Stadts Welvaert“ viser netop dette flag over hækken, et stort stutflag med C 5 i spejlmonogram,⁴⁵ må det øjensynlig skyldes, at kunstneren har slået det danske flag efter på en af de omtalte flagtavler; han kan umuligt have set det ved selvsyn.

1733 gav skipperne i Trondhjem et vældigt flag med Christian VI's kronede monogram, broderet i guld, til broporten over Nidelven, hvor det vajede, da kongen allernådigst aflagde besøg i byen.⁴⁶ Det er tydeligt nok syet i anledning af den ærefulde begivenhed.

Der er da ikke så få tilfælde, hvor flag har haft kongemonogram, før det blev indført ved lov 1757. –

En del redere og skipperne har sikkert grebet ideen og hurtigt anskaffet sig de ganske smukke flag. Således ser vi på en stentøjskrukke fra 1765 et billede af 3-mastet galliot „Maria Christina“ af Åbenrå, som i flag og gøs har et kronet F 5,⁴⁷ – vist det ældste eksempel på monogramflaget i brug, – og på de mange skibsportrætter, som dukker op i slutningen af århundredet i stigende antal, ses, at næsten alle skibe har flag med C 7; kun ganske enkelte fører rent dannebrog. Trods dette synes det i praksis dog, som om mange ikke havde fulgt påbuddet, idet forordningen af 1757 blev gentaget så sent som 1804.



Forordningen af 25/3 1757, hvorved flag med kongemonogram indførtes for de skibe, der fo'r på Middelhavet, for at undgå forvekslinger med Maltas flag, bragte denne mønstertegning af et monogramflag med Frederik V's navnetræk. Desværre er flaget ukorrekt tegnet, idet korset er for bredt og de inderste felter er rektangler i stedet for kvadrater; spunsen, firkanten over korsets midte, er til gengæld for lille. Når officielle flagtegninger var så unøjagtige, kan man bedre forstå, at det kneb for menigmand at føre korrekte flag.

The official pattern design of the monogram flag (with King Frederick V's monogram), which was introduced in 1757 for Danish ships trading in the Mediterranean, in order to prevent a confusion with the Maltese flag (of the Order of St. John) which looked exactly like the Dannebrog.

Efterhånden blev det dog ligefrem lidt af en prestigesag – vi ville sige et statussymbol – at føre kongemonogrammet i spunsen, idet det jo gav det indtryk, at skibet fo'r på Middelhavet, selv om det måske aldrig vovede sig uden for de hjemlige farvande. Hvorfor skulle så mange småskippere ellers sætte dette flag på deres små jagter og slupper? Til slut var der vel næppe nogen, som førte det rene flag.

En ganske pudsig og helt uregelmønteret udformning af flaget finder vi på sluppen „Regina“ af Århus i 1830-40'erne. *Regina* betyder som bekendt dronning, og den sikkert meget loyale skipper har uden videre sat skibets navn Regina i det hvide kors og placeret en krone derover, som det ses på et billede af skibet i købstadsmuseet Den gamle By.

Flagene med det kongelige navnetræk var virkelig meget dekorative. De kunne udformes mer eller mindre efter forogdtbefindende, da der ikke var angivet faste retningslinier. Mest fulgte man dog den officielle udformning af kongemonogrammet, som man så det på mønter, bygningssværker, skilte, dokumenter osv. C 7 (for Christian VII) kunne således sammensættes som enkeltmonogram eller sammenslynges som dobbeltmonogram. Frederik VI's monogram var hyppigst det sammenslyngede FR (Frederik Rex) i skriveskrift, med VI indsat forinden. Navnetrækket blev malet på med oliefarver, som trængte igennem flagdugen, så det viste sig omvendt på bagsiden, hvis der da ikke var syet en ekstra spuns på. Sjældent blev monogrammet broderet på. Navnetrækkets farve var i reglen gul (for guld). En kongekrone var ikke direkte påbudt i forordningen, men anbragtes dog altid over navnechiffret; den kunne efter evne og ønske males mer eller mindre realistisk, med rød puld og forskelligtfarvede indsatte ædelsten. På Frederik VI's tid blev det almindeligt at omgive det kronede monogram med to pyntelige korslagte grønne grene som en krans. Der var altså mange muligheder for individuelle løsninger, hvilket de talrige skibsportrætter, som efterhånden blev voldsomt populære, giver et levende indtryk af.

Først i 1867, da søøverstaterne i Nordafrika forlængst var blevet pacificerede, og da de internationale søfartsregler om registrering, signalering osv. blev indført, forsvandt kongemonogrammet igen ud af det danske koffardiflag, idet det ved lov af 13/3 1867 bestemtes, at flaget atter skulle være som påbudt ved forordningen af 11/7 1748, altså det rene flag.

Der findes endnu ganske enkelte af de originale flag med påmalede monogrammer i spunsen bevaret på danske museer. Dragør museum

ejer således et med Christian VII's monogram – vist det ældste af de bevarede, – og Handels- og Søfartsmuseet har ialt tre: et med Frederik VI's monogram (det har tilhørt skibsreder Nic. Petersen, Flensborg), et med Frederik VII's og et med Christian IX's (det har vajet på et Åbenrå-skib og må således stamme fra den korte tid mellem Christian IX's tronbestigelse november 1863 og freden i Wien oktober 1864).

Som et kuriosum kan nævnes, at rådhuset i Ærøskøbing endnu har ret til at flage med splitflag med kongemonogram, en begunstiggelse Christian IX gav i 1864 til tak for ærøboernes danskhed. Forøvrigt flagede Øresunds Toldkammer i Helsingør før sundtoldens ophævelse 1857 også med splitflag med kongemonogram. Det er et par af de yderst få eksempler på splitflag som monogramflag. Iflg. kaperreglementet af 28/3 1810 måtte kapere dog føre splitflag med monogram.

En pudsighed er det, at man i det fjerne Østen ikke rigtig forstod hvad monogrammet egentlig var for noget, men omtlydede det i poetisk retning. En japansk flagtavle viser det således i form af en sommerfugl. Man kan udmærket forestille sig, at f. eks C 5 eller C 7 som dobbeltmonogram med kronen over er blevet opfattet som en tegning af et sådant insekt. Resultatet blev, at sommerfuglen på visse østlige flagtavler blev anført som et specielt dansk kendings- eller våbenmærke, – egentlig en ganske sympatisk tanke.⁴⁸

Splitflag på koffardiskibe

Forbuddet mod at koffardiskibe førte splitflag blev ikke respekteret. Blot for at nævne et enkelt eksempel ses på biskop Gudbrandur Thorlakssons kort over Island 1668 et koffardiskib med splitflag i toppen.⁴⁹ Både 1675 og 1690 måtte Christian V gentage forbuddet, idet han havde erfaret, at der skete stort misbrug med flagene på næsten alle danske og norske koffardiskibe, skuder og småfartøjer inklusive. Og 21/1 1696 blev som omtalt vimpelføring forbudt. Kun orlogsskibene måtte føre kgl. flag, vimpel eller gøs.

17/2 1741 var der igen grund til at indskærpe forbuddet, idet næs-

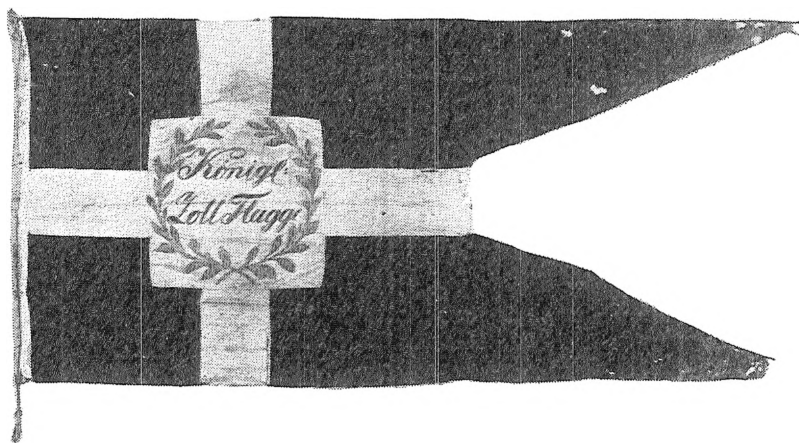
ten alle koffardiskippere tillod sig at føre kgl. flag, vimpel eller gøs med split „og deri ikke alene forgribe sig imod kongens egen højhed, men endog giver anledning til forklejning af det regale, som kongen alene tilkommer.“ Der blev derfor sat en bøde på 50 rdl. for den der overtrådte forbuddet, hvadenten det var i inden- eller udenlandske farvande, og angiveren skulle have $\frac{1}{3}$ af bøden som belønning. I Frederik V's søkrigsartikler 1752, § 818, fik orlogsskibene påbud om at meddele alle overtrædelser af forbuddet, de observerede, og beslaglægge splitflag og vimpler, men det hjalp øjensynlig ikke, for gang på gang i de følgende år følte man atter anledning til at indskærpe forbuddet. Det var svært selv for en enevoldskonge at håndhæve sine bestemmelser. I virkeligheden træffes samme påbud endnu så sent som 1886 i Instruktioner for Tjenesten i Flaadens Skibe, § 252. Og det gælder forøvrigt stadig.

Selv om splitflaget var kongens og den kgl. orlogsflådes flag, var der dog flere undtagelser, så handelsskibe i visse tilfælde fik lov til at føre det. Allerede på Christian IV's tid sejlede de hamborgske hvalfangere efter speciel tilladelse af kongen med „kongeligt flag“, og 1658 sendtes tre skibe til Portugal efter salt, og de fik også ret til at føre splitflag – men det var ganske vist også orlogsskibe, der fungerede som saltskibe.⁵⁰

Det Afrikanske kompagni fik 1656 ret til at føre kgl. flag, og 1669 fik kompagniskibe, der fo'r på Østen, tilladelse til at føre „kongens flag“ samt gøs og vimpel, når de var syd for ækvator, og skibe i vestindiefarten ligeledes, når de havde passeret de Kapverdiske øer og indtil de på tilbagereisen kom forbi de Flamske øer (Açorerne).⁵¹ Senere ændredes det til Krebsens vendekreds i st. f. ækvator.

Denne tilladelse gjaldt op i tiden for det i 1670 stiftede Ostindiske kompagni og overførtes til dets afløser, det Asiatiske komp.; det Vestindiske komp. fik også for de skibe, der sejlede på den Guineiske kyst, lov til at føre splitflag på samme måde (1690). Farten på Vestindien gik i reglen om ad Guldkysten for at hente slaver, og kompagniets navn blev det Vestindisk-guineiske kompagni.

1784 fik alle danske skibe, der fo'r på hval- og robbefangst, ret til at føre splitflaget.



Et toldflag blev indført i 1743, et splitflag med to korslagte nøgler i en spuns. I 1780 ændredes nøglerne til indskriften „Kongelig Told-Flag“ i en krans. Handels- og Søfartsmuseet ejer det sidste danske toldflag, der blev brugt på Slien før krigen 1864, med indskriften „Königl: Zoll Flagg“.

In 1743 a special revenue flag was introduced. The two crossed keys in the middle were replaced by the inscription "Royal Revenue Flag" in a garland in 1780. The Danish Maritime Museum owns the last revenue flag used on the firth of Slien (Schleswig) before the Germans took over the duchies, in 1864.

I begyndelsen kaldtes flaget med de to tunger eller splitter „kongeflag“, „vort flag“ o. lgn., men hen i 1700-tallet opkom det nu brugelige ord „splitflag“. Pudsigt nok træffes ordet „orlogsflag“ første gang så sent som i flagreglementet 1806, men først 1846 gik ordene „kongeflag“ og „kongevimpel“ ud og erstattedes af orlogsflag og -vimpel. Splitflaget var fra først af et rent flag uden mærker. I 1700-tallet indkom de mærkede flag for alle ikke-orlogsskibe, der havde tilladelse til at føre det; herom i næste kapitel.

Kompagniskibenes flagføring fremgår af forskellige tegninger og billeder. Det kan ikke undre, at den svarede til orlogsskibenes, som forøvrigt hele kompagnifarten havde så meget tilfælles med. 1672 førte ostindiefareren „Oldenborg“ på rejse til Java et stort hækflag, en mindre gøs og små flag på alle toppe, og alle disse flag var splitflag.

På stortoppen førtes desuden en lang splittet vimpel under flaget. – Ostindiefareren „Jomfru Susanne“ havde i 1719 samme flagføring, dog var flagene i for- og mesantop erstattet af blå fløje.⁵² Og denne flagføring blev ikke ændret op igennem den følgende tid.

Det var ikke bare af hensyn til at det var flottere med splitflag, at mange koffardimænd snød sig til at føre det og gang på gang at overtræde forbuddet. Trods alt lå der en større sikkerhed i at optræde som om man var et af kongens skibe. Det var jo til syvende og sidst derfor, kompagnierne fik lov til at bruge det kongelige flag. De kostbare ladninger var uden tvivl bedre beskyttet og respekteret under dette. I Asiatick komp.'s oktroj 1732 sagdes direkte, at det gav mere anseelse hos „kapere, tyrkere og sørøvere,“ alle sammen nogle af søfartens ærgeste fjender.

Efterhånden som kompagnierne døde ud, forsvandt splitflagene mere og mere. Til sidst var det nærmest kun hvalfangerne, der måtte føre dem. Men der var mange andre, som gerne ville have dem, ikke mindst de storredere i 1800-tallet, hvis skibe fo'r over det meste af kloden. Loven af 13/3 1867 sagde dog ganske tydeligt, at intet dansk handelsskib, som ikke var regeringsskib, måtte føre andet flag end det almindelige danske handelsflag, som det var påbudt 1748. Skibsførerne havde dog en anden mening. De troede f. eks. almindeligvis, men fejlagtigt, at skibe, der gik på Kina, havde rundet Kap Horn eller havde været en rejse rundt om jorden, i kraft af disse bedrifter stiltiende havde erhvervet sig ret til at føre det eftertragtede splitflag. I dette bestyrkedes de unægtelig, når en officiel flagtavle i 1877 afbildede et splitflag med to løver (vist det forlængst uddøde Asiatiske kompagnis flag!) og meddelte, at det blev ført af skibe, som havde passeret linien.⁵³ – Man mente også, ligeledes fejlagtigt, at skibe, der før 1867 af en eller anden grund havde haft lov til at føre splitflag, stadig måtte gøre det.

Et eklatant bevis på hvor egenmægtigt man handlede giver et mareri af brig „Insulaneren“ af Svendborg 1871 (af H. Reimers, Kiel). Det fører helt ulovligt splitflag, og det tilmed et med kongemonogram.

På landjorden brugte Københavns skipperlav, grundlagt i begyn-

delsen af 1600-tallet og 1863 fortsat som Københavns skipperforening, efter uhjemlet tradition splitflaget. Motiveringen var, at lavets ældre segl afbildede et skib med splitflag (!). Sejl-, flag- og kompasmergerne har i lange tider flaget med splitflag *på vandret stang* uden for deres huse. Private folk havde ikke lov til at flage, og slet ikke med splitflag, men sejlmagerne fik 1688 tilladelse til at „udhænge flag for deres huse og døre“, notabene hvis de var eksaminerede kompasmagere tillige. Flaget er altså et skilt. Men der siges ikke noget om, at det skal være et splitflag.⁵⁴

Mærker i flag

Langt de fleste af de splitflag, det som nævnt blev tilladt forskellige kompagnier, institutioner osv. at føre, fik fra 1730'erne specielle mærker i en spuns, i det øverste inderste felt eller i korset. I enkelte tilfælde fik også nogle stutflag mærke. Vi skal se lidt på disse mærkede flag. Først skal det dog nævnes, at 1731 var et specielt *kongeflag*, et splitflag med det danske rigsvåben, blevet approberet. Vi antager, at der har eksisteret et ældre kongeflag, eventuelt med kongemonogram, for 1719 nævnes, at kongen førte et specielt kongeflag.⁵⁵ Efterhånden fik de forskellige grader af admiraler som omtalt deres særlige flag og standere med mærker, små malteserkors i øverste inderste felt.

Det Asiatiske kompagni fik ved sin oprettelse 1732 tilladelse til at føre sit våben i splitflaget, to stående løver (ikke pudler, som det fejlagtigt er blevet hævdet), holdende en krone over kongemonogrammet, og derunder DAC sammenslynget. Formodentlig er det en fejltagelse, når der på C. C. Parnemanns farvelagte tegning på Handels- og Søfartsmuseet af „Christianshavn“ fra beg. af 1800-tallet står KAH (= Kongelige Asiatiske Handel). Tilladelsen gjaldt syd for linjen. Her og forøvrigt på Københavns red måtte skibene også føre vimpel.

Det Vestindiske kompagni fik 1744 lov til at føre samme flag som Asiatisk kompagni, dog med kompagniets initialer. Ingen afbildninger af dette flag, der gjaldt syd for Krebsens vendekreds, kendes, så vidt vides. I 1600-tallet forekommer DWC i spejlmonogram i kompagniets

segl, senere optræder det i andre former. I flaget er formentlig brugt et (eventuelt sammenslynget) DWC. – Da staten overtog øerne 1755, fik de private vestindiefarere lov til at bruge splitflag, blot de ikke gjorde splitterne længere end tilladt.

De *partikulære (private) ostindiefarere*, der efter 1772 fik tilladelse til at fare på Ostindien, måtte sætte P. O. H. (privat ostindisk handel) i deres splitflag i guldbogstaver. Bogstaverne forekom enten alene i korsets lange arm eller under et kongemonogram eller en opstilling med løver, der minder om Asiatisk kompagnis flag. Det fortælles, at skibsrederen Jørgen Bruhn i Åbenrå som den eneste reder i provinsen havde P. O. H. i flagene på sine skibe i første halvdel af 1800-tallet.⁵⁶ Handels- og Søfartsmuseet ejer et POH-flag med Frederik VII's monogram. På det tidspunkt må den slags flag dog have været meningsløse.

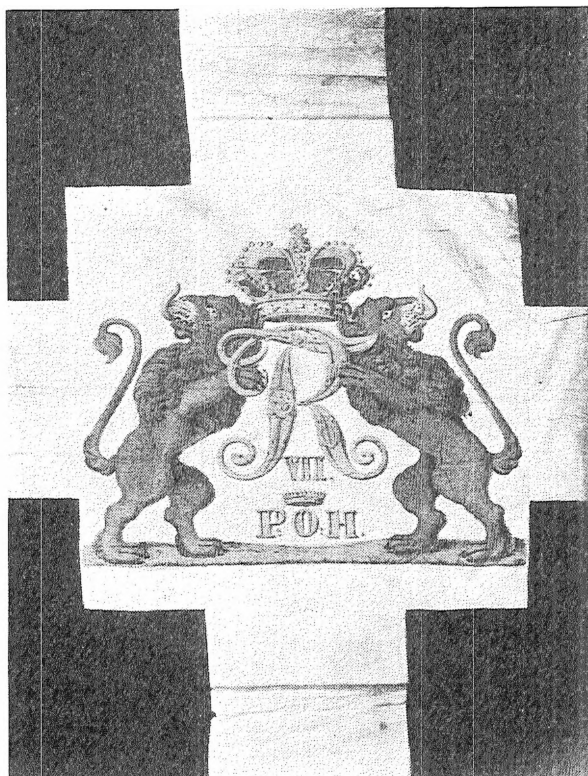
1803 indførtes et *dansk-ostindisk paket-flag*, et splitflag, i hvis spuns ses to stående løver, holdende et skjold med kongens kronede monogram, hvorunder indskriften „Paquet“. Det førtes af de to paketskibe, der hvert år blev udsendt med passagerer og post til Ostindien. Initialerne D O P nævnes også.⁵⁷

1804 fik *Den kgl. Manufaktur-Handels* skibe lov til at føre splitflag med D M H under en krone.⁵⁸

Kanalkompagniet, stiftet 1782 til udnyttelse af Ejderkanalen, førte flag, i hvis spuns to vildmænd holdt kronen over kongemonogrammet, og med indskriften F: H: & C: (Forenede Handels- og Canal-Kompagni).

Det *Østersøiske kompagni* havde et lignende flag med indskrift K: Ø: & G: H: (Kgl Østersøisk og Guinesisk Handel). Et sådant flag findes på Armémuseum i Stockholm. Det blev taget på vestindiefarerens „Rio Volta“, der var chartret af den russiske flåde og blev erobret af svenskerne ved Borgå 1788. Det er formentlig det eneste bevarede af alle danske kompagniflag fra 1700-tallet. Ejendommeligt nok har det ikke de påbudte proportioner.

De *private grønlandsskibe* havde i 1738 fået tilladelse til at føre splitflag, når de var under Grønland. Det nyoprettede *Kgl. Grønland-*



Kun få er bevarede af de mange mærkede flag fra 17-1800-tallet. Handels- og Søfartsmuseet ejer et stort splitflag med en spuns med påmalet tegning, der minder om den i Asiatisk kompagnis flag: to stående løver holdende en krone over et kongemonogram; derunder bogstaverne P. O. H. (= privat ostindisk handel). Sådanne flag blev indført 1772, og det undrer unægteligt én at se et eksemplar med Frederik VII's monogram, altså fra en tid (mellem 1848 og 1864), da kompagnifarten forlængst var ophørt og handelen givet fri.

Late flag marked P. O. H. (= Private East-India Trade), with the monogram of King Frederick VII (1848-64).

ske Handelskompagni (1781) fik selvfølgelig også lov til at føre splitflag, og i det blev sat et specielt „talende“ mærke: to korslagte hvide harpuner i øverste inderste felt. I 1795 indsattes desuden bogstaverne K. G. H. i guld i det hvide kors.⁵⁹ Flaget bruges endnu af Grønlandske

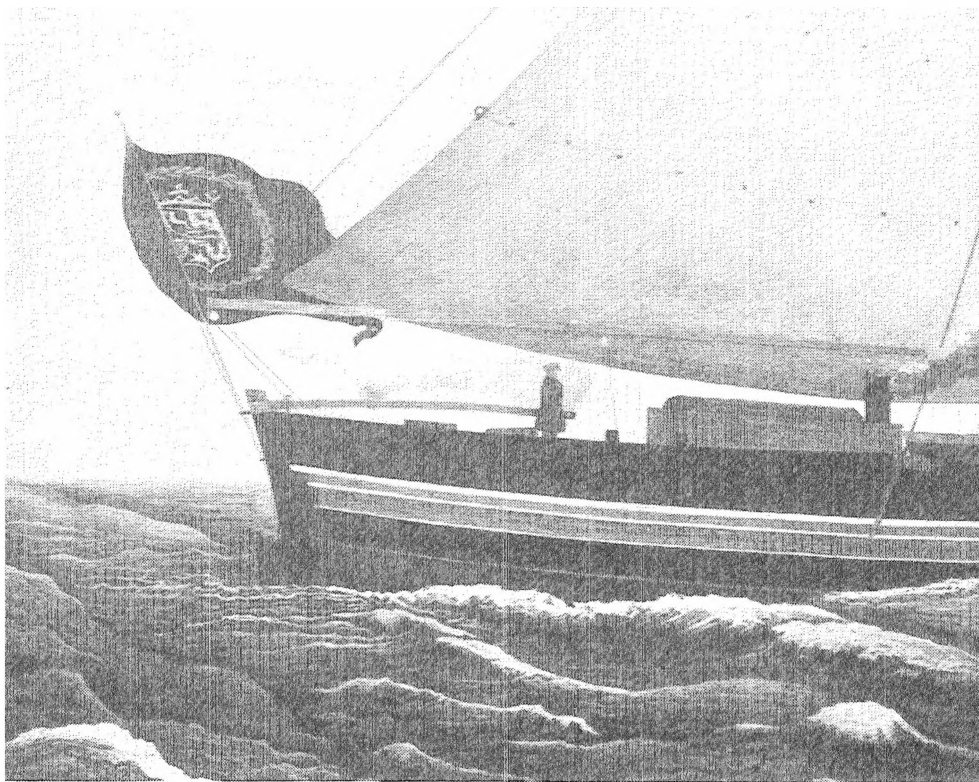
Handel; Grønlands Styrelse (senere Grønlandsministeriet) fører samme flag, dog uden bogstaver, på sine skibe.

Ganske ureglementeret var det, at Åbenrå i sit havneflag fra før 1864 havde sat byens våben, de tre makreller, i et skjold i spunsen, og at de mange Åbenrå-skibe, der gik på Kina, førte samme flag. Kineserne kaldte det „the three piece fish flag.“⁶⁰

Kongens egne koffardiskibe, dvs. statskibe som ikke var orlogsskibe, skulle føre stutflag ligesom almindelige handelsskibe. Dette fastsloges udtrykkeligt i en traktat med Rusland 1731, og det gentoges i forordningen 1748. De fik dog lov til at føre et splitflag som gøs, samt kongefløje i toppene. Men da det tit var praktisk at kunne skelne dem fra private skibe, gjorde man dog undtagelser herfra, først for toldskibene, senere for postvæsnets jagter, idet man alligevel gav dem splitflag, men med mærker i *Toldflaget* indførtes allerede 1743. Det var et splitflag med to korslagte nøgler i midten.⁶¹ I 1780 (i Norge allerede i 1778) ændredes det, så der i spunsen i en grøn krans kom til at stå „Kongelig Told-Flag“ (atter ændret i 1890 til den enkle indskrift i korsets lange bjælke: „Kongeligt Toldflag“). Handels- og Søfartsmuseet ejer det sidste toldflag fra dansk tid, som blev brugt i 1863 på Slien; det er udformet på samme måde, blot med tysk indskrift „Königl: Zoll-Flagge.“

I 1793 indførtes *postflaget*, et splitflag med et postsignalhorn i øverste inderste felt. Det brugtes af postjagterne over Storebælt for at mødende koffardifartøjer skulle give plads for dem. Senere finder vi for paketbådene et splitflag med flg. indskrift i en spuns: „Kongelig Dansk Post-Paquet-Baad“.⁶² Nu har postvæsnet et kronet rundt posthorn i stedet for det lige horn.

På en håndtegnet flagtavle fra beg. af 1800-tallet (på Tøjhuset) vises et par ellers ikke kendte flag. Et af dem er et splitflag med en spuns, hvori der med forgyldte bogstaver står „Kongelig Privileret Lods-Selskab“. Et andet, et stutflag, har i spunsen et malet billede af Kronborg og en helsingørsk færgebåd; det skal have vajet foran færge-lavskontoret i Helsingør. Prospektet svarer til det, som ses på færge-lavets gamle skilt (på Helsingør Bymuseum). Har disse flag virkelig



Under treårskrigen 1848-51 fik slesvigske skibe i våbenstilstandsperioden tilladelse til at føre det slesvigske våben med de to løver i øverste inderste felt af dannebrog, og holstenske skibe på samme måde det holstenske våben med nældebladet. På et skibsportræt af everten „Maria“ af Sild 1850 ses, at skipperen, H. J. Hansen, havde ordnet sig på anden måde, idet han førte et stort rødt flag med det hertugelige slesvig-holstenske våben, omgivet af en grøn krans. Dette flag ses ingen steder at være tilladt eller omtalt. Et studium af dansk flaghistorie bringer unægtelig overraskelser. – Farvelagt tegning af Bleick Claassen på Handels- og Søfartsmuseet.

During the war between Denmark and the duchies Schleswig-Holstein 1848-51, a skipper from the island of Sylt (Schleswig) used, instead of the Dannebrog, a red flag with the coat-of-arms of the duchies. This flag was quite irregular and is otherwise unknown.

eksisteret, tyder det på, at man uden betænkning dengang ofte selv komponerede sine flag, og at der kan have eksisteret andre lignende, som nu er ukendte.

Af historisk interesse er det, at hertugdømmerne under treårskrigen midlertidigt fik mærkede flag. *Slesvigske* skibe havde iflg. bekendtgørelse af 8/9 1849 lov til i våbenstilstandsperioden at føre det slesvigske våben med de to løver i øverste inderste felt af stutflaget, og 5/3 1851 fik *holstenske* undersåtter lov til at sætte deres nældeblad i dannebrog. Tilladelsen ophævedes dog 22/7 1852, og det rene flag (ev. med kongemonogram) blev atter indført. Et skibsportræt fra 1850 af everten „Maria“ af Sild, skipper H. J. Hansen, viser, at skipperen havde set bort fra de officielle forskrifter, idet everten fører et stort rødt flag med det hertugelige slesvig-holstenske våben, omgivet af en grøn krans. Et sådant flag må vel stå for skipperens egen regning; det var ikke tilladt, og det findes ingen steder omtalt.

Efter 1864 forsvandt dannebrog fra hertugdømmernes skibe og erstattedes af det præjisiske flag, til stor sorg for de dansksindede kaptajner. Det fortælles, at føreren af fuldskib „Jørgen Bruhn“ af Åbenrå beholdt sit dannebrog i flagkisten, og under den fransk-tyske krig 1870–71 fik han brug for det, da en fransk orlogsmand ville kapre skibet ud for Foochow. Han satte snarrådigt det gamle danske flag og slap således fri.⁶³

Forøvrigt var det første *norske* flag efter adskillelsen fra Danmark 1814 også et mærket flag, idet dannebrog foreløbig bibeholdtes både som koffardi- og orlogsflag, men med den øksebærende norske løve indsat i øverste inderste felt.

Endnu før enevældens ophør fik splitflaget en videre anvendelse, idet det nu ikke mere blev anset som kongens alene, men som *statens flag*, så talrige statsinstitutioner begyndte at føre det. Allerede 1846 bestemtes det, at civile statsskibe burde føre splitflag med særlige mærker, og efter 1850 udvikledes dette system, omend på en noget inkonsekvent måde.⁶⁴ Foruden toldvæsnet, postvæsnet og den Kgl. grønlandske handel, der som nævnt fra gammel tid førte mærkede splitflag, gjaldt dette fyr- og vagervæsnet (også fyrskibene), lodsvæsnet, stats-

banerne (færgerne), vandbygningsvæsnet, fiskeriministeriet – oprindeligt under landbrugsministeriet (herunder fiskerikontrollen, den biologiske station og redningsdamperne), statstelegraferen, handelsministeriet (isbryderne, statens skoleskib), Geodætisk institut, Zoologisk museum, havnepolitiet i statshavnene, havnedirektøren i København.

Men private selskaber og foreninger af maritim karakter fik også lov til at føre det eftertragtede splitflag med mærke, især de forskellige yacht-, ro- og kajakkubber samt søspejderkorpset. Ligeledes redningsvæsnet. Endvidere firmaer og rederier som Københavns Frihavnsaktieselskab, Det Østasiatiske Kompagni (Ø. K.) og Det store nordiske Telegrafelskab. – Forøvrigt siger loven om skibsregistrering af 1/4 1892, at der ved kgl. resolution kan gives tilladelse til at skibe, som går i fart (notabene *fast* fart, men ordet „fast“ var udfaldet) på oversøiske havne, må benytte splitflag med mærke. Postførende skibe fører postflag.

Også til lands flager statsmyndighederne og flere mer eller mindre officielle institutioner med splitflag. Rent splitflag føres af militære myndigheder og anlæg, orlogsværftet, Børsen, Holmens kirke, Vajsenhuset, Politigården i København, Københavns rådhus m. v., splitflag med mærke af en række statsmyndigheder, grænsegendarmeriet, døvstummeinstitutter, statshavnene, Sorø akademi m. fl.

En række private foreninger og institutioner til lands fører også splitflag, for manges vedkommende efter hævde, men uden direkte påviselig tilladelse, for andres ved mer eller mindre tilfældige begunstigelser gennem kongelige resolutioner. Rent splitflag føres bl. a. af Studenter-, Officers- og Søofficersforeningen, bryggeriet Carlsberg, den kgl. Porcellænsfabrik, Marienlyst badehotel (Helsingør), Herlufsholm skole, det kgl. Haveselskab, Zoologisk have, Diakonissestiftelsen, Vor Frue kirke i København, Skamlingsbankeselskabet, Dybbøl mølle, krigergravene på St. Michaelis kirkegård i Fredericia. Splitflag med mærke føres af stiftelsen Bombebøssen, Søetatens enkebolig, foreningen Marinens underofficerer, Musikkonservatoriet.

Selv om det måske kan være festligt med hele denne frodige mangfoldighed, må det dog siges at være en underlig flagjungle, vi befinder

os i. Som alle ved, anses det for en stor ære at have lov til at hejse splitflag, men i virkeligheden er det ret beset blot udtryk for et kedeligt snobberi. Mange af dem, der ikke har lov til at bruge det, kan med rette sige: hvorfor må jeg ikke, når han må? Mon ikke de fleste ville synes det var naturligt, at der blev ryddet op i dette for Danmark enestående, underlige forhold?

Flagføring på koffardiskibe

Man hører tit det ikke helt uvigtige spørgsmål: hvilke regler findes der i almindelighed for flagføringen ombord på handelsskibe? Det må hertil siges, at der aldrig er udstedt love eller givet forskrifter herfor, men skik og brug i udlandet og i Danmark har i tidens løb udformet en bestemt, nogenlunde fast praksis, som senere i princippet har været gældende til vore dage og stadig er det. For at finde frem til disse uskrevne regler er der ingen bedre metode end at studere så mange skibsportrætter som muligt fra de sidste 200 år, både tegnede, malede og fotograferede.

Foruden dannebrog, nationalflaget, er der i denne tid tale om følgende andre flyvende mærker:

Fløjene (vindviserne). De var i hurtig tilbagegang i 1800-tallets begyndelse og forsvandt mange steder, idet de var i vejen for de nye flag, der kom frem. Ofte erstattedes de med regulære vindposer. I sjældne tilfælde ses de i form af en pil.

Selv om orlogsflåden havde lagt beslag på *vimplen* og forbudt den for koffardiskibe, levede den dog videre her i bedste velgående, omend den sjældent var dominerende. Den blev forkortet noget, og den havde kun én lang hale, altså ingen splitter. Heller ikke var den altid med dannebrogskors og -farve, men var ofte ensfarvet: rød, blå o. lign. Ca. 1805 afbilder Hesselberg en blå, bred vimpel med et stående dannebrog ved liget og siger, at den bruges meget på toppen af koffardiskibe uden at være autoriseret. Den ses på flere samtidige skibsportrætter. Hen imod 1800 dukkede noget helt nyt op, som efterhånden næsten totalt skulle slå *vimplen* ud; det var *navnevimplen* eller *-stan-*

deren, som bar skibets navn (en stander er bredere og kortere end en vimpel). Første gang vi har fundet den på et dansk skib er i 1808 og 1809 (brig „Anna Margrethe“ af København og galease „Wilhelmine“ af Flensborg). Efter napoleonskrigene bredte skikken sig hurtigt, og snart skulle hvert skib have sin navnevimpel. I dette var Danmark helt på linie med udviklingen i udlandet. Navnevimplen var individuelt udformet inden for et bestemt skema; den var ca. 1-1½ m bred ved liget; længden var vel almindeligvis 4-7 m. Formen var som en trekant. En sjælden gang havde den et par små stumpe splitter. Bundfarven kunne være hvid, ofte med en rød kant; i øverste inderste hjørne kunne der være indsat et lille dannebrogfelt. Skibsnavnet, i latinske versaler (store bogstaver) eller i skriveskrift, kunne stå i rødt, forgyldt eller sort; af og til var det omgivet af en grøn krans. En sjælden gang forekom et billede, f. eks. af en kvinde, vel hentydende til skibets navn.

Men navnevimplerne kunne også være røde eller blå, af og til med hvide striber langs kanten; bogstaverne var mest hvide. Eller vimplerne var f. eks. blå med rød kant eller røde med blå kant. Der var mange kombinationsmuligheder. I vore dage er navnevimplerne mest røde med hvide bogstaver.

Samtidig med navnevimplen dukkede *kontor-* eller *rederiflaget* op. Det startede i de sidste årtier af 1700-tallet. Det var en stander eller et flag, i hvilket rederens eller ejerens navn stod, hans initialer eller mærker, ofte ret komplicerede. Farverne kunne være alle mulige, enten enkeltvis eller sammensatte. I vore dage har hvert rederi sit kontorflag, helst så enkelt og karakteristisk som muligt, og der er udgivet flere bøger med afbildninger deraf. Skorstensmærket er enten identisk med rederimærket eller supplerer det, derfor afbildes de ofte sammen.

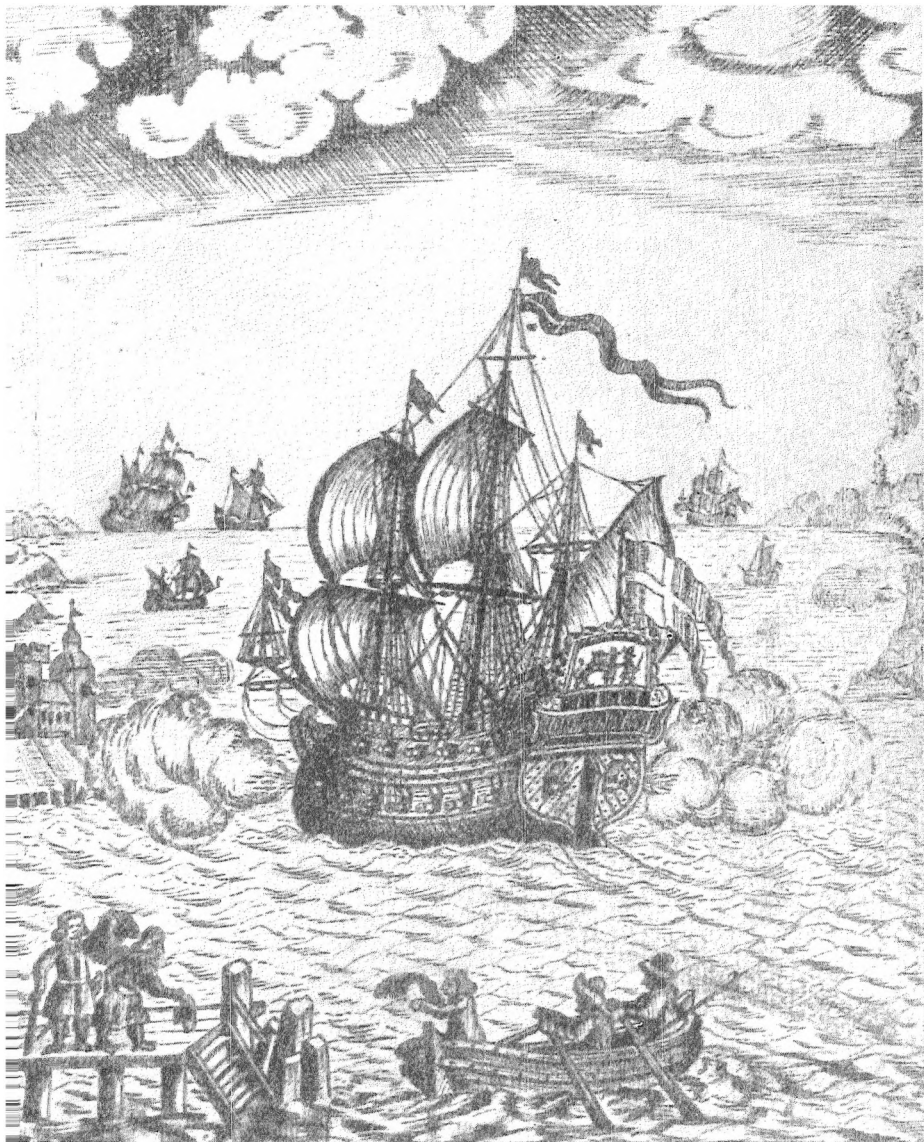
I Danmark træffer vi de første danske rederiflag i slutningen af 1700-tallet. Skibsrederen Andreas Bodenhoff havde således et flag, hvis ene halvdel var gul med et liggende anker og den anden halvdel rød med tre forgyldte falkehoveder (1771). Asiatisk kompagnis fregat „Kronprinsessen“ førte mellem 1803-08 på fortoppen et blå flag med hvidt monogram DAC (Det danske Asiatiske komp.), og Manu-

fakturhandelens fregat, ostindiefareren „Fædres Minde“ mellem 1805–07 i stortoppen en hvid vimpel med stumpe splitter og med kompagniets mærke. 1815 opviser fregatten „Vesta“ af Flensborg et rigtigt rederiflag, sammensat af bogstav i oval og flere stjerner. Almindelige bliver kontorflagene dog først i 1830'rne.

I 1820'ernes slutning kom en ny slags flag frem, nemlig *nummerflagene*.⁶⁵ De var en forløber for kendingssignalerne og fulgte et system, som netop på denne tid blev optaget af de fleste søfarende nationer. Hvert toldsted inden for landet fik tildelt et bogstav, og hvert af de hjemmehørende skibe fik et bestemt tal, således at kombinationen bogstav + tal på nummerflaget stod for skibet, som man kunne slå op i en liste. Nationalflaget vistes samtidig med nummerflaget.

Til brug for meddelelse skibene imellem opkom gennem 1800-tallet en række systemer med *signalflag*, som sammensat i bestemte koder kunne udtrykke spørgsmål og svar. Ældst var – bortset fra orlogsflådernes signalsystemer – det, som forfatteren, kapt. Fr. Marryat udgav 1817. Men han var ikke den eneste. Mange følte sig kaldede til at opfinde systemer, og til sidst herskede der komplet virvar, indtil det internationale signalsystem blev gennemført 1865 (i Danmark 1867). Hvert skib fik fire kendingsslag, hvert repræsenterende et bogstav.

Foruden disse flag var der andre, som blev brugt ved særlige lejligheder, f. eks. *karantæneflaget*, som sattes til tegn på at skibet lå i karantæne på grund af smittefare. Dette flag var i 1700-tallets begyndelse hvidt, men skiftede til grønt. Da imidlertid de fleste søfartsnationer brugte den gule farve, gik Danmark i 1887 over dertil. Det gule flag, populært pest- eller koleraflaget, står i det internationale signalsystem for Q. – Endvidere *lodsflaget*, som angav, at skibet ønskede lods. I Danmark var dette et lille dannebrog med bred hvid kant om (indført 1825). Ligeledes ses ofte den *blå Peter* (Blue Peter), et blå signalflag med en spuns som et hvidt rektangulært felt i midten. Det angiver, at skibets afsejling er umiddelbart forestående. Oprindelig var dette afgangssignal blå, som det f. eks. ses på B. Grodt-schillings maleri af Tordenskjolds skib „Løvendahls Galej“ (i Sø-



Ostindiefareren „Oldenburg“, et tidligere orlogsskib, bygget i Neustadt 1663, passerer Kronborg på rejse til Java 1672. Skibet fører splitflag agter og mindre splitflag i toppene og som gøs; i stortoppen desuden en vimpel. – Tegning af skibslægen Johan Petri Cortemünde i hans rejsedagbog på Kgl. Bibliotek, Ny kgl. Saml. 388.4°.

The Danish East Indiaman "Oldenburg" saluting Kronborg outward bound for Java, 1672. She flies swallow-tailed flags and from the maintop a pennant.

officersforeningen),⁶⁶ men 1756 indførtes den hvide firkant i flaget i England, og efterhånden vandt dette flag indpas. I Danmark afbildes det vist første gang omkr. 1830 (bark „Maria“ af Altona), men det må være ældre. I det internationale signalsystem betyder dette flag P.

Hen i 1800-tallet blev det også mer og mer almindeligt at føre *paketsflag*, også kaldet *høflighedsflag*, dvs. det lands nationalflag, hvortil skibet var destineret. Et af de første kendte danske eksempler herpå er fra 1828, hvor fregat „Prinz Carl“ af Kiel i fortoppen fører det omtalte blå vestindiske flag med dannebrogsmærke. Uden tvivl er den på vej til Vestindien.

Til gruppen slutter sig mere private flag som f. eks. *frimurerflag* (med vinkel og passer), som angav at kaptajnen var frimurer, og *due*- eller *bethelflaget*, der førtes af de kaptajner, som var medlem af det religiøse Bethel-selskab, stiftet i beg. af 1800-tallet i England og USA. I Danmark blev „Broderkredsen på Havet“ først oprettet 1899. Når dette flag, der var mørkeblåt med rød kant og en hvid due med oliebladet i midten, vajede, altid i havn, angav det, at der holdtes gudstjeneste ombord, og at enhver var velkommen til at deltage. Orlogsmarinens gudstjenesteflag var og er iøvrigt en hvid stander med et lille stående rødt kors, kendt i hvert fald fra midten af 1800-tallet. Tidligere, således på Christian VI's tid, sattes en „prædikegøs“, et lille splitflag, under mesanråens nok, når der holdtes gudstjeneste.⁶⁷

Hvorledes skulle nu alle disse flag anbringes? De blev selvfølgelig ikke brugt alle sammen på én gang, og i det hele taget førte skibene kun flag ved ind- og udløb eller ved passering af signalstationer, orlogsskibe og, på åben sø, ved møde med andre skibe.

Det vigtigste flag var naturligvis *nationalitetsflaget*, dannebrog. Det var fra tidernes morgen skik, at dette førtes som det agterste flag (den lille gøs, som de store kompagniskibe førte, forsvandt næsten totalt efter 1800), og i lange tider vajede det som hæklflag fra et flagspil (dvs. en flagstang) agter over hækken. Men da latinersejlsråen omkr. 1750 forsvandt fra fregatskibene og blev erstattet af en gaffel og gaffelbom, kom hæklflaget til at sidde i vejen for bommen og blev derfor anbragt under gaffelen. I senere tider rykkede dannebrog på flere, især

mindre skibstyper op på agterste mastetop. Da de maskindrevne skibe kom frem, fik hækflaget en renæssance; både de første hjulskibe, de senere dampskibe og de moderne motorskibe fører det.

Signalflagene fik også deres plads agter, enten under gaffelen eller, hvad der var mest almindeligt og praktisk, under agterste mastetop.

På de *3-mastede skibe* (fregatter eller fuldskibe, barker, barkentiner, 3-m. skonnerter) træffer vi følgende „normale“ flagføring, opstillet skematisk:

Fortop	Stortop	Mesantop	Gaffel	Hæk
kontorflag; forskellige flag efter behov: nummerflag, pakotflag, blå Peter, lodsflag, karantæne- flag	vimpel, meget hyppigt navnevimpel	ev. fløj (vindpose), også vimpel; signalflag	oftest dannebrog; derunder (sjældnere) signalflag	sjældent: dannebrog

Kontorflag og navnevimpel ses ret tit byttet om. – På en bar top kan sættes fløj eller vindpose. – Dannebrog kan forekomme på mesantoppen, især hyppigt på barkentiner og 3-m. skonnerter, ofte i forbindelse med signalflag.

2-mastede skibe (brigger, skonnertribrigger, skonnerter) viser følgende flagføring:

Fortop	Stortop	Gaffel	Hæk
kontorflag; efter behov: nummerflag, pakotflag, blå Peter, lodsflag	vimpel, især navnevimpel; sjældnere dannebrog; ev. signalflag	dannebrog derunder ev. signalflag	sjældent: dannebrog

Også her kan kontorflag og navnevimpel ofte ses ombyttet, ligesom fløje eller vindposer kan sættes på bare mastetoppe. – På disse typer ses sjældnere signalflag end på de større skibe; de sidder enten under gafflen eller under stortoppen. – På skonnertbrigger og skonnerter ses dannebrog nu og da i stortoppen, hyppigere dog under gafflen.

Galeaser og *galleoter*, der i modsætning til skonnerterne ikke har fokke- og stormast, men stor- og mesanmast, har følgende flagføring:

Stortop	Mesantop	Gaffel
vimpel, især navnevimpel; efter behov: nummerflag o. lign.	dannebrog	yderst sjældent: dannebrog

For de *én-mastede skibes* vedkommende (jagter, slupper, kuttere, everter) kan flg. skema opstilles:

Top	Gaffel	Hæk
vimpel, især navnevimpel	dannebrog	ret hyppigt: dannebrog

Forholdsvis ofte, nemlig for ca. en tredjedels vedkommende, fører disse fartøjer dannebrog over hækken. – Kontorflag ses sjældent på de små skibe, ej heller de forskellige særflag.

For *hjul- og skruedampskibes* vedkommende, og i nyere tid for *motorskibe*, henvises til skemaet side 55 øverst.

Navnevimpel og kontorflag kan også her ombyttes. – Dannebrog føres hyppigst som hækflag; på ældre dampskibe med sejlførende rig dog ofte under gafflen.

Disse regler, som altså ikke er ufravigelige, men i det store og hele gælder, er som antydnet naturligvis ikke specielle for Danmark, men følger almindelig søskik.

Fortop	Stortop	Mesantop (hvor den findes)	Gaffel (hvor den findes)	Hæk
kontorflag; efter behov: paketflag, lodsflag, blå Peter, osv.	navnevimpel	ev. fløj; signalflag	dannebrog	dannebrog

Ældre signalflag

Fra ældre tid har der eksisteret visse ensfarvede flag, som havde en bestemt betydning, når de blev sat, og derfor kan anses som forgængere for senere tiders signalflag. Vi har nævnt *karantæneflaget* (grønt, senere gult) og ligeledes den *blå Peter*. Om sidstnævnte fortalte vi, at det oprindeligt var et *blåt flag*, også kaldet „sejlflag“, som blev sat, af og til som hækflag fra kampagnen, når skibet skulle afsejle. Ofte skød man samtidig et „sejlskud“ med en kanon, når det blev hejst; så kunne de af mandskabet, der var i land, forstå, at de straks skulle komme ombord. Af og til lod man ovenikøbet trommen gå i byens gader. Umiddelbart før afsejlingen erstattede man det blå flag med dannebrog. – Den senere blå Peter med den hvide spuns var forøvrigt allerede brugt som signalflag i Christian VI's flåde, dog ikke med samme betydning.

Bekendt er også det *røde flag*, „blodflaget“, der sattes i top som signal til kamp. Vi husker alle fra Johannes Ewalds pompøse, men særdeles aggressive „Kong Kristian stod ved højen mast“, at Niels Juel før slaget i Køge bugt 1677 „hejsede det røde flag / og slog på fjenden slag i slag“. Det røde flag var også *justitsflag*, som sattes over kampagnen, når straffe skulle eksekveres, især „råspringet“.⁶⁸ Endnu er det røde flag i brug i flåden som *advarselssignal*, når der indtages krudt. Når „krudtflaget“ vajer, er åben ild og tobaksrygning forbudt.

Det *hvide flag* var derimod et *fredsflag*, som vajede som en for-

sikring over for fremmede, at man havde fredelige hensigter. Det kunne også hejses i stortoppen, når en fredsslutning blev fejret.

For de skibe, som sejlede i konvoj eller admiralskab, som det i ældre tid hed, eller i eskadre, var det hvide flag et *passiarflag*, som vajede fra admiralskibet til tegn på, at de forskellige skibskaptajner skulle komme ombord til skibsråd eller ordremodtagning. I den danske flåde indførtes det omkr. 1700, men gik ret hurtigt af brug igen.⁶⁹

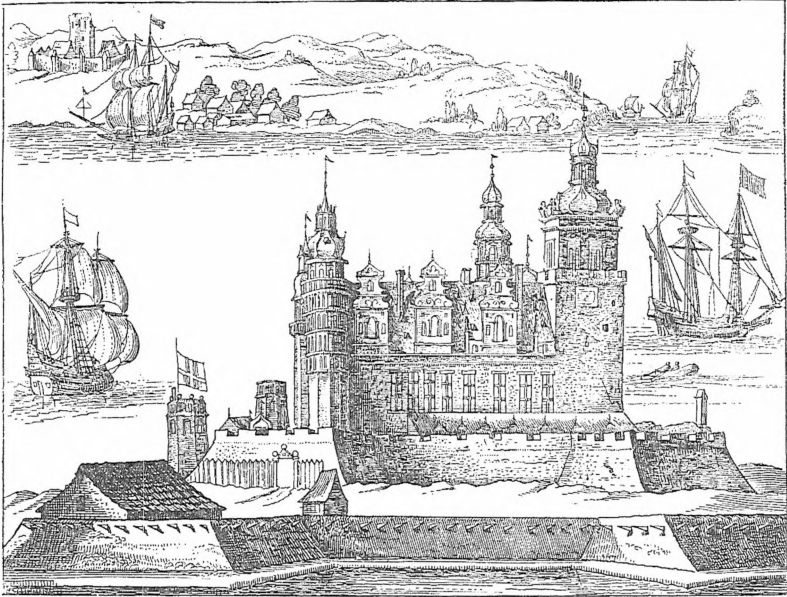
For konvojfarten var der fra ældre tid aftalt en række signaler, som blev nedskrevet i det admiralskabs- eller signalbrev, hvert skib fik udleveret. Disse signaler kunne bestå i kanonskud, ophængte lanterner, sejl der blev strøget eller løsnat, samt flag eller vimpler med bestemt betydning. På den måde kunne man f. eks. angive, at flåden skulle gå under sejl eller til ankers, at land var i sigte, at et fremmed skib eller fjenden var i nærheden, at man var i nød, manglede vand eller proviant, at alle skulle flygte, osv.

Efterhånden udvikledes orlogsflådens signalsystem væsentligt, idet man allerede før 1700-tallet gik over til at bruge forskellige signalflag og -vimpler, hvis særlige betydning var fastlagt i signalbøger, der holdtes strengt hemmelige. I Christian VI's Signalbog for orlogsflåden 1743 brugte man således foruden orlogsflaget, gøsen og vimpelen ialt 32 forskellige signalflag og 5 vimpler. Ved at kombinere dem og hejse dem på forskellig vis kunne der gives ordrer og udtrykkes ikke så få ting.

Endelig kendte man også *sorte flag*, der internationalt brugtes som *sørgeflag*. De sattes, når orlogsskibe eller søfæstninger skulle klædes i sorg, især ved kongelige dødsfald, i Danmark således på kongens jagt, på Holmen, på søbatterierne ved København og på Kronborg. Ved Christian V's og Frederik IV's død 1699 og 1730 var disse sorte flag blevet forsynet med hvide kors, så de altså var en slags sorte dannebrog.

Dannebrogs anvendelse

Dannebrog havde først og fremmest betydning ved at vise skibets danske *nationalitet*. Men ved siden af brugtes det på mange andre



Flaget på Kronborgs flagbastion har fra umindelige tider og til dato været et slags symbol, hvori hele kongeriget Danmark var personificeret. Alle skibe, der passerede, måtte hilse det ærbødigt for derved at vise deres respekt. På stikket fra 1627–28 (fra Abraham Booths beskrivelse af en sendefærd til Danmark) ses, at flaget på den tid var et stut- og ikke et splitflag.

The Dannebrog which was flown from the ramparts of Kronborg symbolized the Kingdom of Denmark and was saluted with respect by all ships passing by. The etching, from 1627–28, shows that the flag at that time was a rectangular flag.

måder: ved afsejling og ankomst, ved møde i søen og hilsen, som tegn for glæde eller sorg, og også som almindeligt signal, ikke mindst nød-signal.

Når et orlogsskib gik ud af havnen, skete det ofte under fuld flagføring, musik og salut. På samme måde formede et koffardiskibs afsejling fra hjemmehavnen sig højtideligt og festligt. Venner og familie var samlet på kajen eller et højt punkt i nærheden af kysten, rederen udtalte gode ønsker for skibet, der blev vinket, viftet med lommetørklæder og svunget med hatte. Skibets mandskab råbte tre gange hurra,

og der blev kippet tre gange med flaget. *Kipning* vil sige, at et flag langsomt bliver halet ned til noget under halv stang og derpå op igen. Ikke sjældent blev skibets lille salutkanon affyret. De andre skibe i havnen hilste også med kipning.

Ved *indløb* i en havn gentog det samme sig. Dannebrog og vimpel var sat, og der blev kippet med flaget. De skibe, der lå i havnen, hilste det nyankomne med kipning, som blev besvaret på samme måde.

Ved *møde* i søen med et andet skib tonede (viste) man også sit flag efter god gammel søskik. Mødte man et orlogsskib, hilste man det gerne med kipning tre gange, hvad der allernådigst blev besvaret med én kipning. Et orlogsskib må ikke selv begynde at kippe, kun besvare en kipning. I vore dage kan det ikke forlange kipning fra mødende koffardiskibe, men forvente det, som der står i flagreglementet. I ældre tid var der strengere regler; mange gange måtte koffardimanden, uanset hvilken landsmand han var, samtidig med at han tonede og nedhalede flaget, også stryge topsejlet (lade det falde) som honnør. Gjorde han ikke det, blev der skudt med skarpt mod ham. Denne tvungne hilsen var et i høj grad ydmygende tegn på underdanighed og en anerkendelse af vedkommende monarks overhøjhed.

Kipning er oprindelig et tegn på, at man stryger sit flag af høflighed. Nu antages det almindeligt i søfartskredse at betyde „Lev vel og god rejse!“

På samme ærbødige måde hilste handelsskibene fæstninger og søforter. Stadig er der f. eks. mange skibe, som kipper under passeringen af Kronborg, en sidste rest af gamle tiders hilsetvang for slottet. Også bestemte fyrtårne, f. eks. Skagens fyr, eller høje kirketårne, der er sømærker, blev af og til hilst.

Mødte man et andet handelsskib, i hvert fald på de store have, hvor man i mange dage ikke havde set andet end sø og himmel, hilste man også med kipning og forsøgte gerne at praje hinanden. Man hejste sit nummerflag eller sine kendingssignaler for at identificere sig og for at bede om gensidig rapportering i næste havn, man kom til; man forhørte sig om hinandens afgang- og bestemmelsessted, ladning, hvorlænge man havde været i søen osv.; man udbad sig eventuelt hjælp

med hensyn til forsyning af proviant eller drikkevand, og særlig ofte var man interesseret i at få hinandens position eller kronometertid at vide. I ældre tid foregik det ofte gennem en råber, om muligt, eller ved at man skrev med kridt på et bræt, som blev holdt op; senere kunne signalflagene tjene til at stille spørgsmål og give svar. Signaleringen tog ganske vist tid, dels med at slå op i den tykke signalkodebog, dels med at hale flagene op og ned og læse svarene, så i reglen blev det ikke til så meget. I vore dage går det lettere over radioen. – Når man forlod hinanden, kunne det ske, at besætningen råbte hurra – ofte *three cheers* på engelsk – for hinanden, og at et skud blev af-fyret, mens der atter blev kippet.

I krigstid foregik det mere gedulgt. Især i ældre tid var det meget almindeligt, at kaper- og orlogsskibe *tonede falsk flag*, altså viste et andet lands nationalitetsflag for ikke at røbe sig, før de kunne sikre sig det intetanende, hjælpeløse bytte. Sådant „lurendrejeri“ var altid frygtet af handelsskibene, der var prisgivet den stærkeres ret. Lejlighedsvis kunne man „forsikre flaget“, dvs. løsne et skud som tegn på, at man virkelig sejlede under eget flag. –

Særlige *mærkedage* blev markeret ved flaghejsning. Når kongen, dronningen eller et andet medlem af kongehuset havde *fødselsdag*, fejrede de store kompagniskibe i 1700-tallet det loyalt ved at hejse flag og vimpel og skyde den dertil hørende salut. Lå de i havn, forventedes det, at andre landes skibe af høflighed også hejsede flag og skød salut for at ære det fremmede skibs landsherre. Under taflet i kahytten udbragte kaptajnen fødselarens skål, og mandskabet, der fik en ekstra ration af brændevin, råbte leveråb og kastede undertiden i deres begejstring hatte og huer overbord.

Det hændte også, at kaptajnens eller hans kones fødselsdag blev fejret, ikke mindst hvis hun var ombord, med at flagene kom i top, og at mandskabet fik grog og fridag. Det samme skete f. eks. på kaptajnens sølvbryllupsdag eller på andre private mærkedage.

Også visse af *årets helligdage* kunne markeres ved flaghejsning. Langfredag flagede nogle på halv stang og satte flagene i top påske-søndag. Også på grundlovsdag var der almindelig flagning på danske

skibe. Ligesom privatpersoner hjemme tit fulgte flagkalenderen, var det naturligt, at man også tog hensyn til den til søs.

Særlig festlig var det, når man *flagede over toppene*, dvs. klædte skibet i fuld flagsmykning. Det kunne man gøre både på orlogs- og på koffardiskibe, dog kun når de lå for anker. Anledningen var særlige festdage, ikke mindst fødselsdage og andre mærkedage inden for kongehuset, store nationale festdage, fornemt besøg ombord, o. lign. Flagkisten blev tømt, og alle signalflag, vimpler og undertiden andre nationsflag blev stukket sammen og hejst i en lang række fra skibets forstævn op over alle mastetoppe og ned til flagspillet agter. Også ræer, vant og stag kunne pyntes med flag. Det så pragtfuldt ud med alle de brogede flag blafrende i vinden.

Denne skik kan følges tilbage til middelalderen og har været brugt af alle landes skibe, først og fremmest orlogsskibene; i vor tid, efter fremkomsten af de internationale signalflag, også hyppigt på koffardiskibe, og ligeledes på skoleskibe, passagerskibe på krydstogt, fornemme lystyachter osv. Og ved *søsætning* løber mange skibe af stabelen med signalflag, navnevimpel og dannebrog. —

For at klæde et orlogsskib i sorg ved dødsfald brugte man som omtalt ofte sorte flag. 1743 befalede Christian VI i flådens ceremonialreglement, at man i stedet for de nævnte sorte flag med hvide kors skulle gå over til at flage på *halv stang* i den danske orlogsmarine og altså bruge dannebrog som sørgeflag. Dette var i og for sig ikke noget nyt; allerede 1616 førte det orlogsskib, som bragte kansler Christian Friis' lig fra Oslo til København, „nedstrøget flag på stortoppen“, og også andre stater kendte skikken, som efterhånden blev almindelig.

At flage „på halv“ kan muligvis komme af, at man ligesom sænker flaget for døden og derved antyder, at man overgiver sig for den, ligesom man i krig strøg flaget, når man overgav sig. Flaget hejses nemlig efter gammel skik først helt i top, hvorpå det hales ned på halv mast eller stang.

Christian VI's reglement 1743 befalede foruden alle flag på halv også, at ræerne skulle brases „i kryds og pik“, og at der som sørgesalut skulle skydes et kanonskud hvert halve minut fra solopgang til kl. 12

middag („minutskud“). At brase i kryds og pik vil sige at „kaje“ ræerne krydsvis, stille dem skævt, således at f. eks. fokkemastens ræer hang ned med styrbords nokker, stormastens med bagbords og mesanmastens med styrbords; derved kom ræerne, når man så skibet mod for eller agter, til at danne et liggende Andreas-kors. Denne skik, som forøvrigt træffes tidligere på danske orlogsskibe – 1712 tales således om at „toppe ræerne skævt“, – blev fulgt hos os og i andre landes mariner, så længe orlogsskibene var sejlskibe. Den befales i hvert fald endnu 1884 i det danske salut- og ceremonielreglement.

De sorte flag med hvide kors fik på sin vis en fortsættelse. Da Christian VI døde 1746, fik orlogsskibene således befaling til at bruge sorte merseklæder med hvide kors. Ved senere lejligheder nævnes lange sorte flør på hver mast, hængende fra toppen helt ned til søen.

På koffardiskibe kunne man, hvis f. eks. rederen døde, træffe den skik, at de hvide eller gule partier på skroget, lister, rælinger, maste-toppe, nokker, af og til endda gallionsfiguren, blev malet sorte. Forøvrigt blev blå i stedet for sort brugt som sørgefærve i visse lande, f. eks. England og Tyskland.

Ved *begravelse til søs* spillede dannebrog også en rolle. Det blev sat på halv, mens den foregik. På orlogsskibe blev der ofte lagt et dannebrog over kisten eller den køjesæk, den døde var indsyet i, under ceremonien, der foregik efter mulighed med prædiken, bøn, salmesang og jordpåkastelse ved skibspræsten eller kaptajnen, inden liget blev sat overbord. Dette flag blev, når det var en menig, snuppet væk forinden, påstås det, hvorimod det fulgte en officer ned i dybet. Efter salutskydning, når det var en officersbegravelse, hejstes flaget så på helstang, hvorefter det eventuelt straks blev strøget. Også på koffardiskibe sattes dannebrog på halv under begravelsen og gik bagefter til tops. –

Nationalflaget kunne også bruges som et tegn på, at man i almindelighed ville *påkalde sig opmærksomhed*, ikke mindst når man var i en vanskelig situation og ønskede hjælp. Man hejsede det da *i sjov*, som man kaldte det, dvs. på en usædvanlig måde. Var det et usymmetrisk flag som f. eks. det engelske, behøvede man blot at sætte det på hove-

det, men dette lod sig ikke gøre med symmetriske flag som f. eks. dannebrog. I stedet for rullede man det sammen og surrede kabelgarn om, eller man surrede det sammen med garn på midten, eventuelt slog knude på det, og satte det et eller andet usædvanligt sted, f. eks. i storvantet eller hejst op halvt. Herved kunne man angive, at skibet trængte til assistance, f. eks. at man ikke kunne få forbindelse med land, så nogen skulle komme ud, eller at man manglede proviant, drikkevand, ballast eller lignende, at man ønskede mandskab til indvarpning, at toderen skulle komme ombord, ja måske, at der var mytteri ombord og politihjælp var nødvendig. Det kunne også have samme funktion som den blå Peter og kalde mandskabet ombord for afsejling. Ofte blev det brugt for at *tilkalde lods*, gerne i forbindelse med et kanonskud. Som tidligere omtalt blev der 1825 indført et specielt lodsflag i Danmark, et lille, næsten kvadratisk dannebrog med en hvid kant om. I andre lande forordnede man på samme tid lodsflag, som ligeledes gerne var nationalflaget med hvid kant om. Efter at det internationale signalsystem var blevet indført, gik man hyppigt over til at sætte flagene PT (behøver lods).

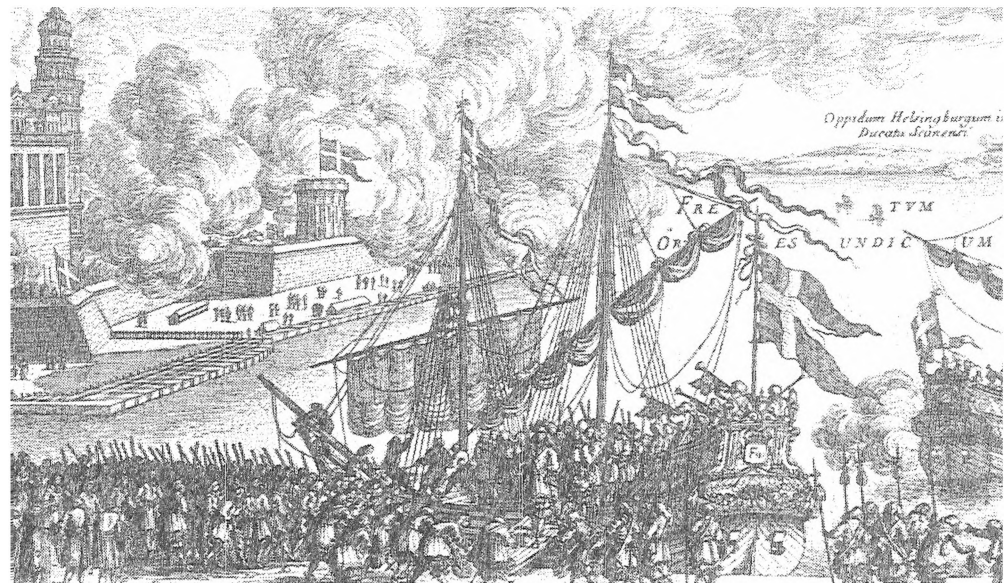
Når et skib var i *havsød*, satte det også flaget i sjov, og det var da en uskreven lov, at den, der observerede det, ydede hjælp om muligt. –

Endelig kunne flaget være et *triumfflag*. Når f. eks. hvalfangere eller fiskerfartøjer kom hjem med fuld last, lod de stolt deres flag vaje til tegn herpå.

Det må bemærkes, at ikke alle disse flagskikke er ophørt at eksistere i vore dage. Både på danske og udenlandske skibe ses mange stadig i brug.

„Vor himmel skifter farve brat / men aldrig folkets flag . . .“

Den ældste skriftlige omtale af dannebrogens farver er fra ca. 1520 (i Christiern Pedersens fortsættelse af Saksens Danmarkshistorie), hvor der om den himmelfaldne fane siges, at den har „et hvidt kors i et rødt fjeld“ (felt). Vi ved fra ældre gengivelser (van Gelre i 1360'erne er den ældste), at farverne var sådan, men her får vi det første gang i skrift.



Den sejrige svenske konge Carl X Gustav forlader 5. marts 1658 Helsingør for at begive sig til det erobrede Skåne på Frederik III's kongejagt („feluk“). Denne fører et stort splitflag over hækken; i toppene ses mindre splitflag og derunder bolsaner (vimpler). På Kronborgs flagbasteion vajer nu splitflag, mens hærafdelingerne har stutflag. Bemærk, at vinklen mellem de to splitter fortsættes ind i korset. Udsnit af stik efter Erik Dahlberg i Pufendorfs værk om Carl Gustav-krigenes historie.

The Swedish king Charles Gustavus leaves Elsinore on board the yacht of the Danish king Frederick III, in 1658. The yacht flies swallow-tailed flags, as does the castle of Kronborg.

I senere tiders lovbestemmelser siges, at flaget (det vil i realiteten sige bunden) er rødt med et hvidt kors, – hvis farven overhovedet nævnes. Første gang farveangivelsen rød forekommer officielt er i den nævnte forordning 1748 om koffardiflaget. Den røde farve var dog nævnt i den kgl. resolution 1696 om orlogsflaget og i en senere resolution 1746. Helt op til 1902 nøjes love o. lign. med at karakterisere farven slet og ret som rød. Men hvad er rødt? Det er svært i ord at karakterisere de mange nuancer af denne farve, der findes, og man må da også regne med, at de forskellige eksemplarer af flaget i ældre tid har opvist en meget varierende skala af rødt, dels fordi det med de

daværende primitive farvestoffer og -metoder må have været svært altid at ramme en bestemt tone, dels fordi flagdugen ved påvirkning af lys og væde blev falmet og udvasket, – noget der heller ikke er ukendt idag.

Trods alle ufuldkommenheder var alle flagene, hvad enten de var stut- eller splitflag, alligevel *røde*. Der nævnes intet om noget bevidst forsøg i gammel tid på at benytte forskellige toner af rødt for at gøre forskel mellem dem. De havde samme røde farve, så nogenlunde i hvert fald, og efter talrige billeder at dømme må vi nærmest bestemme denne farve til at være *højrød*.

På et vist tidspunkt opstod imidlertid den idé, at man kunne variere flagene ikke blot ved form og mærker, men også ved farveforskelle. Første gang træffer vi dette i reglementet for det Grønlandske Handelskompagni 1781, idet der i § 25 står, at de splitflag, Handelens skibe må føre, skal være „af mørkere dug end det, der er anordnet for kongens flåde“. Og ved forordningen af 13/10 1784 fik alle hval- og robbefangerskibe som omtalt lov til også at føre splitflag, og disse skulle ligeledes være af mørkere dug end orlogsflådens flag. Vi tør heraf slutte, at dette har været af en lysere rød farve. Forøvrigt hører vi senere ikke noget om den særlige farve i grønlandsskibenes flag.

Men tanken om at variere den røde farve må have ligget nær. Op igennem 1800-tallet kan vi til vor forundring således fastslå, at det danske flag optræder med hele *tre forskellige slags rødt*. Ved siden af koffardiflagets højrøde farve har kongeflaget og orlogsflaget hver sin røde nuance.

I vor første pålidelige danske flagbog, *J. Hjorth: Samling af Nation-Flage og Vimpler* (1821) optræder kongens særlige flag med en violet- eller purpurrød farve, og samme ligefrem ubehagelige farvetone ses ligeledes på en officiel håndtegnet og -koloreret konsulatsflagtavle fra ca. 1830 (på Handels- og Søfartsmuseet).⁷⁰ Den findes dog ikke på senere flagtavler og må derfor – heldigvis – hurtigt være forsvundet, lige så gådefuldt som den kom. Men at kongeflaget virkelig havde en anden farve, vides flere steder fra. I en endnu bevaret lagerbog fra 1827–30 på Holmens sejlmaglerloft nævnes flere steder, at der blev syet

højrøde flag som „kongetopflag“, og i to flagbøger fra 1800-tallet samme steds nævnes fra de følgende år flere lignende højrøde flag til kongen. En farveprøve kalder denne farve „kongerød“; den svarer til den „dybrøde“ farve, som senere optræder. Først efter 1905 indføres kraprødt for kongeflaget.

Orlogsflaget skulle, som vi sluttede ud fra oplysningen fra 1780'erne om grønlandsfarernes flag være af en lysere rød farve, men i realiteten har det nok allerede på den tid haft en mørkere tone. På Holmen er således bevaret en vimpel fra en orlogsfregat, dateret til 1780'erne, og den er tydeligt nok det man i orlogsmarinen kalder *kraprød*. Krap er en plante af hvis tørrede rødder man udvinder et rødt farvestof. At definere farven er imidlertid ikke let. I den store danske ordbog (XI, 306) siges, at kraprød er „karmin med ubetydeligt hvidt i“ – hvad det så skal betyde. Moderne farveprøvebøger opererer imidlertid med en lang række kraprøde variationer, spændende fra gullig rød til blålig rød.⁷¹ Almindeligvis opfattes kraprødt vel mest som rødt med et brunligt skær i.

Hvornår denne døde og kedelige farve har bemestret sig orlogsflaget, kan ikke fastslås, men det kan vel næppe være før sidst i 1700-tallet. At der skulle være en farveforskel på orlogs- og handelsflaget nævnes ingen steder i ældre kilder, og det bekræftes heller ikke af nogen koloreret flagtavle. I den nævnte lagerbog fra Holmens sejlmagerloft 1827–30 ses, at orlogsflagene og -vimplerne alle sys af kraprød hårdug, og denne farve bibeholdes helt op til efter 1925.

På tryk forekommer ordet kraprød for flagets røde farve først så sent som i flagreglementet for flåden 1902. Ganske vist siger dette i overensstemmelse med alle tidligere reglementer, at orlogsflaget er *rødt*, men i en anmærkning præciseres dette som kraprødt. Det er forøvrigt første gang i dannebrogshistorie, at farven rød er nærmere bestemt i en officiel tekst. Men som vi så var den kraprøde farve i praksis forlængst blevet indført. Handelsflaget er i reglementet ligeledes betegnet som rødt, hvad det iflg. forordningen af 1748 også skulle være og stadig er, men rødt betyder her den gængse højrøde farve.

Da en nedsat kommission 1907 skulle give udkast til en flaglov, kom den ikke uden om at tage stilling til flagets rette farve. Den fastslog

som sandt var, at det var meningsløst at operere med to forskellige slags rødt, og mente i og for sig, at den kraprøde farve burde normeres både for orlogs- og handelsflaget. Den sendte prøver til Kunstakademiet og bad om en sagkyndig udtalelse. Akademiet syntes også, at kraprødt var en god farve, men mente dog, at den blev tung og brun i vind og vejr. Derfor tilrådede det en *cochenillerød* farve. Imidlertid brød kommissionen sig slet ikke om en sådan lys rød farve, og den fremsendte derfor en ny farveprøve, dennegang en *purpurrod*, til udtalelse. Akademiet slog nu helt om og udtalte, at det ganske kunne anbefale denne. Tilmed viste det sig ved ganske vist meget primitive kemiske undersøgelser, at den var mere holdbar end den cochenillerøde. Kommissionen var dog klar over, at den umuligt turde chokere offentligheden ved at foreslå en så uvant farve som den purpurøde, der som nævnt vel nærmest kan karakteriseres som violetrød. Den vidste, at det danske folk foretrak den traditionelle højrode farve for sit flag. Resultatet blev til slut et slags kompromis, idet den foreslog en farve, som slet ikke havde været inde i billedet, nemlig *dybrødt*, for både orlogs- og handels(nationalitets-)flaget. Farveprøver skulle henlægges på rådhus, hos sognefogder, på skoler osv. landet over, så folk kunne have lejlighed til i tvivlsspørgsmål altid at se den rigtige farve.

I virkeligheden var det et underligt spil der blev spillet, og det må nok siges at være ikke så lidt dristigt og selvrådigt at vælge en farve, som hverken havde nogen hævd og tradition i Danmark eller på nogen måde kunne opflamme folk til begejstring. Nu gik det sådan, at lovudkastet, der var færdigt 1908, ikke blev vedtaget, og det fik heller ingen indflydelse, i hvert fald ikke foreløbig.

Men i 1927 nedsatte man påny en kommission for at forberede den meget savnede flaglov. Dens betænkning med lovforslag forelå 1929. I mangt og meget optog den, som naturligt var, den tidligere kommissions tanker. Således slog den fast igen, at der ikke burde være nogen forskel på flagenes røde farve, og den farve, den foreslog, var atter – den *dybrøde*. Loven blev ganske vist heller ikke vedtaget, da den i 1934 blev forelagt rigsdagen, men modsat den første fik den alligevel en vis indflydelse, idet ideen med den dybrøde farve slog rod inden for ma-

ringen, som nu helt kvittede den kraprøde farve og gik over til at bruge dybrøde flag. Første gang denne farve nævnes, er i 1932. Derimod beholdt national- og handelsflaget uændret sin gamle højrøde farve.

Eksaminerer vi den officielle litteratur fra dette århundredes begyndelse om dannebrog, dvs. flådens flagreglementer, flagafbildninger, lærebøger m. v., samt forslagene til flaglovene, vil vi se, hvilket virvar der har hersket i farveangivelsen. Skemaet opfører hvilken flagfarve der er nævnt; det må bemærkes, at handelsflaget ikke blot står for koffardiflådens flag men også for nationalflaget.

Kilde	År	Handelsflag (stutflag)	Orlogsflag (splitflag)
Flagføringsreglement	1902	rød	rød (= kraprød)
Danske Flag og Kommandotegn	1905	rød	rød
Flaglovskommissionen af 1907: forslag til lov for det danske rige (ikke vedtaget)	1908	dybrød	dybrød
Danske Flag og Kommandotegn	1914	rød	rød
Flag- og ceremonielreglement	1925		kraprød
Flaglovskommissionen af 1927: forslag til lov om rigets flag (ikke vedtaget)	1929	dybrød	dybrød
Flag- og ceremonielreglement	1932		dybrød
Lærebog for orlogsgaster	1937	dybrød	dybrød
Flagreglement	1939	klar rød	dybrød
Lærebog for orlogsgaster	1939	dybrød	dybrød
Danske Flag og Kommandotegn	1949	rød	dybrød
Lærebog for orlogsgaster	1953	dybrød	dybrød
Lærebog for orlogsgaster	1959	klar rød	dybrød
Lærebog for orlogsgaster	1962	klar rød	dybrød

Som man ser kender den officielle publikation Danske Flag og Kommandotegn (med farvegengivelser) på intet tidspunkt noget til den kraprøde farve. Både 1905 og 1914 angiver den begge flags farver som rød. Flagreglementerne for søværnet holder derimod fast ved den kraprøde farve op til 1932, da lovforslagets dybrøde farve tydeligt nok er accepteret. I reglementerne 1932 og 1939 kaldes orlogsflaget for dybrødt, men for handelsflaget optræder 1939 en ny farvebestemmelse, nemlig *klar rød*. Selv om den ikke nærmere defineres, må denne farve være den traditionelle højrøde, eller som den også kaldes, *flagrøde*. Søværnet har efter dette at dømme erkendt, at nationalflaget ikke er gået over til den dybrøde, men har beholdt sin gamle farve. Resultatet er, at tanken om to forskellige farver nu er dukket op igen.

Trods flagreglementet læser man i den i søværnet brugte lærebog for orlogsgaster alligevel helt op til og med udgaven 1953, at begge flag er dybrøde. Først i udgaven 1959 – tyve år efter flagreglementet – ændrer denne lærebog sin tekst i overensstemmelse dermed. Den medfølgende flagtavle i farver viser dog ingen nuancer i det røde.

Og derved er det altså blevet. I dag har orlogsflaget stadig en mørkere farve end vort almindelige nationalflag, og flagfabrikker opererer med to forskellige farver flagdug: *orlogsrød* (der altså svarer til den dybrøde) og *dannebrogsrød*.⁷²

At det særlige kongeflag har fulgt orlogsflaget og nu er dybrødt, er naturligt, også at Fyrvæsnet, som altid har fået leveret sine flag fra Holmen, fører et dybrødt flag. Men statsinstitutioner, der flager med splitflag, er kommet i et alvorligt dilemma; mens deres splitflag tidligere altid har haft samme farve som nationalflaget, er nogle af dem, men langtfra alle, gået over til at bruge den dybrøde farve.

Hvorledes tanken om en mørkere rød farve for orlogsflaget oprindeligt er opstået, kan ikke efterspores. Nogle steder hævdes det, at den skal gå tilbage til Niels Juels tid, idet han i et reglement (som det ganske vist ikke er lykkedes at finde) skal have bestemt orlogsflagets farve som *levret blod*,⁷³ – en lidt ulækker og noget upræcis angivelse, for hvilken farve har levret (dvs. størknet) blod? Almindeligvis tænker

man vel nærmest på en leveragtig brunlig farve, men den ville i hvert fald ikke klæde flaget. – Andre vil påstå, at den mørke farve altid har været dannebrogts farve, og at det er det almindelige flag, der er afveget derfra ved at bruge en lysere farve. Flådens flag blev i århundreder syet på Holmens flagmager- og sejloft efter fast tradition, hvad proportioner og farve angår, mens handelsflagene blev fremstillet af forskellige flagmagere og -fabrikanter landet over, hvis de ikke var hjemmesyede, hvorved nuancerne i det røde måtte blive noget forskellige. Imidlertid kan denne teori næppe være rigtig, ej heller forklare differentieringen. Vi så jo før, at orlogsflaget i 1780'erne må have været lysere end flagene for hvalfangere og grønlandsfarere, og den faste tradition, der påberåbes, er i hvert fald blevet brudt, da man gik over fra kraprødt til dybrødt. Det ser ud til, at der på et bestemt tidspunkt må være opkommet et bevidst ønske om at adskille orlogsflaget fra stutflaget ved at give det en særlig mørk farve og på den måde markere det. Populært hævdes det, at den røde farve i orlogsflaget er „finere“ end nationalflagets farve.

Vi må tilstå, at vi næppe kan komme til bunds i sagen. Vi kan kun fastslå, at ændringen er blevet gennemført uden at den er kommet til udtryk i lovgivningen, og tør sige, at den ikke har haft tilhold i almindelig folkelig følelse.

Under alle omstændigheder må det siges at være meget uheldigt, at et så ærværdigt flag som dannebrog på sine gamle dage står i den mislige situation, at dets røde farve er spaltet ud i to nuancer, og at der på dets 750 års fødselsdag råder forvirring med hensyn til noget så grundlæggende som hvordan dets kulør egentlig er. Det lyder utroligt, og det er utroligt. Det bliver på tide, at vi endelig efter trekvart årtusind får en flaglov, således som de fleste andre lande har det, og at det i denne slås fast, at dannebrog kun har én rød farve, hvad enten det er et stut- eller splitflag, et orlogs- eller statsflag. At denne farve så bør være dybrød, tør man nok have sine tvivl om. Der er aldeles ingen grund til at ændre en traditionsrig og god farve, fordi en kommission ikke kan lide den. Størsteparten af dem, der bruger flaget, vil vel nok holde fast ved den gammelkendte og festlige højrode, som er så smuk

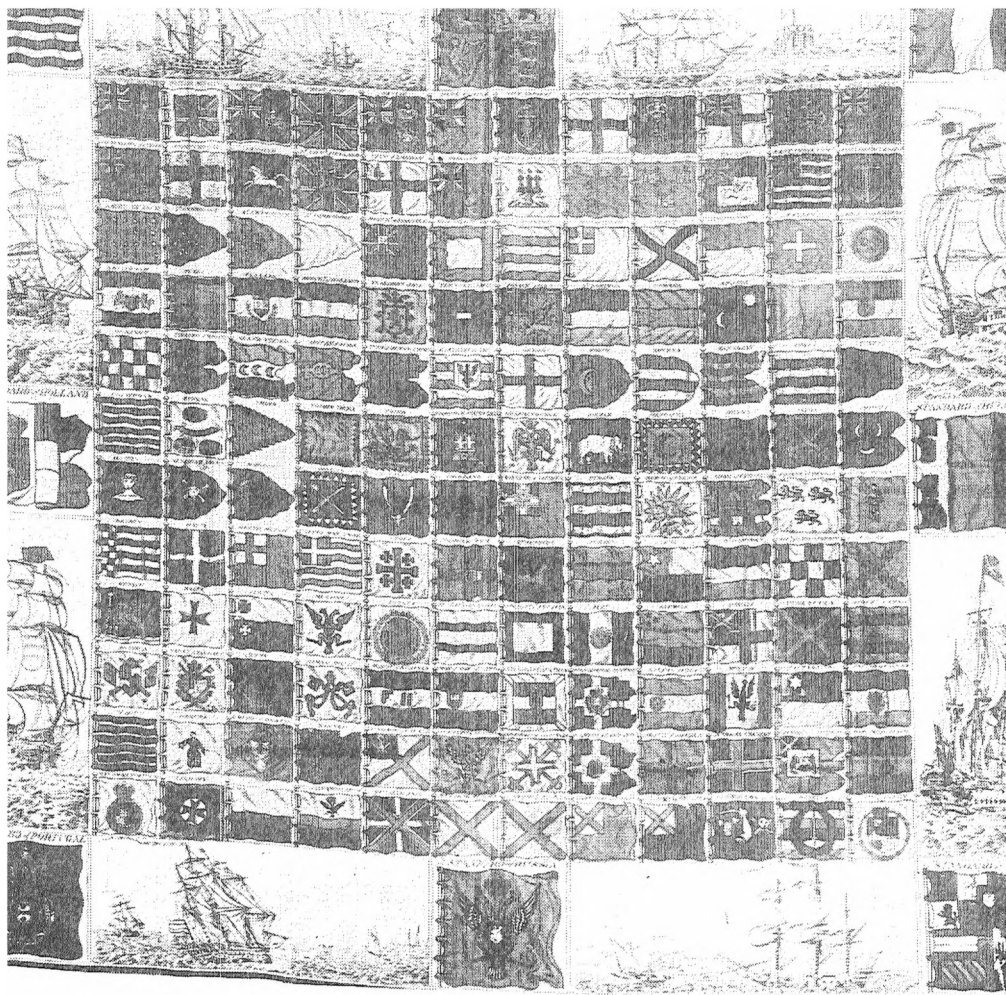
mod den grønne bøgeskov og den blå himmel, mens den nyopfundne dybrøde virker tung og trist på de fleste.

Dannebrog som nationalflag

Som det fremgår af det foregående er dannebrog næsten udelukkende et skibsflag langt op i tiden. I senmiddelalderen og i 1500-tallet har det ganske vist undertiden været brugt som hærflag, men gik så af brug. Efter omkr. 1600 brugte hæren fantasifuldt udformede, stadig vekslende og uensartede faner og standarter, sribede, flammede, ternede, med våbenmærker, symboler, indskrifter, monogrammer osv., og i en broget mangfoldighed af farver. Men da det tildels var en hvervet hær af udlændinge, med tysk kommandosprog, savnede man ikke dannebrog. I alle andre lande var det det samme. Omsvinget kom, da den franske trikolor efter revolutionen 1789 blev folkets og hærens symbol og derved kom til at påvirke stemninger og følelser i andre lande. Dannebrog forekom kun sjældent som fane, og da, i slutningen af 1700-tallet, for enkelte, nationalt sammensatte hærafdelinger som livgarden og landeværnet; ellers henvistes det fra 1600-tallet til langt op i 1800-tallet til det øverste inderste hjørne som et lille mærke. Først ved den nye hærordning i 1842 indførtes dannebrog i hæren for alle afdelinger, – og så var det alligevel ikke rigtigt et dannebrog. Man valgte (som da man i 1671 indstiftede dannebrogordenen) malteserkorset og ikke bjælkekorset, og fanerne var kvadratiske. De havde kort sagt ikke meget med stutflaget at gøre. I de inderste røde felter satte man kongemonogram og bataillonsnummer.

Alligevel kan man med nogen ret sige, at den danske hær i treårskrigen 1848–51 for første gang kæmpede under dannebrog. Men hæren var også for første gang en folkehær, skabt ved almindelig værnepligt.

Indførelsen af dannebrog i hæren hænger på det nøjeste sammen med den voldsomt opbrusende folkelige nationalisme, som i Danmark ligesom overalt i Europa var en følge af frihedsrøret og romantikken. I dette spillede den franske revolution en vækkende rolle. Dannebrog



Flagtavler var så populære op i 1800-tallet, at de blev trykt i farver på stof og hjembragt af søfolk som kærestegaver. Handels- og Søfartsmuseet ejer bl. a. ovenstående silketørklæde, vistnok fremstillet i England omkring midten af 1800-tallet. Nogen dokumentarisk værdi har det ikke.

Flag chart printed in colours on silk in England ab. 1850 and brought home by a sailor as a gift to his girl. Of no documentary value.

var simpelthen, længe før statsmagten blev klar over det og billigede det, blevet folkets kæreste og dyrebareste symbol, som det vitterligt var parat til at kæmpe og dø for uden kølige fornuftsovervejelser. Nøgternt tænkende mennesker vil i vore dage sikkert hævde, at flaget som nationalt symbol har voldt uhyre skade og befordret chauvinisme, selvovervurdering og ringeagt for fremmede folk, og det kan heller ikke benægtes, at krigsmagten har forstået at drage nytte af det. Også i dag betyder flaget for alle oprustedede nationer, uanset regeringsform og verdensanskuelse, umådelig meget på godt og ondt. Men vi må også sige, at flaget har samlet folkene. Her i Danmark opfatter vi vel nærmest dannebrog som et tegn på demokratiet, og det er heller ikke helt forkert.

Ejendommeligt er det, at den almindelige private flagning, som alle udlændinge finder så typisk for Danmark, kun er godt 100 år gammel. I 1830'erne var det kommet så vidt, at det danske folk ønskede at få luft for sin fædrelandskærlighed ved at flage privat, men en cancelliskrivelse af 7. jan. 1834 forbød „at føre flag fra hus“, altså almindelig flagning. Den slags folkelige tilkendegivelser stod den enevældige stat ikke sympatisk overfor. Men efter enevældens ophør og treårskrigen, hvor man havde udgydt sit blod under dannebrog og svælget i frihedsdrømme og nationalisme, og hvor også skandinavismen blev en realitet, fik piben en anden lyd; ved et cirkulære fra justitsministeriet 2/8 1854 blev det tilladt alle og enhver i kongeriget at hejse dannebrogflaget – selvfølgelig uden split – uden for sin bolig. Det er såre betegnende, at det i denne bestemmelse er første gang, selve ordet *dannebrog* forekommer i officielt sprog. Først da var dannebrog virkelig blevet folkets flag. Koffardiflaget var blevet nationalflag. På grund af dette kan man godt kalde vort flag demokratiets flag. Forøvrigt skelner flådens flagreglementer af maritime grunde endnu mellem orlogs- og handelsflag, hvilket er helt korrekt, omend det sidste forlængst tillige er blevet nationens flag og dermed er gået langt ud over det oprindelige.

Vi hejser som en selvfølgelighed flaget ved fødselsdage og andre fester; når vi får gæster; om søndagen; når det er dejligt vejr; eller

blot når vi er glade. En sådan brug af flaget er vist ganske ukendt i andre lande. Kolonihavehuse og iskageboder med flag er et smukt og farverigt indslag i det danske landskab. Blot støder det øjet, at flagene ofte har forkerte proportioner og opviser alle afskygninger af falmetthed, den gode vilje og det glade sind uførtalt.

Vimplen, som oprindeligt var forbeholdt orlogsmarinen, der vågede over den som en helligdom, var nu også stiltiende tilladt for private godtfolk, dog uden split. Det blev gennemgående skik, at når flaget ikke vajede, satte man en vimpel i den private flagstang, hvis huset var beboet. En bar flagstang holdes for at være en uskik. Mens det her i Danmark som i en del andre lande – ikke alle – er en slags helligbrøde at lade et flag være hejst mellem solnedgang og -opgang, skal vimplen derimod vaje dag og nat og kun nedtages, når flaget skal hejses. Den civile vimpel har dannebrogskors, hvis hvide arme når helt ud til spidsen, og den har altså ingen splitter. Den har heller ingen fastlagte proportioner; det regnes blot for passende, at den er ca. halvt så lang som flagstangen. Om flagets rette dimensioner siges i almindelighed, at det bør være $1/5$ af flagstangens højde.⁷⁴ – Forøvrigt måles flaget stadigvæk rent fagmæssigt i *duge*, bredden på ca. $1/2$ meter. Orlogsflag findes således iflg. reglementet 1939 i flg. dimensioner: $1 - 1^3/4 - 2^1/3 - 3^1/2 - 4^2/3 - 5^5/6 - 7 - 9^1/3$ – og $11^2/3$ duge, dvs. med en højde på fra 0.5 til 5.4 m. –

Som det fremgår af den her givne fremstilling er der i virkeligheden ingen fast og logisk linie i vort flags historie. Vi har endnu ingen flaglov, men nøjes med århundreders spredte forordninger, kgl. resolutioner, plakater, flagreglementer osv., som oven i købet langt fra er dækkende. Gunstbevisninger og tilfældigheder har gjort brugen af splitflaget uacceptabel. Traditionen har bag om lovgivningen bragt yderligere forvirring ved at lyse den omtalte tilfældige farvediskriminering i kuld og køn, – det er virkelig på tide, at vort 750 år gamle flag – verdens ældste – får en klar og ufravigelig grundlov at leve videre på. Eller er det måske trods alt mere spændende, mere levende og frodigt med den selvgroede vilkårlighed og inkonsekvens, der eksisterer?

Flere gange har man nedsat kommissioner for at skabe faste linier i flagvirvaret, således 1843, 1854, 1904, 1907 og 1927, men ingen af deres udkast og forslag til en flaglov er blevet vedtaget. Det kan være af interesse at se, efter hvilke linier de sidste flaglovskommissioner af 1907 og 1927 arbejdede. Læser man deres betænkninger 1908 og 1929 med forslag til loven, ser man, at de begge navnlig har sat ind på følgende punkter: at fastslå at flaget kun har én farve, hvad enten det er split- eller stutflag (jfr. det tidligere sagte), og at afskaffe den tilfældige brug af splitflaget og den endnu mere tilfældige og lidet tiltalende mærkning af det. Den siger derfor klart, at splitflaget er statens flag; til lands må det rene splitflag kun bruges af statsinstitutioner (med få traditionelle undtagelser) og til søs af orlogsflåden; statsinstitutioners skibe fører også splitflag, men de skal alle – for at undgå forveksling med orlogsflaget – mærkes på ensartet måde, nemlig med en hvid kongekrone i øverste inderste felt. I alle andre tilfælde bruges stutflaget til lands og til vands.

Dannebrog som symbol og tabugenstand

Overalt er et lands nationale flag blevet et symbol, som omgives mer eller mindre af en overjordisk nimbus. I hær og flåde er faner blevet indviet med ceremoniel, og mandskabet har svoret den højtidelige faneed om troskab og lydighed ved at holde hånden på den. Rømning var faneflugt og var en kapitalforbrydelse. At være fanebærer var en forpligtende begunstiggelse; i krig skulle han væрге fanen med livet som indsats. Det var en uaftvættelig skam at miste sit flag i krig; fjendens erobrede faner ophængtes til gengæld triumferende i kirker og andet steds som dyrebare trofæer. Lidt af samme veneration omgav koffardiflaget. Når en kaptajn mistede sit skib eller måtte sælge det, tog han flaget med sig hjem, for at det ikke skulle falde andre i hænde. Og at miste et skibsflag var efter sømandens overbevisning et varsel, der betød ulykke og fordærv.

Det nationale og det religiøse har ofte en tilbøjelighed til at gå op i en højere enhed, således også, når det gælder flaget. Vi beskæftigede

os i indledningen med tanken om det originale dannebrogts hellighed og kraft i middelalderen. De færreste tænker vel på, at også i vore dage er flaget ikke så lidt omgivet af alle slags taburegler, ja er næsten et religiøst klenodie. Det behandles med andagtsfuld ærefrygt og omgives af ceremonier som en overjordisk genstand. Det er os måske ikke egentlig bevidst, hvordan de følelser af agtelse og respekt, vi i skole, ungdomsforeninger, sportsklubber osv. får indpodet, vedligeholder tanken om den himmelfaldne fanes mystiske oprindelse og sakrosante væsen.

Alene det ceremoniel, hvorunder f. eks. orlogsflaget hejses og nedhales, tilkendegiver, at det næsten er en tilbedende religiøs handling: tempoet i hejsning og nedhaling er højtideligt, hovederne blottes, alle står ret, skansevagten præsenterer gevær med front mod flaget, honnør- eller fanemarchen lyder, fulgt af nationalmelodien. Også flaghejsningen i civile sommerlejre, ved stævner o. lign. er omgivet af andagtsfuld ærefrygt. Der synges hymner (flagsange) til dets ære. Indtil fornylig hilste enhver, der kom på agterdækket af et orlogsskib, flaget, – ligesom den, der passerer alteret i en katolsk kirke, nej for hostien.

Nedhalingen af flaget er især omgivet af tabuforestillinger. Det må efter gængs skik ikke berøre jorden, men skal lægges over armen; det forklares i flagceremoniellerne rationalistisk med, at det ellers bliver tilsmudset, men det er klart, at det er noget andet og mere: der er tale om at undgå besudling af en hellig genstand. Og flaget skal lægges sammen, så det hvide kors dækkes af den røde dug, – også et tydeligt religiøst-magisk træk. Det nævnte forbud mod at flaget hænger ude efter solnedgang begrundes i folketroen med, at man så flager for fanden eller, mere humørfyldt, for de uartige piger, men det er tydeligt nok en taburegel, som ganske vist er konverteret til et spørgsmål om takt og tone. Man tror jo ikke direkte på at over- eller underjordiske magter griber ind, hvis man forsynder sig derimod, men man bryder også nødvendig samfundstaburegler og spøger i hvert fald ikke med dem.

Det må retfærdigvis siges, at visse af disse regler også følges i andre

lande, uden at deres flag kan rose sig af en mystisk oprindelse som vort.

I vore dage, hvor man måske mere end nogensinde tager fortidens traditioner op til kritisk revision, kan skik og brug, tro og overtro om flaget heller ikke undgå at komme i søgelyset. Men gør det egentlig noget, at nye generationer ser anderledes på flaget, end vi ældre gør, eller at nogle af de mange frynser måske skæres væk? Dannebrog er lige smukt for det, og de sunde følelser, det stadig vil vække hos enhver dansker, kan ikke forkastes. Intet folk kan undvære sit flag, – det kan vi heller ikke.

NOTER

For værdifuld hjælp takker jeg især redaktør *Sv. Tito Achen*, Heraldisk Selskab, bibliotekar *Morten Boesen*, Helsingør, kommandørkaptajn *E. Borg*, Søværnets historiske sektion, kontreadmiral *F. H. Kjølser*, civilingeniør *Hans H. Kjølser*, overmester *T. Schmidt*, Holmens sejlmagerværksted, materielforvalter *V. Topsøe-Jensen*, Holmens Museumsmagasin, og fru *Joan Weilbach*.

Endvidere personalet på Kgl. Biblioteks kort- og billedsamling, Tøjhusmuseet, Marinens bibliotek og Holmen.

Der henvises specielt til flg. litteratur:

Udkast med Bemærkninger til Flaglov for det danske Rige af Kommissionen af 24. September 1907 (Kbh. 1908).

Betænkning afgivet af Flaglovskommissionen af 19. Juli 1927 (Kbh. 1929).

Helge Bruhn: Dannebrog og danske Faner gennem Tiderne (Kbh. 1949).

Drawings of the Flags of all Nations (udg. af det engelske Admiralitet, London 1930).

Preben Kannik: Alverdens flag i farver (Kbh. 1956).

R. Siegel: Die Flagge (Berlin 1912).

Vort Flag (Kbh. 1943), med bidrag af *Th. Thaulow*, *F. A. H. Kjølser* o. fl.

Henning Henningsen: Der Dannebrog als Schiffsflagge, i: Schleswig-Holstein und der Norden, Festschrift für Olaf Klose (Neumünster 1968), 129 ff.

¹ *F. Edw. Hulme*: The Flags of the World (London 1892), 115.

² *L. P. Fabricius* i Kirkehist. Saml. 6. rk. I (1933–35), 493 f.; jfr. *A. D. Jørgensen* i Hist. Tidsskr. 4. rk. V, 431 ff. og 6. rk. I, 155.

³ i: Westfalen – Hanse – Ostseeraum (Münster 1955), 129 ff.

⁴ *Hal Koch*: Konstantin den Store (Kbh. 1962), 41 ff.

⁵ *J. O. Kock*: i Danske Studier 1951, 34 ff.

- ⁶ *Sv. Tito Achen* i Heraldisk Tidsskr. II (1969), 428 ff.; *O. Löffler* i Hist. Tidsskr. 5. rk. II, 562 ff.; *Ed. Lund*: Danebrog (Kbh. 1919), 24; *Paul Johansen* kalder tanken en konstruktion af danske humanister (i: Westfalen – Hanse – Ostseeraum 142 ff.).
- ⁷ *A. D. Jørgensen* i Hist. Ts. 6. rk. I, 164 ff.
- ⁸ *C. Paludan-Müller*: Sagnet om den himmelfaldne Danebrogsfane (Kbh. 1873), 22 ff.; *Viggo Brøndal* i Danske Studier 1920, 20; *Paul Warming*, i Berlingske Tidende 23/2 1969.
- ⁹ *Siegel*: Flagge 60.
- ¹⁰ *Poul Bredo Grandjean*: Det danske Rigsvaaben (Kbh. 1926), 42, 92 f., 97.
- ¹¹ Hist. Ts. 6. rk. I, 153 ff.
- ¹² *J. Kornerup* i Aarbøger for nord. Oldkyndighed 1877, 61.
- ¹³ *Henry Petersen* i Aarb. f. nord. Oldk. 1882; Tidsskrift for Søværnen 1897, 329 f.; *Siegel*: Flagge 64.
- ¹⁴ Hist. Ts. 6. rk. I, 159.
- ¹⁵ Det formodede billede af et skib med et imponerende splitflag på den forsvundne St. Lucius altertavle fra 1498 i Roskilde domkirke, som afbildes i Thurahs Danske Vitruvius 1749 (jfr. *Henry Petersen* i Aarb. f. nord. Oldk. 1874, 393 ff.), er et falsum. Resens træsnit fra ca. 1675 viser, at der overhovedet ikke var noget flag på originalbilledet (!); jfr. Danmarks Kirker, Københavns Amt III (1951), 1658 ff.
- ¹⁶ Svenska flottans historia I, 476 f. + tavle; *R. Mejborg*: Nogle Oplysninger om svenske og danske Faner, Flag og Felttegn (Antiqv. tidsskr. f. Sverige IX, nr. 3); *H. D. Lind*: Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd (Kbh. 1889), 3; Flensborg bys historie I (Kbh. 1953), 232; *J. Raben*: Sønderborg Skipperlaug (Sønderborg 1934), 14 f.; *Mogens Lebech*: Gamle skibe, gamle huse (Kbh. 1959) 11, 15; *Laur. Pedersen*: Helsingør i Sundtoldstiden I (Kbh. 1926), 37, 67; *Francis Beckett*: Kristian IV og Malerkunsten (Kbh. 1937), 99.
- ¹⁷ *H. D. Lind* i Ts. f. Søv. 1890, 447 f.; *Niels Friis* i Aalborg Stiftstid. 13/6 1953.
- ¹⁸ afb. i Danmarks Riges Historie IV (Kbh. 1902), tavle ved s. 116.
- ¹⁹ *Lind*: Kong Kristian den Fjerde, 388.
- ²⁰ *B. Munthe Morgenstjerne* i Politiken 29/12 1963; *Lebech*: Gl. skibe 43.
- ²¹ *Bruhn*: Danebrog 233, note 7; *Einar Lexow*: Norske glasmalerier fra laugs-tiden (Oslo 1938).
- ²² *Lind*: Kong Kristian den Fjerde, 388.
- ²³ Kancelliets Brevbøger 1635–1636 (Kbh. 1940), 174; *Mariner's Mirror* VIII, 96, 158.
- ²⁴ *Siegel*: Flagge 41.
- ²⁵ *Lind*: Fra Kong Frederik den Andens Tid (Kbh. 1902), 37; *samme*: Kong Kristian den Fjerde, 388; *Jørgen H. Barfod*: Orlogslåden på Niels Juels tid (Kbh. 1963), 117.
- ²⁶ *Vikinger* 1958, hft. 2, 14.

- ²⁷ *Lind* i Museum 1893, I, 120.
- ²⁸ *H. G. Garde*: Efterretn. om den danske og norske Søemagt III (Kbh. 1833), 273.
- ²⁹ *Barfod*: Orlogsflåden 117.
- ³⁰ medd. af museumsinspektør *Chr. Waagepetersen*, Kalundborg.
- ³¹ *Carl S. Petersen*: Den danske Litteratur fra Folkevandringstiden indtil Holberg (Kbh. 1929), 663 f.
- ³² *Grandjean*: Da. Rigsvaaben 15 ff., 181, 197 ff., 205.
- ³³ et udvalg: *J. Gra(y)don*, håndtegnet manus 1686; *Georg Andr. Böckler*: Ars Heraldica (Nürnberg 1688); *G. de Vries*: De Doorlughtige Weereld III (Amsterdam 1700); *Aubin*: Dict. de Marine (A'dam 1702); *Introduzione all'arte nautica* (Venezia 1715); stukne flagtavler af *G. van Keulen*, *J. B. Homann*, *Matth. Seutter*, *Corn. Danckerts*, *Tob. Lotter* o. fl. (beg. af 1700-tallet); *Covens & Mortier*: Dict. de Marine (A'dam 1736); *Encyclopédie Méthodique. Marine* III (Paris 1751 ff., 1787) o. fl. leksika; håndtegn. flagbog af *Joh. Jac. Bruun* 1776 (Marinens Bibl.); *Bowles*: Universal Display of Naval Flags (London 1801). – Flere håndt. flagbøger fra ca. 1805 (på Handels- og Søfartsmuseet og i Marinens Bibl.) af *Gabr. Hesselberg*, *E. O. K. Branth* og *P. S.*; flagbog af *G. S. Reitz* (Kbh. 1817); *J. Hjorth*: Samling af Nation-Flage og Vimpler (Kbh. 1820); håndtegn. tavle af *O. V. de F. Skibsted* (Marinens Bibl.); *Kr. Vissing*: Kort over alle Søfarende Nationers Flag (Kbh. ca. 1850).
- ³⁴ f. eks. *Siegel*: Flagge, 160, + tavle 28 og 34, med helt vildledende forklaring.
- ³⁵ *K. Heiberg*: Schleswig-Holsteins Wappen, Fahnen und Farben (Schleswig 1845), 19 f.
- ³⁶ *Olaf Kolsrud*: Bergens bys segl, vaaben, farver og flag (Bergen 1921), 213 ff.
- ³⁷ afb. i farver i Politikens Danmarkshistorie VII (1964) ved s. 448, og VIII (1964) ved s. 48.
- ³⁸ farvelagt våbentegn. i Københavns privilegier på Københavns Stadsarkiv; jfr. *Carl Bruun*: Kjøbenhavn I (Kbh. 1887), titelplanche.
- ³⁹ *Jørgen H. Barfod*: Danmark-Norges handelsflåde 1650–1700 (Kronborg 1967), 129 ff.; RA. (= Rigsarkivet). Indk. sager til Krigskancell. 29/12 1696, nr. 113.
- ⁴⁰ Lærebog for Orlogsgaster (Kbh. 1939), 133.
- ⁴¹ Betænkn. afg. af Flaglovskomm. af 1927, 8.
- ⁴² *J. S. V. Weilbach*: Dannebrog og dets Brug (Kbh. 1950), 4 f.
- ⁴³ Svenska flottans hist. I, 439; allerede træsnittet på titelbladet i *Chr. Pedersens* pariserudgave af Saxo 1514 viser et vimpellignende flag med dannebrogsskjold og et kronet C (= *Canutus*, Knud?); Kanc. Brevb. 1635–36, 261, 267.
- ⁴⁴ *Th. Bjerre* i Ts. f. Søv. 1957, 534 ff.
- ⁴⁵ *Wanda Oesau*: Hamburgs Grönlandfahrt (Glückstadt 1955), 153, 166 f.

- ⁴⁶ *Jonas Kierulf*: Kong Christian den VI ... Reise til Kongeriget Norge Aar 1733 (Kbh. 1745), 46.
- ⁴⁷ *H. Schlaikier*: Aabenraa Søfarts Historie (Aabenraa 1929), 119.
- ⁴⁸ *Ærø Venstreblad* 9/2 1962; *Politiken* 31/3 1967. – Monogram som sommerfugl: medd. af *Sv. Tito Achen*.
- ⁴⁹ *Lebech*: Gamle skibe 37.
- ⁵⁰ *Oesau*: Hamburgs Grönlandfart 20; *Lind*: Kong Frederik den Tredjes Sømagt (Odense 1896), 138.
- ⁵¹ *Vore Tropekolonier VIII* (Kbh. 1968), 31; RA. Admiralitetets kopibog 31/7 1669, 18/3 1675.
- ⁵² ill. i *J. P. Cortemünde*: Dagbog fra en ostindiefart 1672–75 (Helsingør 1953), og i Kgl. Bibl. manus Ny kgl. Saml. 2168. 2°.
- ⁵³ *H. L. R. Thalbitzer*: Haandbog i Sømandskab (Kbh. 1877).
- ⁵⁴ *Arthur G. Hassø*: Københavns Skipperlav 1634–1934 (Kbh. 1934), 190 ff.; Københavns Diplomatarium VII (1886), 247; *Johs. Ph. Weilbach*: Sejl-, Flag- og Kompasmagerlaugets Historie (Kbh. 1941), 60.
- ⁵⁵ *Garde*: Efterr. III, 179; ældste afb., fra 1758, se *Søens Verden* 1961/62, 73; *J. A. Plougs* Dagbok fra 1707 til 1740, udg. af *T. K. Olafsen*, Horten (duplikeret), 31.
- ⁵⁶ *Heimdal* 27/9 1963.
- ⁵⁷ *Gabr. Hesselbergs* flagbog på Handels- og Søfartsmus.; opl. fra Flag Research Center, Lexington, USA.
- ⁵⁸ *Garde*: Efterr. IV, 389.
- ⁵⁹ *R. Tving*: Træk af Grönlandsfartens Historie (Kbh. 1944), 44.
- ⁶⁰ *Schlaikier*: Aabenraa 210 f.; flaget findes på Aabenraa museum; *F. Holm-Petersen*: Fra Sejl til Diesel IV (Odense 1953), 50.
- ⁶¹ Betænkn. afg. af Flaglovskomm. af 1927, 6 f.; *Garde*: Efterr. III, 275. håndtegn. flagkort på Tøjhusmus. (ca. 1800), Flagtavler IV/15. 1.
- ⁶² *F. Holm-Petersen*: Kurs Hongkong (Odense 1961), 60.
- ⁶⁴ Betænkn. afg. af Flaglovskomm. af 1927, 9 ff.; *Bruhn*: Dannebrog 200 ff.
- ⁶⁵ *Henning Henningsen*: Nummerflag og prajning, i Handels- og Søfartsmus. årbog 1962, 150 ff.
- ⁶⁶ afb. i Politikens Danmarkshistorie VIII ved s. 464.
- ⁶⁷ Signal-Bog for Hans Kongelige Majestæts Orlogs-Flode (1743), 3.
- ⁶⁸ Handels- og Søfartsmus. årbog 1956, 117.
- ⁶⁹ Ts. f. Sø. 1919, 213.
- ⁷⁰ afb. i *Søens Verden* 1961/62, 76.
- ⁷¹ farverne i dette afsnit er bestemt efter *A. Kornerup & J. H. Wanscher*: Farver i farver (Politikens håndbøger, 1962), 185, 198 f., 205, 211, 234 ff.
- ⁷² prøver fra *J. S. V. Weilbachs* Sejl- og Flagfabrik.
- ⁷³ jfr. *Søens Verden* 1961/62, 78.
- ⁷⁴ *Weilbach*: Dannebrog, 7. – Om svensk flagskik se *Arne Björnstad*: Svenska flaggans bruk, i: *Fataburen* 1967, 43 ff.

THE DANNEBROG AT SEA

Summary

The Danish flag, which since the fourteenth century at any rate has had its own name *Dannebrog* (the flag of the Danes), is the oldest flag in continuous use in the world. According to legend it fell from heaven on the 15th June 1219, i.e. just 750 years ago, during a Danish crusade against Esthonia. This anniversary is being officially celebrated in 1969. There may be a grain of truth in the legend: the red flag with the white cross was undoubtedly a crusader flag originally, related to that of Switzerland, Savoy and the Knights of St. John.

In the Middle Ages the Dannebrog became the flag of the Danish king and kingdom, and as we can see from several contemporary illustrations it was used especially at sea. At the beginning of the seventeenth century it was laid down that merchant vessels should use the rectangular shaped flag (*stutflag*) while the swallow-tailed pennon (*splitflag*) was the flag of the king and of naval vessels. In time however the vessels of some of the large trading companies and civil vessels belonging to the state were allowed to use the swallow-tailed flag with the addition of a special mark. Whalers, too, were given this much sought after privilege. There is no doubt that the royal flag afforded both ship and cargo better protection against pirates and privateers than the merchant flag.

From 1757 Danish ships in the Mediterranean flew the flag with a monogram. To avoid confusion with the flag of the Order of the Knights of St. John of Malta, which was exactly the same as the Dannebrog, the royal monogram surmounted by a crown was added, in a square just in the middle of the cross. This flag went out of use in 1867.

The proportions of the *naval* flag were laid down in 1696. The width of the cross should be one seventh of the height of the flag, the inner fields squares with sides each measuring three times as much as the width of the cross. The outer fields are rectangles, their length being one and a half times as much as the sides of the squares. The swallow-tail should be as long as the rest of the flag. The proportions of the *merchant* flag (laid down in 1748) were the same as those of the naval flag, minus the swallow-tail. Later these proportions were altered somewhat.

As far as we know the red of the flag has always been bright red. Though the navy has for the last two hundred years used a slightly deeper red.

Not until 1842 was the Dannebrog introduced into the various sections of the army. In 1854 private persons were allowed to fly the flag on their private property and with this the Dannebrog became in truth the national symbol of the Danish people. The national flag is identical with the merchant flag, while the swallow-tailed pennant is flown by the navy at sea and by official state institutions on land.

The use of flags at sea is governed by international regulations. The Danne-

brog at the stern, as the national flag. At the foremasts are shown the house flag and the flag of the country for which the ship is bound, name pennant, and such special flags as for example, pilot flag, quarantine flag, Blue Peter, etc. Signal flags are usually flown at the stern.

Strangely enough no general Danish flag law exists. Through the centuries the use of the flag has been laid down by a number of official ordinances, decrees, royal privileges, etc. Any study of the history of the Danish flag is made difficult by the fact that sources are sparse. On no account must one place any reliance on the many popular flag charts which have appeared from the end of the seventeenth century up to our own times. Where the Dannebrog is concerned they are quite misleading, even in many cases completely incorrect. Unfortunately foreigners have often used them as source material, with the result that a number of errors about the Danish flag occur again and again in the flag histories published abroad.

SKIPSRISTNINGENE I SÆBY KIRKE

Av

ARNE EMIL CHRISTENSEN JR.

I 1965 drev den af skandinaviske søfartshistorikere sammensatte nordiske maritim-historiske arbeidsgruppe etnologiske feltarbejder i Vest- og Nordjylland. Under et besøg i Sæby kirke iagttoges en rigdom af indskårne skibsfremstillinger fra 1500- til 1700-tallet på de gamle korstole. Disse sgraffiti (ristninger) havde tidligere ikke været undersøgt, og da man straks var klar over deres værdi, affotograferede forfatteren, der er konservator (inspektør) ved Universitetets oldsakssamling i Oslo, dem og tog gvidebilleder af dem. Her beskriver og tolker han dem og forsøger at placere dem kronologisk.

UNDER Nordisk Maritimhistorisk Arbeidsgruppes feltarbeide i Jylland sommeren 1965 besøkte vi også Sæby for å intervjuere en skipsbygger der. Med intervjuet vel avsluttet benyttet en del av gruppens deltagere anledningen til å besøke byens kirke, et fint 1400-talls byggverk. Kirken som opprinnelig er bygget som sognekirke, ble senere inkorporert i det nu forsvunnete karmelitterkloster. Av middelaldersk inventar er det i koret bevart 20 korstoler i ek, fra tiden omkring 1500. Erfaringsmessig finnes det ofte interessante *sgraffitti* på treverket i kirker, og da vi her tittet etter, overtraff resultatet våre villeste forventninger. Det gamle mørkebrune eiketreet var oversådd med ristninger og inskripsjoner, en rask opptelling ga som resultat ca. 50 skipsbilder. Flere av disse så meget spennende ut, og vi var enige om at vårt „funn” var vel verd en nærmere gransking. Ved elskverdig imøtekommenhet fra sognepresten S. K. Steens side fikk undertegnede anledning til å arbeide i kirken utover ettermiddagen og kvelden. Av tidsnød var det ikke mulig å dokumentere alle skipsriss like nøyaktig, så jeg konsentrerte meg om de mest detaljrike. Ristningene ble dels dokumentert ved fotografering



Fig. 1. Sæby kirke, korets nordvegg med korstolene.

Church of Sæby, northern wall of the choir, with stalls.

med skrålys, dels ved blyantavgnidninger. De viktigste ristningene ble dokumentert på begge måter, dels med en skissemessig rentegning av blyantavgnidningene på stedet. En fotografisk dokumentasjon er selvfølgelig det mest objektive i et tilfelle som dette, men i mange tilfelle var skipsristningene skadet av senere innskårete navn, kludder osv., samtidig som det ofte var vanskelig å finne en belysning som fikk frem alle streker. Her vil en blyantavgnidning, korrigeret på stedet, gi et langt klarere bilde av ristningen. Undertegnede har lagt meget omhu i å få de rentegnete blyantavgnidninger så objektive som mulig, men det er selvfølgelig alltid en mulighet for at man tolker flere eller færre streker inn i bildet enn det egentlig er. Ved enkelte av ristningene har jeg derfor valgt å illustrere med foto, så kan leseren gjøre sine egne tolkninger uavhengig av mit subjektive skjønn. En stor del av ristningene er såpass skjematisk eller diffuse at jeg ikke har funnet det nødvendig å avbilde dem, eller beskrive dem i detalj.

SKIPSRISTNINGENE I SÆBY KIRKE
SUMMARISK KATALOG

Sydveggen

1. Setet på stol 3 fra Ø. Tremastet fartøy med skroget utfylt med rutemønster. Langt baugspryd med liten flaggstang. På fokkemasten et stort råseil med bonett? På stormasten storseil og mersseil, på mesanmasten latinseil. Korsflagg på sprydet og hekken. Ca. 1700?
2. Setet på stol 5 fra Ø. Tomaster, „galeasrigg” med råtoppseil. Under gaffelen korsflagg med splitt. Skipet ligger for anker med seilene satt. Årstallene 1709 og 1710 like ved kan være skåret med samme hånd (fig. 2).
3. Armlenet mellom stol 7 og 8 fra Ø. Tremastet fartøy, grovt og skissemessig skåret.
4. Armlenet mellom stol 8 og 9 fra Ø. Tomastet skip, mesanmasten ganske liten. Ristningen er nokså utydelig, men det synes som skipet har et skjematisk dyrehode i forstevnen. Ca. 1500? (fig. 3).
5. Stol 8 fra Ø. Lite udistinkt skip, ikke nærmere registrert.
6. Skranken foran sydveggens stoler. Stort tremastet skip med overdimensjonert dyrehode i stevnen. I stormastens mersekurv er markert bunter av spyd eller andre stakevåpen. Tidlig 1500-tall? (fig. 4).
7. Sammesteds. Stort firemastet skip med overdimensjonert dyrehode i stevnen. Linjene i riggen tildels vanskelige å tolke på grunn av senere skjæring. I undervannsskroget er navnet *Niels Hanson Skavdo* skåret inn, opp-ned i forhold til skipet. Tidlig 1500 tall? (fig. 5).
- 8-13. Små skissemessige skipsfigurer gruppert rundt nr. 6 og 7.
14. Skranken foran sydveggens stoler, endestykket mot Ø. Tremastet fartøy av 1500-talls karakter, presist og klart skåret (fig. 6).

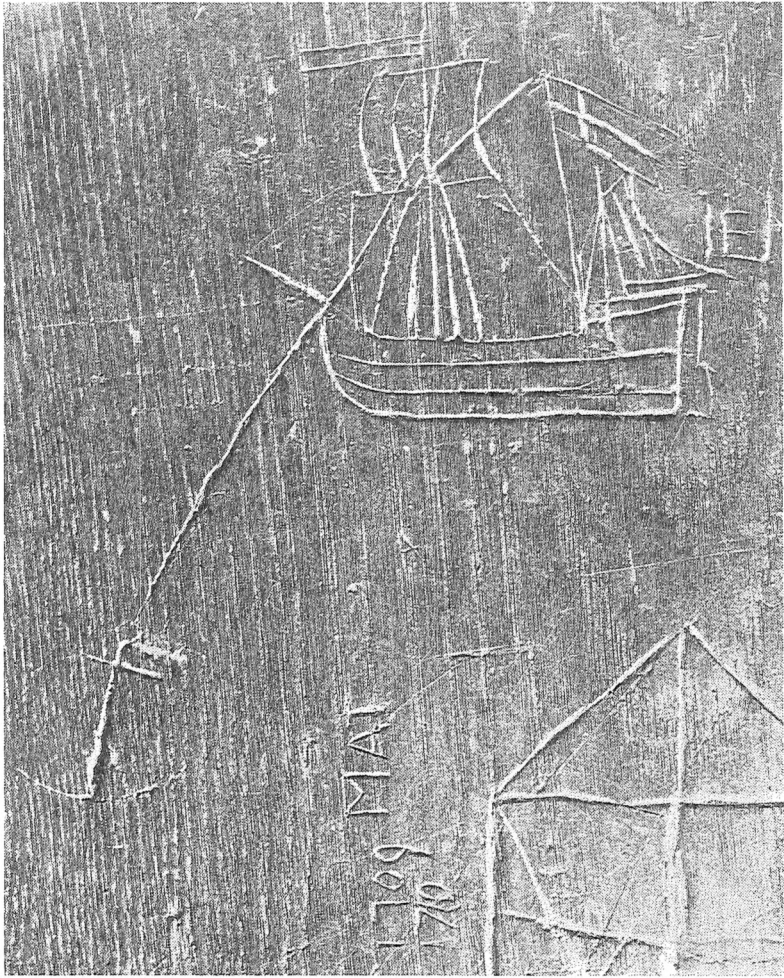


Fig. 2. Lite tomastet fartøy med „galeasrigg” og korsflagg med splitt, liggende for anker med seilene satt (1709 eller 1710?). Katalog nr. 2.

Two-masted vessel with galeas-rig and swallow-tailed flag (1709 or 1710?).

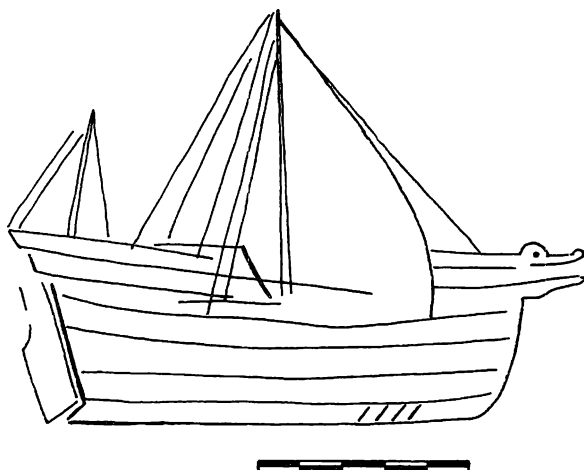


Fig. 3. Tomastet skip med skjematisk dyrehode i forstevnen (ca. 1500?). Kat. nr. 4, kalkert etter fotografi.

Two-masted ship with animal's head (c. 1500?).

Nordveggen

15. Panelet over stol 1 fra Ø. Stort tremastet fartøy av tidlig 1700-talls karakter. Skroget er inndelt i kvadratiske ruter med et punkt midt i hver rute. „Kunstneren” har utvilsomt tenkt på en tredekker med åpne kanonporter (fig. 7).
- 16–18. Sammesteds. 3 små, udistinkte skip, ikke nærmere registrert.
19. Ryggen av stol 1 fra Ø. Tomastet fartøy, grovt og skissemessig skåret. Den aktre masten er betydelig høyere enn den forreste.
- 20–26. Ryggen og panelet over stol 2 fra Ø. 7 udistinkte og skissemessige skipsfigurer. Ikke nærmere registrert.
27. Panelet over stol 3 fra Ø. Tomastet fartøy, presist skåret, men med få karakteristiske detaljer i skrog og rigg (fig. 8).
28. Sammesteds. Tremastet fartøy med kraftig markering av kanonporter. Tidlig 1700-tall? (fig. 9).
29. Sammesteds. Lite tremastet fartøy, skissemessig og lite detaljert, ikke nærmere registrert.

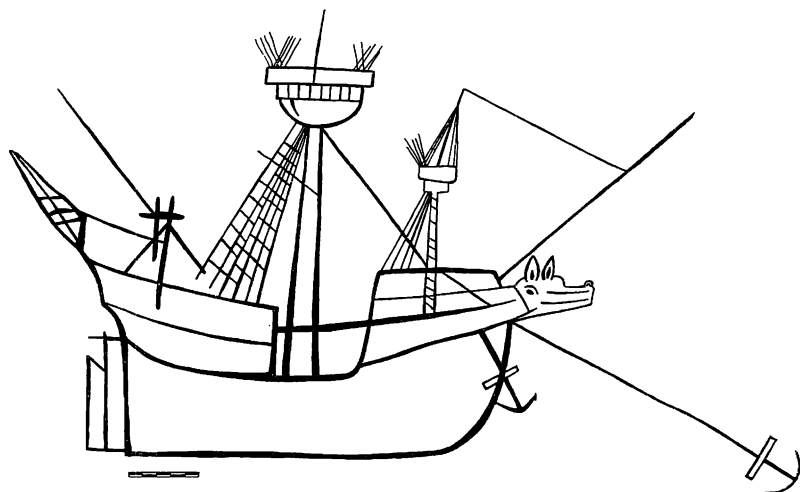


Fig. 4. Stort tremastet skip med dyrehode i stevnen. Mersekurv med våpen (tidlig 1500-tall?). Kat. nr. 6, kalkert etter blyantavgnidning.

Large three-masted ship with animal's head. Spears in the tops (early 16th century?).

30. Sammesteds. Tomaster, liten båt? Mastene er like høye, begge med spriseil. Minner om nr. 36, men er mindre elegant skåret.
31. Sammesteds. Lite og utydelig skip, tomaster? Ikke nærmere registrert.
32. Sammesteds. Lite tremastet fartøy med langt baugspryd. Skissemessig. Tidl. 1700-tall?
33. Stol 3 fra Ø, setet. Lite fartøy med en eller muligens to master og anker ute. Skroget har fasong som en „norsk pram“. Masten har gaffelseil, råtoppseil og 3 stag til sprydet, så det kan ikke være noen helt liten båt risteren har hatt i tankene. Akter er ristningen uklar, det er muligens markert en latinmesan, snudd bak-frem på en kort mast, og korsflagg på hekken (fig. 10).
34. Panelet over stol 4 fra Ø. Stort enmastet fartøy med overdimensjonert dyrehode i stevnen. En mast til er muligens markert på bakken, men denne er skåret meget grovere enn resten av riggen og kan være en sekundær tilføyelse. Den er ikke mar-

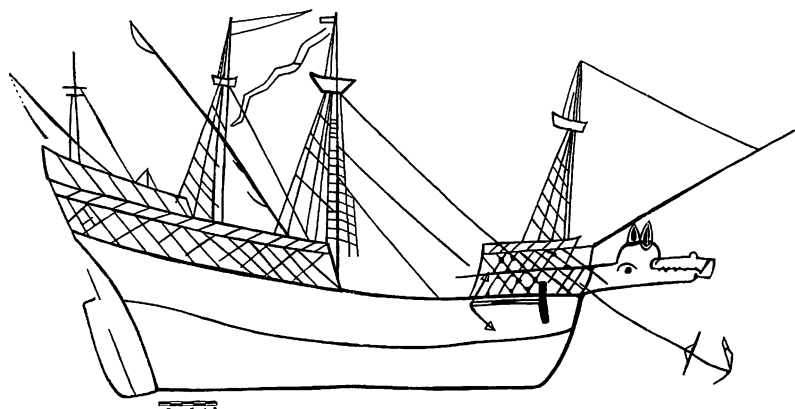


Fig. 5. Stort firemastet skip med dyrehode. Navnet *Niels Hanson Skavdo* er skåret inn (tidlig 1500-tall?). Kat. nr. 7, kalkert etter blyantavgnidning.

Large four-masted ship with animal's head (early 16th century?).

kert på kalkeringen fig. 11. Fartøyet minner om de to 1500-talls ristningene på sydveggen skranke, men linjeføringen og dyrehodets form er forskjellig. Et enmastet 1500-tallsfartøy med storseil og mersseil virker eiendommelig, så det er mulig ristningen ikke er fullført.

35. Sammesteds. Lite tremastet fartøy, 1600–1700 tall? (fig. 11).
36. Panelet over stol 5 fra Ø. Tomastet båt med spririgg på begge master. 1600- eller tidlig 1700-tall (fig. 12).
37. Sammesteds. Enmaster, gaffelrigg med to stagseil. Skrogkontur og skjæremåte ligger meget nær nr. 36, og fartøyene kan være skåret av samme person. De er plassert rett over hverandre, mellom dem er navnet *Anton Iensøn* skåret inn. Etter plasseringen er det sannsynlig at han er mester for begge ristninger (fig. 13).
38. Sammesteds. Tremastet skip. Fartøyet har anker ute og beslåtte seil, fra alle mastetopper og flaggstang på hekken vaier flagg. Fokke- og stormasten har kraftige mersekurver. På mesanmasten er markert et latin-toppseil. 1500-tall (fig. 13).
39. Stol 5 fra Ø, ryggen. Tremastet skip med fokk, forre og store

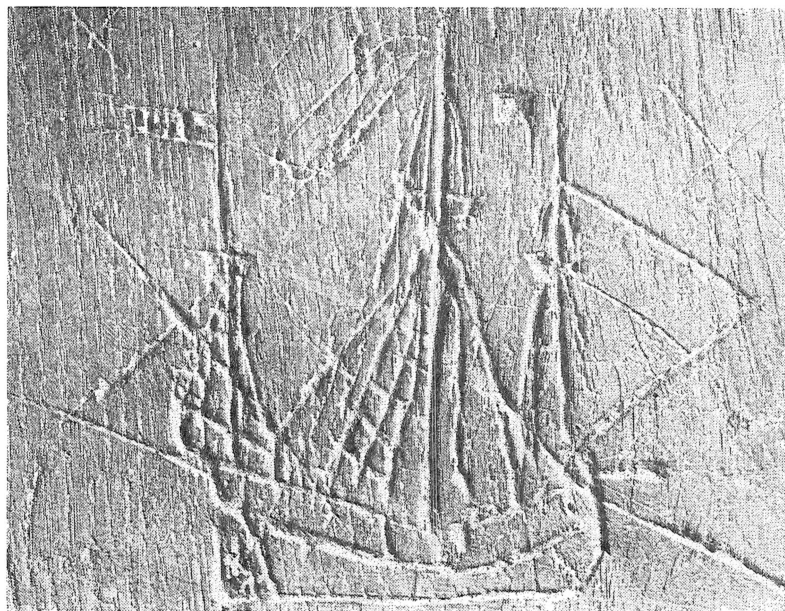


Fig. 6. Tremastet fartøy av 1500-talls karakter. Kat. nr. 14.

Three-masted ship (16th century).

mers-seil satt. På mesanmasten er merset tegnet utfoldet som en oval. Flaggstenger med flagg på hekk og baugspryd. Ca. 1700 (fig. 14).

- 40-41. Sammesteds. To skissemessig skårete fartøyer, ikke nærmere registrert.
42. Stol 5 fra Ø, setet. Skipsfigur, ikke nærmere registrert.
43. Stol 6 fra Ø, panelet over ryggen. Skipsfigur, ikke nærmere registrert.
44. Stol 6 fra Ø, ryggen. Skipsfigur, ikke nærmere registrert.
45. Stol 6 fra Ø, setet. Skipsfigur, ikke nærmere registrert.
46. Stol 7 fra Ø, ryggen. Lite tomastet fartøy med 6 kanonporter? markert i siden. Stormasten rigget med spriseil, råtoppseil og to stageil til sprydet, liten gaffelrigget mesanmast. Splittflagg fra mastetoppen og stang på hekken (fig. 15).

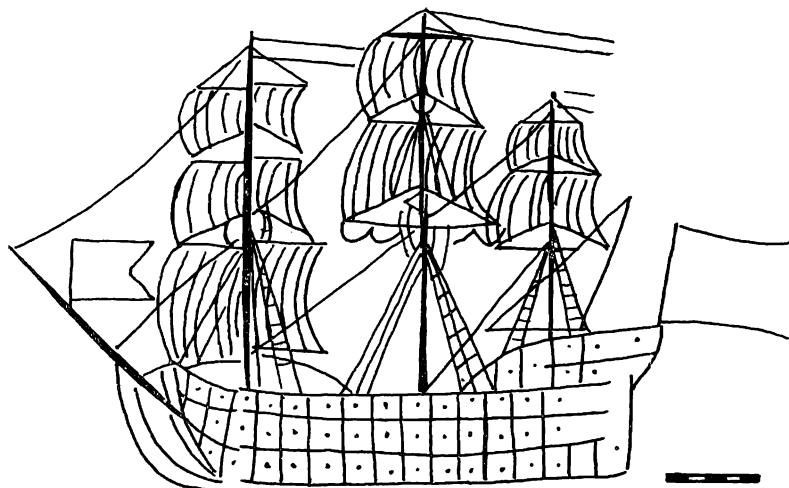


Fig. 7. Stort tremastet fartøy av tidlig 1700-talls karakter, utvilsomt en tredekker med åpne kanonporter. Kat. nr. 15, kalkert etter foto.

Large three-masted ship with three gun-decks (early 18th century).

47. Skranken foran nordre stolrekke. Tremastet fartøy med ganske detaljert skjæring i skroget. Det er meget sekundær skjæring i og omkring skipet, så ristningen er tildels vanskelig å tolke. Det er for eksempel vanskelig å si om skipet har galleon, og om mesanmasten har rå- eller latinseil. Fokke- og mesanmasten har mersekurver i toppen, en tverrstrek øverst på stormasten markerer antakelig også merset. Rærne henger i topp-lentene, stor-råen nedfirt. Ca. 1500? (fig. 16).
48. Sammesteds. Liten tremastet skipsfigur, skjematisk. Skipet har anker ute, ankeret overskjærer en skissemessig menneskefigur.
49. Sammesteds. Liten, skjematisk skipsfigur, tomaster?
50. Sammesteds. Liten, meget utydelig skipsfigur.
- 51-52. Sammesteds. To skipsfigurer, ikke nærmere registrert.

Det store antallet, og den fine kvalitet som enkelte av ristningene har, gjør at skipsristningene fra Sæby må betraktes som et temmelig unikt monument. Ristninger med skipsmotiv er imidlertid i seg

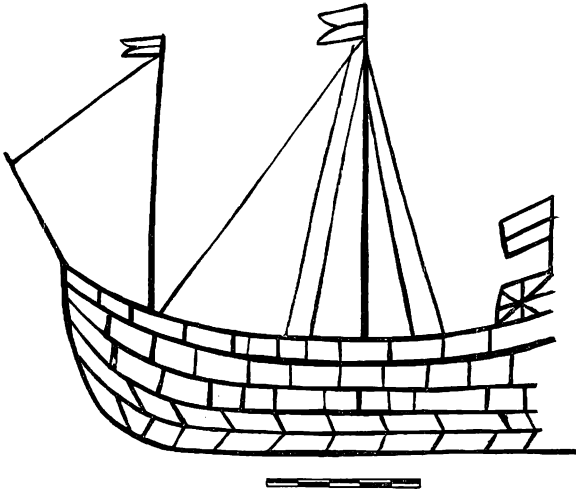


Fig. 8. Tomastet fartøy. Kat. nr. 27, kalkert etter blyantavgnidning.

Two-masted vessel.

selv ikke noen sjeldenhet. Fra Danmark kan nevnes teglstenene fra Sct. Marie kloster i Helsingør, nu på Handels- og Søfartsmuseet, og koggen fra Sct. Jørgensbjerg kirke i Roskilde.¹

Av publiserte ristninger fra Sverige kan nevnes det kjente middelalderfartøyet fra Fide kirke på Gotland.²

I Norge finnes et rikt materiale, til dels upublisert, det meste kommer naturlig nok fra trehus.

Fra så og si alle de middelalderke stavkirkene kjennes skipsristninger.³ De fleste er ufullstendige, oftest er det elegante stevner av nordisk type, men det finnes også komplette skip, enkelte av dem er av mere felleseuropeisk, senmiddelalderisk type.⁴ I kystdistriktene finnes ellers en mengde skipsristninger, i treskelåver og bolighus, i sjøhus og kverner (skvatmøller). I tid spanner de fra senmiddelalder til etter 1900, og kvaliteten veksler fra elegante og detaljerte skipsbilder til grove hjelpeløse riss. Når det gjelder materialet fra andre land er det nok å henvise til en del av litteraturen om emnet.⁵

Felles for de aller fleste skipsristninger er deres litt tilfeldige karak-

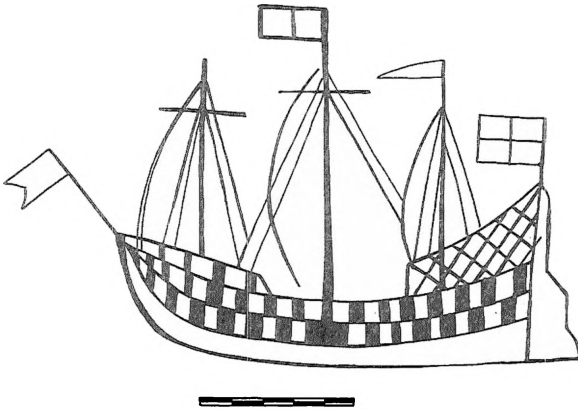


Fig. 9. Tremastet fartøy med kanonporter (tidlig 1700-tall?). Kat. nr. 28, kalkert etter blyantavgnidning.

Three-masted ship with gun-ports (early 18th century?).

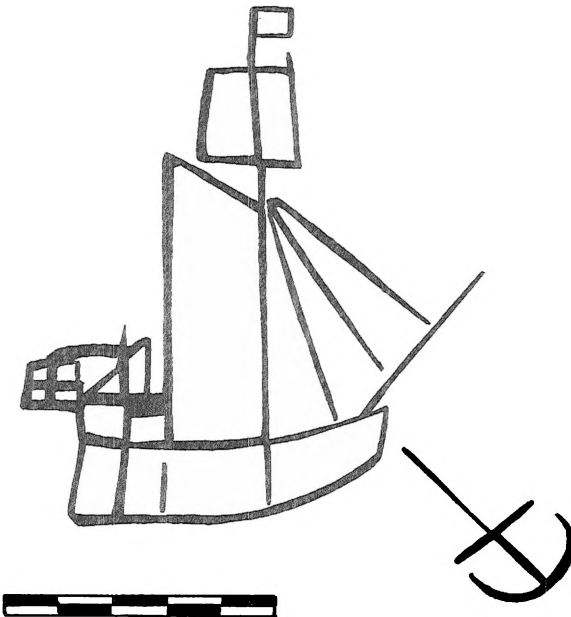


Fig. 10. Lite fartøy med en eller muligens to master, liggende for anker. Kat. nr. 33, kalkert etter blyantavgnidning.

Small vessel with one or two masts.

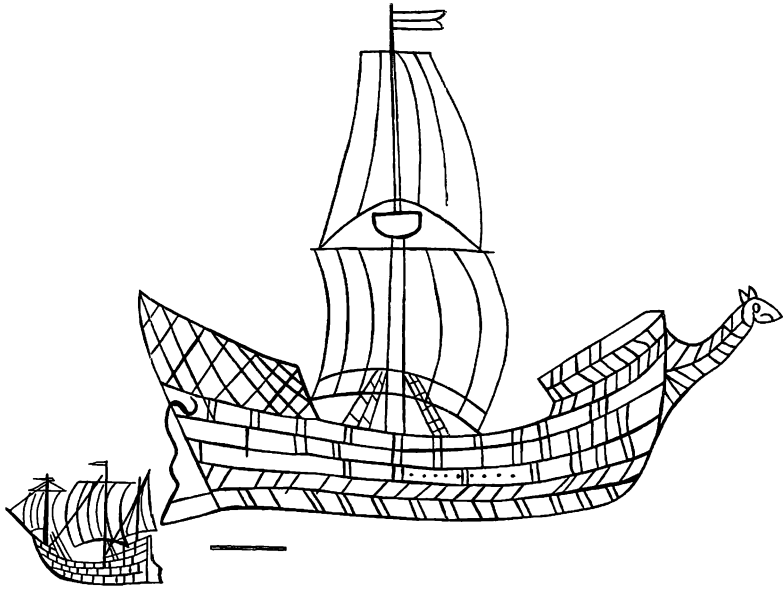


Fig. 11. Stort enmastet fartøy med dyrehode i stevnen; muligens er ristningen ikke fullført (1500-tallet?). Nedenfor lite tremastet fartøy (16-1700-tallet?). Kat. nr. 34 og 35, kalkert etter blyantavgnidning.

Large one-masted vessel with animal's head, perhaps unfinished (16th century?). At the bottom a small three-masted ship (17th—18th century?).

ter. De er regulære sgrafitti, raskt utført, ofte tilfeldige, sjelden med særlig store kunstneriske pretensjoner. Sammen med skipene forekommer andre motiver, dyr, mennesker og geometriske figurer, for å nevne noen. Forbløffende ofte er imidlertid skip det vanligste motivet. Siden man så ofte finner skipsristninger i kirkene, kan det være fristende å lete etter en symbolsk bakgrunn for bildene. Det er imidlertid vanskelig å finne noe symbolinnhold som skulle tilsi at man risset skip også i kornlåver, kvernhus og sjøboder, og undertegnede vil helst tro at den høye prosent av skipsbilder er et uttrykk for at man har vært opptatt av skip, i kystområdene har man jo også daglig hatt motivet for øynene. På treskelåver og kvernhus i norske innlandsdistrikter avspeiles andre interesser enn de maritime, her er hesten det vanligste motiv.



Fig. 12. Tomaster båt med spririgg på begge master (1600- eller tidlig 1700-tall). Kat. nr. 36. Over innskriften *Anton Iensøn* ses kjøllinjen av kat. nr. 37.
Two-masted boat with spritsails on both masts (17th or early 18th century).

Sæby latinskole ble opprettet ca. 1550 og nedlagt i 1739.⁶ De aller fleste av de daterbare ristningene faller innenfor dette tidsrommet, og er vel skåret av skolens disipler, som satt i koret når de medvirket ved gudstjenesten. En serie navnetrekk kan dateres til tiden 1706–12⁸, og i denne perioden passer også en del av skipsristningene inn. Mange av disse avbilder orlogsfartøyer. Veien til Fladstrand er ikke lang, og det har sikkert vært motiver nok i farvannet utenfor Sæby i Den Store Nordiske Krigs tid. Red. Nørrelykke, som har behandlet de latinskole-disipler som etterlot seg sine autografer i kirken i dette tidsrum, foreslår at skjæringen kan være en reaksjon på skolens meget strenge disiplin. En del av skipsfigurene sitter såpass høyt oppe at skjæreren må ha stått med ryggen mot alteret mens han skar. Det er vel lite trolig at man kunne tillate seg denslags under gudstjenesten, enten det dreier seg om en reaksjon mot disiplinen eller ikke, slik at vi må regne med at en del av ristningene er skåret på tidspunkter hvor skjæreren har

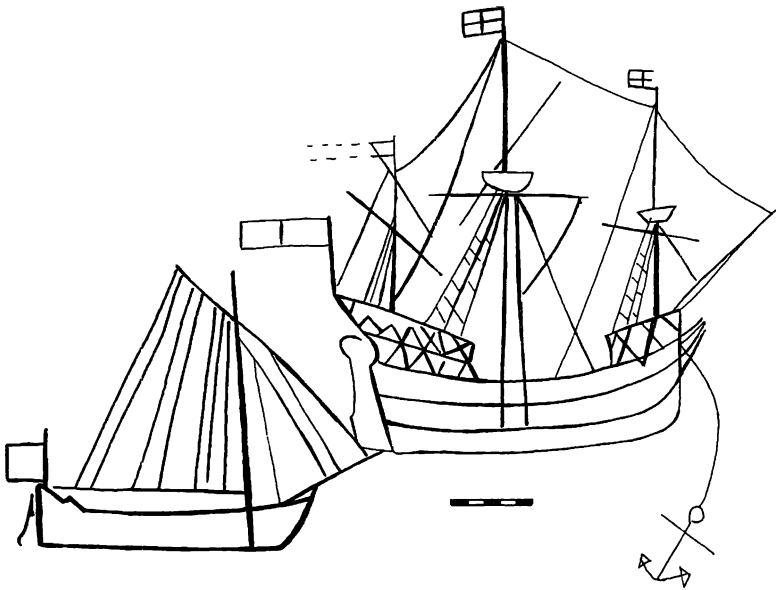


Fig. 13. Enmaster med gaffelrigg og to stagsseil, muligens skåret av *Anton Ien-søn* (se fig. 12). T. h. tremastet skip for anker, med mersekurver og flagg; latin-toppseil markert på mesanmasten (1500-tallet). Kat. nr. 37 og 38, kalkert etter foto.

One-masted ship with gaff-sail and two stay foresails.—Three-masted ship with tops and flags (16th century).

vært alene i kirken. Ristningene i stolseter og skranke kan vel derimot godt være utført for å korte tiden under lange prekner.

Under mitt korte besøk i kirken valgte jeg å konsentrere meg om skipsbildene, men det er neppe noen tvil om at en systematisk gjennomgang av de øvrige riss og inskripsjoner vil gi interessante kulturhistoriske opplysninger.

Blandt skipsfigurene er det vel de to store på sydveggen skranke, samt det noe mindre på nordskranken, som fortjener størst oppmerksomhet. (Nr. 6, 7 og 47).

Begge skip på sydskranken er antakelig krigsskip, og det har vel neppe vært flere 4-mastere i den danske marine enn at det finnes en mulighet for å identifisere det største. Denne oppgaven vil jeg imid-

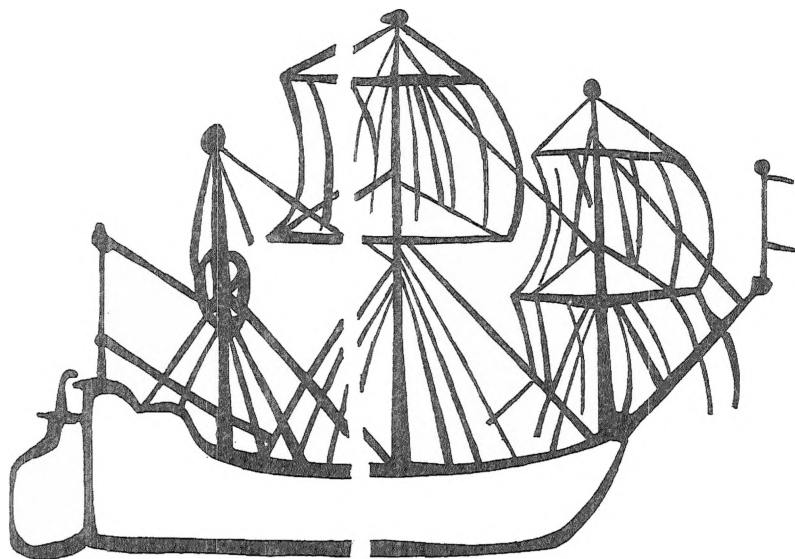


Fig. 14. Tremastet skip med fokk, forre og store mersseil satt. Mesanmastens mers tegnet som en oval (ca. 1700). Kat. nr. 39, kalkert etter blyantavgnidning.

Three-masted ship with foresail, foretop sail and maintop sail; the mizzen top drawn as an oval (c. 1700).

lertid overlate til forskere med bedre kjennskap til Danmarks orlogshistorie. Dyrehodene som begge skip har i forstevnen er avbildet alt for store i forhold til skroget, men det er ingen grunn til å tvile på at de skipene risteren har villet avbilde har hatt slikt utstyr. Av paralleller kan nevnes den kjente modell fra Marato, og et ofte avbildet stikk av „Meister W A”.⁷

Både i størrelse og detaljrikdom skiller disse to skipene seg ut, sammen med nr. 34 på nordveggen er de de eneste som kan sies å ha monumental karakter. Det virker ikke som risteren har avbildet skip med galleon, dyrehodet ser i begge tilfelle ut til å sitte på en rett bjelke, slik det også kjennes fra Maratomodellen. Hvis min tolkning av ristningene er korrekt her, er det naturlig å datere begge til første

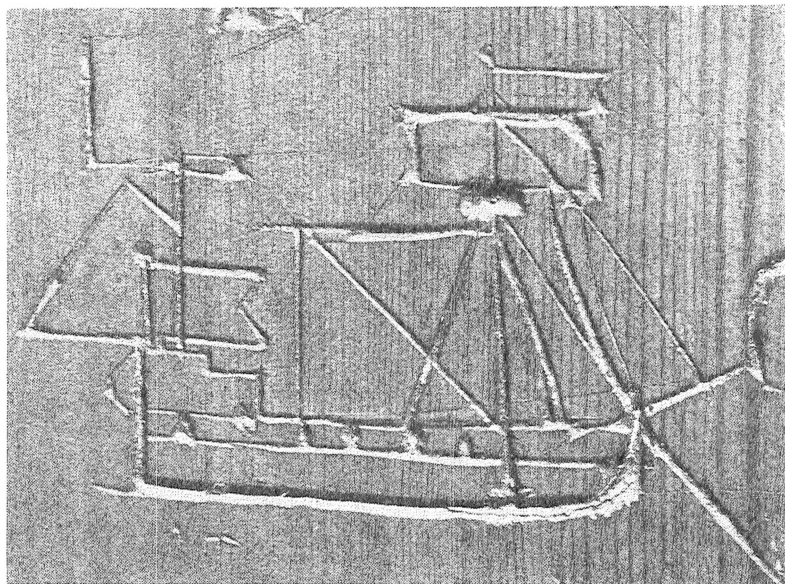


Fig. 15. Lite tomastet fartøy med kanonporter (?); stormasten med spriseil, råtoppseil og stageseil, liten gaffelrigget mesanmast; splittflagg. Kat. nr. 46.
Small two-masted vessel with gun-ports (?); mainmast with spritsail, topsail, and two fore staysails; small gaff-rigged mizzenmast; swallow-tailed flags.

halvdel av 1500-tall. Både nr. 47 på nordveggen og det lille skipet nr. 4 på sørveggen virker eldre, begge har nærmest 1400-talls karakter. Korstolene er antakelig fra tiden omkring 1500, og man kan gjette på at disse to ristningene er skåret mens innredningen var temmelig ny, men hverken skipsriss eller stoler tillater vel noen findatering. En eiendommelighet er at det blandt de yngre ristningene ikke finnes sikre 1600-talls skip. En karakteristisk detalj som blinde – bovenblinde mangler helt. Det er selvfølgelig mulig at et skip som nr. 39 kan dateres til 1600-tall, men ellers ser de fleste av de yngre ristningene ut til å være fra tidlig 1700-tall.

Som kilder til skipsbyggingens historie har Sæby-ristningene ikke mye nytt å gi. Dateringen av dem, og tolkningen av konstruktive detaljer, må bygges på andre og bedre avbildninger, samt andre kildety-

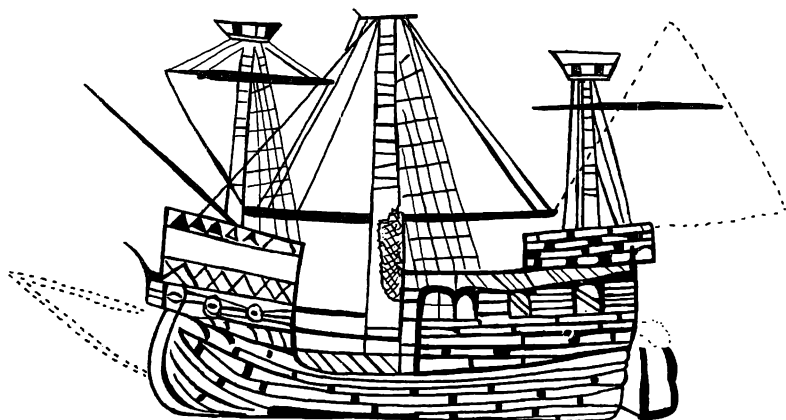


Fig. 16. Tremastet fartøy, vanskelig å tolke på grunn av sekundær skjæring i og omkring skipet. Mersekurver i toppene, rærne henger i toppplentene, stor-råen nedfirt (ca. 1500?). Kat. nr. 47, kalkert etter blyantavgnidning med støtte i fotografi; usikre linjer stiplet.

Three-masted ship (c. 1500?), difficult to distinguish because of many secondary carved lines around and in the ship. Doubtful lines are dotted.

per. Sin største betydning har ristningene som eksempler på folkelige, man kunne si primitive, gjengivelser av kompliserte motiver. Utbrettingen av vantene, som er plassert symmetrisk om masten, er et kjent trekk i folkelige skipsbilder, og det samme er det utbrettede mesanmers på nr. 39.

På andre folkelige skipsbilder er det vanlig at også akterspeilet brettes ut på skip som ellers er sett i profil.⁹ Dette gjelder malte og tegnede skip, så teknikken i Sæby, knivspiss i tre, kan muligens forklare hvorfor denne typen av utbretting mangler her. Den høye grad av skjemativering som vi ser i Sæbyristningene, er stort sett karakteristisk for folkelige skipsavbildninger. I de tilfelle hvor skip er risset av folk med tilknytning til kystmiljø, er de ofte gode abstraksjoner av skipet som motiv. I all sin forenkling gir de en treffende karakteristikk av skrog og rigg. Det vil si: når vi ut fra andre kilder kan datere og tolke dem, kan vi se at de er treffende karakteristikk av en bestemt type skip

fra en bestemt periode. Uten en slik støtte i andre kilder er det lite å få ut av folkelige skipsbilder. Dette syn på skips-sgrafitti som skipsbygningshistorisk kildemateriale medfører at man må benytte dem med meget stor forsiktighet i studiet av skipsbyggingens historie også i de perioder og på de steder der man savner annet kildemateriale. Det er her nærliggende å nevne skipsbildene fra nordisk bronsealder. De kan være monumentalt anlagt og utført, men de må betraktes som folkelige abstraksjoner, på samme måte som senere sgrafitti. Ut fra bronsealderens skipsbilder kan man si med sikkerhet at tidens mennesker har bygget skip eller båter, og at fartøyene har spilt en viktig rolle i både dagligliv og religionsutøvelse. Mere kan man ikke si med sikkerhet, ut fra helleristingenes skipsbilder. Den videre tolkning må bygge på andre kilder, her som når det gjelder senere sgrafitti. Den lange diskusjon om hvorvidt helleristingenes skip er skinnbåter, stokkebåter, eller byggete trebåter har da også støttet seg til etnografiske paralleller. Slike grunnleggende tolkningsproblemer slipper man i senere tidsepoker, slik at man her kan få betydelig mer ut av sgrafitti. Det er vel heller ikke utenkelig, at en detaljert analyse av sgrafitti fra sen tid, sammenholdt med andre kilder, kan gi et innblikk i de psykologiske lover som styrer abstraksjonsprosessen når en uskolert kunstner vil gjengi noe så komplisert som et skip i et gjenstridig materiale som stein eller tre. Derfra kunne man så vende tilbake til perioder der sgrafitti er vår viktigste kilde til skipsbyggingens historie.

NOTER

Forkortelser

- F. A. Foreningen til Norske Fortidsminners Bevaring, Årbok.
M. M. The Mariner's Mirror.

Den inntegnete målestokk på samtlige kalkeringer er 5 cm.

Negativer og blyantavgnidninger oppbevares på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Helsingør.

- ¹ *Ole Crumlin-Pedersen*: En kogge i Roskilde. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, årbok 1966, 39 ff.
- ² *H. Akertlund*: Fartygsfynden i den forna hamnen i Kalmar, Uppsala 1951, fig. 99.

- ³ *B. Færøyvik*: Skipsbilæte på kyrkjeveggen. F. Å. 1953; *M. Blindheim*: Ristingene i stavkirken fra Gol. By og Bygd 10. Oslo 1956.
- ⁴ Se f. eks. *Blindheim* 1956 og *A. E. Christensen jr.*: Frå Vikingskip til Motorsnekke, Oslo 1966, fig. på side 50.
- ⁵ *H. H. Brindley* og *Jules Sottas*: Brouage and its „grafitti”, M. M. III p. 128; *H. H. Brindley*: Mediaeval grafitto of ship in Doncaster parish church. M. M. XVI p. 290. *H. Cahingt*: Les Grafitti Dieppois. Le Navire et l'economie maritime du XVe au XVIIIe siecles. Travaux du colloque d'histoire maritime tenu le 17 mai 1956 a l'Academie de Marine. Paris 1957; *A. B. Emden*: Grafitti of mediaeval ships from the church of St. Margaret's-at-Cliffe, Kent. M. M. VIII p. 167; *J. R. C. Hamilton*: Excavations at Jarlshof, Shetland. Edinburgh 1956. Plate XXI, pag. 114 og 121.
- ⁶ *Trap*: Danmark⁵, bd. VI. 1, s. 76.
- ⁷ *H. Winter*: Die katalanische Nao von 1450. Magdeburg 1956. Winter avbilder også W A's stikk som fig. 11.
- ⁸ *Nørrelykke*: De gamle munkestoles tale om drømme og mennesker. Vendsyssel Tidende 19 juli 1964 s. 5.
- ⁹ Fylkeskonservator *Erik Vea*, Stavanger, har gjort meg oppmerksom på en gruppe norske ølboller med malte skipsfigurer som har slike utbrettinger.

CARVINGS OF SHIPS IN SÆBY CHURCH

Summary

Sæby Church in Jutland contains a large number of carvings of ships done by knife on the late medieval choir stalls. 52 in all they are of varying quality, though a number of them are of sufficiently high standard to warrant publication. The writer made a brief survey of the carvings in the summer of 1965 in connection with field studies carried out by members of the Scandinavian Working Group on Maritime History and Ethnology. Photographs and pencil rubbings were taken of the carvings.

Several from the sixteenth century are of especial interest: Nos. 4, 6, 7, 14, 34, 38, 47. Most of the others are difficult to date, those which can be dated with some certainty being probably from about 1700. At that time Fladstrand (now Frederikshavn), a town just to the north of Sæby, was an important naval base so it is not surprising that most of the carvings represent men-of-war. The carvings do not contribute much in the way of source material for the history of shipbuilding. Their chief value is as an example of how popular art manages to translate complicated motifs into simplified terms. Their number and the high quality of the best of them make the choir stalls in Sæby Church an important document in the cultural history of the sea.

OM SKIBSBYGGERIET I FLENSBORG I 1700-TALLET

Af

KNUD KLEM

Forfatteren, der tidligere har behandlet emnet i et festskrift til dr. Olaf Klose, „Schleswig-Holstein und der Norden“, 1968, giver her på grundlag af studier i danske, slesvigske og holstenske arkiver i større detaljer en skildring af Flensborgs skibsbygning i slutningen af 1700-tallet, der især på grund af Flensborgs omfattende handel på Vestindien opnåede et betydeligt omfang.

VED SIN beliggenhed i det indre af Flensborg fjord og nær den gamle nord-sydgående oksevej var Flensborg velegnet for en udvikling som handelsby. Den kendes fra 1200-tallet og fik stadsrettigheder i 1284. I 1300-tallet opnåede den en vis blomstring, men den var trykket af hansestædernes dominans og blev derfor et naturligt objekt for Nederlændenes interesse, da hollænderne udfoldede deres bestræbelser på at trænge ind i østersøhandelen på de nordtyske byers bekostning. Her arbejdede de på linie med de danske konger. I 1500-tallet fik Flensborg omfattende privilegier for handelen med Danmark, Norge og Sverige. Foruden på de nævnte lande drev byen handel på Island og Nordlandene, men også Frankrig og Spanien blev efterhånden mål for de flensborgske skibe. 1600-tallets krige ramte imidlertid byen hårdt, og den var dårligt kommet på fode igen, før landet påny udvikledes i krig, nemlig den store nordiske. Den kostede den flensborgske handelsstand betydelige summer, bl. a. en stor brandskat til svenskerne, ligesom de svenske kapere opbragte adskillige flensborgske skibe med deres ladninger. Også Danmarks strid med Hamborg i efterkrigstiden ramte Flensborg.

I den merkantilistiske periode, som indlededes i 1600-tallet og fortsattes i stærkere tempo i det følgende århundrede, var en handelsby som Flensborg stærkt hæmmet i sine udfoldelser. Det blev ikke bedre derved, at Flensborg var toldudland i forhold til Danmark-Norge, og klagerne fra byen både i svaret på den bekendte regeringsforespørgsel i 1735 om erhvervslivets stilling og senere var også voldsomme, men trods alt var stillingen ikke helt ringe og vel bedst for skibsfarten. Bestemmelsen om, at oversøiske varer kun kunne indføres fra første hånd, lempedes derhen, at de kunne indføres fra den plads i Europa, hvortil de kom, uden at dette blev regnet for anden hånds handel. Denne lempelse var af megen betydning for Flensborgs skibsfart.

Antallet af skibe med hjemsted i Flensborg var i 1735 ca. 50 skibe af alle størrelser. Af disse førtes 11 af „fremmede skipper“. I de to foregående år var flåden blevet forøget med to nye forholdsvis store skibe på 80-90 kommercelæster. En bevaret liste over flensborgske skibe fra 1741 udviser en flåde på ialt 72 skibe. Blandt disse var to fløjter, en skibstype som da sang på sit sidste vers; af andre ældre typer var der en krejert og en smakke. Gallioterne udgjorde dog det store tal; af dem var der ialt 51, heraf 11 3-mastede resten enmastede. Af større skibe nævnes kun et par stykker, en barkentine „Die Stadt Flensburg“ og et tremastet hækkebordskib „Die reisende Sonne“.

Senere optræder større skibe, og det står især i forbindelse med det nye marked, som Flensborg erhvervede sig i Dansk Vestindien, et marked som siden blev af stadig større betydning.

Vestindien havde hidtil været et lukket land for Flensborg. Det var en følge af det merkantilistiske system, idet de danske kompagnier med handel på Vestindien såvel som på andre oversøiske pladser, efter den økonomisk-politiske katekismus havde hjemsted i København. Vestindiehandelen havde ingenlunde været uden betydning, men dens held vekslede meget gennem tiderne, og selv om den danske erhvervelse af St. Croix ved køb fra Frankrig i 1733 betød forbedrede muligheder, var virksomheden dog ikke tilfredsstillende. I en periode i årene fra 1735 ophævedes det københavnske kompagnis handelsmonopol, og handelen gaves fri for alle kongelige undersætter mod en afgift

til kompagniet. Dettes privilegium indførtes dog påny i 1747, men da det var åbenbart, at kompagniets forhold ikke kunne blive tilfredsstillende, overtog staten i 1754 kompagniet ved udløsning af dets aktionærer. Ved foreløbige plakater af 30. aug. og 19. okt. gjordes handelen fri for kongelige undersætter i Danmark, Norge og hertugdømmet Slesvig. Den endelige frigørelse skete ved plakat af 22. april 1755.

Allerede samme år dannedes derefter i Flensborg et vestindisk kompagni under ledelse af borgmester Joh. Gerh. Feddersen.¹ Det indsatte i farten et snauskib „Neptunus“, 57 læster, der med Hans Bleeke som kaptajn fik søpas i København d. 11. okt. 1755 på rejse til Madeira, St. Thomas og St. Croix. Resultatet blev tilfredsstillende, og skibet fik endog en statspræmie på 500 rdlr., der efter en forordning af 16. sept. 1755 stillede til rådighed for danske vestindiefarere, som fra hjemlandet medførte indenlandske varer for mindst 5000 rdlr., idet problemet samtidig var at skaffe fornødne forsyninger til den vestindiske koloni.

1756 gik „Neptunus“ ud på en ny vestindierejse, og i 1757 indsatte kompagniet tremasteren „Die Schwalbe“, 80 læster, kaptajn Rørd Eschel. Heldet fulgte ikke i alle henseender kompagniet. Således forliste „Neptunus“ på sin anden hjemrejse, men alligevel var der store muligheder i handelen, ikke mindst fordi syvårskrigen og den engelsk-franske kolonikrig begge udbrød i 1756, hvilket medførte, at Frankrig åbnede handelen med sine kolonier for de neutrale. Naturligvis gjorde Frankrigs hovedfjende England vanskeligheder. I 1758 anholdt engelske kapere 12 danske vestindiefarere, som dog senere blev frigivet mod kaution. Fra dansk side stræbte man at hævde sætningen „frit skib giver fri ladning“. Dette måtte englænderne naturligvis modsætte sig. Ved sin „rule of 1757“ forbød England den neutrale handel med fjendtlige kolonier. Efter nogen modvilje indførte Danmark da i 1759 en konvojordning ved hjælp af fregatten „Møen“ mod indbetaling af konvojgebyr.

Selvom der altså var vanskeligheder, var der langt større muligheder i vestindiehandelen end tidligere. Som nævnt var heldet især knyttet til krigsforholdene. Når fredsperioder indtraf, opstod kriser. Det bør

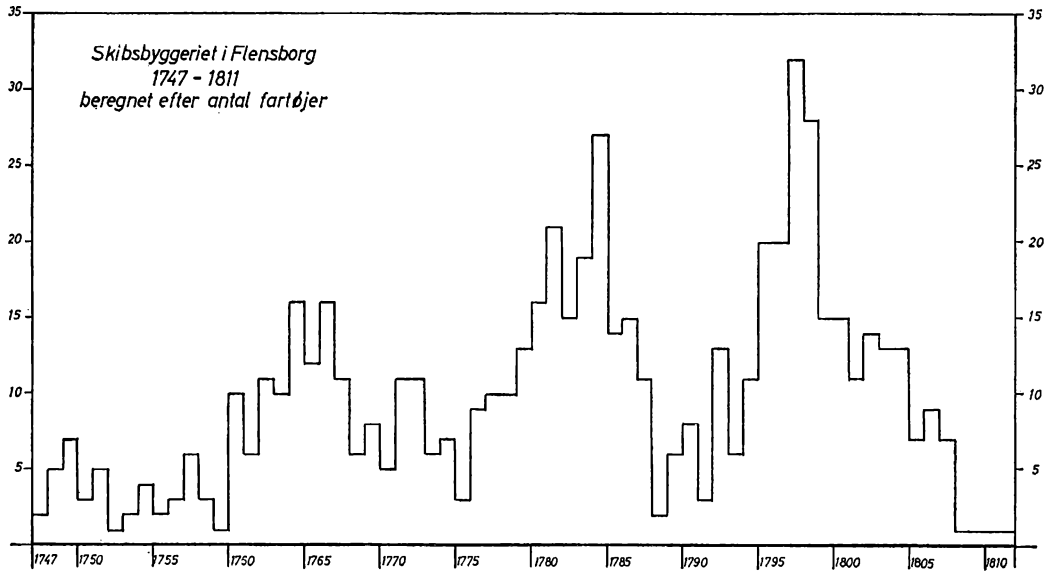
nævnes, at det flensborgske kompagni i 1762 indrettede et sukkerraffinaderi i Flensborg. Den store udførselsvare fra Vestindien var rørsukkeret samt tillige rom. I 1764 fik vestindiehandelen nye regler, hvorefter handelen også åbnedes for undersætter fra den kongelige del af Holsten samt fra Altona.

Med en så udviklet søfart, som Flensborg havde, er det naturligt, at der gennem århundreder har været drevet et livligt skibsbyggeri i byen. Et vidnesbyrd om dette erhvervs udøvelse her har vi allerede i en forordning af Frederik II af 30. sept. 1566, og rederivirksomhedens omfang fremgår af en meddelelse om, at byens handelsflåde o. 1590 omfattede ca. 200 små og store skibe.

Det flensborgske skibsbyggeri har i litteraturen kun fundet ringe omtale. Den seneste byhistoriske skildring „Flensborg Bys Historie“, 1953–55, nævner det næsten ikke, og selvom Theodor Link i sin bog „Flensburgs Überseehandel von 1755 bis 1807“ er mere veltalende, bringes dog kun spredte oplysninger, og heller ingen af bogens 23 bilag omtaler skibsbyggeriet.

Ved skrivelse af 23. april 1746 pålagde kommercekollegiet amtmændene, at der fra samtlige købstæder i Danmark og Norge skulle indsendes årlige indberetninger, om hvor mange skibe der måtte være hjemmehørende inden for de enkelte distrikter med pålæg om at angive de enkelte skibes byggeår og byggested samt deres drægtighed. En tilsvarende ordre udstedtes vedrørende hertugdømmerne 25. jan. 1767. Forfatteren såvel som medarbejdere på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg har beskæftiget sig indgående med dette kildemateriale, der giver nøje kendskab til skibsbyggeriet overalt i den danske helstat. Det indsendte materiale er bevaret i Kommercekollegiets arkiv i Rigsarkivet. Lykkeligvis ser det ud til, at ordren er blevet fulgt temmelig samvittighedsfuldt, og selvom der i tidens løb ved uagtsomhed eller kassation er bortkommet en del arkivmateriale, indeholder det bevarede dog et væld af værdifulde oplysninger om skibsbyggeriet såvel i kongeriget Danmark som i hertugdømmerne Slesvig og Holsten. For Flensborgs vedkommende er oplysninger bevaret fra årene 1746-1779 incl. og dernæst fra 1798, 1801, 1803, 1806-08 og 1810 samt desuden

Skala I.



Ship-building in Flensborg 1747-1811, according to the number of ships built.

fra endnu en række følgende år, som falder uden for denne afhandlings emne. Hertil kommer mangfoldige oplysninger af samme karakter fra helstatens øvrige toldområder, der fortæller om skibe bygget i Flensborg, samt iøvrigt meddelelser fra en række arkivalier i danske, slesvigske og holstenske stadsarkiver, der velvilligst er udlånt til udskrift på Handels- og Søfartsmuseet.

Det ville naturligvis være fristende at komme ind på enkeltheder i det omfattende materiale, men det tillader pladsen ikke. Vi må indskrænke os til at iagttage resultatet af undersøgelsen på de gengivne grafiske skalaer. Skala I viser antallet af skibe, som er bygget i Flensborg i perioden 1747-1811. At antallet af byggerier varierer er ganske naturligt, men de kraftige stigninger og efterfølgende fald følger på en interessant måde den historiske udviklings forløb.

Syvårskrigen og den store kolonikrigs udbrud i 1756 afspejler sig smukt i skibsbygningskurvens stigning i 1750-erne. Krigene sluttede i 1763; endnu i 1766 byggedes 16 skibe på byens skibsværfter, men i de følgende år falder tallet stærkt og når i 1775 et lavmål på 3 skibe. I 1776 udbrød den nordamerikanske frihedskrig. Der blev påny behov for neutral tonnage, og byggekurven stiger straks kraftigt for at nå et højdepunkt på 27 nybygninger i 1784. Da var krigen afsluttet og et brat fald indtrådte. Det nåede sit laveste punkt i 1791, da der kun byggedes 3 skibe. Den franske revolutions udbrud i 1789 iagttoges med uro hos de europæiske regeringer. I 1790 udbyggedes koalitionsplaner mod Frankrig. De resulterede i, at Frankrig i april 1792 erklærede Østrig og snart efter også Sardinien krig, ligesom Preussen erklærede krig mod Frankrig; og i foråret 1793 indtrådte England i den første koalition mod Frankrig. Den flensborgske byggekurve tager straks i 1793 et spring opad for i de følgende år at stige yderligere indtil den i 1797 og 1798 nåede et højdepunkt på henholdsvis 33 og 28 nybygninger. En samtidig kilde meddeler, at Flensborg under den amerikanske krig havde 200 koffardiskibe.² De følgende år skærpedes vanskelighederne under revolutions- og Napoleonskrigene, der nåede deres højdepunkt ved Napoleons Berlinerdekret i nov. 1806 om fastlandsspærringen, og ved Danmarks deltagelse i krigen på fransk side og udbruddet af kri-

gen mellem Danmark og England i 1807 fik den danske skibsfart en brat afslutning. I 1807 er de flensborgske nybygninger nede på 7 og i de to følgende år bygges kun et enkelt skib i Flensborg.

Foran er fremsat nogle bemærkninger om skibstypernes fordeling i 1741. Det vil være interessant at følge typernes udvikling gennem resten af århundredet.

Som nævnt var den fremtrædende skibstype i 1741 gallioten. I den følgende tid optrådte ved siden af gallioterne ligeledes galeaser, hvis rig var ganske som gallioternes, men som i skrogformen afveg fra disse, idet gallioterne var runde i formerne, især med det karakteristiske afrundede agterskib, mens galeaserne var skarpere i linierne og havde agterspejl. På grund af disse to skibstypers ensartethed i form, størrelse og anvendelse er de i den på s. 108–09 gengivne liste over skibstyperne anbragt i samme gruppe. Det ses af listen, at de holdt sig konservativt gennem hele århundredet. En anden for Flensborg karakteristisk skibstype var brigantinen, der indfandt sig over midten af århundredet, men iøvrigt først henimod 1780 opnåede en virkelig talstyrke. Navnet brig dukkede også op især mod slutningen af århundredet, ofte brugt vekslende med brigantine om de samme skibe. Der er her ikke lejlighed til at komme nærmere ind på briggens udvikling. Den er i skemaet anbragt i samme gruppe som brigantinen, såvel som snauen, der ikke er væsentligt forskellig fra de øvrige i gruppen. Bemærkelsesværdigt er det, at jagten ikke i perioden blev særligt talstærk. Den hører ellers til på den vestlige østersøkyst, foruden især i de sydlige danske farvande, men dens blomstringstid indtraf først i 1800-tallet, og den var især hjemmehørende uden for de større byer.

Med skibe af disse mindre og halvstore typer klarede Flensborg sin skibsfart på de nærmere farvande, Østersøen, de danske farvande og Norge, men efterhånden oparbejdedes som nævnt også en fart på Middelhavet og på Vestindien. Både brigantiner, snauer og andre mellemstore skibe var udmærket skikkede til at klare disse længere rejser, men her kom virkelig store skibe som fregatterne naturligvis til at spille en stor rolle.

Den første flensborgsk byggede fregat, der er nævnt i disse skibslistes,

	Galeaser og gallioter		Brigantiner og brigger		Fregatter		Jagter		Slupper		Barker	
	Antal	Læster	Antal	Læster	Antal	Læster	Antal	Læster	Antal	Læster	Antal	Læster
1747	1	16										
1748	1	36					2	10				
1749	3	55					4	48				
1750	1	24					1	3,5				
1751	3	ca. 55					1	6				
1752												
1753									1	21,5		
1754	1	9					3	22				
1755	2	39,5										
1756	2	52					1	14				
1757	6	222										
1758	1	50					1	9,5				
1759							1	6,5				
1760	3	68,5	1	93	1	109	2	17,5				
1761	3	104					3	36				
1762	4	95			1	76	3	18				
1763	1	12			2	178	3	25,5				
1764	3	55,5	1	45	1	69	6	65,5				
1765	2	33	1	30	1	80	3	24				
1766	11	238										
1767	9	218,5					1	16				
1768	3	50					3	12				
1769	4	70					2	13,5				
1770							1	12				
1771	3	66	2	88			4	37,5				
1772	4	109,5	2	122,5			3	47				
1773	4	112					1	6				
1774	2	65			1	142	2	27				

1777	0	204	2	124	1	100	1	15,5					
1778	5	156	6	412									
1779	5	145,5	5	321,5	1	106,5	2	22					
1780	3	62,5	8	681			1	16	1	42,5			
1781	8	240	10	800			1	24					
1782	2	80,5	9	740,5	3	330	1	18,5					
1783	6	260,5	8	710	2	219			1	39			
1784	14	490	8	583,5	3	373	2	38,5	1	25			
1785	6	180,5	2	125	1	97,5	3	54,5	1	34,5			
1786	4	121	4	301			3	56,5	2	58,5	1	81,5	
1787	7	246,5					2	27	1	27			
1788			1	66			1	15					
1789	3	80,5	2	115			1	22					
1790	4	154	2	162,5			1	19,5					
1791	1	31,5	2	130,5									
1792	2	60,5	6	461,5	1	101	2	25,5					
1793	2	72	3	126					1	21,5			
1794	1	45	5	365			1	10			4	267	
1795	2	107	8	666,5	6	646,5	3	68					
1796	8	339	8	713	1	104			1	19	1	67	
1797	9	445	15	1178,5	6	769,5	1	9,5	1	22,5			
1798	5	234,5	14	1154	3	296,5					2	181	
1799	6	232,5	2	151,5	5	499	1	7,5					
1800			6	454,5	9	925							
1801	3	126	1	68,5	6	655	1	10					
1802	4	136,5	4	292	6	558							
1803	2	82	3	216	4	379,5			2	18	1	90	
1804	5	205,5	3	238	4	447					1	101,5	
1805	3	205	3	227,5	1	121							
1806	2	114,5	4	351,5	3	337,5							
1807	1	75,5	4	355	2	197							
1808							1	4					
1809	1	34											

Ships built in Flensburg 1747-1809: Galeasses and galliots, Brigantines and brigs, Frigates, Jachts, Sloops, Barks; first column: Number, second column: "lasts".

er „Die Perle“, 109 læster, bygget 1760 og 1767 solgt til København; i 1762 byggedes „Der Diamant“, 76 læster, i 1763 „Der Friede“, 90 læster, og „Jupiter“, 88 læster, alle hjemmehørende i Flensborg. De fleste fregatter byggedes til Flensborg by, og de er i de første år kun af mådelig størrelse. Siden byggedes en del til eller solgtes hurtigt til København. Det er naturligvis kun muligt at anføre ganske få, men det skal dog nævnes, at i 1774 byggedes „Prinsesse Sophia Frederica“, 142 læster (etatsråd v. Hemmert og Sønner), i 1777 „Hendrine Margrethe“, 100 læster (grosserer Cramer), 1779 „De 3de Søstre“, 106½ læster (de Coninck & Reiersen) og 1782 „Frederiksdal“, 129½ læster (etatsråd v. Hemmert). Det bemærkes, at de til København afhændede skibe var større, men også flenborgske fregatter udviste efterhånden større drægtighedstal, selvom de som helhed var mindre end de københavnske.

Hvad skibstypernes størrelse og antal angår henvises til listen s. 108–09 samt den grafiske skala II. Det fremgår klart deraf, at ikke alene antallet af skibe voksede, men behovet for stedse større skibe var udtalt. Det viser sig først og fremmest ved væksten i antallet af fregatter, men også de mellemstore skibes tonnagetal belyser, at der i århundredets sidste tiår var behov for en voksende tonnagemængde med større skibe til betjening af den stigende skibsfart til oversøiske pladser.

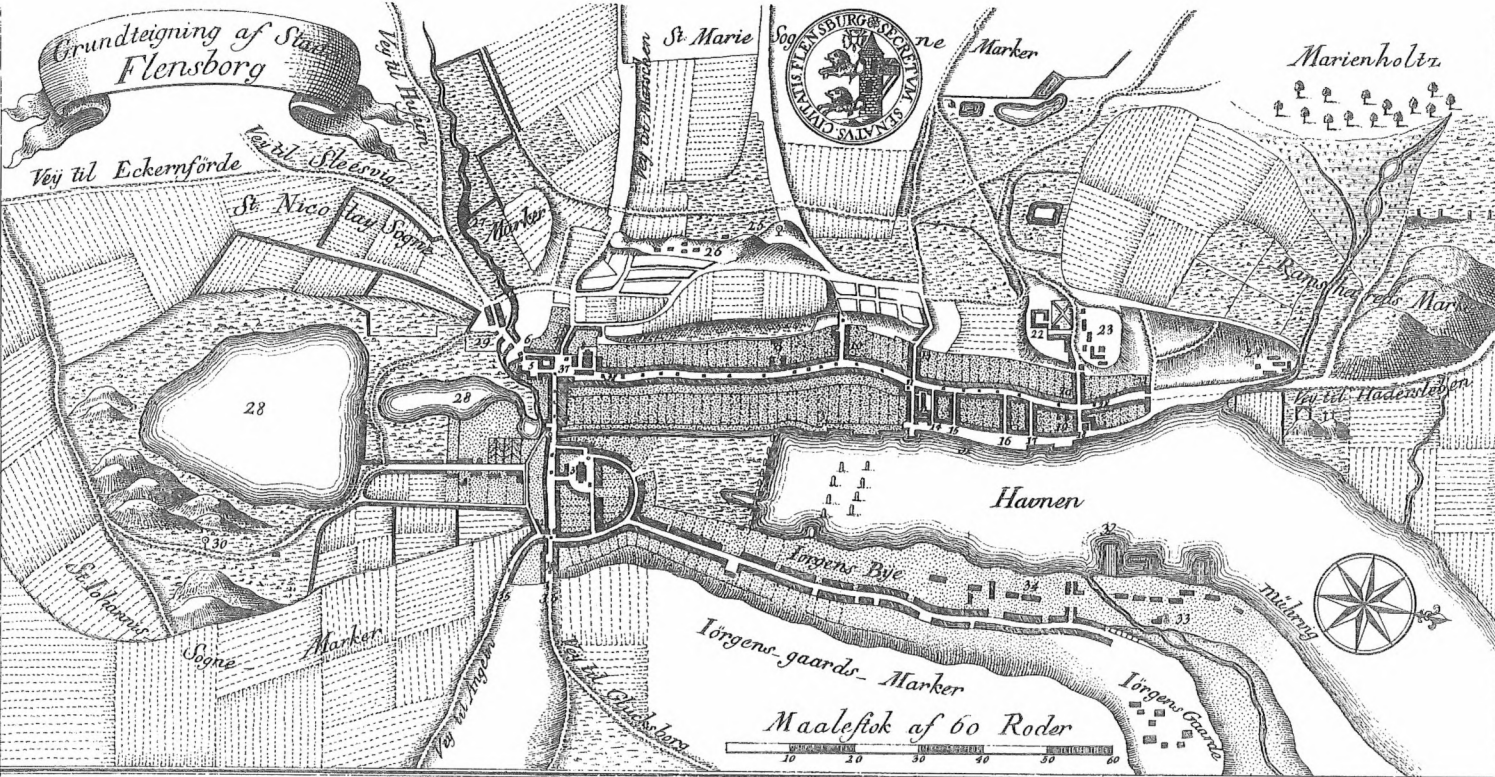
I forbindelse med ovenstående er det naturligt at henlede opmærksomheden på, at man fra den danske stats side ved forordningen af 18. marts 1776 søgte at fremme skibsbyggeriet ved støtte til bygning af

→

Grundtegnig af Flensborg 1779 (nord til højre). I havnen ses Skibsbroen (31) og på modsat side, i (St.) Jørgensby, Ballastbroen (32), hvor skibene indtog ballastsand; endvidere to rækker ducdalber i den inderste vig, dvs. fortøjningspæle for skibe i vinterleje. Navnene Jørgensby og Jørgensgårde minder om det i 1582 neddrevne St. Jørgeskloster eller -hospital. Foroven resterne af Duborg slot (22). Stik af Ole Nielsen Flint efter Hans Joachim Jürgensen, borger i Flensborg.

Plan of Flensburg, 1779. In the harbour the quay "Skibsbroen" (31) and the ballast-pier (32).

Grundteining af Stads
Flensborg



- 1 Havre-Torvet. 2 Iohannis Port. 3 Iohannis Kirke. 4 Mølle-Porten. 5 Klosteret og den Latinske Skole. 6 Røde Port. 7 Frøeske Port. 8 St. Nicolaj Kirke. 9 Raadhuuset
- 10 Hellig Geistes Kirke. 11 Nørre Torv. 12 Marie Kirke. 13 Køegang Port. 14 Compagnie Huiset. 15 Nyegades Port. 16 Wøllensgang. 17 Herrenstall. 18 Store og Lille Fisker
- Stræde. 19 Wøjfenhuysfæt. 20 Slobangen. 21 Nørre Port. 22 Det gamle Slot. 23 Duborg. 24 Teglhytte. 25 Store Skjudebane. 26 Reberbane. 27 Pappmølle. 28 Store og Lille
- Mølle-Dam. 29 Stømpemøller. 30 Kongelig Skjudebane. 31 Skib-broe. 32 Ballast-broe. 33 Grøpsen. 34 Mølle. 35 og 36. Søndre og Nørre huulvej. 37 Søndre Torv.
- 38 De smaa, fir-kantede Prikker betjeder Spring Vand's Kilder.

skibe, der i krigstilfælde kunne benyttes som defensionsskibe, gennem en statsydelse pr. nybygget kommercelæst af dertil egnede skibe, som man stillede en række kvalitetskrav til.

Denne forordning fik naturligvis også betydning for skibsbyggeriet i Flensborg. Man havde ganske vist meget at indvende imod den og fandt den skadelig for skibsbyggeriets frie udvikling, vel især fordi den tilbød støtte til provinsens skibsbyggeri kun var halvt så stor som det tilskud, man tilbød de københavnske skibsværfter. I 1777 klagede de flensborgske købmænd desuden over den hyppige udførsel af skibstømmer til udlandet, der efter deres opfattelse fremkaldte mangel på skibstømmer og derved skadede skibsbyggeriet. Myndighederne afviste dog sagen, idet de ikke havde konstateret sådanne mangler. Desuden var skovhugsten en vigtig indtægtskilde for godsejere, ligesom eksporten medførte „at meget fremmed guld tilføres landet, hvilket man ikke kan se bort fra, sålænge vi behøver at indføre varer fra udlandet“.³ En erhvervsindberetning fra Flensborg i 1779 kunne da også med tilfredshed henvise til, at skibsbygningen var ret betydelig, og at et skib næppe var løbet af stabelen, før det var afløst af et nyt. Det anførtes samtidig, at af de 137 skibe, som dengang tilhørte Flensborg, var 82, og langt de største, bygget der. Kun 9 var udenlandske, de øvrige var bygget på andre indenlandske værfter.⁴

Skibsværfterne var beliggende ved havnen, men også uden for Flensborgs bygrund fandtes værfter, dels på fjordens østlige bred i St. Jürgensby og længere ude ved Kielseng, dels ved Duborg. Byens myndigheder var ikke tilfreds med disse konkurrenter lige uden for dørene. I maj 1739 klagede skibsbygmester Hans Jensen i Flensborg til kongen over nogle skibsbygmestre, som drev skibsbyggeri i St. Jürgen, der administrativt og jurisdiktionelt lå under klostret i Flensborg. Det drejede sig om Johan Flatzby, Paul Erichsen samt en tredje, der betegnes Niels N., hvilken sidstnævnte netop havde et stort skib til købmand Christian Andersen i Flensborg under bygning. Hans Jensen hævdede, at skibstømmerfaget var et håndværk og som sådant var forbudt på landet og ene henvist til byerne og medførte borgerlig næring. Hans Jensen fandt det bedst, om magistraten op slog et patent på rådhuset og

på kompagnihuset ved skibsbroen, der forbød Flensborgs borgere under en mulkt på 100 rdlr. at lade udføre skibstømrerarbejde på klostrets grund, ligesom det skulle betydes klostrets forstandere ikke at optage skibsbygmestre og „den slags håndværkere“.

Hans Jensen røgtede i denne klage ikke alene sine egne interesser. Det fremgik af sagen, at Flensborg by og klostret netop da lå i proces med hinanden om en „Schlepp-Halling“ og en „Kielbank“ til flere tusinde mark, som klostret var ved at anlægge på sit område, samtidig med at det egenmægtigt ville benytte sig af byens havn, der grænsede umiddelbart op til det nye anlæg. Der var åbenbart behov for dette, da der samme sommer var bygget to skibe derude, mens Hans Jensen kun havde haft reparationsarbejde. Flensborgs magistrat fandt i sagen anledning til at bemærke, at St. Jürgen fra nogle få huse og fiskerhytter var vokset op til en hel lille by. I øvrigt var skibsbyggererhvervet gammelt herude. Hans Martensen Flatzby og Nis Erichsen, der nu begge var døde, havde nedsat sig i henholdsvis 1706 og 1721, mens den endnu levende Jacob Knudsen begyndte i 1712. Sagen gav anledning til nogle principielle betragtninger. Klostrets forstandere hævdede, at skibsbyggeriet ikke var noget håndværk med „ambt“. Enhver kunne uden fastlagt læretid nedsætte sig, og enhver, der troede sig i stand til at lede en skibsbygning, kunne uden udførelse af mesterstykke nedsætte sig som skibsbygmester, og i øvrigt byggede man jo skibe hvor-somhelst i by og på land, hvor der var et egnet sted.

Dermed gav klosterforstanderne udtryk for noget helt karakteristisk for skibsbyggererhvervet, men dette var åbenbart endnu ikke helt forstået eller ønskedes ikke forstået. I hvert fald udtalte statholderen i sin indstilling, at tømrerhåndværket retsligt set var ens, hvad enten dets udøvere byggede huse eller skibe. Skibstømrerne var håndværkere og ikke af den kategori af småhåndværkere, som var tilladt på landet. De faldt ind under håndværkerforordningen af 1. aug. 1733. Derfor måtte kun de af skibstømrerne, som havde virket i St. Jürgen før 1733, forblive i arbejdet der, men de, der senere havde nedsat sig, måtte begive sig ind under en eller anden by. Betænkelighed var der dog alligevel, for sagen bærer en påtegning om, at dette synspunkt nok juridisk

var rigtigt, men der fortsættes: „weil es aber das Publicum gar sehr concerniret, und stark in das Commerce schlägt, übrigen unlægbar dass Jürgensburg zum Schiffbau für Flensburg und andere Oerter unentbehrlich, so vorstellt man zu des K. Conseil höchsten Gutfinden, ob diese Sache ans Commerce Collegeum zu geben sey.“ Og Kommercekollegiet fulgte netop denne tankegang. Ved den kgl. resolution af 28. aug. 1739 fastsloges det, at vel burde de pågældende skibsbygmestre efter forordningen af 1. aug. 1733 fraflytte hospitalets grund, men desuagtet bestemtes det „dass die zu St. Jürgen bey Flensburg etablirte Schiffs-Zimmerleute das Schiffbauen daselbst nach wie vor continuiren mögen in denen dasselbe zu der in königlichen Landen möglichest zu befördernden navigation unentbehrlich.“⁵

Efter denne afgørelse blev skibsbyggeriet på klostergrunden drevet uanfægtet i årene fremover, og denne plads var utvivlsomt den vigtigste.

Også på fjordens vestre bred fandtes uden for Flensborgs byområde en betydelig værftsvirksomhed. Her lå en skibsbygningsplads, som fra 1770-erne ejedes af købmand Nicolaj Hansen Lorck (1710-1797) af den bekendte flensborgske købmandsslægt. Dens leder blev skibsbygmester Johannes Sørensen Halkjær, der var født i København i 1746, og som i 1775 blev gift med N. H. Lorcks datter Catharina. I 1770-erne virkede Halkjær som mester på van Ostens plads på Christianshavn og havde der bygget bekendte skibe som hukkerten „Falken“ og fregatterne „Christianssted“, „Frederikssted“, „St. Jan“ og „Grevinde Bernstorff“. I 1779 flyttede ægteparret til Flensburg, hvor Halkjær købte det gamle Duborg slots park af amtmænd, grev von Haxthausen, hvis sommerbolig han ombyggede til sin efter hustruen opkaldte bolig Catharinenlust. Over forskellige omskiftelser via „ein öffentliches Klub- und Gartenlokal“ blev huset i vore dage til Goodtemplarnes hus „in der Oberen Schlosstrasse“.⁵

Halkjær var en meget driftig mand. På slotsbanken byggede han en mølle, som blev drevet af hans svoger Heinrich Lorck, og i 1785 fik han privilegium på en sejldugsfabrik, og her anlagde han snart efter en reberbane. Dette faldt rebslagerlavet i Flensburg for brystet, hvor-

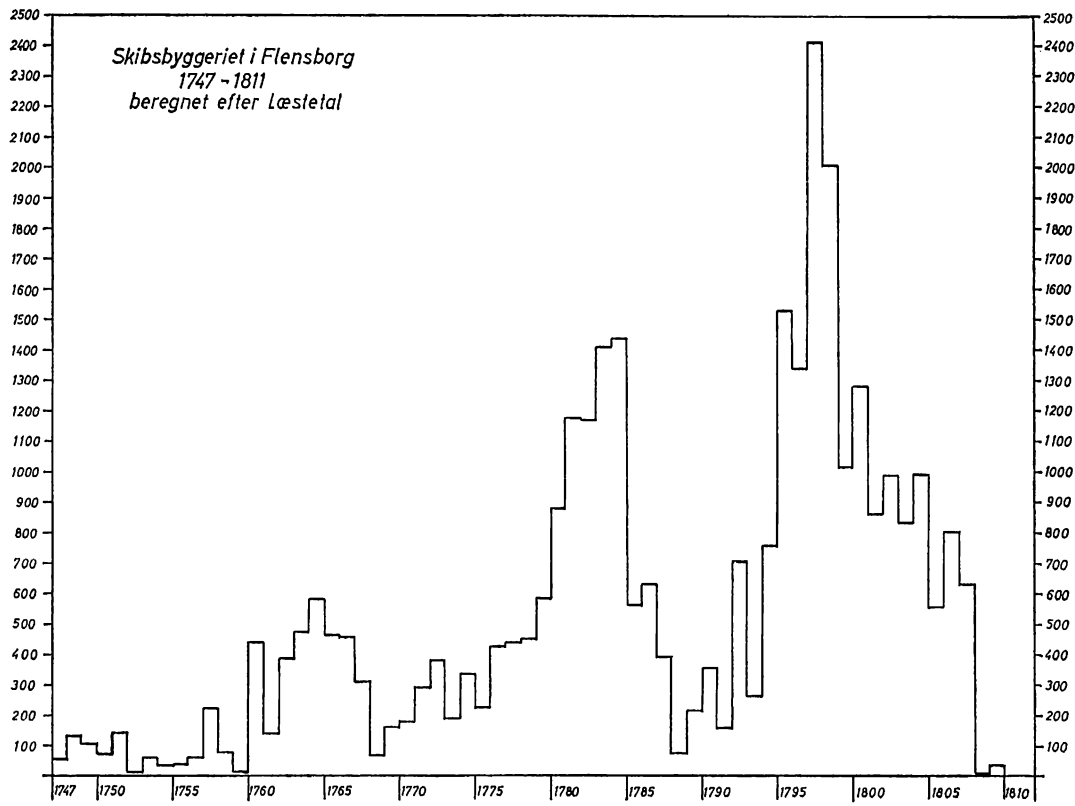
for de klagede over ham i november 1786.⁷ Halkjær hævdede, at han på sejldugsfabrikken fremstillede 2-300 stkr. sejldug, der både kvalitetsmæssigt og prismæssigt kunne sidestilles med sejldug fra Petersborg, der var den almindeligt anerkendte kvalitetsvare. Han havde kun et rebslagerhjul, betragtede arbejdet som en slags fuskeri og fremstillede i øvrigt kun sejldug til eget brug. Sejldugsfabrikken var af et ret stort omfang. Han havde 30 vævestole og 100 kvinder i arbejde med at spinde garn. Flensborg magistrat syntes ikke, at en reberbane var nødvendig for ham på sejldugsfabrikken; han reducerede, hævdede magistraten, også sit arbejdes omfang i sin redegørelse, da han f. eks. kunne fremstille tove på 2-3 tommers tykkelse, og skibsrederne i Flensborg kunne desuden til deres skibe kræve samme privilegium som Halkjær; han burde derfor have påbud om kun at bruge reberbanen til sine egne ting, hvilket man altså ikke stolede på, at han havde indskrænket sig til. I sin betænkning til tyske kancelli af 28. febr. 1787 udtalte statholderen da også, at Halkjær ganske vist med urette havde anlagt reberbanen i stedet for at tage rebslagervarerne fra rebslagerne i Flensborg, men da hans fabrik var almennyttig og gav brødet til mange af byens indvånere, burde man skaffe ham alle rimelige lettelser. Han måtte måske indskrænke sig til kun at benytte et enkelt rebslagerhjul til fremstilling af de til hans egen fabrikation nødvendige tove. Alt andet skulle være ham forbudt mod tab af privilegiet, en betydelig bøde og varernes konfiskation. På højeste sted bifaldt man ved kgl. resolution af 3. april 1787 helt statholderens indstilling.

Andre klagesager viser andre forhold inden for faget. Den ene af klagerne gælder også Halkjær, der i 1782 beklagede sig over, at 6 lærlinge var udeblevet fra Nikolaj Lorcks plads uden lovformelig „abschied“ og var gået i arbejde hos mester Christian, der byggede skib for skipper Jacob Thielsen, som hævdedes at have lovet dem højere dagløn. Dette benægtede Thielsen imidlertid. De 6 mand var selv kommet til ham og havde på forespørgsel erklæret, at „Halkjær hätte sie schon mehrmalen weggejagt, ja sein Meister Gesell hätte ihnen gar zum Teufel an gehen geboten“. Han havde derfor ingen betænkelighed haft, og han ville også gerne afskedige dem, hvis de selv ville

forlade ham, men hvis de ikke selv ønskede dette, bad han sig dog fritaget for sin forpligtelse til at sende dem bort.⁸

Denne sag belyser vanskelighederne ved under højkonjunkturerne for skibsbygmestrene i travlheden på værfterne at fastholde deres folk og deres lyst til at fratage hinanden håndværkerne uanset de gældende bestemmelser til beskyttelse herimod.

En anden affære fortæller lidt om forholdet mellem mestre og undergivne. I januar 1788 indsendtes fra 16 underskrevne skibstømmermænd klage til magistraten over, at folk fra landet kom til byen og tog arbejdet fra dem. Det var f. eks. tilfældet hos skibsbygmester Jes Asmussen Dingholt, hvor ikke færre end 7 folk var fra landet, mens de flensborgske skibstømmermænd ved denne og andre lejligheder gik uden arbejde, og da det er billigere at leve på landet, kan folk udefra tilbyde arbejde for ringere løn, og derfor burde magistraten forbyde dette, sålænge der fandtes skibstømmermænd i byen. Nu talte magistraten ikke længere om et byerne forbeholdt håndværk. I en længere redegørelse gav den udtryk for, at byens skibstømrere under alle omstændigheder var lettere stillede end folk udefra. De svende, som ikke var begunstigede ved en lavsordning, og altså slet ikke var rigtige svende, måtte bevise deres duelighed gennem deres dygtighed og konduite, og her havde en skibstømmer fra byen større chancer end en udefra. De sidstnævntes økonomi var dårligere end de hjemliges. De skulle bo på værtshus samtidig med, at de skulle skaffe udkomme til deres kone, og sådanne folk var sædvanligvis altid gift. Fik byens egne tømmermænd konkurrence udefra, forfaldt de mindre til dovenskab og var ikke så grove og trodsige mod deres mestre, hvorpå man mindede om, at da skibsbyggeriet for nogle år siden blev drevet kraftigt, og der ingen fremmede var at få, drev de hjemlige deres uartighed i stor udstrækning og skabte megen uro. Enden på sagen blev da også, at statholderen prins Carl i sit brev til magistraten af 12. april 1788 anmodede denne om at meddele supplikanterne, at skibsbygmestrene i deres ikke lavsmæssige erhverv ikke var underlagt nogen tvang, men at det stod dem frit for at antage deres svende eller medhjælpere blandt byens indvånere eller andet steds fra, hvor de ville.⁹



Ship-building in Flensburg 1747-1811, according to tonnage (1 "læst" = "last", ab. 2 tons).

Det var ikke alene de lokale mestre, som havde vanskeligheder ved at skaffe de fornødne folk. Også i København var behovet stort. Ved forskellige lejligheder fremkom opfordringer fra admiralitetet om at skaffe skibstømrere dels til flådens arbejde, dels til de private københavnske værfter. Man ville især gerne have fat i lærlinge fra hertugdømmerne til engagement på de københavnske værfter. „Det er hensigten at udbrede dette håndværk mere, og dette kan opnås ved, at de arbejdere som har lært håndværket grundigt i København etablerer sig i hertugdømmerne“. Der lovedes dem rejsepenge og rimelige lønvilkår, men kun få benyttede sig deraf, bl. a. fordi de fleste var gift og ikke havde lyst eller råd til at være borte fra deres familier.

En opfordring af denne karakter i 1781 gav anledning til opstilling af en liste over de tre skibsbygmestre, som da fandtes i Flensborg. Til disse må, som det fremgår af det foregående, føjes skibsbygmester Johannes Halkjær, som boede på Duborg og arbejdede på svigerfaderens værft på klostrets område.

De i egentligste forstand flensborgske skibsbygmestre var følgende:¹⁰

Lorentz Sørensen, der beskæftigede 16 skibstømrere, alle gift, 13 fra Flensborg, 2 fra Flensborg Amt, 1 fra Slesvigergrund. Endvidere følgende „zu vollem Tage Lohn“: 4 ungarle (2 fra Haderslev, 1 fra Flensborg og 1 fra Flensborg Amt) samt følgende „im Verbandt“: 10 ungarle og 2 gifte (deraf 7 fra Flensborg Amt, 2 fra Flensborg og 3 fra Haderslev).

Henning Poulsen: 6 skibstømrere, alle gift, deraf 2 fra byen, 2 boende på landet og 2 fra Duborg. 6 lærlinge, deraf 1 gift, 5 boende på landet, 1 i byen.

Christian Carl Böttger (formentlig den af Halkjær omtalte mester Christian). Følgende var i arbejde for Hans Frelsen og interessenter: 10 skibstømmermænd. Heraf var 6 borgere, 3 er opgivet som ungarle, 1 gift. Af disse var 6 fra Flensborg, 1 fra Angel, 1 fra „Eckensundt in Norwegen“, 1 fra Gråsten og 1 fra Sundeved. 5 lærlinge, deraf 1 borger i Flensborg, 1 gift fra St. Jürgen, 3 ungarle fra Odense, Haderslev og Torp.

Hos Andreas Andreasen havde Böttger følgende i arbejde: 14 skibstømrere, deraf 8 fra Flensborg, 4 fra Duborg, 2 fra landet. Af disse var 8 borgere, 4 gift, 2 ungtkarle.

Samme mester havde følgende i arbejde hos Joachim Henrich Siwertz: 9 skibstømrere, heraf 1 fra Flensborg, 1 fra Engelsby, 1 fra Kreutz, 4 fra landet, 1 fra St. Jürgen, 1 fra Førde. Af disse var 4 gifte, 4 ugifte, 1 borger.

Hos Lorentz Lorentzen Kollund var følgende af Böttgers folk i arbejde: 13 skibstømrere, deraf 1 fra Flensborg, 1 fra Aalborg, 1 fra „der Holweg“, 4 fra St. Jürgen, 6 fra landet. Af disse var 1 borger, 3 ugifte, 3 gifte.

Hos Christopher Jensen havde Böttger disse folk i arbejde: 13 skibstømrere, deraf 5 fra Flensborg, 1 fra Duborg, 3 fra Angel, 1 fra Sjælland, 2 fra Eckensund, 1 fra Lolland. Af disse var 5 borgere, 1 gift, 7 ugifte.

Endelig havde Böttger følgende i arbejde hos Asmus Henningsen Hee: 11 skibstømrere, deraf 3 ugifte; alle var fra „Adelby Kirchspiel“ undtagen 1, som var fra Flensborg.

20 år senere var ingen af disse skibsbygmestre længere i arbejde. Af en liste fra 1802 fremgår det, at der nu var 4 skibsbygmestre i Flensborg, nemlig følgende:¹¹

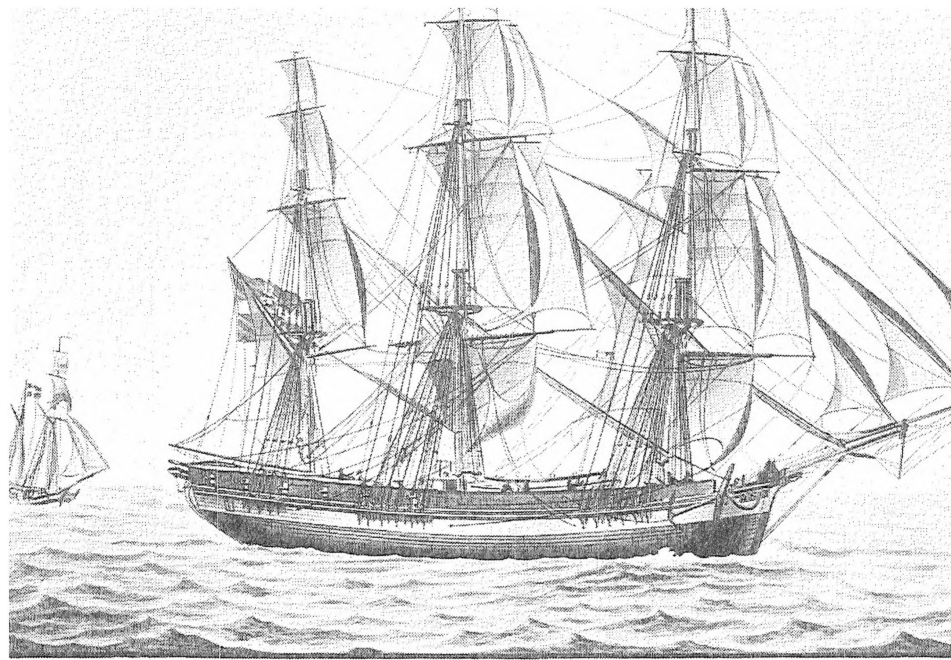
Knud Knudsen med 29 skibstømmermænd, deraf 3 ugifte; kun 9 var under 50 år. 21 ansås ikke for duelige til arbejdet på Holmen. *Jens Asmussen Dingholtz*: 34 skibstømmermænd, hvoraf 9 var ugifte, 17 var under 50 år. De fleste kunne ikke undværes på værftet. *Jens Thielsen*: 27 skibstømmermænd. Heraf var 6 ugifte, 11 var under 50 år. De fleste var ikke duelige til arbejde på Holmen. *Hans Jacob Böttger* med 38 skibstømmermænd, heraf 11 ugifte, 25 var under 50 år. Kun ganske få af dem kunne undværes på værftet og var duelige til Holmen.

Den omhyggelige skelnen mellem ugifte og gifte samt anførelsen af arbejds- og aldersklasse stod naturligvis i forbindelse med admiralitetets ønske om at få unge ugifte lærlinge til København. Når så mange betegnedes som „uduelige til Holmen“, skal man næppe tage klassifikationen alvorligt. Den skyldes sikkert først og fremmest mestrenes

uvilje over for at afgive folk. Dingholtz var nok den ærligste, når han sagde, at de fleste af hans folk ikke kunne undværes på værftet.>Listerne antyder iøvrigt ganske godt mestrenes besværligheder med at skaffe sig folk, der må findes på mangfoldige steder. De giver naturligvis også udtryk for det omfattende skibsbyggeri. I 1781 må Christian Bøttger have haft 6 skibe i arbejde på en gang. De seks hold arbejdere har været holdt adskilte, idet afregningen med bygherrerne skete efter antallet og kategorien af de til arbejdet anvendte folk med tilføjelse af et „mestersalær“ for hver enkelt efter bestemte regler, som det ikke er muligt at komme ind på her.

Skibsbyggeriet gav naturligvis anledning til beskæftigelse for andre håndværkere, hvis arbejde havde betydning for skibenes bygning og udrustning. En indberetning fra 1797 oplyser, at der i byen fandtes 7 sejl- og kompasmagere „med de bedste redskaber og materialer“. ¹² I deres tjeneste var 5 svende og 8 lærlinge. De leverede hver årligt i gennemsnit arbejde for 700 rigsdaler, udelukkende til byens værfter. Af rebslagere var der desuden 6 lavsmestre og en frimester. De arbejdede på 7 reberbaner og havde 18 svende og 8 lærlinge og forbrugte årligt 200 skippund udenlandsk hamp. Der fandtes desuden en ankersmed, hr. Krus, men hans ankersmedie stod for tiden stille, da der ikke var ankre i ordre. Endvidere ejede N. Kall en sejldugsfabrik, formentlig en fortsættelse af den halkjærskke, der havde indstillet virksomheden ved Halkjærs død i 1793. Kall havde 12 stole og en stampemølle i gang. Han havde 12 svende og 250 spindere og udarbejdede sine sejlduger dels efter hollandsk dels efter russisk type. Der blev udført arbejde af udenlandske materialer til en årlig sum af ca. 10.000 rdlr. Afsætningen skete dels i Flensborg dels andetsteds. Indberetningen oplyser endelig, at der på skibsbroen var 3 skibsbygningspladser, hvor der for tiden var 9 skibe under bygning. Inden længe ville det hidtil største skib, bygget i Flensborg, gå til søs. Det var fregatten „Bona Fides“, ca. 180 læster. Det var bygget for Peter Jansen og interessenter og havde kostet henimod 20.000 rdlr. og ville afgå til Middelhavet med en trælast. ¹³

Det bør også nævnes, at der i 1802 fandtes en mastemager, Peter Clausen i Flensborg.



VICTORIA AF FLENSBURG. CAP. JENS PETERSEN GROOT.

Fregatten „Victoria“ af Flensburg. Akvarel af Nic. Camillieri, Marseille 1807 (Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg). „Victoria“, der var på 107½ læster, blev bygget i Flensburg 1784. Reder var Peter Feddersens enke og Boy Petersen Holst, senere sidstnævnte sammen med Peter Jansen. Skibet sejlede på Østersøen og Spanien. Det blev i 1807 taget af englænderne og prisedømt. I perioden 1807–14 opbragtes i alt 148 flensborgskibe af englænderne med en samlet tonnage på ca. 7000 læster.

The "Victoria" of Flensburg, built in Flensburg in 1784. In 1807 captured by the English as a prize.—Wash drawing by Nicolas Cammillieri, 1807.

Selvom der byggedes mange skibe på de københavnske værfter, var det umuligt for disse at klare de københavnske rederes behov. Rederne var derfor i stor udstrækning nødsaget til at købe skibe udefra. Det skete både fra udlandet og fra byggesteder inden for kongens riger og lande. Der er allerede tidligere nævnt eksempler på skibe byggede i Flensburg til København. Det skete også senere i ret stor udstrækning. I århundredets seneste år og i de første år af 1800-tallet byggedes føl-

gende skibe direkte for københavnsk regning eller de overgik i bygge-året til københavnsk reder:

1789 Gall. „Margrethe Laurentius“, 29 læster, reder Schiødt.

1795 Galeasen „Diana“, 38 læster, købmand Hofmann.

1799 Brig „Flanquer“, 53 læster, købmand Suhr.

Brig „Martha Helene“, 51½ læster, brygger Noes' arvinger.

1801 Fregat „Constantia Marie“, 89 læster.

1804 Brig „Svanen“, 67 læster, justitsråd Frisch.

Af fregatten „Constantia Maria“ ejer Handels- og Søfartsmuseet et billede såvel som et portræt af dens skipper Peter Nielsen Holbech, der i en årrække førte skibet i ostindiefart med Ryberg & Co. som reder. Den blev beslaglagt af englænderne. Skipper og besætning blev interneret i England, hvor de måtte opholde sig i 10 år som krigsfanger.¹⁴

Ud over de nævnte skibe tilgik der Københavns skibsregister adskillige flere flensborgsk byggede skibe, der i kortere eller længere tid havde været hjemmehørende andetsteds. I perioden 1795–1805 drejede det sig om ialt 17 skibe. Under englænderkrigen var der en fuldstændig standsning, men alene i 1815 erhvervede københavnske redere 9 Flensborgskibe, en fregat, 4 brigger, 2 barke og to gallioter med en samlet tonnage på 634 kommercelæster. Flensborg kom derved til at give et væsentligt bidrag til genskabelse af den københavnske handelsflåde efter krigen med England.

Iøvrigt bør det i denne forbindelse nævnes, at Flensborg selv blev meget hårdt angrebet af englænderkrigen. Fra kaptajn Th. Madsen, Flensborg, har Handels- og Søfartsmuseet til sit arkiv modtaget en fortegnelse over flensborgske skibe, som i krigsperioden blev prisedomt af englænderne, eller mistedes på anden måde, udarbejdet af Erwin Nöbbe, Flensburger Nachrichten.¹⁵ Den omfatter ialt 148 skibe med en samlet tonnage på ca. 7000 kommercelæster, omfattende 16 fregatter, 40 galeaser og gallioter, 33 brigantiner, 8 barkskibe, et pinkskib, en snau, 4 slupper, 4 brigger, nogle jagter og en smakke, et kolossalt tab for en by som Flensborg. De fleste blev opbragt i England, 12 blev ta-

get i Göteborg samt en trettende i Vesterhavet alle taget af svenskerne, der på det tidspunkt var blandt Danmarks fjender. Galeasen „Maria“ blev opbragt i Gibraltar, galeasen „Protheus“ i Malta, briggen „Phoenix“ i Malaga, galeasen „Zufriedenheit“ i Lissabon, briggen „Ossian“ i Spanien og barken „Nord-Risum“ ved Sicilien. Andre opbringelser fandt sted i Bremen og ved Helgoland, 11 skibe blev beslaglagt af spaniolerne ved Nyborg, da de spanske hjælpetropper under marquis de la Romana havde gjort oprør mod Napoleon og stak af på den engelske flåde. Tre jagter, der var udrustet som kapere i Vesterhavet og Østersøen, gik tabt i Göteborg og ved Helgoland.

Da listen for næsten alle de tabte skibes vedkommende nævner skibenes byggeår, kan vi danne os et overblik over skibenes alder. Bortset fra 3 små jagter, som var bygget i 1769 og 1771, og en galease „Die Einigkeit“, der var bygget i Flensborg i 1779, var de alle yngre:

Ældre end 1780	4 skibe
1780-89	23 —
1790-99	45 —
1800-1810	60 —
uden oplysninger	16 —
Ialt	148 skibe

Det ses altså, at Flensborg havde en relativ ny koffardiflåde. 60 var næsten nye, da de blev beslaglagt. 45 var mellem 10 og 20 år.

De på listen anførte byggesteder giver ligeledes gode oplysninger om, hvorfra Flensborg erhvervede sine skibe.

Byggesteder	Antal skibe	Drægtighed i læster
<i>Slesvig</i>		
Arnæs	2	40
Eckernförde	5	399
Egernsund	1	71
Flensborg	60	4053½
Kappel	4	78½
Marstal	1	9½
Rønshoved	1	27

Byggesteder	Antal skibe	Drægtighed i læster
Stenbjerghav	17	655½
Stranderodde	1	19
Sønderborg	2	164
Ærøskøbing	3	35
Åbenrå	1	7
Årø sund	1	4
<i>Holsten</i>		
Kiel	7	300
<i>Danmark</i>		
Assens	3	12½
København	1	74½
Lolland	2	35
Rudkøbing	1	25
Svendborg	11	224
<i>Fjernere steder</i>		
Oldenburg	1	38
Stralsund	1	22
Hamborg	1	125
Sverige	3	52½
Norge	1	6
Philadelphia, U.S.A.	1	143½
<i>Uden oplysninger</i>	16	319½
	148	6940½

Som man på forhånd kunne forestille sig, var langt det største antal af skibene bygget i hjembyen, der tegner sig for henved en trediedel af skibstallet og over halvdelen af tonnagen. Fra Eckernförde var leveret to galeaser og to brigantiner på fra 37½ til 92½ læster samt en fregat „Providentia“ på 123 læster. Et fremtrædende byggested som Stenbjerghav leverede 6 brigantiner, 8 galeaser og gallioter samt 3 jagter. En meget væsentlig del af skibene stammer fra hertugdømmet Slesvig, kun et mindre antal fra Holsten, og ret få fra Danmark. Der har altså utvivlsomt været en tradition for i størst mulig udstrækning at holde sig til sit eget hertugdømme, når Flensborg ikke selv kunne levere skibene. To-tre større skibe er kun enkeltstående fænomener. Barken „Emigrant“, 74½ læster, der leveredes fra København, var ejet af

Rickleff Ingwersen og Erich Jacobsen og ført af Hans P. Moltzen, fregatten „St. Petrus“, 143½ læster, bygget i Philadelphia i 1803, ejedes og førtes af Mathias Erichsen, og om Hamborgfregatten „Die Gute Freundschaft“ 1801, 125 læster, ved vi, at den ejedes af Lorenz Göttig og Broder Møller og førtes af Joh. Heinrich Jürgensen. Straks efter sin færdiggørelse gik den i Vestindiefart og fortsatte hermed, indtil den i 1808 blev taget af englænderne.

Til slut er par ord om kildematerialet.

I sin pligtmæssige indberetning af 31. maj 1803¹⁶ meddelte Flensborgs magistrat, at der på de derværende værfter i perioden 1798-1803 var bygget ialt 75 skibe med 5.648½ kommercelæster. Efter det i denne afhandling benyttede kildemateriale blev der bygget 96 skibe med ialt 7.049 læster. Forskellen kan ligge i visse unøjagtigheder begge steder, skønt forfatteren har anvendt stor omhu for at undgå sådanne. Man kan dog ikke se bort fra, at magistraten i sin indberetning tager et vist forbehold over for tallet, idet man til dette føjer bemærkningen „laut anliegender designation“, og at der kan være en ikke nærmere forklarlig tilbøjelighed hos de indberettende skibsbygmestre til ikke at få alt med. Det ses ofte, at private besvarelser på offentlige spørgsmål er unøjagtige, ofte bevidst. Christian Degns Topographischer Atlas Schleswig-Holstein, 1966, meddeler uden nærmere kildeangivelse, at der i perioden 1798-1807 i Flensborg løb 119 skibe af stabel på ialt 9.300 kommercelæster. Det harmonerer tilsyneladende ikke med den omtalte magistrats indberetning. Forfatterens tal bliver her ialt 10.025½ læster. Atlasset har muligvis anvendt de samme skibsregistre som forfatteren og kun benyttet de flensborgske lister i tillid til magistratens meddelelse om, at der ikke i Flensborg blev bygget for fremmed regning. Som det fremgår af ovenstående oplysninger, er dette ikke rigtigt. Kildematerialet i denne afhandling er som foran bemærket uddraget af indberetninger fra hele riget: Danmark samt begge her-tugdømmer, og derfor er tallet 10.025½ læster for perioden 1798-1807 nok meget nært det rigtige. Det må erkendes, at der kan være nogen usikkerhed knyttet til anvendelsen af disse lister, men da de dels er officielle samtidige tal og desuden for Flensborgs vedkommende kan

følges gennem så mange år, i perioder med ingen, i andre perioder med ganske få undtagelser, må det vist indrømmes, at de her angivne grafiske fremstillinger giver en god oversigt over det flensborgske skibsbyggeri i 1700-tallets sidste halvdel.

NOTER

De grafiske fremstillinger er baseret på de officielle indberetninger fra toldstederne, der beror i Rigsarkivet, især:

Lister over skibe hjemmehørende i hertugdømmerne Slesvig og Holsten 1746-57.

Fortegnelser over de i Flensborg og St. Jørgensby hjemmehørende skibe, diverse år, samt tilsvarende materiale fra toldstederne i Danmark, ligeledes i Rigsarkivet og i Københavns stadsarkiv. Endvidere er anvendt arkivalier i Stadtarchiv Flensburg (citeret St. Fl.) og Landesarchiv Schleswig-Holstein (citeret La. Sl. H.).

¹ Om dette se *Theodor Link*: Flensburgs Überseehandel von 1755 bis 1807. (Neumünster 1959).

² Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte 1795, bd. 4, s. 83.

³ R. A. Kom. Koll.'s tyske journal 1777, no. 27.

⁴ R. A. Diverse sager vedk. hertugdømmerne 1736-1796.

⁵ St. Fl. Akte A XVIII, 2153.

⁶ *A. Lorck-Schierning*: Die Chronik der Familie Lorck, 1949.

⁷ La. Sl. H. Akte XVIII, 2154.

⁸ St. Fl. 326 I, fol. 80 ff.

⁹ St. Fl. 326 I, fol. 85 ff.

¹⁰ St. Fl. 326 I, fol. 57.

¹¹ St. Fl. 326 I, fol. 109 ff.

¹² Schleswig-Holsteinische Provinzialberichte 1797, bd. 2, 211 ff.

¹³ Ved færdiggørelsen målttes „Bona Fides“ til 176½ læster, senere ommålt til 149 læster. Den byggedes i 1797. Redere var Peter Jansen samt Boy Petersen Holst. Skipper var Bleick Matthiesen. R. A. Kom. Koll. Handels- og Konsulatsfaget. Fortegnelse over de i Flensborg og St. Jørgensby hjemmehørende skibe 1798 m. fl. år.

¹⁴ Skibsportrættet mus.-nr. 1: 44, portræt af Peter Nielsen Holbech mus.-nr. 51: 43. Om skibet og dets skipper, se Handels- og Søfartsmuseets årbog 1944, 130 ff.

¹⁵ Handels- og Søfartsmuseet. S. R. bilag 212: 48.

¹⁶ St. Fl. 326 I, fol. 139 ff.

SHIPBUILDING IN FLENSBURG IN THE EIGHTEENTH CENTURY

Summary

Flensburg has a very old tradition of sea-faring. At first mainly with the Baltic, Scandinavia and the North Atlantic, then as trade developed with France and Spain also. The wars with Sweden during the seventeenth and at the beginning of the eighteenth century dealt a hard blow to Flensburg and the introduction of the mercantilistic system kept Flensburg out of the trading companies' competition for trading rights overseas. There Copenhagen had the monopoly. In 1755, however, trade with the Danish West Indies was made free and the same year a West India Company was founded in Flensburg. Trade began to flourish; consequently more and larger vessels were needed and shipbuilding, an ancient industry in Flensburg, rapidly expanded. From the year 1746 the Danish Board of Trade required details of ships registered in the various ports, where they were built, etc. On the basis of these records, now in the Danish Public Record Office, and from a study of other archives, both Danish and belonging to the duchies of Schleswig-Holstein, the writer has been able to collect a wealth of information about shipbuilding in Flensburg. Table I shows the number of vessels built, table II their tonnage. See also p. 108-09. It will be noticed that shipbuilding flourished in time of war: during the colonial war between England and France 1756-63, the American War of Independence and the revolutionary wars in the latter half of the century. Every time peace was made fewer ships were built.

The shipyards of Flensburg were situated near its harbour, but there were other shipyards outside the town which were under the jurisdiction of the monastery of St. Jørgen. In 1739 the municipal authorities tried without success to put a stop to the monastery's shipbuilding activities. The master shipbuilder J. S. Halkjær's work is described. He was an enterprising man who also started a sail-cloth factory and ropewalk. There was competition between local shipbuilders to get hold of enough shipwrights. In 1781 there were 3 shipbuilders in Flensburg, employing 92 men in all. Of these 70 men were in the employ of Christian Carl Böttger. Twenty years later there were 4 shipbuilders in the town employing 128 men.

During the war against England in 1807-14 148 ships registered in Flensburg were seized by the enemy. 60 of these were actually built in Flensburg, 39 others in the duchy of Schleswig. The war with England was catastrophic for Flensburg's shipbuilding industry.

MARITIME SMÅARTIKLER

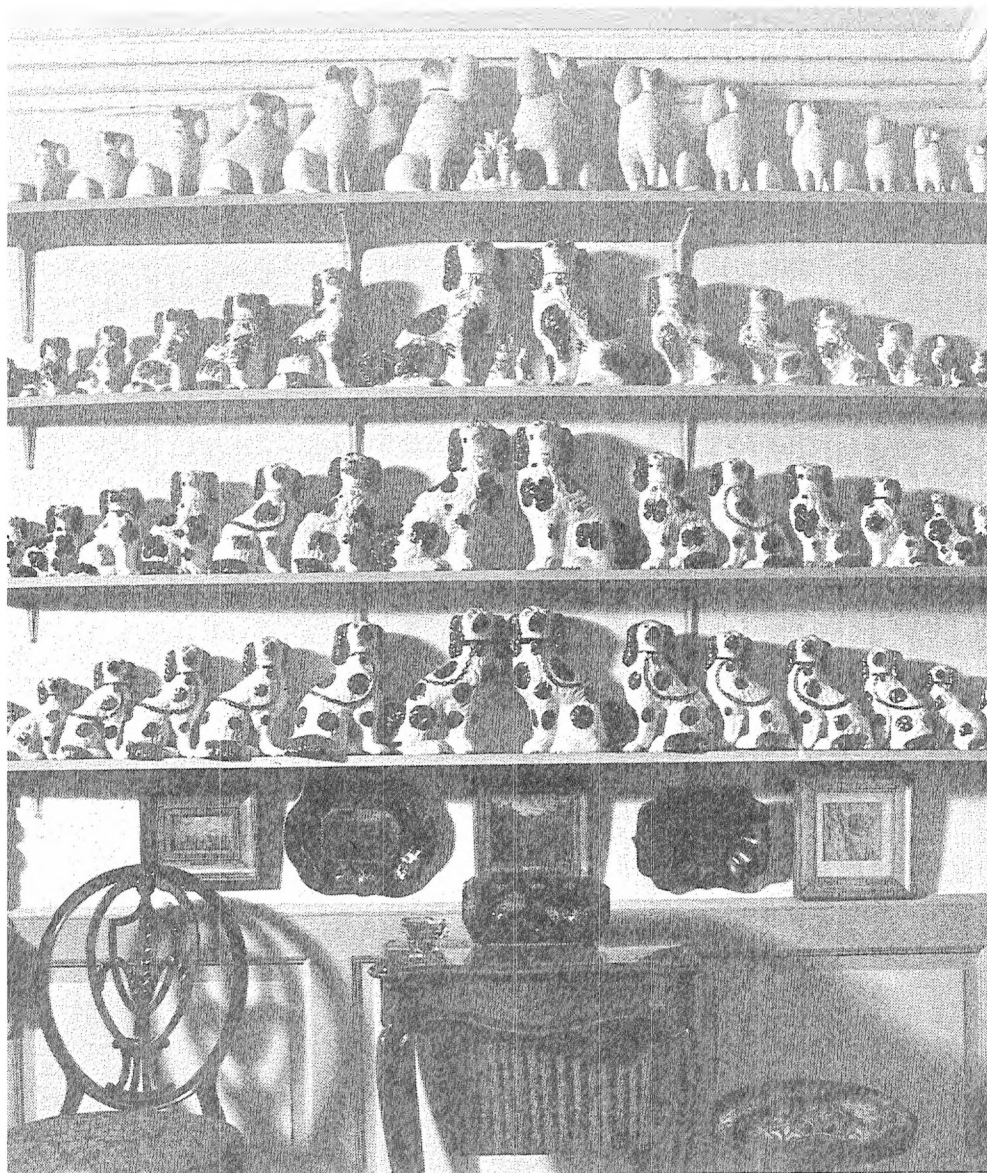
STAFFORDHUNDE

De mange keramikvirksomheder, der ligger i omegnen mellem Stafford og Stoke on Trent, et godt stykke nord for Birmingham, har en naturlig beliggenhed for en keramisk produktion, da der findes store naturlige forekomster af specielt egnede lersorter og kulforekomster til brændingen. Allerede i middelalderen begyndte man, og så udviklede der sig en mere og mere omfattende fremstilling af al slags keramik, fajance og porcelæn. I 1803 fremstillede 144 virksomheder de særprægede og yndede figurer, der blev efterspurgt som folkelig kunst.

De såkaldte *china dogs*, der kom på mode i England for et par hundrede år siden, var begyndelsen til fremstillingen af de Staffordhunde vi kender i dag.

De siddende hundefamilier, som ses på billedet, er eksempler på fire forskellige typer på hver sin hylde. Staffordhundene i den frontale „tvilling-stilling“ har egnet sig udmærket som prydenstande på kaminhylden i engelske hjem. Hundene er til en vis grad individuelt fremstillet, lidt forskellige i stil, karakter og farve, og udpræget hånddekorerede, hvorved de får et ejendommeligt levende særpræg. Søfolk, hjemmehørende i landene rundt Nordsøen, har i sejl-skibstiden haft øje for den charme, hundene har, og de har taget dem med hjem som gave til hustruen og til glæde for børnene. Hundene har pyntet på dragkisten, hvor de stod parvis med hovederne mod hinanden. Den venstre hund kaldtes hjertehunden og havde til opgave at skærme kone og hjem og minde om fatter, indtil han kom hjem fra langfart.

Der ses i billedet syv par veldresserede hundefamilier i siddende stilling på hver sin hylde. De største er ca. 32 cm i højden og står på hyldemidten, de andre i aftagende højde ud til siderne til de mindste hunde som er ca. 10 cm. Hver af de syv par består af en højre og en venstre hund, og de er sidevendt med hovederne mod dem der ser på dem. Hundenes forsider er mere gennemarbejdede i enkeltheder end bagsiderne. Alle ser de så højtidelige ud, som var de på en af de første fotografiske optagelser for 100 år siden, hvor man i flere minutter måtte sidde uden at røre sig, og de udviser en holdning, som om de var voksdukker i madame Tussauds kabinet i London. Da alle snuderne på de hvide pudler på øverste hylde er sorte, giver kuløren dem et vagtsomt og overlegent præg med Halsbånd og Hængelås. På de tre nederste hylde har mopperne plads. De har også Halsbånd, men med lang kæde med Hængelås og hvide pelse, medens hver familie har sine egenartede farver på ørerne, pletter



Forfatterens private samling af engelske Stafford-hunde (China dogs).

The author's private collection of Stafford dogs.

på siderne og på bagbenene. På anden hyld foroven er hundenes prydelser røde og på den næstnederste har alle sort farve i pletterne, medens hundene på nederste hyld er prydet med guldlustre. Midt på de to øverste hylder står en lille sologruppe som hører med i slægten, fordi de betragtes som hvalpe til familien. Det ene af disse par i midten læner sig op ad en trompetlignende vase, der er rød inden i, medens det andet par læner sig op til en træstamme med afhuggede grene.

Da jeg for mange år siden fik lyst til at komplettere min lille hundebestand, noterede jeg mig den højde, farve og karakter jeg var interesseret i, for ellers har man glemt alt det nødvendige kort tid efter, dersom man pludselig skulle opdage en mulighed for køb. Der kunne gå lange tider, hvor der intet viste sig. Det var særlig i Sønderjylland, på Sydfyn og i det gamle København, at jeg fik flere eksemplarer der passede i samlingen. I England opnåede jeg ingen resultater, og i London syntes man det var morsomt at træffe en udlænding, som havde interesse for engelske hunde. Der kunne igen gå år og dag, hvor der intet skete – men så pludselig kom en chance. Efterhånden kom hundefamilierne i orden, og så måtte der længere hylder til. Jeg har også købt bare en enkelt hund, i håb om senere komplettering med tvillinghunden, og det lykkedes i de fleste tilfælde. Solohundene er altid billigt.

En overgang boede vi i Nyboder, hvor det var lettere at stille hunde op i vinduerne i stuen til gaden end at have potteplanter. Hundene passede så godt ind i gadebilledet, at en dag sidst på måneden en velproportioneret marskandiserkone ringede på og kom ind i entreen og sagde: „Skulle vi ikke blive enige om en pris for de fire hunde der står der? Det er jo sidst på måneden, så mon ikke det er lidt skralt med husholdningspengene?“ Vi kunne kun svare, at vi måske snarere var købere til flere hunde. „Nå, ja, ja, jeg kommer igen en anden dag, for hyren her er vel ikke så særlig stor.“

Begyndelsen til de viste hundefamilier var ganske tilfældig, og jeg havde ikke noget særligt kendskab til denne form for zoologi, men den ene hund tog den anden med, og nu er der ikke plads til flere på det sted.

Hans H. Kjølse (†), civilingeniør

Maj Fehrmann: *Kuriøse Antikviteter*. Kbhvn. 1951.

Rut Liedgreen: *Staffordshire Figurer*. Stockholm 1958.

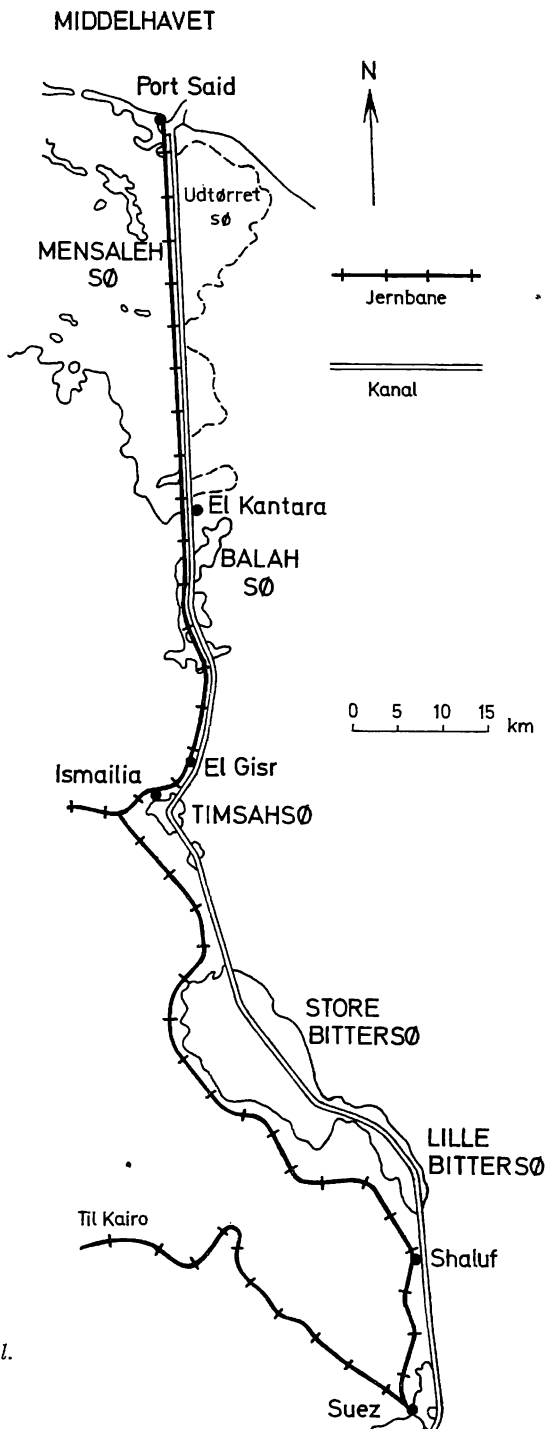
Reginald Haggart: *Staffordshire Ornaments*. London 1955.

Der fortælles også om Staffordshunde i Henning Henningsens artikel om „Maritime Kuriosa“ i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1968 side 106.

SUEZ-KANALEN HUNDREDE ÅR

Suez-tangen, der skiller Afrika og Asien, er på sit smalleste sted mellem Middelhavet og Rødehavet kun godt 110 km bred.

Allerede for ca. 3500 år siden byggede ægypterne en kanal fra Nildeltaet til Rødehavet. I tidens løb sandede den flere gange til, men blev atter og atter



Kort over Suezkanalen.
Map of the Suez Canal.

opgravet. Tanken om at anlægge en rigtig kanal mellem de to have har spøgt i de sidste århundreder op mod vor tid, i takt med den europæiske ekspansion og kolonialisme. Napoleon tænkte f. eks. alvorligt derpå, men opgav det, da hans vejingeniør Lepère fejlagtigt havde regnet sig til, at der skulle være en forskel på ca. 11 m i højden af de to haves vandspejl.

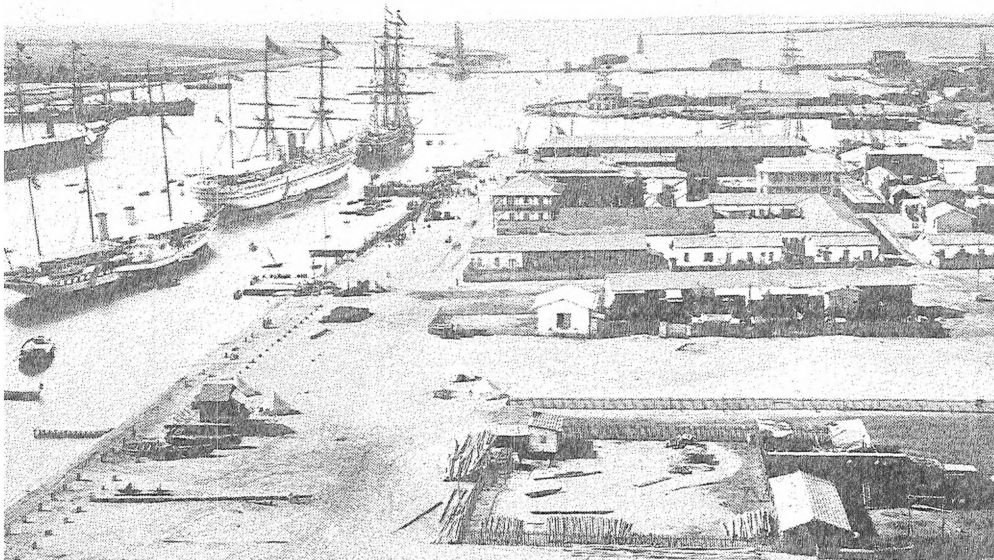
Det var først franskmændene *Ferdinand de Lesseps* (1805–94), der fik virkeliggjort ideen. Han havde været konsul i Alexandria og var ven med de efter hinanden følgende ægyptiske khediver (vicekonger). Med ildhu kæmpede han for sin kongstanke, fik nedsat en international kommission og fik tegnet en vældig sum i aktier. Ialt blev der udbudt 400.000 aktier à 250 frcs., og de fleste – over 2/3 – blev tegnet i Frankrig. Resten overtog khediven. De tekniske planer til kanalen var udkastet af den østrigske ingeniør *Alois Negrelli*, som dog døde 1858.

I 1859 begyndte man med det vældige anlægsarbejde, hvori 25.000 ægyptiske arbejdere deltog, desværre med store tab af menneskeliv under de strenge klimaforhold. Det var nærmest slavearbejde, men lønningerne, der nok var små, men dog lå over de sædvanlige ægyptiske, lokkede. Senere kom der europæiske arbejdere til, og man fik også den moderne teknik, mudder- og gravemaskiner, til hjælp. Men det meste var håndarbejde. Drikkevandsspørgsmålet blev ordnet ved at genåbne den tidligere nævnte oldtidskanal til Nilen.

For at undgå tilsanding anlagdes to lange moler af kæmpestore asfalt- og cementblokke ud i Middelhavet ved Port Saïd. Herfra gik kanalen snorlige mod syd gennem den lave Mensalehsø til El Kantara (= Broen) og videre gennem Balahsøen og den golde, hede ørken. Ved El Gisir blev et lavt, men besværligt højdedrag gennemskåret. Byen Ismailia anlagdes ved Timsahsøen (= Krokodillesøen); her var Lesseps' hovedkvarter. Fra søen gik kanalen videre gennem ørkenen ad oldtidskanalen via saltsøerne Store og Lille Bittersø og kalkstensletten Shaluf til Suez ved det Røde hav, hvor en kunstig havn blev anlagt i bugten. Ialt fjernedes ca. 75 mill. m³ sand og klippe.

Kanalen, der var helt uden sluser, var 161 km lang. Den var énsporet, men med flere vigepladser. Dybden var 8 m, beregnet til skibe med højst 7.5 m dybgående. Dampskibe måtte gå for eget maskineri, dog ikke over 10 km i timen, for at kølvandet ikke skulle beskadige bankerne, der ikke overalt var stensatte. Alle sejlskibe over 50 tons skulle bugseres. Fartøjer over 100 tons var tvunget til at tage lods.

Det store arbejde tog ti år, og kanalen blev indviet 16. nov. 1869 ved overdådige festligheder à la 1001 nat, som kostede khediven, Ismail Pasha, 33 mill. frcs. Fyrster og standspersoner fra mange nationer deltog. De fornemste var kejseren af Østrig og den franske kejserinde Eugénie; hun foretog den officielle åbning. Danmark var repræsenteret ved orlogsfregatten „Sjælland“. Ialt deltog 160 fremmede orlogs-, lyst- og handelsskibe i festen, og der var 1143 officielle gæster. Fra tre andre, et muhamedansk, et romersk-katolsk og et græsk-katolsk, lystes velsignelsen over kanalen. Næste dag sejlede den franske kejseryacht „L'Aigle“ som første skib gennem den nordligste del af kanalen. Lesseps, der var



Havnen i Port Saïd 1869. Prinsen af Wales ankommer for at deltage i indvielsen af kanalen. I baggrunden Mensaleh-søen. Samtidigt foto på Handels- og Søfartsmuseet.

The Prince of Wales arrives at Port Saïd, 1869, on the occasion of the opening of the Suez Canal.

64 år, fejrede sin triumf ved at ægte en 18-årig kreolerinde. Forøvrigt blev han, takket være sit ry, i 1879 sat i spidsen for et selskab, der ville anlægge Panamá-kanalen. På grund af spekulation og svindel ramlede det i 1890, og han, der var senil og blind, blev dømt til fem års fængsel 1893, 88 år gammel. Han døde dog året efter. I 1900 opsattes hans statue på den vestlige havnemole i Port Saïd.

For Ægypten var begivenheden en storslået reklame. Verdens øjne rettedes mere end før mod det farverige, orientalske land med den betagende oldtidskultur. Den italienske komponist *Guiseppe Verdi* skal efter traditionen være blevet inspireret deraf til at skrive sin pompøse ægyptiske opera „Aïda“, som blev opført for første gang i Kairo i 1871 og snart gik sin sejrsgang gennem den vestlige verden. Suez-kanalen blev sammen med telegrafkablet over Atlanterhavet og jernbanen tværs gennem Nordamerika regnet for 1860'ernes tredje verdensvidunder. Den betød en vældig forkortelse af sejltiden fra Europa til det fjerne Østen. Ruten London-Bombay, der tidligere gik rundt om Kap det gode Håb, forkortedes således med 44 %. Men kanalafgifterne var til gengæld høje: 10 frcs. pr. ton (senere nedsat til 6.25 frcs. og 3.75 frcs. pr. ton for et ballastet skib) og 10 frcs. pr. passager. I begyndelsen blev kanalen ikke brugt af mange skibe, men hurtigt steg antallet:

År	Antal fartøjer	Mill. tons
1870 (første år)	435	0.5
1880	2.026	3
1890	3.568	7.8
1900	3.769	11.5
1910	4.533	16.5
1917 (1. verdenskrig)	2.353	8.4
1924	5.124	25.1
1937	6.635	36.5
1947 (efter 2. verdenskrig)	5.972	36.5
1950 (tankskibsfarten)	11.751	81.8

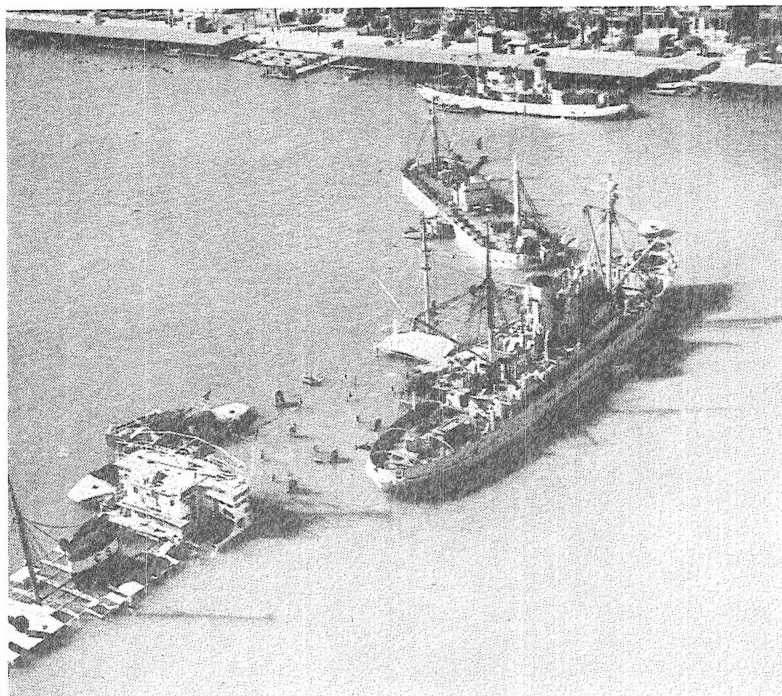
Det første danske skib, der passerede kanalen, var fregatten „Tordenskjold“, der 1870 skulle til Østen for at nedlægge kabler for Store nordiske Telegraf-selskab. Med et dybgående på 20' 2", selv efter at den var letteret ved udlosning rørte den flere gange bunden. De næste var Store Nordiske kabeldamper „H. C. Ørsted“ 1873 og det senere emigrantskib S/S „Thingvalla“, Danmarks dengang største dampskib, i 1875. Senere steg tallet, ikke mindst da Ø.K. begyndte en regelmæssig fart på Østen, og i vore dage, da tankskibsfarten fra den Persiske golf satte ind. I 1958 gik 654 danske skibe (5.4 mill. ts.) igennem.

I det første reglement for kanalfarten betonedes det udtrykkeligt i § 1, at sejladsen stod åben for alle nationers skibe, og dette blev garanteret for alle tider i den internationale Suez-kanal-traktat, underskrevet af ni europæiske magter 1888.

England stod først meget køligt over for kanalplanerne, som Lord Palmerston opfattede som et politisk, fransk-betonet konkurrenceforetagende. Dette var en yderst kortsynet betragtning. Efterhånden indså man kanalens kommer-cielle og trafikmæssige betydning, ikke mindst for England selv, og 1875 overtog det på foranledning af Disraeli khedivens store aktiepost. Kanalen var direkte skyld i, at de store teklipperes og sejskibes tid nu var forbi i farten på Østen; snart betalte det sig kun at benytte sejskibe i Australien-farten. Til gengæld vandt dampskibene terræn, og England kom hurtigt til at dominere trafikken gennem kanalen, der blev livsnerven i forbindelsen med Indien og de øvrige besiddelser i Østen. 1912 taltes der således 3.335 engelske skibe over for 698 tyske, 343 hollandske, 248 østrigske, 221 franske – og 45 danske. Antallet af passagerer (inkl. mandskab) var samme år 266.403.

Kanalen bestyredes af det i 1854 stiftede *Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez* med hovedsæde i Paris. Et råd af 28 direktører (16 franske, 10 engelske, 1 hollandsk og 1 ægyptisk) havde ledelsen. Kompagniet havde fået koncession for 99 år til 17. nov. 1968.

I 1872 gav kanalen første gang overskud, og derpå steg indtægterne enormt år for år. I 1880 var indkomsten 40 mill. frcs., i 1912 140 mill. frcs. og i 1923 16.8 mill. eng. pund. Aktierne noteredes i fantastiske højder. I 1934 stod en



For at blokere indsejlingen til Suez-kanalen sænkede ægypterne flere skibe under lynkrigen i 1956. Her ses bjærgningsskibe i færd med at hæve et sunket skib.

Salvage of a ship, sunk in the Suez Canal by the Egyptians during the war 1956.

250 frcs. aktie til 19.290 frcs., og årets udbytte var på mere end det dobbelte af aktiens pålydende værdi. På grund af den høje kurs var den effektive forrentning dog kun på 3 %.

Det var en livsbetingelse for kanalen, at den stadig blev holdt ren for sand, hvorfor store sandsugere var konstant beskæftigede. Gennem årene blev den også uddybet og udvidet på forskellig måde for at forøge kapaciteten i takt med de stadig større og større skibe og det voksende antal gennemsejlinger. Der var planer om en kanal ved siden af, så sejladsen kunne foregå uhindret i begge retninger. Man kom dog ikke længere end til at bygge den såkaldte Faruk-kanal mellem Ismailia og El Kantara efter 2. verdenskrig. Antallet af kanallodser steg ligeledes i takt med skibsfarten. I 1956 var der ialt 120 lodser.

Efterhånden som Ægypten vandt uafhængighed og styrke blev det klart, at besiddelsen af Suez-kanalen kom til at blive et ønskemål for dette land, ikke mindst af økonomiske grunde. I juli 1956, tolv år før koncessionens udløb, nationaliserede Ægypten kanalen, hvilket gav anledning til protester og kamp-handlinger fra engelsk og fransk side. Fanatiske nationalister væltede symbolsk Lesseps' statue i Port Saïd, og ægypterne lod sænke flere skibe for at spærre løbet. Efter lynaktionen, som fordømtes af de Forenede Nationer, USA og Sovjetrusland, blev kanalen dog hurtigt ryddet igen, og Ægypten gik ind på at forhandle om en erstatning til kanalselskabet og aktionærerne. På grund af spændingen mellem den arabiske verden og den nye stat Israel, hvorunder Ægypten nægtede Israel ret til at benytte kanalen, selv om dens internationale karakter var anerkendt, kom der aldrig ro om den, og under den israelsk-arabiske lynkrig i 1967 blev den lukket. Det er den stadig. Det økonomiske tab for Ægypten er enormt, og kanalen sander til, så en rydning vil blive en kostbar historie, når forholdene engang tillader, at den åbnes igen. Samtidig må den udvides ganske betydeligt, hvis den skal genvinde sin betydning, for resultatet af lukningen er blevet, at man for olietransportens skyld nu er gået over til at bygge giganttankere, beregnet til at gå fra den Persiske golf syd om Afrika til afsætningslandene. I kraft af deres volumen kan de transportere olien lige så billigt den lange vej, som mindre tankere ville kunne gøre det gennem kanalen.

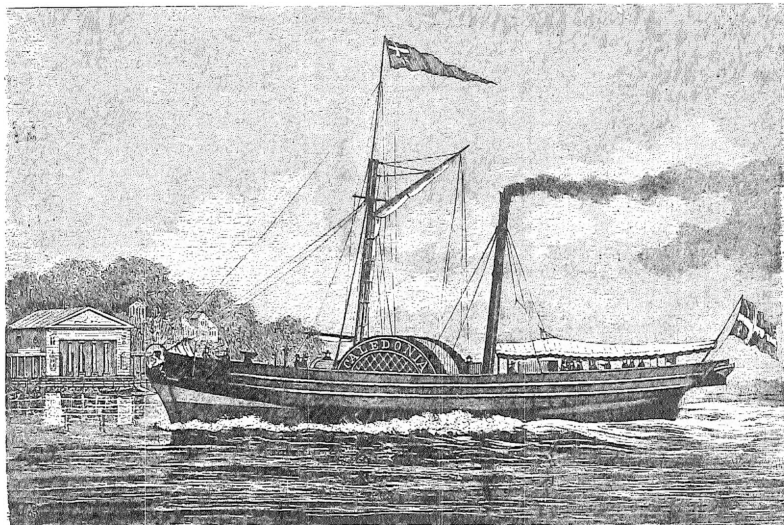
Ved 100-års jubilæet står alt i uvishedens tegn. Vil Suez-kanalen atter igen træde i funktion, eller har den kun spillet en 100 års gæsterolle? Under alle omstændigheder har den haft en enorm betydning i det sidste århundredes historie på godt og ondt og har, som vi så, to gange formået at omforme skibstypernes og skibsfartens teknik.

Henning Henningsen

H/S „CALEDONIA“

I indeværende sommer har dampskibet holdt 150 års jubilæum i Danmark, idet H/S „Caledonia“ tilgik den danske koffardimarine som det første danske dampskib i 1819.

„Caledonia“ var konstrueret af Charles Wood og blev bygget på Messrs. Woods værft i Port Glasgow i nærheden af Greenock, hvor det løb af stabelen d. 27. april 1815. Det fik navn efter det nordligste landskab af Skotland. Skibet var på ca. 70 læster og havde to balancemaskiner med oprindeligt 28 HK (leveret af Cook og Henry Bill), der gav skibet en fart af 6 à 8 knob. Som alle tidlige skibsdampmaskiner var „Caledonia“'s maskine ikke særlig god. Den kunne f. eks. ikke bakke, hvorfor man i god tid ved landing måtte stoppe maskinen for dernæst langsomt at sejle til anløbsstedet. Det fortælles, at James Watt selv var til stede på prøveturen og fik arrangeret en slags omstyring af damptilførslen, hvorved maskinen blev i stand til at rotere hjulene i begge retninger. Allerede i 1816 fik skibet dog to nye balancemaskiner, hver på 16



H/S „Caledonia“ under indsejling til Kiel ud for Düsternbrook med Kieler Seebad's klassicistiske bygning. Træsnit efter Carl Baagøe i Illustreret Tidende XIX (1877-78).

The paddle-steamer "Caledonia" approaching Kiel.

HK, samt ny kedel og hjul, byggede hos Boulton & Watt. Skibet ejedes da af James Watts nevø.

„Caledonia“ fo'r først på Clyden, senere mellem London og Margate. I 1817 gik det som det første dampskib over Nordsøen til Rotterdam samt på Rhintur til Koblenz og Köln, hvor det blev modtaget med stor begejstring, idet man aldrig endnu havde set et dampskib på Rhinen. I 1819 købtes det af auditor Steen Andersen Bille, formentlig i forbindelse med den bekendte martspolitiker L. N. Hvidt, der senere var eneejer og fik 10 års eneret på pakETFart mellem København og Kiel. Ind imellem foretog „Caledonia“ lystture i Sundet.

Skibet førtes til Danmark af Steen Billes bror, kommandørkaptajn Michael Bille (den senere stifter af „Foreningen til Søfartens Fremme“), der dengang var færgelavsinspektør i Helsingør. Det siges, at færgemændene var lidt begejstret for dette nymodens fænomen, som de forstod ville blive en slem konkurrent for de gamle færgeruter.

Skibet blev lidt forsinket på overrejsen, men ankom dog til København søndag d. 23. maj ved ottetiden, så betids, at en annonceret afgang fra København til Helsingør kl. 10½ kunne overholdes, hvad man var meget imponeret over. Den store fordel ved dampskibene var jo, at man nu – i modsætning til



Kunstneren David Monies udførte i 1834 dette litografi, som han ironisk kaldte „En Lystreise med Caledonia“. Turen var noget uheldig, og folk måtte soppe eller bæres i land på Møn.

*The end of a "pleasure trip" with the "Caledonia" to the island of Møn, 1834.
The passengers had to wade or be carried ashore.*

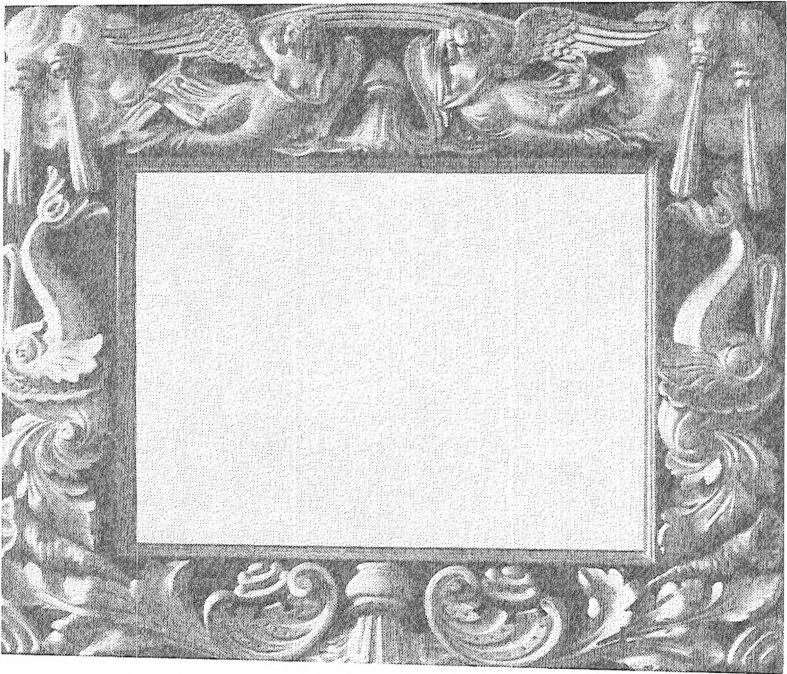
ved sejlpaketterne – kunne lægge en fast sejlplan, men man måtte regne med tidlige afgangstider. Fra 25 maj gik skibet i Kielerruten. Det afgik fra København kl. 5 om morgenen, via Møen (her kl. 14) og Bandholm (kl. 18) og var i Kiel den næste dags eftermiddag.

Den opsigt „Caledonia“ vakte, afspejler sig i følgende referat i „Skilderi af Kjøbenhavn“: „En utallig mængde tilskuere vare forsamlede på Toldboden, på Kastelvolden og på vejen til Kalkbrænderierne for at være vidne til dette for os i sit slags herlige syn. Det er en glæde at se, hvorledes den menneskelige ånd ved sin opfindsomhed har bragt to hinanden så modkæmpende elementer som ild og vand til at forene deres fælles kraft til menneskets nytte og fornøjelse. Dette dampskib, som er bygget i Engelland, har en såre smagfuld indretning. Man finder her et nydeligt cabinet for damer, en forsamlingsaal for passagererne og et køkken, hvor maden koges ved damp, der driver skibet“.

Om den omtalte smagfulde indretning ved vi naturligvis ikke meget, da det desværre har været umuligt at opspore konstruktionstegninger til skibet. Handels- og Søfartsmuseet ejer dog et spejl, der har hængt i salonen, og som er

den eneste enkelthed der er bevaret af skibet. Det har en meget bred ramme, på hvilken der er sat forgyldte ornamenter i billedskærerarbejde, symboliserende himlen, vindene og havet.

Der var to pladser i skibet. På første plads kunne der skaffes natteleje til 40 passagerer med nummer, men så var også al plads udnyttet. Konversationsstuen blev indrettet til sovestue, sengesteder blev indrettet på gulvet, og lige så mange blev hængt op under loftet, så at den ene bogstavelig talt kom til at ligge ovenpå den anden. En rejsende i 1821, agent Holmblad, siger, at „fruentimmerne vare indpakkede i deres sovestue som instrumenter i et etui. Man ligger to i et sengested, undertiden tre, som da må være af mindre størrelse end jeg“. Man kan forstå, at en anden rejsende kan ytre ønske om anskaffelsen af en større damper „med særskilte kamre, for da vilde skibet blive benyttet af



Spejl med maritime symboler fra salonen ombord på H/S „Caledonia“ (ydermål: 95 × 112 cm). Det er det eneste stykke inventar fra Danmarks første dampskib, der er bevaret, bortset fra et portvinsglas, som ligeledes findes på Handels- og Søfartsmuseet.

Mirror from the saloon of the "Caledonia".

fornemme folk, der ej skøttede om at være medlemmer af et blandet publikum“.

Skibets anløbssteder på Kielerruten var færgestederne ved Koster på Møen, Gåbense på Falster og Bandholm, hvor man regnede med snarest at få passagerer om bord.

Billetprisen til Kiel var 16 rdl. på 1. kahyt og 8 rdl. på anden, efter vor opfattelse ret høje billetpriser, men det var billigt i forhold til landevejsruterne. Der var reduktion i priserne for personer af samme husstand. For 4 personer betalte man således kun for $2\frac{1}{4}$. Da skibet ikke kunne ligge til kaj og på grund af brandfaren først måtte komme i havn med slukkede fyr, skete ombord- eller ilandsætning ved færger, eller man blev simpelthen båret i land, og for dette måtte passagererne selv betale. På D. Monies' litografi ses et ægtepar, som med deres bagage netop er kommet i land fra „Caledonia“. Herren har opsmøgede benklæder, da han selv er vadet i land, og står med støvlerne i hånden, hvorimod damen og kufferten er båret i land af en færgemand eller en matros, som nu modtager betaling for denne service. I baggrunden skimtes andre, som er kommet ind eller er ved at blive båret i land. Lige indtil 1842 var ild forbudt i skibene indenfor bommen i Københavns havn.

Til skibets popularitet i de første år bidrog også restauranten. En sådan var man ikke vant til på sejlpaketter. Der holdtes table d'hôte til middag, og her forventedes det, at alle første klasses passagerer deltog. Til middag serveredes der naturligvis med varm spise, som det hed, til aften „såvel med varm som med kold spise, portionsvis alt til gængse priser“. Hovmesteren, „Tykke Mads“, der var en original, var yderst populær. Han var alle søsyge damers trøst og gjorde sig utvivlsomt bedre her om bord end hjemme på landjorden, hvor han var gift med en jordemoder, der sagdes at have krammet på ham.

„Caledonia“ gik ikke særlig godt i søen, hvorfor søsyge betegnedes som „Caledonia-syge“, og da maskinkraften var svag, blev skibet ikke sjældent forsinket på grund af hård vind og strøm, ligesom det nu og da løb på grund som følge af den betydelige afdrift, som hjulkasserne gav båden. Om vinteren var skibet overhovedet ikke i fart af hensyn til isgangen.

Det var naturligvis vanskeligt at opretholde populariteten i det lange løb. Efter 11 års tjeneste udskiftede Hvidt derfor „Caledonia“ på Kielerruten med en ny hjuldamper „Frederik VI“, som blev bygget på Jacob Holms værft på Christianshavn som det første i Danmark byggede dampskib.

„Caledonia“ ophuggedes i 1841. Da havde Hvidt haft et nettoudbytte af skibet på ca. 43.000 rdl., et klart bevis for den mission, det havde haft som det første dampdrevne danske ruteskib.

Knud Klem

Hvorledes forøges

Handels- og Søfartsmuseets samlinger?

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

Museets samlinger omfatter:

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

Skibsinventar.

Skibsbilleder, malerier, akvareller, tegninger. Portrætter af handelens og skibsfartens folk, stik og fotografier. Billeder af genstande fra de gamle danske kolonier samt Grønland.

Nautiske instrumenter og søkort.

Skibstømmer- og bådebyggerredskaber, sejlmagersager. Arkivalier, herunder konstruktionstegninger af ældre og nyere skibe, skibsjournaler, dagbøger, breve, søfartsbøger osv.

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

Gaver eller deposita

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

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

3000 Helsingør – Tlf. (03) 21 06 85

MUSEETS PROTEKTOR

Hans Majestæt Kong Frederik IX

MUSEETS KOMITE

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

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

Skibsreder O. AMSINCK, R¹.

Kommandørkaptajn ERIK BORG, R¹.

Professor, dr. phil. AKSEL E. CHRISTENSEN

Direktør, dr. techn. h.c. H. P. CHRISTENSEN, S. K., DM.

Rigsantikvar, professor, dr. phil. P. V. GLOB*

Kontorchef ERIK HØGSTRØM

Skibsreder E. B. KROMANN†, R¹.

Skibsreder A. MÆRSK MCKINNEY MØLLER, K.

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

Kaptajn J. KASTRUP OLSEN, R., DM.

Borgmester SIGURD SCHYTZ*

Grosserer, generalkonsul VICTOR B. STRAND*, K.

Komiteens sekretær:

Ekspeditionssekretær 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: for tiden ubesat

Konservator: CHR. NIELSEN

Skibsteknisk konsulent:

Museumsinspektør, cand. polyt. OLE CRUMLIN-PEDERSEN

Sekretær: Fru JOHNNA HENDRIKSEN

Arkivassistent: FRU ELISABETH HENNINGSEN

Kontorassistent: FRU ELLEN BRANNEN

Kustoder: SVEN JOHANNESSEN og

HANS HENNING JØRGENSEN

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING FOR
REGNSKABSÅRET 1968-69

DE MEST markante ny erhvervelser er en konebåd (*umiak*) og en kajak fra Nanortalik, som Deres Majestæter Kongen og Dronningen modtog som gave under deres besøg i Grønland 1968. Kongeparret har deponeret disse på museet. Især må umiakken siges at være værdifuld, idet det formentlig er den sidste som vil blive fremstillet. En sjælden erhvervelse er ligeledes en original jakobsstav, desværre uden skydere, som er skænket af lærer Kai Rasmussen, Roerslev. Nogle skipperskeer af sølv fra Königsberg og Reval er modtaget som gave. Til arkivet er indgået adskillige konstruktionstegninger og skibmandsarbejder. Iøvrigt henvises til efterstående gaveliste. Ved køb er bl. a. erhvervet et kartotek over Dragør-skibe fra perioden 1700 til 1900, samlet af Paul E. Høyers, Dragør, samt en tallerken af ostindisk porcellæn, dekoreret i jernrødt, grønt og guld, ornamentet med en medaillon, hvori et alter med kongekrone og dannebrogskors samt inskriptionen *For Indfødsrettens lykkelige Sønner*, et dansk bestillingsarbejde fra ca. 1780. Inskriptionen refererer til forordningen om indfødsretten af 29. jan. 1776.

Museet modtager et stadigt stigende antal forespørgsler vedrørende historiske og kulturhistoriske forhold indenfor skibsfart og skibsbygning, som besvares ved hjælp af litteratur i museets bibliotek og dets stadigt voksende kartoteker. Dets materiale i samlinger og arkiv anvendes mere og mere af lærerstuderende og studerende ved universiteterne, idet særopgaver efterhånden indgår i begge studiegrupperes undervisningsplan. Også skoleelever anvender museets samlinger ved løsning af specielle opgaver, som benyttes i børneskolens undervisning i vore

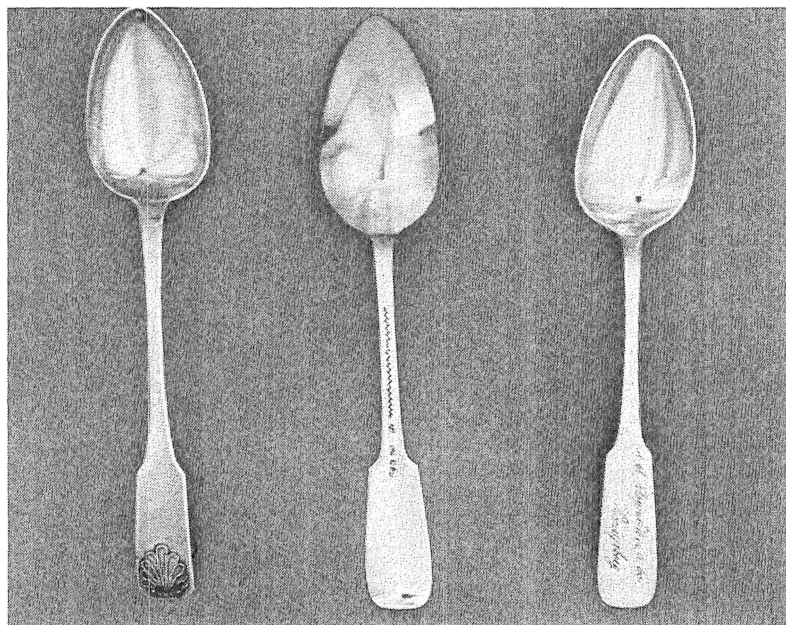
dage. Ved samarbejde med Helsingør fælleslærerråd er opgaver under udarbejdelse for de forskellige klassetrin.

Ved imødekommenhed fra De danske Kongers kronologiske Samling på Rosenborg har museet ved sin konservator foretaget opmåling af den berømte elfenbensmodel af „Norske Løve“ (bygget 1654), som er udført af Jacob Jensen Nordmand. I et stort antal tilfælde er leveret illustrationer til forskere og forlag med henblik på bogudgivelser. Museet har desuden stået i nær kontakt med søfartsmuseer i ind- og udland, og et stort antal udlændinge har aflagt studiebesøg i museet, ligesom dettes arkiver har været genstand for studier til udarbejdelse af en doktordisputats. Den nordiske maritim-etnologiske arbejdsgruppe, der samarbejder med museet, har udarbejdet manuskript til en lærebog i maritim kulturhistorie for universitetsstuderende. Den vil udkomme til efteråret 1969 ved Københavns Universitets foranstaltning. Medlem af gruppen, fil. dr. Olof Hasslöf, virker fra efterårssemestret 1968 som lektor i maritim etnologi ved Københavns Universitet. Da gruppen blandt sine formål har ønske om optagelse af undervisning ved universiteterne i maritimhistoriske emner ud fra den tankegang, at disse emner hidtil ganske har været skudt til side for agrarhistoriske discipliner, konstaterer man med stor glæde, at Københavns Universitet som det første har oprettet en lærestol i maritim kulturhistorie.

På grund af bygningsmæssige arbejder i forbindelse med understøtning af riddersalens gulv har museets lokaler i sydfløjen været lukket i vintermånederne, og museets genstande har derfor været fjernet herfra. I forårmånederne er nyopstilling foretaget med enkelte ændringer i forhold til de tidligere opstillinger.

Efter regnskabsårets afslutning har museet haft den sorg at miste sit komitémedlem, skibsreder Erik B. Kromann, der døde 6. juli 1969. Som gammel sejlskibsreder interesserede skibsreder Kromann sig levende for museets anliggender, og museet takker for et værdifuldt samarbejde, som har strakt sig over næsten et halvt århundrede.

10. febr. 1969 døde museets tidligere kustode Henry Eckhausen. For to år siden afgang hr. Eckhausen efter 40 års lang og tro tjeneste



Til sin samling af „skipperskeer“ (også kaldet Riga- eller Königsbergskeer), dvs. sølvspiseskeer, der blev givet som kaptajns-gaver af mæglere og handels-huse i tyske og russiske østersøhavne i 1800-tallet, har Handels- og Søfarts-museet modtaget flere stykker. Fra venstre: 1. mærket: Robt. Kleyenstüber & Co: Königsberg; 2. Ernst Castell (Königsberg) 1861 (bemærk „oldermands-ranken“, fremkommet ved udtagning af prøve for at fastslå sølvets lødighed); 3. Mayer & Comp. Reval 1855.

Silver spoons given to Danish captains by shipbrokers and merchants in Baltic harbours during the 19th century.

i museet. Museet mindes hans mangeårige arbejde med taknemlighed. Hans mange venner blandt museets stampublikum vil ligeledes sende ham en venlig tanke.

Museet har beskæftiget 4-5 civile værnepligtige, som fra indeværende forår er udstationerede på museet, der derved får gavn af deres fulde arbejdstid, hvorved opgaverne kan løses på mere tilfredsstillende måde. De civile værnepligtige er beskæftiget med kartoteksudskrivning, opklæbning af fotografier samt ved en række praktiske opgaver

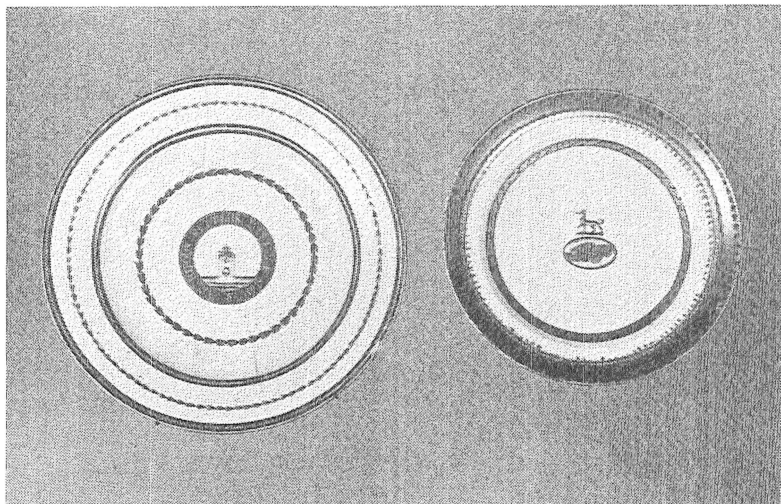
af håndværksmæssig karakter. En af de civile værnepligtige udfører arbejde som museets bibliotekar.

Museets embedsmænd har deltaget i Skandinavisk Museumsforbunds kongres i Stockholm i sommeren 1968. Museet har deltaget i et møde for danske specialmuseer på Rømø 22.-24. nov. 1968 til drøftelse af disse museers fælles anliggender. Dansk kulturhistorisk Museumsforenings årsmøde fandt sted i Svendborg i sept. 1968, ved hvilken lejlighed direktør Klem trak sig tilbage fra en niårig virksomhed som foreningens formand. I årets løb er direktør Klem indtrådt som medlem af Orlogsmuseets komité. Museumsinspektør Henningsen har aflagt studiebesøg i søfartsmuseerne i Dubrovnik og Split. Museumsdirektør Klem kunne 1. april 1969 fejre 40 års jubilæum som leder af Handels- og Søfartsmuseet.

Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ har skænket museet en samling farvepostkort, udført af Grønlunds Forlag, med motiver fra museets samlinger. En tilsvarende gave er skænket af skibsfører Knud Lauritzen. Disse kort er nu til salg i museets postkortsalg.

I en vanskelig økonomisk situation har museet fra en række rederier, banker og andre institutioner opnået tilsagn om forøgede bevillinger. Museet retter en varm tak til disse bidragydere såvel som til alle, der ved gave har forøget museets samlinger, bibliotek, fotografisamling og arkiv. Der henvises til den efterstående gaveliste samt til museets regnskab med specifikation af de fra privat side modtagne bidrag. Det har ligeledes været en stor hjælp for museet, at staten har forøget sit tilskud ved betaling af lønninger for kontorpersonale og ekstra opsyn, og museet takker herved de bevilgende myndigheder for denne bevilling. Fra 1. april 1969 har museet med monopoltilsynets tilslutning forhøjet sine billetpriser. Ved hjælp af disse forøgede indkomster håber museet i fremtiden at bevare en forbedret økonomi til bedste for en bedre løsning af de opgaver, som påhviler museet.

Besøgstallet har i regnskabsårets forløb andraget 81.261 besøgende.



Prøver på „bestillingsporcellæn“ („chine de commande“) fra spisestel fremstillet i Kina i 1700-tallet på dansk bestilling og dekoreret efter forlæg medbragt hjemmefra. Til venstre tallerken fra „indfødsret-stellet“ med indskrift „For Indføds Rettens lykkelige Sønner“ uden om en søjle med kongesymboler, grønne krans og dannebrogskors, måske bestilt af en klub ca. 1780 for at markere loven om indfødsretten 1776, hvorefter embeder i Danmark forbeholdtes indfødte alene. — Til højre tallerken fra det warmingske stel, bestilt i 1790'erne af superkargo Frederik Warming til sin hustru Antonie Marie (jfr. initialerne A M W). Den gående hund er familiens bomærke. — Handels- og Søfartsmuseet.

Two porcelain plates made to Danish orders in China. Left: from the service made ab. 1780 to celebrate a Danish law (1776), according to which only Danish citizens could obtain civil offices in the kingdom of Denmark.—Right: from the service of the Warming family (1790's).

GAVELISTE 1968-69

Fartøjsstyper

Fra Deres Majestæter Kongen og Dronningen er som depositum modtaget en umiak og en kajak fra Nanortalik, som skænkedes kongeparret under deres besøg i Grønland i 1968.

Modeller

Kaptajn Antoni Strzelbicki (catamaran fra Ceylon).

Malerier og tegninger

Professor Yuji Shibata (japansk fragtskib og strandparti med japanske fiskerbåde), Mads Sørensen Brinch (to portrætter), arkivar Arne Poulsen (S/S „Estonia“).

Nautiske instrumenter

Lærer Kai Rasmussen (jacobsstav og søkikkert), kaptajn Wilhelm Hansen (tågehorn).

Arkivalier (manuskripter, konstruktionstegninger, kort m. v.)

Harald Ahm, kgl. fuldmægtig Willie Bodenhoff, ingeniør R. Bredegaard, N. C. Christensen, Palle Christiansen, museumsbetjent Bent Eiholm, Foreningen til Søfartens Fremme, Den kgl. grønlandske Handel, købmand Jens Hansen, forlagsdirektør Egon Heinemann, professor Erik Hemmingsen, museumsinspektør, dr. phil. Henning Henningsen, apoteker Aug. F. Hjorth, Carl J. Høgstedt, Svend Jans, museumsdirektør Knud Klem, bådsmand Finn Larsen, ingeniør Knud Larsen, skibsreder Knud Lauritzen, Lolland-Falsters Stiftsmuseum, kaptajn P. C. Mouritzen, bådebygger Carl Nielsen, Jørgen Nilsson, Orlogsmuseet, tøndelægger Hans Pedersen, forstmester Knud Petersen, arkivar Arne Poulsen, landssekretær Aage Rasmussen, M. Riise, Sømandshjemmet i Helsingør, postmester T. M. Sørensen, fru Edith Thomsen.

Diverse

Hovmester Kaj D. Petersen (grønlandske tupilakker), Martin Carlsen (flag fra „Flying Enterprise“), maskinarbejder E. Boye Nielsen (skilte fra Det danske Kolonial Lotteri), skibsbygger Carl Chr. Frederiksen (udskåret dolkhåndtag), kontorchef Kaj Lund (tovværksarbejder), byarkivar S. K. Petersen (sømandskuriosa), kaptajn C. Ankersen (signalkanon), landssekretær Aage Rasmussen (træbarberkniv til linedåb), Edw. Sabin (tovværksarbejder), fru Johanne Dahm (jagtflaske og souvenirørklæde), fru toldforvalter Bertha Bruun (Königsbergske), direktør H. T. Rimestad (chatol udført af fyrskipper P. J. Larsen, Skagen), museumsassistent Svend Jørgensen (skibstømmerredskaber), ledningsmester Orla Jacobsen (genstande opfiskede fra farvandet ved Gilleleje), overlærer H. Bohn Christiansen (to skipperskeer af sølv fra Königsberg og Reval), Orlogsmuseet (journal fra krydsfartøj nr. XIII og huebånd fra krydstoldskonnerten „Argus“), samt bagermester Albert Eckwald, Godthåb (farvetryk af gl. kobberstik).

Fotografier

Skibskonstruktør Otto Benzou, Blekinge Museum, arkitekt Niels Eric Boesgaard, A/S Burmeister & Wain, Foreningen til Søfartens Fremme, A. S. Frede-

riksen, overlærer K. V. Fredfeldt, Frederikshavns Værft og Flydedok A/S, fil. lic. Lars Grönstrand, prof. Erik Hemmingsen, underbrandmester Tage N. Jespersen, civilingeniør Hans H. Kjølsen, kapt. P. C. Mouritzen, Nakskov Skibsværft A/S, kapt. H. P. Nielsen, Odense Stålskibsværft A/S, arkivar Arne Poulsen, San Francisco Maritime Museum, kapt. Herbert Schütz, Uitgeverij De Alk, Knud Wilde, Det Østasiatiske Kompagni A/S, Aalborg Værft A/S, samt Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S.

Biblioteket

Red. Sv. Tito Achen, Arendal Handelsstandsforening, Schiffsmodellbaumeister Emil G. Bai, dir. Ulf Brøste, Buch- und Kunstverlag Anton Schroll & Co., A/S Burmeister & Wain, forvalter Elof Bøgh-Hansen, museumsinspektør fru Lissa Børthy, A/S Det Forenede Buggerselskab, Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark, Handelshøgskolan, Göteborg, red. Verner Hansen, Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S, museumsinspektør Henning Henningsen, Historisk-arkæologisk Forsøgscenter, Johs. Hugo Kock, prof. dr. med. Leiv Kreyberg, lektor Georg Larsen, ing. Knud Larsen, Mr. A. F. de Savornin Lohman, Maritime Museum, Vancouver, Museum of Transportation, Japan, dr. phil. Kristen Møller, Norske Veritas, Odense Stålskibsværft A/S, forretningsfører Leo Petersen, dir. W. Walther Petersson, lektor fil. dr. Niels Sahlgreen, museumsinsp. dr. phil. Sigurd Schoubye, dispachør Kjeld Skovgaard Petersen, Svendborg Bibliotek, Schiffbauingenieur Gerh. Timmermann, Weserbund, Bremen, Det Østasiatiske Kompagni A/S, Aarhus Havnevæsen, samt museets bytteforbindelser.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1968-31. MARTS 1969

Indtægter

Indtægt ved forevisning	86.315	
Statens tilskud	326.649	
Private bidrag ifølge specifikation	91.900	
Salg af Søhistoriske Skrifter, Søhistorisk billedbog m. v. . .	5.047	
Modtagne bidrag til særopgaver, hvor udgifter er afholdt	4.375	
Renter	396	
	Kr. 514.682	

Udgifter

Administration og drift:

Lønninger, honorarer m. m.	383.528	
Rengøring	22.938	
Opvarmning	1.500	
Kontorhold og diverse udgifter	25.020	
Kørsel og transport	1.395	
Assurance, ATP, sygeløn	5.206	439.587

Museets samlinger:

Nyerhvervelser og opstillinger	9.708	
<i>Afskrivning</i>	4.207	
<i>Overskud</i>	61.180	
	Kr. 514.682	

Specifikation af private bidrag i 1968/69

BP Olie-Kompagniet A/S	2.500
A/S Danisco	200
Danmarks Rederiforening	5.000
Den Danske Landmandsbank	2.500
Dansk Esso Fond	3.000
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab	2.000
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S	3.000
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	5.000
Gutenberghus-Bladene	200
Helsingør Kommune	4.500
J. C. Hempels Legatfond	1.000
Rederiet Holm & Wonsild	500
A/S Kjøbenhavns Handelsbank	2.500
Rederiet J. Lauritzen	5.000
Ministeriet for kulturelle Anliggender	5.000
Rederiet A. P. Møller	15.000
Otto Mønstedts Fond	5.000
Privatbanken i København	2.500
Dampskibsaktieselskabet Progress	1.000
Skibsreder Ove Skou	5.000
Dampskibsselskabet Torm	2.000
Tuborgfondet	12.000
Det Østasiatiske Kompagni A/S	7.500
	<hr/>
	Kr. 91.900

De efter 1. april 1969 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

STATUS PR. 1. APRIL 1969

*Aktiver**Samlingen:*

Saldo pr. 1. april 1968	2.236.124	
Nyerhvervelser og opstillinger m. v. i 1968/ 1969	9.708	
Modtagne genstande m. m. i 1968/1969 . .	8.355	2.254.187
	<hr/>	

Likvide midler:

Kassebeholdning	754	
Landmandsbanken	18.801	19.555
	<hr/>	

Udestående fordringer 32.413

Beholdning af kataloger og bøger 48.900

Inventar og indretning af lokaler:

Anskaffelsessum	23.479	
Afskrivninger pr. 31. marts 1969	23.479	0
	<hr/>	

Kr. 2.355.055

*Passiver**Diverse kreditorer:*

Restgæld på indkøbte museumsgenstande	5.400	
Mellemregning med Selskabet „Hanedels- og Søfartsmuseets Venner“	3.709	
Omkostninger	2.000	11.109
		<hr/>

<i>Modtagne tilskud til specialopgaver, hvortil udgifterne endnu ikke er afholdt</i>		17.000
--	--	--------

Kapitalkonto:

Saldo pr. 1. april 1968	2.202.703	
Nyerhvervelser og opstillinger m. v. i 1968/ 1969	9.708	
Modtagne genstande m. m. i 1968/1969	8.355	
Resttilskud til udgivelse af søhistorisk billed- bog	45.000	
Overskud	61.180	2.326.946
		<hr/>
		Kr. 2.355.055,00
		<hr/>

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

København, den 27. maj 1969

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

SELSKABET
HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

Tegn venligst nye medlemmer –

derved støtter De selskabets formål at virke for forøgelse og forbedring af Handels- og Søfartsmuseets samlinger. – Indmeldelse modtages på museet (tlf. (03) 21 06 85). – Selskabets girokonto 5 90 00.

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 tredie side), samt ældre årbøger, 1943–56 pr. stk. kr. 4.–, 1957–60 pr. stk. kr. 6.25, 1961–64 pr. stk. kr. 8.50, 1967–68 kr. 11.25. Alle priser inkl. moms. 1942 og 1965–66 er udsolgt. Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet.

Minimumskontingenter:

Årsmedlemmer kr. 25.– årligt for personer, kr. 150.– for institutioner eller firmaer.

Personer kan blive livsvarige medlemmer for et minimumsbeløb af kr. 300.– én gang for alle.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

BERETNING FOR

1968-69

SELSKABETS GENERALFORSAMLING afholdtes torsdag den 21. august 1969 i Kongens Kammer på Kronborg slot. Der var ca. 70 personer til stede, det største antal som hidtil har overværet en generalforsamling. Skibsinspektør J. Reedtz Funder valgtes til dirigent.

I sin beretning omtalte formanden, afdelingschef J. Worm, blandt andet følgende:

„Det vil erindres, at vi på selskabets generalforsamling i fjor drøftede museets økonomiske stilling, der på det tidspunkt var lidt vanskelig. Nu er det jo således, at dette selskabs formål er at støtte museet ved at skænke gaver til museet og i det hele taget at virke for forbedring af museets samlinger, og selskabet har ganske naturligt intet at gøre med museets indre forhold og drift, som vi derfor ikke skal diskutere, men det er naturligt, at medlemmerne interesserer sig for museets situation, og derfor er det med glæde, at jeg kan meddele generalforsamlingen, at museets statstilskud i den forløbne tid er ændret, således at samtlige faste lønninger nu betales af staten. Hidtil havde statstilskuddet ikke omfattet lønninger til kontorpersonalet, men disse er nu kommet med, og det er naturligvis en stor forbedring. Fra en kreds af redere er der desuden på initiativ af skibsreder Mærsk McKinney Møller givet tilsagn om en treårig bevilling af en større sum til museets drift. Samtidig har museet forhøjet sine billettakster. Det er ikke noget, man gør med glæde, et museum vil hellere gå den anden vej og nedsætte taksterne eller lade dem bortfalde, men da

museet ikke er statsejet, men en selvejende institution, er det henvist til også at søge sine indkomster gennem billetsalget. De forhøjede takster har ikke mødt nogen indsigelse, og vi har da også takster på linie med andre danske museer af denne art, og lavere takster end man sædvanligvis kræver på betalingsmuseer i udlandet.

Hvad museet angår, vil det sikkert interessere medlemmerne at høre, at museets lokaler i sydfløjen på grund af byggearbejder på slottet med afstivning af riddersalens gulv har været lukket i vintermånederne. Genstandene har været borttaget, men lokalerne er påny tilgængelige efter at opstillingerne er blevet retableret med visse mindre ændringer. Endvidere bør jeg blandt museets betydeligere ny-erhvervelser nævne en grønlandsk kajak og en konebåd, som Deres majestæter kongen og dronningen fik foræret under deres grønlandsbesøg i 1968. Kongeparret har deponeret disse på museet. Da konebåden sandsynligvis er den sidste som vil blive udført, betyder dette depositum en meget vigtig erhvervelse.

Hvad medlemsbidraget til selskabet angår vedtoges det på den ordinære og senere påny på en ekstraordinær generalforsamling d. 1. oktober 1968 at forhøje kontingenterne, således at de nu er 25 kr. for almindelige årsmedlemmer, 150 kr. årligt for institutioner og firmaer, samt 300 kr. for livsvarigt medlemsskab.

Det har ikke medført nogen nedgang i medlemstallet. I et stort selskab med over 1300 medlemmer sker der ved dødsfald eller fraflytninger m. m. en del fragang. I perioden august 1968 til august 1969 er 72 medlemmer afgået, men 71 er nyindmeldt. Det er klart, at en stigning havde været mere kærkommen, og derfor er der al mulig grund til at opfordre medlemmerne til at søge at opfordre andre til indmeldelse, men jeg synes alligevel, at det er tilfredsstillende, at vi trods stigninger i kontingentet har bevaret medlemstallet. Vi må opfatte dette som et udtryk for at medlemmerne gerne støtter museets arbejde, og at de er tilfredse med årbogen, der naturligvis er et vigtigt kontaktledd mellem selskabet og dets medlemmer. De nævnte satser er minimumskontingenter. Mange betaler mere, og vi har med glæde konstateret, at en række livsvarige medlemmer på eget initiativ

har fremsendt supplerende kontingentbeløb, da de konstaterede, at det livsvarige kontingent var forhøjet.

I efteråret 1968 fremsatte museet overfor selskabet ønske om at få en serie farvepostkort af museets genstande. Der er behov for sådanne. Farvefotografier er kønnere end de sort-hvide postkort og er desuden den slags postkort, som folk fortrinsvis ønsker i vore dage. Bestyrelsen har vedtaget at skænke en serie på 6 farvepostkort. De er udført af Grønlunds Forlag, og der er foreløbig leveret 5 forskellige motiver. De ligger her til medlemmernes gennemsyn. Bestyrelsen har syntes så godt om dem, at man gerne ser flere fremstillet, og man har drøftet en ny serie på 6 samt en serie colorslides også på 6, således at der i alt vil kunne blive 18 forskellige reproduktioner af genstande, der er velegnede til dette formål.

På regnskabet, som vi senere skal behandle, figurerer som gaver til museet udover årbogen, som jo er den største gave til museet, forskellige bevillinger til udgivelse af den søhistoriske billedbog samt til Skovgaards portræt af skibsreder Schade. Resten af beløbet for dette maleri modtoges som gave fra Ny Carlsbergfondet. Maleriet er op-
hængt i museet og blev set af medlemmerne ved generalforsamlingen i fjor. Derudover har bestyrelsen vedtaget en bevilling til trykning af en ny udgave af museets engelske vejleder. Beløbet vil figurere på regnskabet for 1969. Vi har også drøftet en firesidet brochure i lighed med den, som Teknisk Museum har udsendt.

De her nævnte emner er foranstaltninger til glæde både for selskabet og museet, men er jo ikke i almindelig forstand museumsgenstande. De har været foranlediget af den vanskelige situation, som museet har været i, men som nu skulle være overstået. Bestyrelsen er derfor vendt tilbage til mere konkrete opgaver, som er selskabets hovedformål, og den har derfor bedt museet fremskaffe materiale om og oplysninger til fremstillingen af en model af Asiatic Kompagnis plads, som den så ud i kompagniets store tid i 1700-tallet. Til alt held er de fleste af kompagniets bygninger bevaret i vore dage. Det gælder Philip de Langes smukke kontorbygning og Eigtveds pakhús inde på pladsen, men en række oplysninger skal naturligvis samles sammen. Sidste

halvdel af 1700-tallet var den såkaldte „florissante“ periode herhjemme, da en stor del af verdenshandelen i en krigerisk verden var på danske hænder, idet Danmark var neutralt i det store opgør mellem hovedmagterne Frankrig og England. Desuden var Asiatisk Kompagni det af handelskompagnerne som fik den stærkeste udvikling i perioden 1750–1800, og en illustration af dette kompagnis etableringer i København vil derfor være velegnet for forståelse af Danmarks indsats på søhandelens område. Opgaven vil selvsagt tage nogen tid.

Museet er meget interesseret i anvendelsen af sine samlinger. Opstillingerne i museet tilsigter på den bedst mulige måde at give de besøgende oplysninger om den søhistoriske udvikling her i landet, men også skolers og andre ungdomsgruppers forståelse af samlingerne ligger os på sinde. Mange skoler anvender samlingerne i deres undervisning, og der findes også nogle arbejdsopgaver til undervisningsbrug, som for nogle år siden blev udgivet af „Den nordsjællandske Lejrskole“, og som findes trykt i denne institutions årsskrifter, men dels er disse opgaver for få, dels trænger de til revision. Museet har derfor for nogle måneder siden henvendt sig til fælleslærerrådet i Helsingør med forespørgsel, om man kunne tænke sig at udarbejde opgaver til brug i undervisningen. Museet kunne naturligvis udarbejde sådanne opgaver selv, men det finder, at det mest hensigtsmæssigt bør ske gennem pædagoger der selv arbejder med museet i deres undervisning, og vi har haft den glæde, at fælleslærerrådet har taget tanken op og har ladet et udvalg arbejde med sagen, og en serie opgaver vil snart være færdige. De beskæftiger sig især med de danske kolonier: Trankebar, interesserne på Slavekysten og i Vestindien, ligesom man har beskæftiget sig med Asiatisk Kompagnis fregat „Disco“, som museet har en fortrinlig model af, der ikke alene egner sig til at fortælle om den danske kinafart, men om sejlskibsperioden som helhed. Der udarbejdes opgaver for folkeskolens 6. og 7. klassetrin samt tilsvarende og mere vidtgående arbejder for 8.–10. klasserne. Jeg vil gerne takke fælleslærerrådet for dette initiativ og især udvalgets formand, overlærer Bering Jacobsen, der desuden

specielt er interesseret i brugen af Søfartsmuseet, og, såvidt jeg forstår, har lavet opgaverne.

Det er klart, at disse opgaver først og fremmest vil blive brugt af de helsingørske skoler, der bor nærmest ved museet og derfor bedre kan udnytte det, men desuden vil opgaverne stå til rådighed for enhver skole i Danmark, og da opgaverne vil være fortrinligt egnede for de højere klasser i folkeskolen, håber jeg, at de vil finde rig anvendelse. Det er imidlertid sådan, at også gymnasieskolen udnytter museet. Det vil kunne ske i langt større udstrækning end hidtil, og vi må derfor håbe på, at også gymnasielærerne vil tage dette spørgsmål op og lave opgaver for gymnasiets mere udviklede klasseser.

Ved de senere generalforsamlinger her i selskabet, især de sidste to, er skolers og publikums anvendelse af museet blevet stærkt diskuteret, især i indlæg fra arbejdsformidler Frincke og redaktør Eyvind Rafn, som har taget et særligt initiativ i sagen. Deres tanke har både været skolernes anvendelse af museet og forsøg på en akquisition for medlemstilgang. Som formand har jeg sammen med direktør Klem haft et møde med hr. Frincke og hr. Rafn. Man koncentrerede sig især om tanken om at skabe centrer her og der, der ville interessere sig for og arbejde for museet, og man enedes om at prøve at samle 2-3 lærere ved forskellige nordsjællandske skoler for gennem dem at søge tilvejebragt en tillidsmandskreds på disse steder. Det er naturligvis ikke let på forhånd at sige, om man kan få held i sådanne bestræbelser, men det vil vi nu prøve.“

Formandens beretning godkendtes uden bemærkninger.

Derefter forelagde kassereren, museumsdirektør Klem, selskabets regnskab for 1968, der ligeledes godkendtes uden afstemning.

Ved bestyrelsesvalget genvalgtes de afgående bestyrelsesmedlemmer direktør, civilingeniør J. M. Barfoed og fyrdirektør Legind. I stedet for afdøde overretssagfører Falbe-Hansen valgtes direktør, skibsreder Niels Hahn-Petersen. Revisorerne, statsaut. revisor A. Engell-Nielsen og statsaut. revisor Eigil Bruhn, genvalgtes.

Efter en reception i museets første værelse foretoges en rundgang

i museets lokaler under ledelse af museumsdirektør Klem og museumsinspektør Henningsen, der først afsluttedes kl. ca. 18.30, da mørket var begyndt at sænke sig over museets lokaler.

Selskabets medlemstal var 1. oktober 1969 149 livsvarige og 1265 årsmedlemmer, ialt 1414 medlemmer.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

DRIFTSREGNSKAB FOR 1968

Indtægter

Kontingenter og bidrag:

Årsbetalende medlemmer	38.271	
Livsvarige medlemmer	1.800	40.071
Renter af bank, postgiro og obligationer		7.735
	Kr.	47.806

Udgifter

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet på

Kronborg:

Udgivelse af årbog 1968	37.392	
÷ salg af årbøger og særtryk	4.641	
annoncer og tilskud til årbog	11.900	20.851

Gaver til Handels- og Søfartsmuseet på Kron-

<i>borg</i>		13.875
-----------------------	--	--------

Diverse omkostninger:

Porto, fragt m. v.	5.054	
Kontorhold	2.307	
Revision og regnskabsassistance for 1967	1.450	
Diverse udgifter	697	9.508

Henlæggelse til reservefonden ifølge vedtægternes § 9		1.800
---	--	-------

Overskud der overføres til kapitalkonto:	Kr.	1.772
--	-----	-------

	Kr.	47.806
--	-----	--------

STATUS PR. 1. JANUAR 1969

*Aktiver**Likvide midler:*

Kassebeholdning	2.361	
Den danske Landmandsbank, Helsingør, checkkonto 11130-6	22.234	
Postgiro	932	25.527
		<hr/>

Debitorer:

Tilgodehavender for annoncer og tilskud til årbog	3.800	
Tilgodehavende moms	319	
Mellemregning med Handels- og Søfarts- museet på Kronborg	3.849	7.968
		<hr/>

Obligationer:

Kr. 10.000 7 % Østifternes Kreditforening 15. s. 4. a. à 80¼	8.025	
Kr. 10.000 7 % Østifternes Kreditforening 18. s. 1998 à 81¾	8.175	
Kr. 42.000 7 % Østifternes Kreditforening 16 s. 4. a. à 79½	33.390	
Kr. 43.000 7 % Københavns Kreditforening 15. s. 1. a. à 79½	34.185	83.775
		<hr/>
	Kr.	117.270
		<hr/>

Passiver

<i>Diverse kreditorer</i>		582
<i>Vedtagne, endnu ikke ydede gaver:</i>		
Saldo pr. 1. januar 1968	18.000	
+ vedtaget gave i 1968	5.000	23.000
	<hr/>	
<i>Reservefond:</i>		
Saldo pr. 1. januar 1968	32.547	
+ henlagt ifølge driftsregnskab	1.800	34.347
	<hr/>	
<i>Kapitalkonto:</i>		
Saldo pr. 1. januar 1968	46.902	
+ overskud ifølge driftsregnskab	1.772	
kursregulering af obligationer	10.667	59.341
	<hr/>	
	Kr.	117.270
	<hr/>	

JENS M. BARFOED

ERNST VON KAUFMANN

KNUD KLEM

AXEL LEGIND

SIGURD SCHYTZ

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 27. maj 1969

A. ENGELL-NIELSEN

EIGIL BRUHN

statsaut. revisor

statsaut. revisor

FHV. SKIBSFØRER
HARALD LÆSSØE BARFOED'S LEGAT

DRIFTSREGNSKAB FOR 1968

Indtægter

Renter og udbytter:

Bankindestående	532	
Obligationer	3.565	
Aktier	2.560	6.657

Kursgevinst på udtrukne obligationer:

5 % Østifternes Kreditforening	4.000	
÷ kursværdi pr. 1. marts 1967 .	2.350	1.650
4½ % Husm. Hypotekforening	2.000	
÷ kursværdi pr. 1. marts 1967 .	1.220	780
		2.430
		Kr. 9.087

Udgifter

Gave til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg	5.500	
Depotgebyrer	99	
Overført til kursreguleringsfond:		
Kursgevinst på udtrukne obligationer . . .	2.430	8.029
Overskud der overføres til gevinst og tabs konto:	Kr.	1.058

STATUS PR. 1. JANUAR 1969

*Aktiver**Likvide midler:*

Den Danske Landmandsbank, Helsingør, bankbog . . .	16.405
--	--------

Værdipapirer:

Obligationer til kursværdi pr. 1. marts 1967:

kr. 9.000 5 % Østifternes Kreditf. 16.2. . .	5.310	
kr. 29.700 5 % Østifternes Kreditf. 16.3. . .	17.448	
kr. 8.000 5 % Jydsk Hypotekforening 8. . .	7.280	
kr. 1.000 5 % Jydsk Hypotekforening 9. . .	650	
kr. 1.000 5 % Jydsk Hypotekforening 11. . .	597	
kr. 5.000 5 % Grundej. Hypotekforening 8.	3.038	
kr. 1.000 5 % Grundej. Hypotekforening 7.	620	
kr. 14.000 4½ % Husm. Hypotekforening 3.	8.540	
kr. 2.000 5 % Danske Statslån S. 2007 . . .	1.300	44.783
(kursværdi pr. 1. januar 1969 kr. 46.294).		

Aktier til kursværdi pr. 1. marts 1968:

kr. 25.600 De Foren. Papirfabrikker	48.768
(kursværdi pr. 1. januar 1969 kr. 45.696)	

Kr.	109.956
-----	---------

*Passiver**Kapitalkonto:*

Legat ifølge testamente		100.000
-----------------------------------	--	---------

Kursreguleringskonto:

Saldo pr. 1. januar 1968	825	
+ henlagt ifølge driftsregnskab	2.430	3.255
	<hr/>	

Gevinst og tabs konto:

Saldo pr. 1. januar 1968	5.643	
+ overskud ifølge driftsregnskab	1.058	6.701
	<hr/>	
	Kr.	<u>109.956</u>

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med legatets bøger, som vi har revideret. Værdipapirbeholdningens tilstedeværelse er kontrolleret, ligesom bankindestående er afstemt.

København, den 27. maj 1969

A. ENGELL-NIELSEN
statsaut. revisor

EIGIL BRUHN
statsaut. revisor

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTS- MUSEETS VENNER

BESTYRELSE

Afdelingschef, cand. jur. J. WORM, R¹., formand.
Direktør, skibsreder NIELS HAHN-PETERSEN.
Bankdirektør ERNST V. KAUFMANN, R., DM.
Direktør, civiling. JENS M. BARFOED, R.
Borgmester SIGURD SCHYTZ.
Fyrdirektør, kommandørkaptajn AXEL LEGIND, K., DM.
Museumsdirektør KNUD KLEM, kasserer og sekretær.

NYTILKOMNE MEDLEMMER

(fra 1. august 1968 til 31. juli 1969)

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Hansen, J. A., pens. lods, København.
Kristensen, Svann Eske, arkitekt, Hellerup.
Larsen, Axel Bistrup, skibsprovianteringshandler, Randers.
Norman, Olof, overlæge, Lund, Sverige.
Nygaard, Jesper, radiotelegrafist, Dundas, Grønland.

ÅRSMEDLEMMER

Ahlefeldt-Laurvig, Margrethe, børnehaveleder, København.
Andersen, Ove A., malersvend, Slagelse.
Assens, E., ekspeditionssekretær, Virum.
Boel, Gurli, sekretær, Herlev.
Broge, Lise, museumsassistent, Randers.
Bruun, Ulla, fru, Nykøbing S.
Bocher, Vagn, overlærer, Lyngby.
Christensen, Wendsy, forstander, København.
Christoffersen, Erich, stud. mag., Klampenborg.
Christoffersen, J., Nakskov.
Christoffersen, Jørgen, København.
Gade, Hans Erik, cand. mag., Søborg.
Gnaur, Niels, stud. mag., Birkerød.

- Gruno, Klavs E., stud. mag. art., Charlottenlund.
 Grønberg, Jørgen, maskinmester, Stege.
 Gunnersen, K., instruktør, Nakskov.
 Hansen, Emil, rigger, Århus.
 Hansen, Jørn Scott, assistent, Højbjerg.
 Hansen, Lars Oreby, befragter, København.
 Hansen, Niels Bjørn, journalist, Hillerød.
 Heinrich-Petersen, H., cand. jur., København.
 Helsingør Lodseri, Helsingør.
 Henriksen, Sophie, fru, Glostrup.
 Ilsøe, Svend, maskinmester, Helsingø.
 Ingemann, Per, ingeniør, Farum.
 Ipsen, Paul, arkitekt, Helsingør.
 Iversen, Aksel Krogsgaard, stud. techn., Helsingør.
 Iversen, Frithiof, direktør, Klampenborg.
 Jacobsen, Børge, kgl. skovrider, Gurre.
 Jensen, Gitte, stud. mag., Virum.
 Jensen, Jørgen, skibstømrer, Otterup.
 Jensen, Lis Ellen, frk., København.
 Jensen, N. E. K., skibsmægler, Randers.
 Jessen, Hanns Christian, konrektor, Rendsburg, Tyskland.
 Jørgensen, Bent, maskinmester, Rødovre.
 Kiersgaard, Michael, bådebygger, Humlebæk.
 Knafve, Bert, fil. mag., Mölle, Sverige.
 Koustrup, Søren, forlagsassistent, København.
 Kristensen, Vagn, snedker, Hillerød.
 Larsen, Knud, ingeniør, Ålsgårde.
 Larsen, Ole, arkitekt, Helsingør.
 Laybourn, John, regnskabschef, Birkerød.
 Messerschmidt, Torben, reklamekonsulent, Rungsted.
 Mullertz, K., Devonport, New Zealand.
 Neruda, Pablo, Isle Negra, Chile.
 Nielsen, H. Rothe, direktør, København.
 Nielsen, Svend, Helsingør.
 Olesen, C. Schytte, snedkermester, Kvistgård.
 Olsen, Gunnar, programmør, Glostrup.
 Pallesen-Hansen, Erik, antikvitetshandler, København.
 Pedersen, Bent, regnskabschef, Rødovre.
 Petersen, J. Troels, skibsinspektør, Hørsholm.
 Rasmussen, Arne, cand. jur., Humlebæk.
 Rasmussen, Knud, fuldmægtig, Virum.
 Rasmussen, K. S. M., skibsfører, Højbjerg.
 Rasmussen, Vilhelm, forstander, Hørsholm.
 Rysz, Frithiof, skibsfører, Mariager.

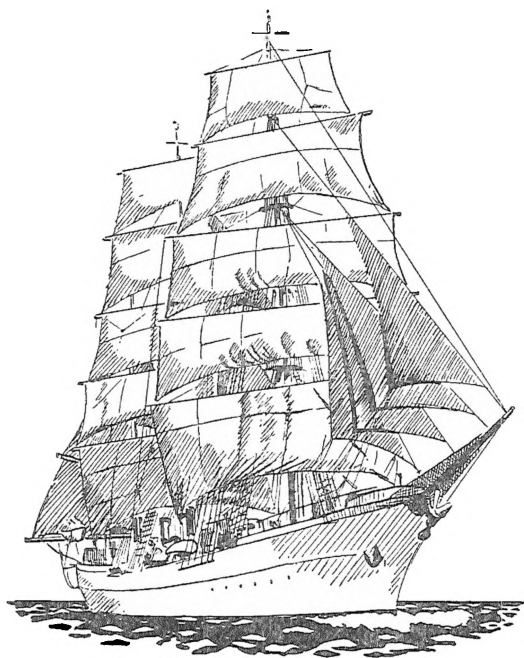
- Severin, Erik, generaldirektör, Vällingby, Sverige.
Sinding, Henrik, adjunkt, København.
Skjot-Jørgensen, apoteker, Helsingør.
Sørensen, Arne Strandby, skipper, Frederikshavn.
Sørensen, Erik, typograf, København.
Ungerskov, Bengt, repræsentant, Frederikshavn.
Vang, Poul, grosserer, København.
Werrenrath-Larsen, J., sekretær, København.

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:

Sophus Berendsen A/S
Botved Boats A/S
A/S Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri
Carlsberg Bryggerierne
Danmarks Nationalbank
Den danske Landmandsbank A/S
Dansk Esso A/S
Det danske Staalvalseværk A/S
Fjerde Søforsikringsselskab Lmt.
Frederikshavns Værft og Tørdok A/S
Peter F. Heering
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S
A/S Kjøbenhavns Handelsbank
Københavns Frihavns-Aktieselskab
Københavns Havnevæsen
LB-Færgen, Linjebuss International AB.
Lemvig-Müller & Munck A/S
Løvens kemiske Fabrik
K. F. Marstrands Eftf.
Fa. E. Nobel
Nordhavns-Værftet A/S
Nordisk Kabel- og Traadfabriker A/S

Privatbanken i Kjøbenhavn A/S
A/S Randers Rebslaeri
A/S Thomas Ths. Sabroe & Co.
N. Schiøtt & Hochbrandt
Forsikrings-Aktieselskabet Absalon Skandinavien
A/S Tuborgs Bryggerier
A/S Varde Staalværk
Iver C. Weilbach & Co. A/S
GW Ventilation A/S
C. Wiibroes Bryggeri A/S
Aalborg Værft A/S
Aarhus Oliefabrik A/S

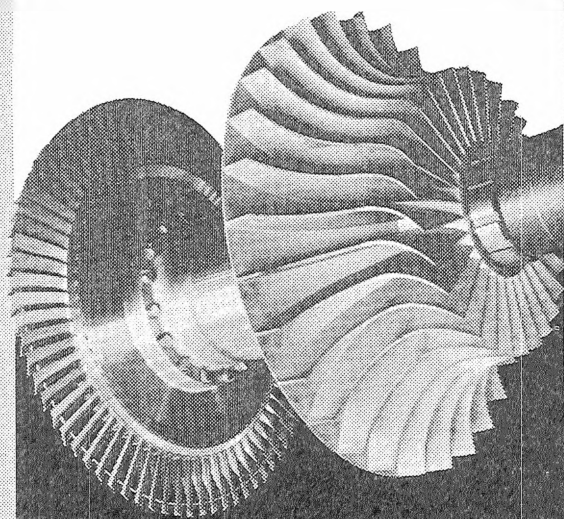


DE SAMARBEJDEDE FORSIKRINGS-AKTIESELSKABER

ABSALON SKANDINAVIA



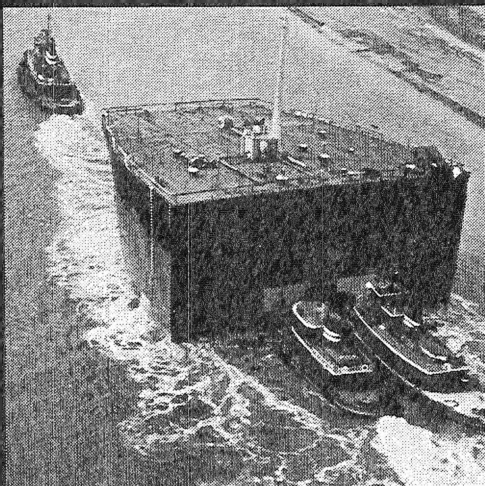
B&W's internationale renommé er skabt
af dygtige og idérige medarbejdere, -
og vi er altid interesseret i at høre
fra flere sådanne folk.



BURMEISTER & WAIN



På vej til "STÆVNEMØDE"



Den hårde vej til Alaska - turen gennem Nordvestpassagen - er ikke for tøsedrenge. Guldsoegere og opdagelsesrejsende har mistet livet dér.

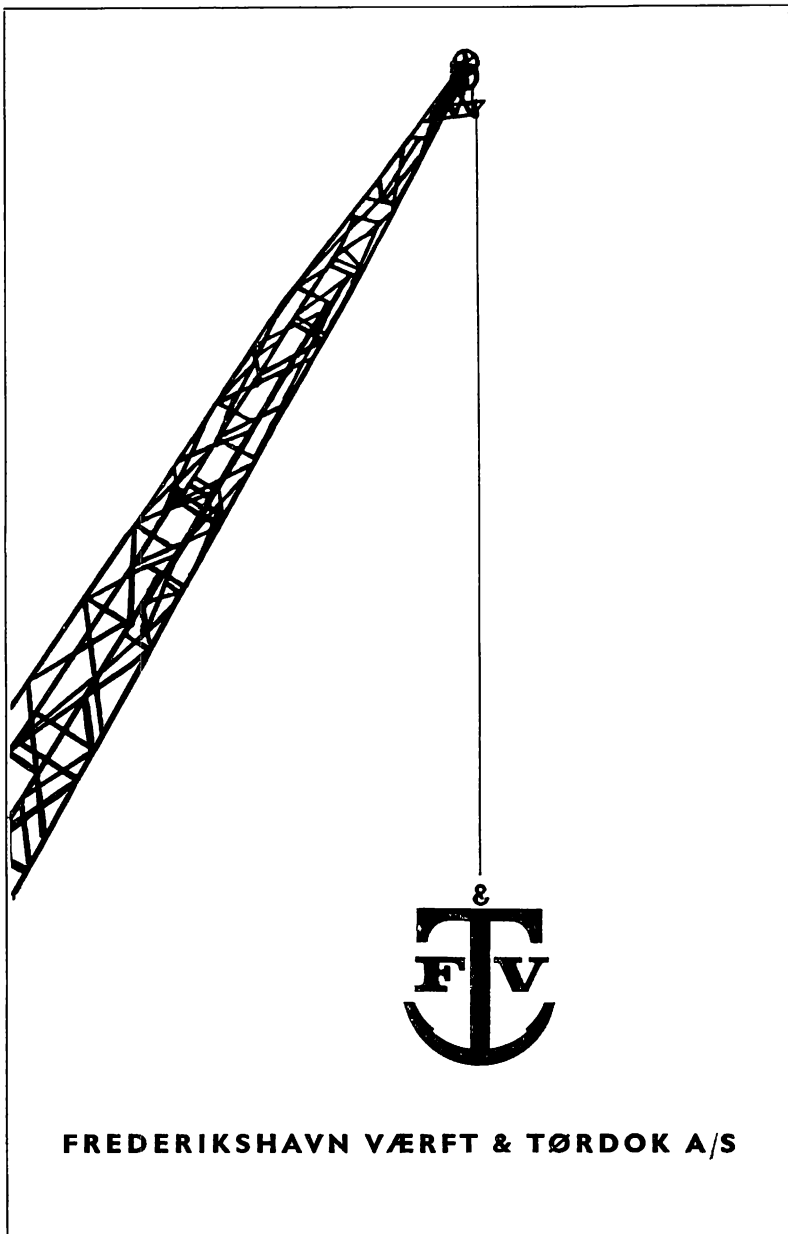
Roald Amundsen var tre år om at kæmpe sig igennem. Noget hurtigere går det for Esso, der nu skal have hjembragt olien - fra nye store fund, som selskabet deler med et par andre olieselskaber.

Men det er stadig et vovestykke i den gamle hårdføre tradition at sende et tankskib på 115.000 tons gennem Nordvestpassagens isformationer.

Billedet viser en del af den nye, specialbyggede isbryderstævn, der er opereret ind på Esso-tankeren S/S »Manhattan«.

Et fantastisk stykke næse-transplantation, der har skabt søfartshistorie: **verdens første isbrydende tankskib.**



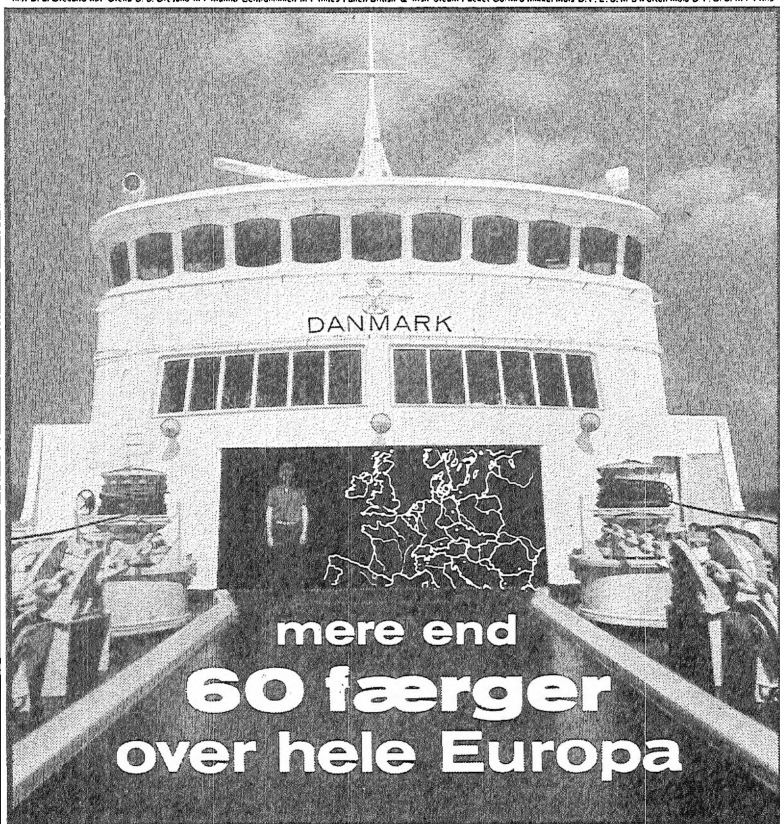




Luftkonditionering af færger

For den største passagerkomfort er mere end 60 færger på danske og internationale ruter forsynet med GW luftkonditionering.

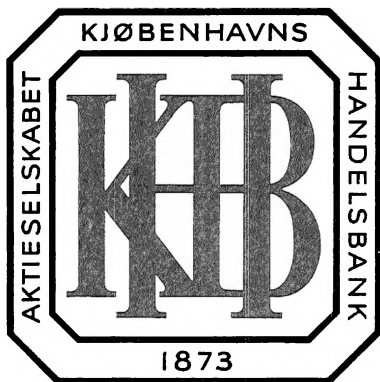
eng. S. J. M.F. Prinsessa Christina Göteborg-Frederikshavn-Livøen M.F. Pinar Berlin Lion Steamship M.F. Øresund Svenska Rederi AB Øresund M.F. Helsingborg D. S. B. M.Y. Vicoa Forenig
mpressa Inslanadan Havngaselsk. F.K. København D. S. B. M.F. Julie Juellemønde København-Livøen M.F. Sproge D. S. B. M.F. Jens Kolofed A/S Bornholms-færgerne af 1962 M.F. Dana Scarien
Stockholms Rederiaktiebolag Svea M.F. Pinar Berlin Lion Steamship Co. M.F. Grenaa Grenå-Hundested Færgelart A/S M.F. Lasso Juellemønde København-Livøen M.S. Funbanna Finlines OY M
ak Den Kgl. Gronlandske Handel M.F. Scania Stockholms Rederiaktiebolag Svea M.F. Esbjerg Post- og Telegrafvæsenet M.F. Nordby Post- og Telegrafvæsenet M.F. Akershus D. F. D. S. M. S. D
Virka Anlagsselsk. AB M.F. Skagerrak Kristiansands Dampskibsselskab A/S M.F. Gustav Vasa Lion Steamship Co. M.F. Hundstad Grenå-Hundested Færgelart A/S M.F. Langeland 13 Langeland
Hvalkås M.F. Bjelta Marina A/S Skagerrak M.F. Fønna Sigaretfabri. Abo M.F. Mette Møls A/S Mølløsken M.F. Maren Møls A/S Mølløsken M.F. Krognæs Carl Gustaf Lion Steamship Co. A
Færgetræner Finnlines OY M.F. Svea Drott Stockholms Rederi AB Svea M.S. Wenton Churchill D. F. D. S. M.F. Drottningen Statens Jernbåger M.F. Betona Sijia Rederiet Abo M.F. Najaden D. S.
resund M.F. Christian IV Kristiansands Dampskibsselskab A/S M.S. Kong Olav V D.F. D. S. M.S. Prinsesse Margrethe D. F. D. S. M.F. Munster British & Irish Steam Packet Co. M.F. Gudsen Møll
stet D. S. Øresund M.F. Olea D. S. Øresund M.F. Malmo Contrahenten M.F. Innes Falken British & Irish Steam Packet Co. M.S. Mikkel Møls D. F. D. S. M.S. Morten Møls D. F. D. S. M.F. Runa



mere end
60 færger
over hele Europa

GW VENTILATION A/S

Hauser Plads 20 · 1127 København K · Telefon (0154) MI 8840 · Telex 5938 · Telegram: Geovent



HANDELSBANKEN

- altid med i billedet

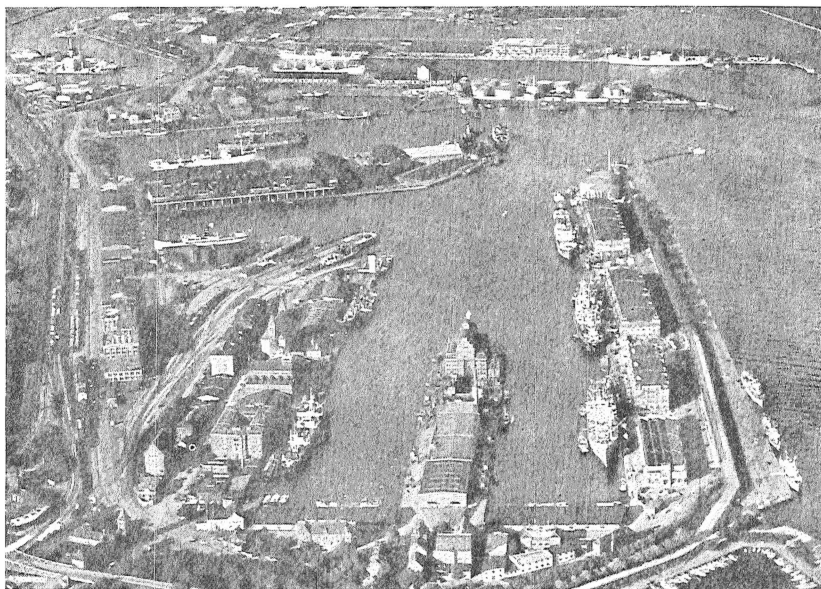


HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

AKTIESELSKAB

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.

KØBENHAVNS FRIHAVN



Frihavnen i fugleperspektiv

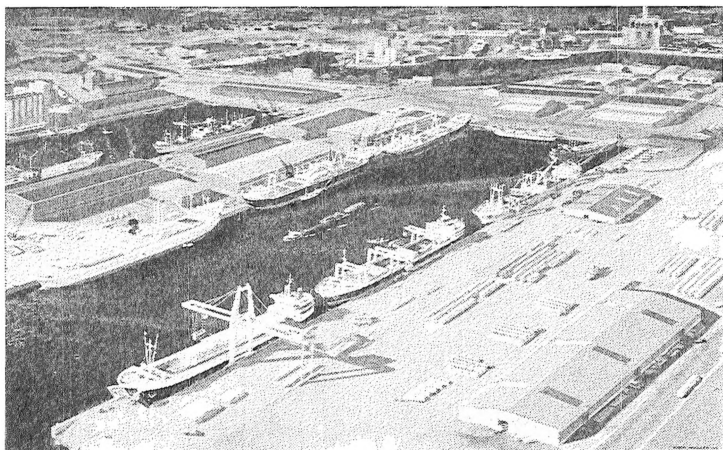
Største, hurtigste og billigste frihavn i Nordeuropa

Driftsledelse:

Københavns Frihavns-Aktieselskab

Tlf.: (01) 15 83 02 . Telex 5945 . Telegramadresse: Frihavnen, København

København **HAVN**



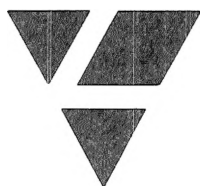
Ny Container Terminal

140 regelmæssige direkte linier på alle betydende havne ved de syv have.

Roll-on/Roll-off Center for 30 havne i Belgien, Danmark, England, Finland, Holland, Norge, Sverrig og Tyskland.

FRIHAVN

**VI
ER TIL
FOR
DEM**



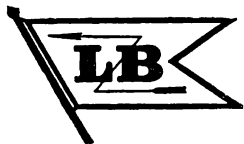
LANDMANDSBANKEN



jern stål
leca

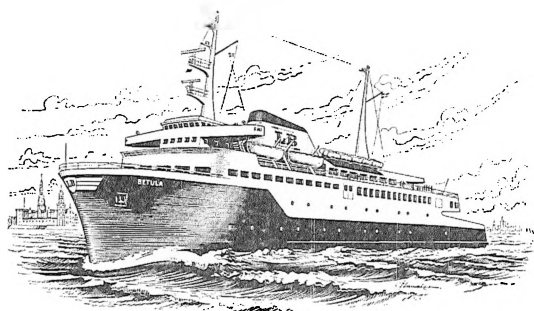
LEMVIGH-MÜLLER
& MUNCK A/S · KØBENHAVN · K

TAG



- ruten fra Kronborg -

den naturlige vej over SUNDET

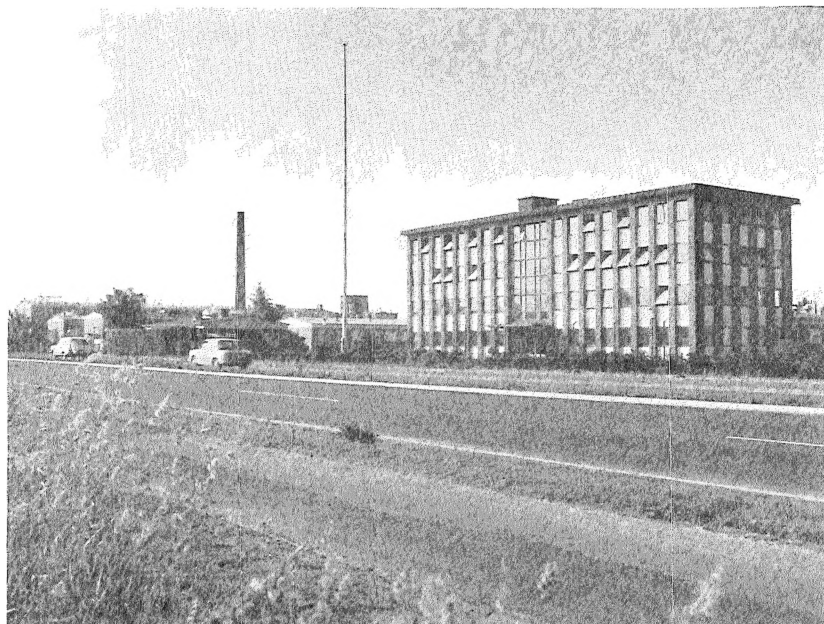


- specialbyggede bilfærger!

HELSINGØR - HÄLSINGBORG

LINJEBUSS INTERNATIONAL

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 (over for toldboden)

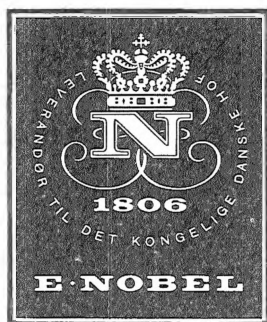
Postbox nr. 1

HELSINGØR

LLOYD'S AGENCY

K. F. MARSTRANDS EFTF. A/S

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

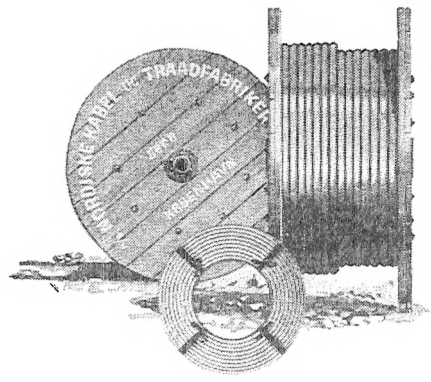


TOBAKSVARER
I 160 ÅR

NORDHAVNS-VÆRFTET

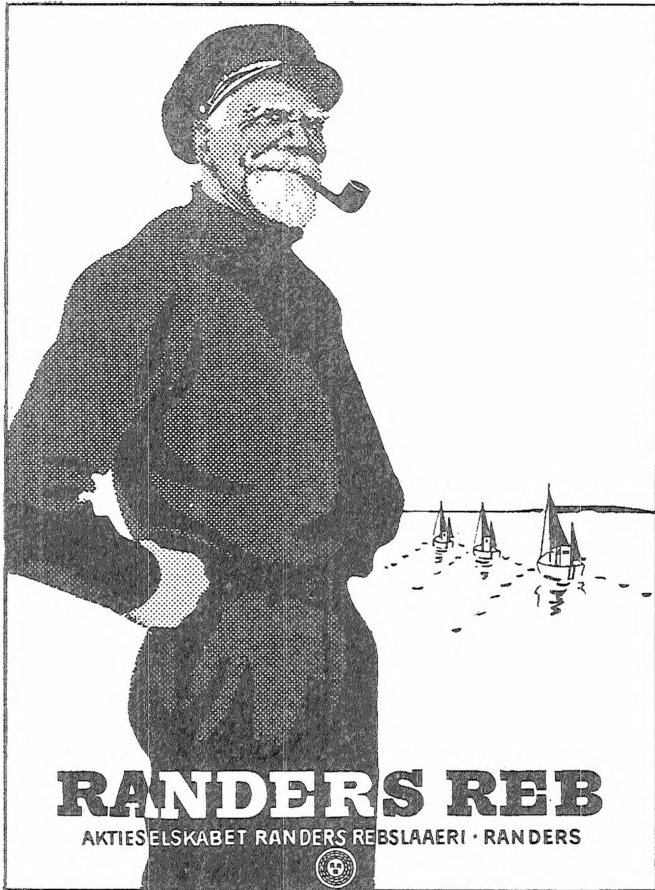
AKTIESELSKAB

NIKT LEDNINGER OG KABLER





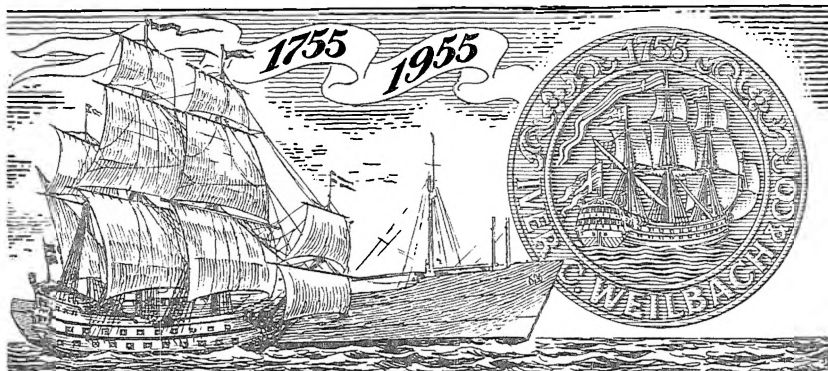
**tag
Privatbanken
med på
råd**



RANDERS REB

AKTIESELSKABET RANDERS REBSLAAERI · RANDERS





VIKING
KOMPASSER
NAUTISKE INSTRUMENTER
SØKORT

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

AMALIEGADE 30 1256 KØBENHAVN K TLF. MI *5927

TELEX: 2709

TELEGRAM: COMPASWEILBACH

AALBORG VÆRFT A/S



AARHUS OLIEFABRIK A/S

AARHUS

