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
Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET

PÅ KRONBORG

Årbog 1967

ÅRBOG
1967

Omslagsbilledet: Coral Bay på østenden af St. Jan. Detaille af træsnit efter A. C. Riis Carstensen i Illustreret Tidende 1874–75.

Cover: Coral Bay, St. John, Danish West-Indies (now U. S. Virgin Islands). After a woodcut from 1874–75.

ÅRBOG

1967

Udgivet af

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-
MUSEETS VENNER“

HANDELS- OG
SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1967 (bind 26 i rækken af museets årbøger)

er sat med Intertype Baskerville og trykt i Vald. Pedersens Bogtrykkeri, København. Klicheerne er udført hos Ebbe Christoffersen & Co., København. Papiret er illustrationstryk fra Viggo Borch. Det fotografiske arbejde for Handels- og Søfartsmuseet er udført af H. Hauch, Helsingør. De engelske oversættelser er foretaget af fru Maureen Neiiendam, København. Kortskitserne er tegnet af topograf fru Tove Henningsen.

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

V. J. Brøndegaard, mag. art.: Havfruen (*Mermaids*) . . 7
H. Hemmingsen: Livet ombord i sydfynske skonnerter (*Life on Board a Schooner of South Funen*) 61
Henning Henningsen, museumsinspektør, dr. phil.: Virgin Islands 1967 (*The U. S. Virgin Islands 1967*) . . . 87
Knud Klem, museumsdirektør, cand. mag.: Hjuldamperen „Iris" og Limfjordsfarten (*The Paddle Steamer "Iris" and Services in the Limfjord*) 125
Svend V. Sølver, civilingeniør, bergsingenjör: Carl Vilhelm Sølver 11. maj 1882–24. april 1966 . . 153
Maritime småartikler (*Maritime Notes*) . 162

Museets protektor, komité og personale . . 176
Museets beretning og driftsregnskab for 1966–67 . . . 177
Selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner"s beretning og driftsregnskab for 1966 193
Selskabets bestyrelse og medlemmer . . . 203
Museets bytteforbindelser . . 215

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

HAVFRUEN

Af

V. J. BRØNDEGAARD

Havfruen er stadig en populær skikkelse, ikke mindst blandt turister, der besøger H. C. Andersens fædreland og iler ud for at se figuren af den lille havfrue på Langelinie. Forfatteren, som i årbog 1963 skrev om den maritime tro, knyttet til albatrossen, har her skrevet havfruens historie fra oldtiden til vore dage og forsøger at finde frem til grundlaget for troen på hende.

HAVFRUERNE er så dejlige, at det ikke er til at beskrive: poliske øjne og rødmossede kinder, et langt hår, der går ned til bæltestedet, og to smukke hvide bryster ligesom det dejligste kvindfolk; men fra navlen og ned er de akkurat som en fisk med hale og skæl. I godt vejr sidder de tit i stor flok ude på vandet med halen bagud og hopper på bølgerne; da synger de så yndigt og sødt, at folk, som hører det, glemmer alting og dem selv med af lutter henrykkelse; de kan ikke lade være med at springe udenbords til dem – derfor plejer søfolk også at stoppe deres øren.[1]

Optegnelsen stammer fra Vendsyssel og giver et godt „signalement" af et overnaturligt væsen, halvt menneske og halvt dyr, der er kendt i hele verden og færdes både til vands og til lands. Dets historie går mindst 3000 år tilbage.

Ingen af søens folk og kun meget få landkrabber har aldrig hørt om havfruen eller set et billede af hende. I dag som i oldtiden er hun lige attråværdig, romantisk og gådefuld. Sagn, legender, eventyr og tro om havfruer kendes fra Norges tågede kyst til Stillehavets palmedækkede øer. Selv i lande uden kyster har fantasien befolket floder, søer og brønde med lignende væsener.

Traditionerne om havfruen og hendes mytiske slægt er så overmåde mange, at vi her må begrænse os til dem, der vedrører havets verden,

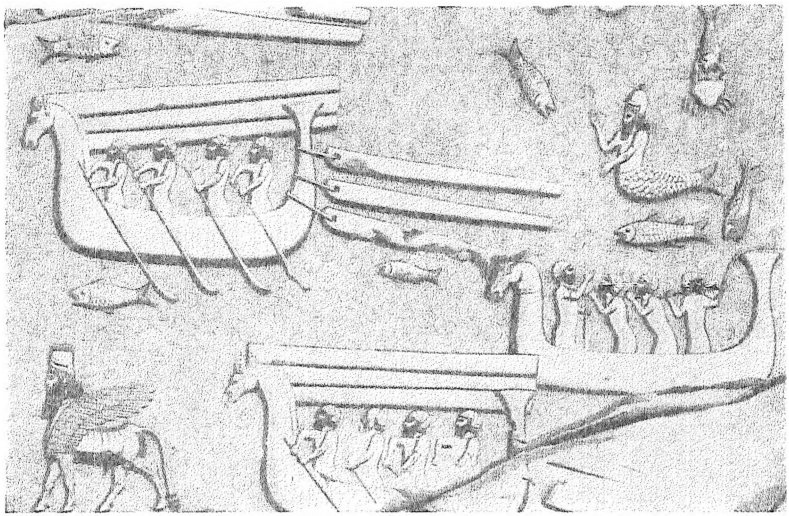
fiskere og søfolk. Beretningernes store antal, udbredelse og alder viser, hvor stærkt menneskene gennem alle tider og lande har følt sig draget mod denne vandets *femme fatale,* hendes evige ungdom, skønhed og trolddom. Overalt vækker hun frygt, undren, henrykkelse og skæbnesvangre længsler hos beskueren. Men der ligger en række udviklingstrin mellem oldtidens vandguder, middelalderens djævelske sirener og vor tids dejlige pin-up havfrue med ravnsort eller solgyldent hår, svulmende bryster, kam, spejl og læbestift.

Mytens oprindelse

Havfruen må opfattes som en personifikation af vandets lunefulde natur, det omskiftelige hav, som både giver og tager, rummer glæder og farer. Litteraturen om livet på havene er stadig „romantisk"; den udnytter kontrasterne mellem sømandens hårde job og fjerne længsler, væver kærlighed og had ind i hans skæbne. Havets uberegnelige kræfter og dets ukendte dyb har hos alle folkeslag bidraget til *animismen* – den tro, at alt i naturen er levende, besjælet med onde og gode væsener, oftest i dyreham. Allerede de ældste kulturer anbragte sådanne fabelvæsener i havet og andet vand.

Gennem årtusinder ændrede havfruefiguren sig så meget, at der ikke kan drages nogen sikker linie mellem nutid og oldtid. Men der råder dog stort set enighed om, at den ældste af alle „havfruer" var – en mand, nemlig Ea (græsk Oannes), en af Babyloniens tre store guder og hersker over vandene. Ea fremstilles gerne som et menneske ned til hofterne og resten skabt som en fisk; eller han er helt et menneske, og kun hoved og skind af en fisk hænger som en kappe ned ad ryggen.

Engang i tidernes morgen dukkede Ea frem af verdenshavet for at lære menneskene at skrive og dyrke videnskaber og kunst. Ea var måske oprindelig en solgud, thi han steg hver morgen af „det himmelske ocean" og søgte om aftenen tilbage til det. Herom fortæller et kaldæisk fragment fra 3. århundrede f. Kr.[2] Men det var nærliggende at gøre Ea til en fiskegud med tilnavnet „havets store fisk". Med



Den babyloniske gud Ea (Oannes) som halvt menneske og halvt fisk i floden. Skibene transporterer og slæber tømmer, formentlig til bygning af kongepaladset. Relief fra kong Sargon II's palads i Khorsabad (Assyrien), 8. årh. f.v.t.

The Babylonian God Ea (Oannes), half man half fish, as seen on a relief in the Assyrian king Sargon II's palace at Khorsabad, 8th century B.C.

Damkina fik han seks sønner med fiskehale samt datteren Nina, hvis tegn var stjernebilledet Fisken.

Det næste udviklingstrin ses af skulpturer i Khorsabad og andre mellemøstlige ruinbyer. Figuren er nu blevet forenklet og har altid menneskelig overkrop og fiskehale. Allerede så tidligt minder Ea eller Oannes meget om de havmænd, der beskrives fra alle farvande helt frem til nutiden.

Men hvordan skiftede væsenet køn og blev kvinde? Er Damkina eller datteren Nina havfruens stammoder? – Begge har sikkert haft fiskehale, men deres tilbedelse har ikke efterladt noget billede, der klart kan identificeres som Ea's kone eller datter. G. K. Brøndsted mener, at havfruens urtype må være en vandenes og frugtbarhedens gudinde, der blev tilbedt i det sydvestlige Iran. Man kender fra bjerglandet Luristan ved den persiske havbugt babylonisk inspirerede

statuetter og amuletter, som dateres til ca. 1500–1000 f. Kr. og viser et væsen, halvt kvinde og halvt dyr, holdende sine to fiskehaler i den udspærrede stilling, der er karakteristisk for talrige havfruebilleder i Europa.[3] Imidlertid havde den assyrisk-babyloniske vandgud mod vest en ældre modpart i den semitiske månegudinde Atergatis eller Derceto, hvis overkrop var som en kvindes, men fra hofterne og nedefter med en fiskehale. Atergatis havde flere mytiske træk fælles med Ea, bl. a. viste hun sig om morgenen på havets overflade og forsvandt efter en lang dagsrejse om aftenen. Men som kvinde er hun mere gådefuld, og efterhånden tillægges hun alle sit køns særpræg: skønhed, forfængelighed, stolthed, grusomhed, forførerisk adfærd. Hun er ikke alene smuk, men også praktisk: ingen må fange havets dyr uden først at bringe hende et offer. Denne tribut har sikkert skæppet godt i yppersteprøsternes tempelkasse.

Ea (Oannes) og Atergatis blev utvivlsomt dyrket i store områder længe før kristendommen, og begge gav de deres guddommelige træk videre til andre kulturers mytologi. Således steg grækernes Afrodite også op af havet. Indernes hellige bøger og religiøse traditioner nævner guddomme, hvis halve krop er skabt som en fisk. Hinduerne mener, at der findes over en million vandnymfer i menneskeskikkelse – bortset fra fiskehalen har de samtlige havfruens karaktertræk, et smukt ansigt og en yndefuld krop; de synger og danser, spiller på flere instrumenter og kan spå om fremtiden, er erotisk meget aktive og efterstræber mænd. Thi skabt af havets skum vil ingen guder og dæmoner gifte sig med dem.

Grækernes maritime mytologi var rigt nuanceret. På de ældste vasemalerier ses fiskehalede guddomme, der dog sjældent gengives som en nyere tids vandmænd eller havfruer. Det første bindeled mellem Babyloniens fiskehalede gud og egentlige havmænd er Triton – søn af nereiden Amfitrite og Poseidon, som før Hellas blev en søfarende nation var knyttet til landjorden. Efterhånden hæftede man navnet *tritoner* til alle mandlige guder, der var halvt menneske og halvt fisk med én halefinne, senere en dobbelthale, i stedet for ben.

Til venstre månegudinden Atergatis (fønikisk mønt) og til højre Afrodite i sin vogn, trukket af to tritoner (korintisk mønt). – Efter Rich. Carrington: Mermaids and Mastodonts (1957).

To the left the moon-goddess Atergatis (Phoenician coin), and to the right Aphrodite in her car, drawn by two Tritons (Corinthian coin).

Tritonerne efterstræbte vandnymferne eller havpigerne. Disse hører til de mest fortryllende af grækernes fantasifostre. Man kender navnene på langt over et halvt hundrede *nereider* (Aura og Eudia brugtes også som skibsnavne), men havfruer i vor forstand var de ikke; fra det muslingesmykkede hår og til tåspidserne lignede de ganske slanke, graciøse og påklædte piger. Deres adfærd har derimod mange lighedspunkter: man forestillede sig, at de sang, dansede hen over bølgerne eller red på delfiner, fisk og søheste. Deres navne viser, at de personificerede havets glans, stilhed, bølgebrus, strømme og kyster – overhovedet samvirket mellem hav og menneske. Nereiderne var søfolkene venlig stemt, og før afsejlingen eller i farens stund bad man om deres beskyttelse og ofrede til dem; thi de ledte skibet på rette vej, talte med mandskabet og reddede skibbrudne.

Antikens forfattere trættes aldrig af at skildre havnymfernes skønhed og danse. Græske myter nævner gang på gang øjenvidneberetninger. Nereider ledsager kongedatteren Europa på sejladsen til Kreta, og Alexander den Store følges af dem, da han passerer Hellespont (strædet ved Dardanellerne) og sejler på floden Hydaspes i Forindien. Når nereiden danser, lyner havskummet i hendes slør og blågrønne lokker; glasgrøn er også den uld, som hun spinder til fine tråde. Hun bor i sølverne grotter på havets bund, hvor tilværelsen ikke adskiller sig meget fra menneskekvinders, dog er hun,

som andre guder, skånet for sorger og lidelser – hvori hun af egen fri vilje kan deltage. Nereiderne afbildes med lange, vide gevandter; først fra det 4. årh. er de let påklædt, og endnu senere har de ofte helt nøgen overkrop. Fiskehalen synes at være et senere lån fra tritonerne, og den hæfter kunstnerne sig ikke meget ved.

De antike forestillinger nåede under militære erobringer og i folkevandringstiden viden om. En gammel søfarende nation som den britiske har kendt talrige vandånder og nymfer; de levede i alle floder, mange søer og havbugter og modtog ofre fra befolkningen. Størsteparten var af hunkøn og adskillige skotske og irske floder fik navn efter dem – Themsen blev opkaldt efter gudinden Thamesis. Det er i denne forbindelse bemærkelsesværdigt, at farvandene omkring de britiske øer og Irland er skuepladsen for særligt mange nyere havfruehistorier.

Sirenerne

Med sirenerne føjes et nyt væsentligt træk til havfruens historie. Med deres skønhed, dragende sang og sanselighed lokker de søens folk i fordærv: de glemmer alt andet, forlader skibet eller styrer det direkte mod klippeskær, så det slås til vrag og hele besætningen drukner.[4]

De ældste græske vasemalerier (Attika ca. 600 f. Kr.) gengiver altid sirenerne som plumpe sjælefugle med kvindehoved og langt hår. Det ældste litterære nævn (325 f. Kr.) er skibsnavnet *Seiren*. Som dødsdæmoner måtte de have blod for at eksistere, derfor prøvede de at lokke mennesker til sig, ofte med groft erotiske fristelser. Antikens forfattere understreger det vellystige og grusomme i sirenernes natur, men også deres musikalske begavelse.

Efterhånden gøres kroppen slankere og håret bag vingerne forsvinder. I det 5. og 4. årh. bliver skikkelsen mere og mere antropomorf; den får arme, et smukt ansigt og kvindebryster, og kunstnerne har stadig sværere ved at forsyne jomfruens smukke overkrop med vinger og tynde fugleben, hvorfor mange af dem tegner en

Odysseus sejler forbi sirenerne Skylla og Charybdis; han er bundet til masten for ikke at lade sig lokke af deres sang. Græsk vasemaleri, 3. årh. f.v.t. – Efter William S. Fox: The Mythology of All Races I (1917).

Odysseus passing the sirens Scylla and Charybdis. Greek vase painting, 3rd century B.C.

fiskehale – vel ud fra den tanke, at et væsen, der truede sømændenes sikkerhed, også måtte leve i havet. Fra ca. 350 f. Kr. er figuren smeltet sammen med najadens, men stemmepragten og forførelseskunsten bevares.

Sirenerne Skylla og Charybdis var ifølge den græske mytologi to smukke, men onde havuhyrer, som holdt til på hver sin side af strædet ved Messina (nu fyrtårnene Sciglia og Cariglia), hvor de

dvalebandt forbisejlende søfolk med deres fortryllende sange. Da Odysseus drager hjem fra Kreta og er undsluppet dødsriget hos troldkvinden Kirke, kommer han forbi sirenerne. De sidder på en blomstrende eng og er omgivet af rådnende menneskelig. Idet Odysseus' robåd nærmer sig, bliver det pludselig vindstille. Sirenerne kalder helten ved navn og de véd også, hvad der er hændt ham i Troja. Men Odysseus lader sig binde til masten, og hans mænd stopper voks i ørene. Således når skibet frelst mellem Skylla og Charybdis.

Homer fremhæver sirenernes sangkunst, at de lokker søfolk i fordærv, og at de har magt over vejret – alle tre ting nævnes i senere sagn og eventyr om havfruer, ligeså, at man ikke må indlade sig på en samtale med dem, thi da er man allerede prisgivet.

Levn af oldtidens sirenetro og Odysseus-myten er bevaret til vor tid på Balkan og i den nære Orient. I nyere græsk folketro lokker sirenerne stadig skipperne i ulykke;[5] på Sicilien siges (1889), at der bor en havfrue i det ene fyrtårn ved Messinastrædet, og hver gang lyset drejer mod Sicilien, dør en kvinde i barselseng.[6] Alligevel er sirenen meget populær blandt sicilianske søfolk og bruges ofte som gallionsfigur.

Hos Frank-folket i Tyrkiet er i slutningen af forrige århundrede optegnet et digt om sirenernes magt:[7]

En pige sang, mens hun sad i et prægtigt vindue,
hendes sang blev af brisen båret ud over havet.
Så mangt et skib, der hørte hende, standsede og kastede anker.
– – –
Og kaptajnen kaldte sine mænd agterud, hvor han stod:
„Hej, folkens! beslå straks sejlene og spring op i rigningen,
så vi kan lytte til denne heks, der synger så aldeles dejligt.
Hør melodien, hun synger sin sjældne sang til!"
Så sødt faldt pigens sang i deres øren,
at skipperen vendte skibet og styrede mod kysten,
og på masterne hang søfolkene i rigningen.

Også i aftenlandene satte oldtidens sirenetro varige spor. Den Homer'ske sirene som en smuk, herligt syngende og spillende, erotisk fristende, men ondskabsfuld pige bliver i middelalderens kristne

kirker billedet på kvindekønnets træskhed og syndens forføreriske magt.

Men kombinationen jomfru(-fugl) + fisk = havfrue er længe om at slå igennem overalt, og der råder stor uenighed om udseendet, der snart kaldes hæsligt, snart smukt. I et tysk håndskrift fra 1100-tallet hedder det om sirenerne: de er fra hoved til navle skabt som kvinde, nedentil som fuglene; de synger til herlig musik, hvormed de lokker skipperne.[8] Men Millstädter-håndskriftet fra samme århundrede omtaler sirenerne som skønne unge kvinder med fiskehale; de lokker fiskerne ud i vandet, og i roligt vejr viser de sig på havets overflade, hvor de synger og reder deres lange hår.[9] I begyndelsen af 1200-tallet skildrer Bartholomæus Anglicus dem som vidunderligt skabte havuhyrer, der med liflige sange leder skibsfolk i ulykke. Han nævner også andre opfattelser: sirenerne er slanger med hovedhår, eller de er halvt pige og halvt fugl med kløer og vinger; nogle synger, andre spiller på fløjte eller harpe. „Med denne efterligning af musik henrykkes søfarende gerne i den grad, at de lider ynkeligt skibbrud". Om et havdyr halvt jomfru og halvt fisk skriver han, at i stormvejr er det venligt og glad, men i smukt vejr bedrøvet; med sine sange luller „hun" søfolk i søvn, hvorefter hun sniger sig om bord, overfalder mændene og tager dem med til et tørt sted, hvor hun tvinger dem til at sove hos sig; vægrer de sig, bliver de dræbt og deres kød spist.[10]

Dante (1265–1321) skrev i 19. sang af „Skærsilden":

> Såsnart som hendes mæle frigjort bliver
> begynder hun en sang, så sjæl og øre
> med møje løs fra tonerne sig river.
> „Jeg er sirenen", kvad hun, „som kan føre
> sømanden fra hans vej på havets vange,
> så sød og lystelig jeg er at høre . . ."

Helt til Norden spores indflydelsen fra græsk oldtids Odysseushistorie. I eddadigtet Helge-kvadet fortælles om troldkvinden Rimgerd, der har hale som en hoppe, at hun overfalder skibene, så besætningen drukner og hun kan æde deres krop. På et skib kræver

Rimgerd, at Helge Hjorvardssøn skal elske hende, men det lykkes ham at holde hende hen med snak, til morgenen gryer – da forvandles hun til en sten, et sømærke ved fjorden. Den islandske havfrue *hafgygr* eller *meyfiskr* efterstræber ynglinge og kommer til dem, når de sover i båden.[11]

Der kendes et stort antal beretninger om helgeners møde med sirenelignende havkvinder. Olav den Hellige (ca. 1000) kom ved Spanien i kamp med en *margygr*, hvis sang dyssede sømændene i søvn, hvorefter hun trak dem ned under vandet.[12] Ifølge en irsk legende skal St. Patrick have omskabt gamle kvinder, der ikke ville afsværge deres hedenskab, til havfruer; han øgede dermed skibsfartens risiko betydeligt.[13] Om St. Brandans rejser til søs hedder det i en tysk folkebog fra begyndelsen af 1400-tallet, at han og følget mødte „et vidunderligt dyr med et menneskes krop og ansigt, men fra bæltestedet som en fisk. Det var en sirene (*syren*), ret et sælsomt dyr med et vidunderligt smukt menneskeansigt ... og sang så smukt og dejligt, at den, som hørte det, ikke kunne vægre sig mod søvnen. Og da havunderet kom og sang så sødt for dem, sov de færgemænd og skibsfolk ind, der skulle styre skibet, og lod det drive; også munkene glemte sig selv i den grad, at de ikke vidste, hvor de var, men kun lyttede til den herlige stemme".[14]

I sejlskibenes tid var man ofte måneder undervejs gennem ukendte farvande. De kedsommelige vagter gik med at fortælle historier, og de unge matroser lyttede opmærksomt til advarslerne mod havfruerne; man skulle tage sig i agt for havfruernes sang, der var blevet så mange skibes og sømænds skæbne. Dansede de i blikstille vejr hen over vandspejlet, var det ikke af glæde, men kun af skadefryd, fordi skibet snart ville løbe ind i en orkan og forlise.

Fra det svenske skib „Örn" i passaten 1654 på rejse Göteborg–Nya Sverige (en svensk koloni 1638–55 ved Delaware-kysten i USA) fortælles, at under eller efter storm „viser havfruen sig oven på vandet med 10 eller 12 tommer langt, guldglinsende hår, der slæber efter hende og lyner meget livligt i solen. Undertiden sidder hun på vandet, er til midien meget skøn og hvid og har et spejl i hånden." Hav-

fruerne spiller på alle mulige instrumenter og synger så dejligt, at man må springe i havet, ja selv livløse danser dertil. Nogle af besætningen sprang da også over bord, men da det skete om dagen, kunne de reddes.[15]

På et skib 1693 på rejse Altona–Stockholm spinder gavtyven Schelmuffsky en krønike om sirenerne:[16] „De synger Fanden ta' mig så dejligt, at jeg ikke kan beskrive det, og kommer helt hen til skibet." Skipperen rådede til at stoppe noget i ørene, S. spurgte hvorfor og fik til svar: „Når vi hører dem synge, bliver skibet straks stående selv i nok så god vind, og vi svæver i største livsfare." S. stoppede ørene fulde og krøb helt ned i bunden af skibet . . .

I forrige århundrede noterede en tysk folkemindesamler:[17] – Bedstefar fortalte (jeg véd ikke mere, hvor det var, jeg tror i det Indiske ocean): Dér sang et eller andet, og skipperen siger til folkene: De synger jo. Nej, sagde de, det klinger ud fra vandet. Skipperen blev så betaget af sangen, at de måtte binde ham (Mecklenburg). Også på Færøerne har fiskere anbefalet at presse vanternes fingerspidser i ørene, når man hører en havfrue synge. Efter en hollandsk version[18] bor havmandens datter i et palads af diamanter, guld og krystal på havets bund. Hun har grønt hår og stiger undertiden op til overfladen, hvor hun fortryller søfolkene med sin sang. Ve den matros, som hun kaster sine øjne på; hun dysser ham i søvn og tager ham med til sit slot, hvorfra han aldrig vender tilbage.

En engelsk ballade (folkevise) har sat sirenetroen på vers:[19]

En fredag morgen hejste vi sejl,
og skibet var nær ved land;
en yndig havfrue skipperen så,
i hånden med kam og spejl.

Både kaptajn og mandskab er straks klar over, at hun spår en ulykke – sidste vers lyder da også:

Tre gange drejed' vort stolte skib,
og tre gange drejede hun,
og tre gange drejed' vort stolte skib
og sank til havets bund.

I et senere afsnit nævnes andre eksempler på havfruens rolle som ulykkesvarsler.

Kammen og spejlet dukker temmelig brat op på middelalderens træsnit; kun sjældent ses havfruen med en fisk i hånden. Årsagen har vel været, at figuren efterhånden blev forsynet med et langt hår, som det naturligvis måtte være svært at holde styr på i det våde element. Og desuden: som kvinde, omend kun halvt, ville hun selvfølgelig tage sig bedst muligt ud. Når hun sad på klippeskær og store sten og lod hårpragten soltørre, måtte hun nødvendigvis bruge kam og spejl til at bringe lokkerne i orden. De to toiletgenstande har jo gennem årtusinder været kvindens attributter. – Englænderen Robert Graves har en meget spekulativ tolkning, som kun skal nævnes som et eksempel på løbsk fantasi. Han mener, at kammen oprindelig var det plekter, hvormed sirenen anslog lyren, medens spejlet er månens lysende skive – en rest af hendes fjerne slægtskab med oldtidens månegudinde.[20]

I nutidig tysk folklore lever sirenen videre som Lorelei, Rhinens forførende skønne datter – syngepigen på klipperne ved St. Goar, foreviget af Heinrich Heine. Men navnet Lorelei er hverken romantisk eller gådefuldt; det blev dannet af to gammelhøjtyske ord *lur* 'at lure' og *lai* 'klippe' og betegner altså selve klippens farlige undersøiske skær. De tre „Rheintöchter" i Wagners Nibelungenlied vogter på en klippe rhinguldet mod guder og mennesker; efter at Alberik har røvet skatten, kommer der ulykke over verden, indtil „nikserne" atter får guldet.

Flere af sirenens træk genfindes i Skandinaviens folketro om nøkker, elverpiger o.s.v.; også de tillægges bedårende skønhed og efterstræber mænd. I de ældste nordiske beretninger om *marmælen* (havmanden) og *margygen* (havfruen) – fra 1200-tallet – skildres de som grimme, ondskabsfulde søtrolde og uhyrer; først langt frem mod nutiden er sidstnævnte blevet en smuk og hjælpsom ung kvinde med fiskehale og lokkende sang. Det norske værk Kongespejlet (ca. 1260)[21] beskriver en margyge, som blev set ved Grønland: over bæltestedet som en kvinde med lange arme, svømmehud mellem fingrene, store

En havfrue („Syrena") viser sig for den irske helgen St. Brandanus på hans legendariske treårs sørejse for at finde paradiset. Tegning fra et 1400-tals manuskript på Universitetsbiblioteket i Heidelberg, omhandlende denne „Navigatio Sancti Brandani".

The Irish Saint Brandan meets a mermaid („Syrena") on his legendary voyage in search of Paradise, as shown in a 15th century codex in Heidelberg.

brystpatter, langt sort hår, store øjne med gennemborende blik i et gyseligt ansigt med vældigt gab, dobbelthage og rynkede kinder – under bæltestedet som en fisk med skællet hale og finner. I det islandske håndskrift Flatøbogen har margygen hoved og bringe som

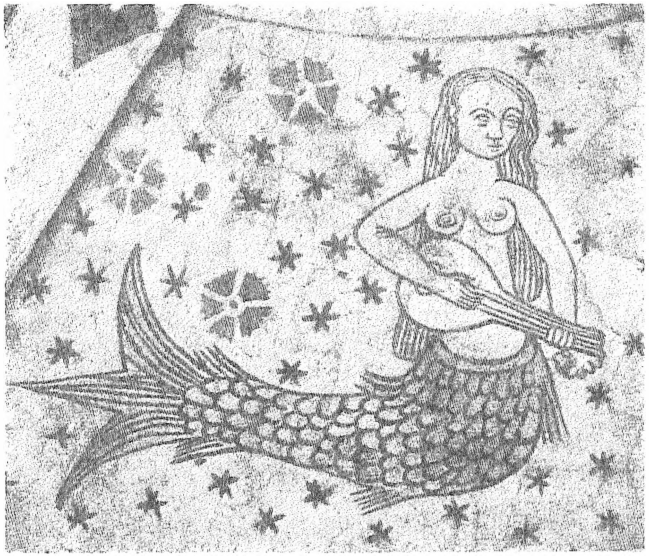
en hest, store grønne øjne og skrækindjagende kæber, men bagtil er hun formet som en orm.[22] Landnamsmanden Grim Ingjaldson fiskede en *marmenill* (havmand), og to af kong Hjørleifs mænd fangede om høsten et eksemplar, der blev bragt til kongen. Lige før man slap væsenet tilbage til havet, sagde det: Ingen mand drager mig nogen dag herefter fra havets bund op i skibet.[23]

Havfruen og kristendommen

Den kristne lære blev Danmarks officielle religion i Harald Blåtands regeringstid (936–85), men bruddet med hedenskabet var langtfra totalt. Missionærerne omstyrtede vel afguderne, men det faldt dem ikke ind at benægte deres eksistens. En vrimmel af mytologiske væsener, som besjælede alt i naturen, kunne derfor fortsætte en usynlig tilværelse længe efter at kristendommen blev indført. Kirken brugte endda flere af dem som skrækindjagende symboler. Gennem hele middelalderen afbildes sirenen eller havfruen som advarsel mod følgerne af kødets lyst, kvindens fristelser, et ukysk levned. Konrad von Würzburg (ca. 1250) stiller sirenernes erotiske attrå i modsætning til Marias jomfruelighed; som døtre af hedenskabet beruser de deres tilbedere med søde sange og lokker til syndefald.

Troen på havfruens eksistens når sit højdepunkt i middelalderen, hvor hendes billede bliver malet, skåret og mejslet i såvel talrige landsbykirker som store katedraler over hele Europa, ofte sammen med andre mytiske eller virkelige dyr. Mange af gengivelserne er levende og alt andet end fromme med tvetydige eller satiriske gebærder. Kirkens mænd må have givet kunstnerne ret frie hænder.

Sirener eller havfruer er anbragt alle vegne: på hvælvinger, vægge, altertavler, tagbjælker, stolestader, dørrammer, dørhåndtag – ja endog på døbefont og som spidsen på et kors. Størsteparten har den nu velkendte skikkelse: pigen med fiskehale og gerne holdende et instrument eller kam og spejl. Bærer hun en fisk, er det symbolet på en kristen sjæl, der faldt for hendes fristelser. En frise fra ca. 1250 i Strassburg domkirke viser havfruen ammende sit barn. Herhjemme



Med sang og strengeleg lokker havfruen skipperen i dybet, som vist på dette kalkmaleri i Ålborg Helligåndskirke fra omkr. 1510–20.

A mermaid tempting the sailor with song and music. Fresco from Ålborg, ab. 1510–20.

findes havfruer som udsmykning i 14 landsbykirker og én købstadskirke; de fleste af billederne stammer fra 1400–1500 tallet.

Munkene kan have bidraget til at befæste havfruetroen med deres mange afskrifter af den ældgamle såkaldte Physiologus eller Bestiarius – en samling kristen dyresymbolik, der i oversættelser fra græsk og talrige afskrifter blev vidt udbredt såvel i den nære Orient som aftenlandene helt op til Island. De lod fantasien spille og indføjede mange nye træk for at gøre sirenen så djævelsk fristende og skæbnesvanger som muligt. Hver søndag stirrede menigheden på havfruens billede ... hvem kunne og turde vel benægte hendes eksistens? Hun var jo anerkendt af kirkens ledere, desuden hørte man gang på gang, at søfolk havde set og fanget havfruer.

Kirkerne ved Cornwalls kyster formelig vrimler med havfruer. De blev bygget af og for fiskere, der fuldt og fast troede på havfruer

og havmænd. Skønt disse væsener ikke nævnes i Bibelen, savnede man ikke en teologisk begrundelse for, at de fandtes i Guds hus. Præsten R. S. Hawker erklærede:

– De fiskere, der grundlagde vor kirke, forlod Galilæas søer for at fiske mennesker (jnf. Matthæus 4,19). Derfor er også vi ved dåben blevet vandets børn. Og derfor hentede kirken siden sin grundlæggelse motiver til udsmykningen fra havet. Billedhuggerarbejder på alle hvælvinger viser havet og dets væsener: fisk, delfiner, vandmænd og havfruer.[24]

Så sent som 1958 mente en landsbygartner i England, at havfruen naturligt hører med i kirkens udsmykning: Hun er en kvinde fra hoved til navle, og Jesus var halvt menneske og halvt gud – hvorfor skulle der så ikke findes et væsen, som er halvt fisk?[25]

Observationer, fangster og beskrivelser

I instruktionen til Sebastian Cabot, før han 1522 sejlede ud for at finde nordøstpassagen og grundlægge Englands søværts handel med Rusland (Archangelsk), hedder det, at han skal vogte sig for „visse dyrs kunster, der med menneskehoved og fiskehale svømmer omkring med bue og pil i [Norges] fjorde og bugter."[26]

En gammel sømand på Læsø fortalte, at i passaten på hjemvejen fra St. Croix var havet helt roligt, da „alle på skibet så en skikkelse, der var en dame med langt hår, hun holdt hovedet i vejret og kaptajnen sagde, at det var en havfrue."[27] På Anholt havde mange set en havfrue sidde på en sten ved stranden og kæmme sit hår,[28] og en kone i Vesterø (Læsø) fortalte, at hendes far engang på havet så en kvindeskikkelse dukke frem flere gange nær båden. Hendes lange sorte hår hang ned ad nakken.[27] I Pommern er optegnet, at havfruerne St. Hansdag mellem klokken 11 og 12 stiger frem til Østersøens overflade.[29]

Beretninger om iagttagne og/eller fangne havfruer kendes fra antiken til vore dage. Alle personerne i den klassiske gude- og sagnverden var fiktive, og derfor kunne ingen dødelige møde dem. Det

er grunden til, at Plinius d. æ. (død 79 e. Kr.) er den første, som nævner menneskers direkte konfrontation med tritoner og havfruer. Man er nu nået til et punkt, hvor folk kræver, at der til troen føjes viden, og i sit store værk *Naturalis historiae* forsikrer Plinius, at „de historier, der er i omløb, blev ikke blot opfundet. Thi de [nereiderne] ser virkelig ud, som malerne gengiver dem; kun er deres krop ru og skællet, endog på steder, hvor de ellers ligner en kvinde. En sådan nereide blev set og klart iagttaget på en kyst nær stranden. Folk, som boede i nærheden, hørte hendes ynkelige klagen, klynken og gråd langt borte, da hun døde dér. Hvad mere er: en officer eller statholder, som levede på kejser Augustus' tid, fortæller i et brev, at mange af disse nereider blev skyllet op på stranden og lå døde dér.

Plinius kan også nævne øjenvidner til havmænd. Ifølge overleveringen mødte Alexander den Store ved Spaniens kyst mange mærkelige vandvæsener, bl. a. de smukke sirener med forførerisk stemme; når de svømmede tæt ved land, vajede deres lange hår som guldbroderede faner.[30]

Nogle andre observationer, fangster og beskrivelser anføres her i kronologisk orden:

558 (e. Kr.) fangede fiskere på kysten ved Ollarbha (Nordirland) en havfrue, kaldet Liban. Man bragte hende i en båd halvt fyldt med vand ind til land, hvor mange gejstlige interesserede sig for hende.[31]

En byzantinsk historieskriver Theofylaktos fortæller, at der i kejser Maurikios' regeringstid 582–602 blev set en havmand og havfrue i Nilens delta. Hun havde langt hår og bryster som en kvinde.[32]

887 blev en havfrue skyllet i land på Alba (Irland); hun målte 192 fod (!), håret 18 tommer, fingrene og næsen 7 tommer, og hele kroppen var hvid som en svane (optegnet 1635).[33]

1118 fanges en havfrue af fiskere i Weir of Lisargliun, Ossory (Irl.), en anden ved Port-Lairge.[34]

1430 fanger man en havfrue eller sirene ikke langt fra Edam i Holland.[35]

Om Kolumbus' rejse til den ny verden skriver en engelsk forfatter:

– Fredagen den 4. januar 1493 forlod han sin hjemhavn. Undervejs så han tre havfruer [delfiner?] springe højt op over vandet. Han forsikrede, at disse væsener ikke er så smukke, som de oftest tegnes, dog havde deres ansigt mennesketræk. Som han beretter kunne han på et andet tidspunkt iagttage sådanne havfruer allerede ved Guineas kyster.[34]

1550 skal en fiskelignende skabning være fanget i Øresund og ført til København, hvor den på kongens befaling blev begravet.[36]

Fra det 17. århundrede ses havfruer ret ofte ved britiske kyster, og rejsende hævder at have set dem i alle verdenshave.

1608 (15. juni) giver Henry Hudson – som Hudson Strædet og Hudson Bugten er opkaldt efter – i sin logbog[37] en forbavsende nøgtern beskrivelse af en havfrue, iagttaget nær Novaja Semlja, da han anden gang forsøgte at komme gennem en nordøstpassage til Asien:

– Hele dagen og hele natten klart vejr; østlig vind, geografisk bredde ved middag 75° 7′, ifølge vore optællinger kom vi 13 sømil mod vest. Om eftermiddagen stilnede søen, ved østlig vind satte vi sejl, krydsende mod syd og øst i retningen syd-sydøst. Den aften kiggede en af vore folk udenbords og så en havfrue. Da han kaldte på en anden [mand], for at også han skulle se hende, dukkede endnu en frem. På det tidspunkt var den første kommet tæt hen til rælingen og så alvorligt på mændene. Men kort efter drev en brodsø hende bort. Fra navlen og opefter var hendes ryg og bryst skabt som en kvinde (det siger alle, som så hende), og hendes krop så stor som vor. Hendes hud var hvid, og langt sort hår hang bagtil. Da hun dykkede under, fik en mand også øje på hendes hale, den lignede et marsvins og var plettet som makrelen. Navnene på dem, der så hende, er Thomas Hilles og Robert Raynar.

1610: Ud for Bayonne i Biscayen blev lige før daggry set en havfrue. Skipperen Jan Schmidt fra Hamburg var klar over, at hun ville hale et medlem af besætningen ned i vandet, og gav derfor ordre til at jage hende væk med lange stager og spyd. Da havfruen så, hvad de havde i sinde, udstødte hun et hjerteskærende skrig og dykkede ned i havet.[38]

Havfruer viser sig for europæere i Amerika. Stik efter J. L. Gottfriedt, beg. af 1600-tallet.

European sailors meet mermaids. – Etching from the beginning of the 17th century.

Samme år noterer kaptajn Whiteborn i havnen St. John, Ny Foundland, at han tidligt om morgenen opdagede en havfrue:[39]

– Jeg så hende svømme adræt i min retning, og hun lignede en kvinde hvad angår ansigt, øjne, næse, mund, hage, øren, hals og pande. Hun syntes at være meget smuk og var, så vidt jeg kunne se, velformet. Blåt hår faldt rundt om hovedet ned til halsen. Det var sikkert hår, thi jeg betragtede hende længe, og det samme gjorde en matros af min besætning, der endnu lever og dengang stod i nærheden. Da jeg så hende svømme så hurtigt hen imod mig, trådte jeg tilbage, før hun var nået frem til en bådshages længde. Såsnart det sælsomme væsen opdagede, at jeg veg tilbage, dykkede det under

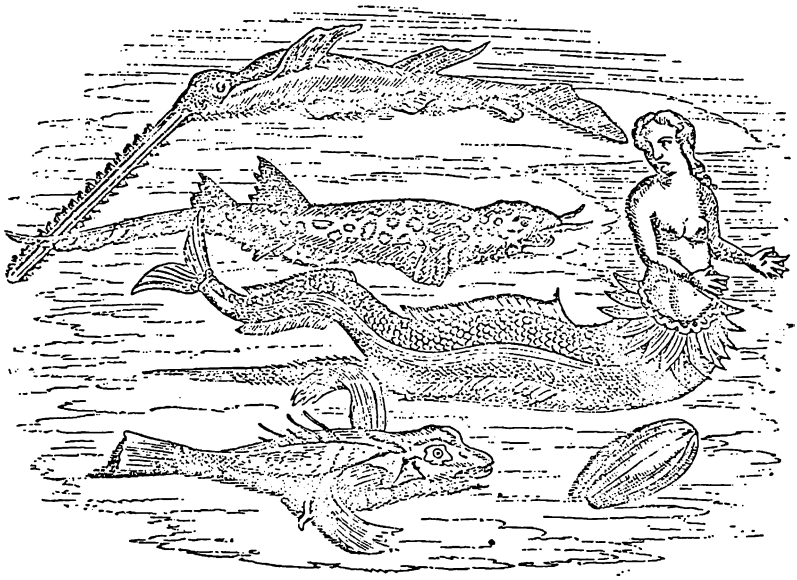
vandet og svømmede hen til stedet, hvor jeg havde stået. Ved den lejlighed så jeg hendes skuldre og ryg ned til hofterne, og den var lige så glat, hvid og blød som ryggen på et menneske; nedentil fortsatte kroppen ud i en bred pil med modhager. Hvordan væsenet, bortset fra hals og skuldre, så ud fortil, véd jeg ikke. Men kort efter dukkede det op ved en båd, hvori sad en vis William Hawkridge; han var dengang min undergivne, blev derefter kaptajn på et skib til Ostindien og stod siden på samme rute i Sir Thomas Smiths tjeneste. Væsenet lagde begge hænder på bådens ræling og prøvede at hale sig op, hvorover folkene i båden blev meget forskrækkede. En af dem ramte det med et hårdt slag på hovedet, og det faldt tilbage i vandet. Men så gjorde det tilnærmelser ved to andre både i havnen, og mændene deri flygtede skrækslagne op på land. Dette var, formoder jeg, en havfrue. Da mange folk allerede har skrevet om havfruer, besluttede jeg her at berette, hvad jeg med sikkerhed kan sige om dette sælsomme væsen, som jeg så i New Foundland. Hvorvidt det var en havfrue eller noget andet, véd jeg ikke; at bedømme det overlader jeg til andre.

1614: Ved de vestindiske øer fik kaptajn John Schmidt øje på en havfrue, der med graciøse bevægelser svømmede omkring skibet. „Hendes store og næsten for runde øjne, hendes fintformede, omend for lange øren gjorde hende til en meget indtagende person, og det lange grønne hår forlenede hende med et på ingen måde uskønt særpræg . . . fra midjen og nedefter var kvinden som en fisk.“ [40]

1641 skal der ved Kap det gode Håb være set havfruer. De var ikke særlig kønne, havde ingen hals, men brede næsebor og to haler.[41]

1661 iagttog en hollænder tre havfruer i vandet ud for fæstningen Zeelandia på Formosa. De havde langt gult hår og kom efter tur til syne over vandspejlet.[42]

1669 er en havfrue set fra et skib ved Saltholm i Øresund. „Det var en skøn, sortøjet, højbarmet og hvidhudet kvinde med menneskehænder og fiskehale. Hun legede med et stykke brød, man smed ud til hende, kastede det i vejret og greb det, mens hun tumlede sig på bølgerne.“ [43]



Havfrue („zee-wyf") blandt fisk, set ved Borneo, efter træsnit 1718. Hun var 59 engelske tommer lang, levede fire døgn og syv timer i et kar med vand og udstødte fra tid til anden skrig som en mus. – Efter Carrington.

Mermaid captured at Borneo (1718). She lived for 4 days and 7 hours in a vat of water and measured 59 inches.

1670 skriver præsten Lucas Debes om Færøerne: Indbyggerne i egnen vest for Wualboe (Hvalbø) Eide og andre steder på Suderø har set en havfrue tæt ved kysten. Hun stod dér halvtredie time i vand til navlen, på hovedet havde hun langt hår, der nåede ned til vandet, i højre hånd holdt hun en fisk med hovedet nedad. Samme år skal der nord for Færøerne være set en anden havfrue. „Hvorvidt dette uhyre betyder ulykke for øerne, vil først tiden vise."[44]

1680 fortæller P. Resen i Kong Frederik II.s Krønike, at en bonde på Samsø ved kysten fandt „en smuck deylig Qvindis Person men neden hos Fødderne skicket oc skabt som en Fisk." Det var hende, der spåede at den senere Christian IV ville blive født.

1739 hedder det i Scott's Magazine, at besætningen på skibet „Halifax", netop hjemvendt fra Ostindien, har set og fanget havfolk

ved øen Mauritius. De vejede 200–300 pund og deres ansigtstræk adskilte sig kun lidt fra en mands og kvindes. Mændene havde 4–5 tommer langt skæg, kvinderne en kort hals og meget menneskelige bryster. Når de blev fanget, skreg de „med stor følsomhed." Det blødgjorde dog ikke „Halifax"s mandskab, som forsikrer, at stegt havfrue smager som kalvekød![45]

1749 forbavser Posttidende 29/8 og 19/9 sine læsere med den oplysning, at fiskere fra Harboøre har fanget en havfrue. De holdt hende i et kar havvand i Nykøbing Mors, hvor nysgerrige strømmede til fra hele Nordjylland. Nyheden gik gennem hele den europæiske presse (således gengivet i Gentleman's Magazine sept. 1749), men blev siden afsløret som et falsum.

Få år før 1800 ser skolebørn en havfrue på klippekysten ved Sandside-Bugten (Skotland). The Times 8/9 1809, som bringer den forsinkede nyhed, giver en lang og indgående beskrivelse af hendes udseende.

1833 opdagede seks skotske fiskere fra Shetland ud for øen Yell, at en havfrue var blevet viklet ind i deres fiskesnører. De halede hende om bord og havde de næste tre timer god lejlighed til at betragte hende nøjere. Hun var cirka 3 fod lang, og overkroppen lignede en kvindes, kun så hals og ansigt snarere ud som en abes. De korte arme holdt hun krydset foran brystet, fingrene havde ikke svømmehud. Nogle få stive hår hang fra hovedet ned over skuldrene. Væsenet havde hverken gæller eller finner, kroppen ingen hår eller skæl, men sluttede forneden som en fisk. Ingen af de seks mænd tvivlede et øjeblik på, at det var en havfrue, og for ikke at risikere noget satte de hende atter ud i havet.[46]

1851 fortæller en gammel fisker i Danmark, at han og kollegerne ofte har set havfruer på sten i lavt vand. De gav deres børn die, men flygtede skrækslagne, så snart et menneske nærmede sig – smed hurtigt børnene hen over ryggen og dykkede ned.[47]

1857 tør en skotsk matros sværge på, at han ud for Englands kyst har set et væsen „af skikkelse som en kvinde med fuldt udviklet bryst, mørk hud og et sympatisk ansigt."[48]

1881 blev en havfrue fanget i Aspinwall Bay og ført til New Orleans:

– Dette vidundervæsen fra dybet er fortræffelig bevaret. En kvindes krop og hoved kan godt og tydelig genkendes; alle ansigtstræk såvel som øjne, næse, mund, tænder, arme, bryster og hår svarer nøje til et menneskeligt væsens. Hovedhåret har en bleg, silkeagtig blond farve og er flere tommer langt. Hendes arme ender i kløer med skarpe negle i stedet for fingre, som på en ørn. Fra hofterne og opefter er ligheden med en kvinde total, men derfra og nedefter er kroppen nøjagtig som på en tunfisk i vore farvande: med skæl, finner og en fuldstændig hale ... Videnskabsmænd og forskere er villige til at indrømme eksistensen af en sådan fisk og mener, at dersom havfruer virkelig er fabelvæsener, kan de ikke indordne denne sælsomme fangst i deres system.[49]

1903, skotsk bark „Arethusa" i Stillehavet:

Ved 2-tiden om natten hørte man ude fra mørket „et frygteligt, jamrende skrig." Frivagten, som også havde hørt det, kom rædselsslagne styrtende op på dækket. Et øjeblik efter lød skriget igen, men man kunne ikke få øje på noget. – Var det en hval? eller et søuhyre? Skriget lød helt menneskeligt – kom det fra skibbrudne? En finne om bord erklærede, at man burde have råbt „John er kommet her, gamle mand!", så ville „havånden" være kommet til syne.[50]

1910, april: Flere øjenvidner erklærer at have set havfruer i County Clare ved Irlands vestkyst; den ene havde hvid hud og velskabte hænder. Man prøvede at vinde hendes venskab og gav hende brød, som hun spiste. Men så blev en fisker forskrækket og smed en sten efter hende. Hun sprang i havet og forsvandt. – Kort efter (7. maj) døde kong Edward VII.[51]

Hvor lidt eller hvor meget af disse beretninger der skal tages alvorligt, kan næppe afgøres. Visse dyr har, som omtalt i et senere afsnit, stået „model" til havfruerne. Derimod kan der ikke råde tvivl om, at søens folk har spundet adskillige ender til dette fængslende stof. Vi skal også høre nogle af disse oplagte skrøner.

1883: På en ø i Sydhavet brugte kaptajnens kone hårnåle til at

sætte krøllerne. Hun kom til at drysse nogle af nålene på dørken, og stewarden smed dem over bord. – Havfruerne opdager hurtigt, at de også kan bruge hårnåle, kommer frem til overfladen og bønfalder hende om flere. Meget taknemmelige sidder de nu dagen lang på klipper i nærheden og sætter frisuren. De synger dejligt det meste af tiden og ser alle særdeles godt ud. „De blev så indladende, at jeg fik en af dem på skødet, men de slipper altid væk . . ."[52]

1904, skotsk sømand på barken „Norden" fortæller,[53] at de engang fik fat på en havfrue – „den skønneste, som har været om bord i noget norsk skib. Jens stak af, og jeg besvimede af indre og ydre følelser, så yndig var jomfruen. „Do you love me, sweetheart?" sagde jeg. „Hm, hm", fik jeg til svar. Den strofe kendte jeg fra Grønland, det betyder: Ja, ja. – Dette var det lyseste øjeblik i mit liv . . ., men så kom det tragiske . . . jeg så, at det halve af damen var en fisk. Jeg blev desperat, tog så resolut jomfruen i mine arme og kastede hende tilbage til hendes rette element. Om aftenen hørte jeg hende synge:

Jeg er en ungmø fra ocean,
og var blevet forelsket i en norsk sømand,
jeg elsked' ham over alle grænser,
thi alt i mig er jo lutter sanser.

Men vil han absolut fra mig rømme,
da vil jeg fortsætte med at svømme
fra pol til pol."

Og endnu et par fantastiske skipperhistorier:

Under en storm ved Kap Horn blev kompasset ødelagt af en sø, og vi kunne ikke finde vej. Kaptajnen gik ned i sin kahyt, rodede i en kiste og fandt et pragtfuldt tørklæde, der var købt til konen. Han hæfter en seddel „med venlig hilsen" til tørklædet og smider det i havet. Ikke længe efter dukker en dejlig havfrue frem og råber „tak!" „Selv tak! men den er rent gal, jeg har intet kompas heroppe!" „Det skal jeg nok klare!" siger hun og dykker, men med pegefingeren over vandet. Den sejler vi så efter, og hver gang der er et skær, kommer

hun op af vandet og råber „Pas på, drenge! højre om!". – På den måde kom vi frelst i havn.[54]

Fra Mecklenburg:

– Min fars brorsøn boede i Klockenhagen ... Ude i Østersøen fangede de en havfrue; det var uroligt vejr – hun kommer op og klapper i hænderne og ler. Dér fangede de hende med en harpun. Hun havde lutter blanke, klare hår – dem reder hun – og var halvt fisk og halvt menneske. Hun bad, at de skulle give hende fri. Nej, de lod hende ikke slippe. Da de kom i land, blev hun besigtiget og begloet. Hvis de senere sejlede hen over stedet, hvor de fangede hende, ville hendes mand også vise sig; ham skulle de også tage med. Det år sejlede de ikke derhen – de måtte sætte hende i en balje. Da de næste år sejlede i den retning – det var et smukt vejr, vandet lå blikstille – da kom manden op af vandet for at snakke. De anbragte ham hos hende i baljen. Da de kom til Konstantinopel, viste de dem frem for penge; dér har doktorerne købt hende til et museum.[55]

Havfruens adfærd

Havfruen fik stedse skyld for at være både ond, drilagtig, hjælpsom og varslende – derfor gjaldt det om at stå sig godt med hende.

J. M. Thiele fortæller,[56] at to rigsråder 1619 fangede en havmand, men blev truet på livet: hvis de ikke satte ham ud igen, ville skibet forlise. Ude til havs blev en fransk kaptajn opsøgt af en havfrue, der bad om en kam. Da han ikke ville opfylde hendes ønske, erklærede hun, at hans søn skulle dø inden hjemkomsten og konen sørge sig ihjel. Begge dele var også sket, da kaptajnen kom i havn.[57] I Büsum (Tyske Bugt) fangede man en havfrue, men hun råbte: Lige så langt I slæber mig, lige så langt skal jeg bortskylle landet![58]

En fisker var roet ud fra Basse-Bretagne for at fange sardiner, da båden pludselig sad fast i vandet. Han kiggede forbavset over rælingen og så, at en havfrue holdt båden fast med hænderne. Da jog han en åre ned efter hende, hun udstødte en piben og forsvandt.[59]

I det sydlige Sverige (hvor der er optegnet talrige havfruehistorier) fik nogle fiskere fra Skelderviken en havfrue i båden, men hun gjorde sig så tung, at den var ved at synke. Heldigvis havde de en bøsse med, og da de havde løsnet et skud over båden, måtte hun forlade den. Mændene blev ved med at skyde et stykke tid – inden for et bøsseskuds afstand har hun nemlig ingen magt.[60]

– En og anden af vore yngre sømænd lader vel, som de hverken tror på havfruen eller *skibsrået*, men de må dog undertiden sande noget andet. Det er for eksempel ikke længe siden, at flere fiskere hørte havfruen råbe ude på vigen. Og under et fartøj, som lå for anker, blev der slået en knude på ankertovet – det kunne ingen andre end havfruen have gjort (sydl. Sverige, slutningen af 1800-tallet).[61]

Om en svensk kaptajn fortælles, at han på Nordsøen tit fik besøg af en havfrue. Hun var smuk som den dejligste jomfru; men da hun vendte ham ryggen for gennem kahytsvinduet at spejde ud over søen, så han, at hun havde en lang hale, der lå hen over gulvet. – Hun advarede ham mod storm og andre farer, sagde han, – når sejlene skulle bjerges o.s.v., og han var tilfreds med hendes ophold om bord.

Således gik der en lang tid. Men så skete det en nat, mens skibet lå på reden, at kaptajnen havde været i land og vendte noget beruset tilbage. Han fandt havfruen liggende i sin køje og bad hende forsvinde og lade ham i fred. Hun forsvandt også og kom aldrig siden. – Men fra den stund var det forbi med kaptajnens lykke. Fem gange led han havari og skibbrud, så opgav han søen, blev landkrabbe og lever endnu (1880).[62]

At det er farligt at gøre en havfrue fortræd, måtte en norsk sømand sande. Han fik lokket hende så nær, at hun lagde hænderne på rælingen . . . og i det samme huggede han en hånd af. Straks efter rejste sig en frygtelig storm og sømanden reddede kun med nød og næppe livet.[63]

Men det lønnede sig at hjælpe havfruen. I en brandstorm kom en havmand op på et tysk skib for at snakke med kaptajnen. Havmandens kone var i barselsnød, kaptajnens kone skulle komme hende til

Tre sirener i havneløbet foran Københavns slot, fra venstre Pisinoe, som glæder hjærtet med strengespil, den syngende Thelxiope og Aglaope med det smukke ansigt. Stik i Dan. Meisner: Thesaurus Philo-Politicus (2. udg., Frankfurt a.M. 1624).

Three sirens in the harbour of Copenhagen: Pisinoe, Thelxiope and Aglaope. Copper engraving from the beginning of the 17th century.

hjælp. Det gjorde hun, stormen lagde sig straks og hun fik rige gaver til tak. Men siden lod skipperen altid sin kone blive hjemme (Sild). Omvendt hjælper havfruer også menneskets kvinder – dog kun dem, som holder af havfruer (Helgoland).[64]

Fiskere i Bretagne fortæller, at da man engang lod et skibsanker falde, ramte det en havfrue på ryggen. Ankeret fo'r straks op igen og blev hængende i takkelagen. De forbløffede matroser smed det atter over bord, og nu greb det fat. Men en vred havfrue dukkede frem og krævede, at de altid først skulle bede hende svømme væk, før de lod ankeret gå. Det lovede de dyrt og helligt. Som tak gav hun kaptajnen en fisk af guld – så længe den var i hans eje, fik han lykke. Skibet rejste videre til London, hvor lasten blev solgt så gunstigt, at både kaptajn og hele besætningen blev rige.[65]

Fra det meste af Europa kendes troen, at havfruens tilsynekomst er et ondt varsel, eller at hun advarer mod uvejr og andre farer.

At se en havfrue spår altid en ulykke (Irland);[66] det skib, hun viser sig ved, vil forlise på de næste tre rejser (Østpreussen);[67] be-

svarer skipperen hendes spørgsmål, kan han være sikker på, at der snart sker en drukneulykke i farvandet (Hebriderne);[68] slår havfruen sine hænder sammen over hovedet, spår hun en ulykke (tyske Østersøkyst).[69] De tre havfruer, som blev set ved Formosa (se s. 26), tolkede man som et varsel om, at kineserne snart ville belejre fæstningen. Og i Edv. Storms vise om den skotske oberst Zinklar hedder det:[70]

En havfrue op af vandet steg,
hun spåed' hr. Zinklar ilde.

Og sådan gik det også:

Ej nogen levende sjæl kom hjem,
som kunne sin landsmand fortælle,
hvor farligt det er at besøge dem,
der bor iblandt Norriges fjelde.

I den islandske Landnámabók fisker Grim Ingjaldson en havfrue, der forudsiger hans skæbne, og den havmand, som fanges af kong Hjørleifs mænd (s. 20), spår i sange, at kongen kommer i krig med Danmark.[12] – 1577 spår havfruen Isbrand på Samsø, at Christian IV vil blive født.[71]

Nordmanden Hans Egede hørte i sin barndom (ca. 1700), at fiskerne undertiden fik et væsen som et svøbelsesbarn og kaldet *marmælen* på krogen. „Samme fører de hjem, og om Natten sættes han i en Stoel i deres Nøst ɔ: Huus som de optrække deres Baade udi; hvor de da om Morgenen, naar de fare ud paa Søen igien, tage Spøgelset med sig, og førend de sætte ham i Søen igien, tilspørge ham om alt hvad de forlange at viide, hvilket alt, naar han har givet dem Besked, slippe de ham og lade hannem fare igien."[72]

Et århundrede senere oplyses fra Lofoten, at bønderne af og til får en *marmet* med lignende udseende på fiskekrogen. De tager skabningen med hjem og giver den sødmælk, men senest 24 timer efter må den løslades – ellers sker der en stor ulykke. Norske fiskere i det yderste Finmarken og i Lapland troede, at en marmet kunne spå om kommende ting.[73]

Når havfruen viste sig nær land, ville det snart blive uvejr; hendes sang varslede forlis.[74] Derom hedder det allerede i Kongespejlet (ca. 1260):[21] Dykker havfruen og kommer til syne igen nærmere skibet, eller kaster hun en fisk mod det, varsler det orkan og tab af menneskeliv, men svømmer hun bort fra skibet, betyder det en lykkelig rejse. – Blandt franske søfolk er hørt, at hvis havfruen midt på dagen hilser et skib, der er skadet af storm, vil det frelst nå i havn.[75]

„I Vestermarie sogn går landtangen Møllenakken ud i havet. På dens yderste spids Mørkevæggen sidder i mørke, stormfulde nætter en havfrue med lygte i hånden. Når hun viser sig, sker der altid en stranding og folkene drukner."[76]

Det var altså klogt at ofre til havfruen og bede hende om godt vejr. „Mange af vi ældre sømænd holder os ikke for selvkloge, men kaster en mønt i havet for at købe os god vind af havfruen før afsejlingen" (sydl. Sverige, slutningen 1800-t.).[77]

Mange sagn handler om havfruer, der som tak for gaver hjælper søens folk. Her er nogle eksempler.

– Min far (en svensk skipper) havde en god ven, som en dag, da han kom ud på åbent hav, så en havfrue sidde på vandet. Hun råbte til ham: Vend, vend mod Hallands Väderö, ellers får du vand og ikke land! – Skipperen adlød og ofrede som tak for rådet sin ene vante, da han ikke havde andet lige ved hånden. Og aldrig så snart var han kommet til øen, før en voldsom storm brød løs.[60]

En havfrue kom til en fiskerbåd fra Samsø og rakte hånden i vejret, som ville hun bede om noget. En af fiskerne smed da en vante ud til hende. Nogen tid efter kom hun igen og sang:

Det blæser i vester og øster,
det blæser i sønder og naer.
Ro i land, den mand, mig vanten gav!

Nu roede de til land, og straks efter blev det storm. Siden smed man altid noget ud, når man så en havfrue. Thi „at drille en havfrue er at hænge sig selv."[28]

Sagntypen har mange varianter. Havfruen bad folkene på et skib:

„Giv mig et par hoser!“ men ingen reagerede. Hun gentog det ved et andet skib, og her gav styrmanden hende det ønskede. Nogen tid efter sang hun:

Og hør, du mand, som hosen band',
drag i land!
Det regner i nar [nør],
det tordner i tar [tørt vejr],
det fælder grønne skove i Norge!

og skibet skyndte sig mod land, før uvejret brød løs.[78] – En norsk skipper var nået til Romsø, da der inde fra land lød en stemme:

Læg dit skib fra sønden ind!
Fra norden kommer den stærke vind!

Skipperen fulgte rådet og ankrede op i læ af øen. Derved undgik han måske at forlise, thi samme nat rejste sig en forrygende storm af nordvest.[79]

En havfrue skal have vist sig for hvalfangere fra Antwerpen – hun sagde: Søfolk, kast en fustage herud, så skal du få hvaler![80] Foruden at røbe hvaler i farvandet, hjælper hun også skibbrudne (Frankrig);[81] havets dæmoner stiger undertiden op til overfladen og viser søfolkene, i hvilken retning de skal sejle for at komme skibbrudne til hjælp (Estland).[82]

H. C. Andersen fortæller i Kun en Spillemand (1837) om en mand, der ud for Tåsinge altid lettede på hatten – ligesom tilfældigt, men i virkeligheden for at følge en gammel overtro; hans hilsen gjaldt måske nøkken, „hvis herredømme er stærkest, så langt klipperne kaster skygge.“

At troen på havfruens magt og hjælpsomhed stadig lever, viser en skik opstået efter sidste verdenskrig. Før afsejlingen fra København trykker ikke få udenlandske (især hollandske) søfolk et kys mod „Den lille Havfrue“s kolde broncemund – det giver lykke og held på færden over verdenshavene. „Så ofte et hollandsk skib ligger ved Langelinie, kan man overvære den mystiske ceremoni.“[83] Skikken er endog taget op af kunstnere. Således tog nogle Folies-Bergère damer 1959 afsked med Den lille Havfrue, før de forlod Danmark.[84]

Fem musicerende sirener. Vægmaleri fra 1303 i kirke i Beauvois.

Five sirens with musical instruments. Wall-painting in a church in Beauvois, 1303.

Også skibsbyggerne har siden oldtiden sørget for at alliere sig med havets skæbnegudinder – dels med navngivningen og dels med havfruen som gallionsfigur. Adskillige af de stolte sejlere havde hendes figur i stævnen.

I 1556 lod Christian III orlogsskibet „Havfruen" (Haf-Fruen) sende til Norge for at bekæmpe sørøvere.[85] Frederik II's kongejagt hed ligeledes „Havfruen", og krigsskibe med samme navn blev bygget 1664, 1683, 1690, 1701, 1760, 1789, 1825.[86] Under Store Nordiske Krig var orlogsskibet „Havfruen" bestykket med 70 kanoner, fregatten „Havfruen" (bygget 1789) havde 48. Ubåden „Havfruen" løb af stabelen 1937, og 1963 fik vi inspektionsskibet „Havfruen". Af koffardiskibe med dette navn kendes mindst ét fra 1600-tallet, fra 1700-t. mindst otte og fra 1800-t. mindst femten. I fem af vore kirker hænger et kirkeskib „Havfruen".[86]

Endnu et karakteristisk træk af havfruens natur er hendes stærke seksuelle drift. Gang på gang hører vi, hvordan hun med sin skønhed, sang, dans og spil samt indladende gebærder prøver at forføre

fiskere og sømænd. Det kommer endog til ægteskab mellem havfrue og menneske.

I det sydlige Wales fangede en purung fisker en talende fisk, der forvandlede sig til en smuk, men kold og våd pige. Hun klyngede sig til ham og sagde: Bliv min elsker! Men fiskeren erklærede, at hun var en djævel. Da smed hun ham over bord, holdt ham lidt under vandet og gentog opfordringen. Han nægtede stadig – først efter adskillige dukkerter indvilligede han. Nu tog hun ham i sine arme og svømmede ind til bredden. Fiskekrogen sad endnu i hendes underlæbe, og knægten prøvede forgæves at få den ud. Til sidst skar han den forsigtig løs, og havfruen kyssede ham med sin blodige mund: Nu har du drukket mit blod og vil altid elske mig! – De blev gift og fik mange børn, men alle fødtes de med moderens „hareskår" i underlæben.[87]

I et estnisk sagn møder en matros ved midnatstid en jomfru i blåt tøj; hun tager ham med til sin seng i et fornemt hus, men her gør matrosen korsets tegn og straks er hun borte ... han står atter på kajen.[88]

Og en parallel fra jordklodens anden side, det sydlige Kina:

En fisker fik ved øen Namtao fat i en havfrue. Hendes krop og lemmer var helt som menneskets, blot dækket af fine hår med smukke farver. Han tog hende med hjem, og de blev gift, skønt hun ikke kunne tale, blot smile. Men hun lærte at gå klædt som menneske. Da manden var død, førte man hende tilbage til det sted, hvor hun blev fanget, og hun forsvandt i bølgerne.[89]

I en anden kinesisk fortælling har havfruerne et skatkammer på havets bund; deres tårer bliver til funklende perler.[90]

Allerede i græsk oldtid mente man, at sirenerne måtte have menneskeblod for at eksistere, og i Indien må vandets nymfer efterstræbe mænd, fordi hverken guder eller dæmoner vil gifte sig med dem. Fra tysk middelalder kendes den opfattelse, at havfruen ikke har nogen sjæl, men får det ved ægteskabet med mennesket,[91] jnf. H. C. Andersens eventyr om Den lille Havfrue.

I sagngruppens mange enslydende traditioner er uden tvivl ned-

fældet en god portion ønsketænkning hos søens folk, der ofte må savne kvindeligt selskab i lang tid. Det erotiske element har fulgt havfruen gennem alle tider og forvandlinger og „er så fremtrædende, at man roligt kan henføre forestillingen til kønnets ekstatiske verden ... Når den tvehalede havfrue i hundreder af fremstillinger energisk fatter med en hånd om hver sin fiskehale, så hun skræver stærkt, da betyder denne ... gestus ikke noget med at tænke på et barn, til samfundets gavn, men for den betragtende mand kun ét: – *Kom*!" (L. L. Hammerich).[92]

På Helgoland mente man, at øens smukkeste piger kunne være døtre af havfruer og fiskere.[64] Mange skotske klaner hævder, at de nedstammer fra havfolket. Et medlem af den berømte Campbell-klan fangede en havfrue, som løslodes på den betingelse, at havnen Portmakomach aldrig måtte sande til, og at Campbell og hans slægt altid skulle stå under hendes særlige beskyttelse. Havfruen har holdt ord – Portmakomach er i dag en sikker havn. Men ud for Aberdeen forliste et skib og hele besætningen omkom på nær én mand; han kunne ikke svømme og hed – Campbell![93]

Om vandets *lamier* i Tyrkiet fortælles, at de gifter sig med mænd og får børn, men de kan ikke forrette noget husligt arbejde.[94] Gamle franske sagn (fra slutningen af 1300-t.) udpeger den skønne havfrue Melusine som stammoder til slægten Lusignan i Poitou; denne familietradition har fået en meget stor udbredelse – til Danmark kom den 1613 og blev trykt i mange udgaver.

J. L. Heiberg sætter havfruens kærlighed til musik i forbindelse med bølgernes rytmiske bevægelse.[95] Så meget holder havfruerne af musik, at man med danserytmer kunne lokke dem op på land til dans med bønderkarlene.[96] Omvendt hentede havfruer spillemænd ned til bal på havbunden, og den druknende hører fra dybet de herligste valseklange.[97]

Dette antropomorfe træk gjorde havfruen velegnet som motiv for tonekunsten. Her skal blot nævnes nogle få af mange kompositioner: Haydn's Jungfrauenlied, S. Liddle's Havfruekantate, E. Anstius' Havfruens undersøiske Verden, N. W. Gade's Havfruen (1841), P. Hei-

se's Havfruens Sange (1857) og Fini Henriques' Den lille Havfrue (1909).

Havfruen er ligeledes et yndet sujet i folkeviser og belletristiske eventyr. H. C. Andersen har bidraget meget til at levendegøre – og udvide – havfruetroen, først og fremmest med eventyret Den lille Havfrue (1837), hvis handling forudsættes bekendt. Men hans øvrige produktion vrimler også med havfruer, havmænd, havhekse, havkonger og -prinsesser, der optræder både til vands og til lands.

Også nutidens forfattere føjer nye træk til havfruens folklore. I romanen Det forsvundne Hav (1951) af Jan de Hertog ofrer en hollandsk landsbypige Mensje frivilligt sin sjæl for at kunne lede efter sømanden Jan, hendes kæreste, som druknede. Længe svømmer hun som havfrue gennem undersøiske skove og sunkne byer; hun ved ikke, at Jan forlængst kom velbeholden hjem – med sit offer gav hun ham livet tilbage. Selv er hun dømt til evigt at leve i havet. Hun beskytter alle på søen, hendes fjerne sang varsler storm, så fiskere og skippere rettidigt kan søge havn.

Knud Andersen bidrager med den fiktion, at havfruen fødes af bølger og skum i det øjeblik skibet løber af stabelen og tager vandet. Går skibet siden til bunds, bliver hun hjemløs, og hugges det op på land, må hun dø, med mindre man gemmer lidt af skibet. Ja, hun lever videre, blot man bevarer mindet om dets navn.[98]

De smukke litterære tilføjelser vidner om, at havets trolddomsmagt ikke er ophørt, men at fantasien spinder videre på de ældgamle forestillinger om havfruen.

Skepsis

Middelalderen var stærkt præget af troen på fabelvæsener og mirakler. Man undrede sig, men tvivlede ikke. Selv lærde mænd gik ind for deres eksistens; videnskaben foretrak metafysiske spekulationer frem for eksakte undersøgelser. Desuden var der kun sparsom kontakt forskerne imellem. De kunne ikke udveksle erfaringer, og deres viden om zoologiske forhold uden for et ret begrænset land- og sø-

område var meget mangelfuld. Omkring år 1400 kendte de europæiske folk kun cirka 1/10 af Jordens overflade, ved år 1500 endnu ikke en fjerdedel.

Men allerede et århundrede senere tegnes de første nogenlunde pålidelige verdenskort. Og efterhånden som stadig større dele af landjorden og oceanernes overflade blev udforsket, begyndte man også at lede efter mere sandsynlige forklaringer på de mange „fænomener".

Flere og flere naturforskere stillede sig skeptisk til havfruens eksistens. Brydningstiden mellem tro og tvivl begynder med 1600-tallet. De første, som skriftligt udtrykker deres skepsis, synes at være den engelske præst og digter John Donne (1573–1631), filosoffen Francis Bacon (1561–1626) og fritænkeren Thomas Browne (1605–1682). Sidstnævnte tror dog stadig på hekse og tør ikke kategorisk benægte, at der findes havfruer.

Men endnu prellede de lærdes tvivl af mod stadig flere øjenvidneberetninger. Kirkerne stod fortsat prydet med havfruer, digtere og dramatikere (bl. a. Shakespeare) skrev om dem. Ludvig Holberg gengiver 1733 historien om den havfrue, der på Samsø spår Christian IV's fødsel, og tilføjer: – At sådanne og mange andre tusinde Guds kreaturer lader sig finde, giver den daglige erfaring og mange historier tilkende. Holberg nævner to andre eksempler, men er dog utilbøjelig til selv at tro på dem.[99]

Oppe i Bergen var Erik Pontoppidan ikke blot protestantisk biskop, men også medlem af Videnskabernes Selskab. I sit store værk om Norges naturhistorie (1753)[100] bruger han femten foliosider til – med mange omsvøb – at forsvare havfruens eksistens, og skriver bl. a.:

„Blant de monstra marina, som Nord-Søen unegtelig indeholder, og ofte fremviser, vil jeg ... indrømme det første Sted til Hav-Manden, hvis Mage kaldes Hav-Fruen. Om dette Dyrs Existence af mange tages i Tviil, da giver det mig ingen Forundring, efterdi de allerfleeste Beretninger man derom har havt, ere blandede med aabenbare Fabler og Ammestue-Eventyrer – – Anseer man Sagen forfra og spørger, om det er rimeligt, ja venteligt, at i Havet skulde findes

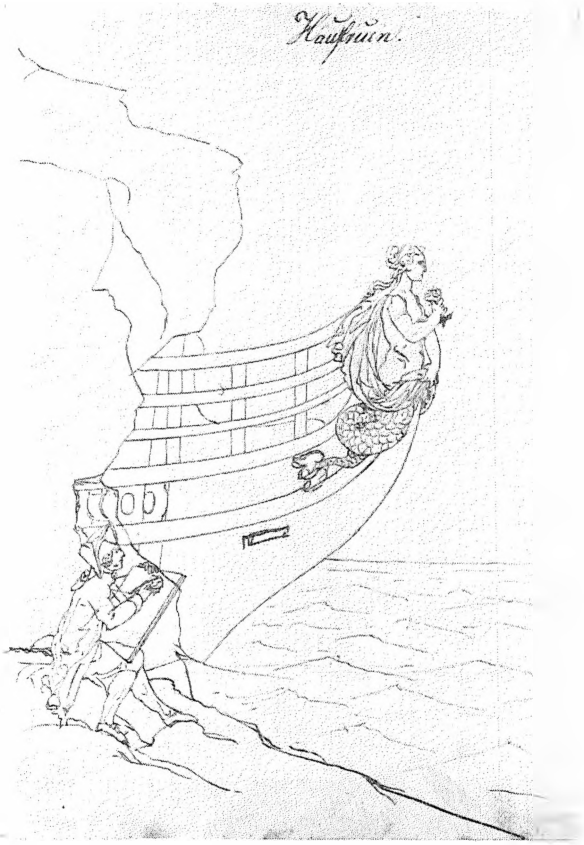
en Fisk eller et Dyr, der ligner meere Mennisket end noget andet, da kand dette ikke negtes i Betragtning af den ... Liighed eller Overeensstemmelse, som sees imellem adskillige andre Species [arter] af Land- og Vanddyr. Har man dog Hav-Heste, Hav-Køer, Hav-Ulve, Marsviin, Sælhunde etc."

Pontoppidan regner det altså for sandsynligt, at søfolk virkelig har mødt havfruer. Men med en henvisning til de zoologiske analogier holder han samtidig døren åben for mere naturlige forklaringer og anfører som et eksempel, at klapmydsen kan have givet anledning til forveksling med et menneskeligt væsen. – Hannen af denne art sæler, som lever i Ishavet, har på snuden en hudsæk, der kan fyldes med luft og da ligner en „mydse" (hue) trukket ned over hovedet.

Diskussionen for og imod må have været meget livlig, thi i 1723 lader den danske konge nedsætte en kommission for at få opklaret sagen. Hvis den kom til det resultat, at havfruer o. a. væsener kun var fantasifostre, skulle det være strafbart at sprede flere „pålidelige" vidneudsagn. Den 20. september 1723 bad kongen Helsingørs borgmester A. Bussæus om at afhøre tre færgemænd, som få uger forinden i Øresund vest for Hven havde set en „havmand" stå opret i vandet et halvt kvarter. Han lignede en gammel mand, kroppen var meget stor med brede skuldre, armene kunne ikke ses, men hovedet var for lille til kroppen og havde sort, krøllet hår, sort skæg og dybtliggende øjne; huden var grov og behåret, fra bæltestedet og nedefter var han skabt som en fisk.[101]

Rationalistiske forklaringer

Den nøgterne kan kun godtage, hvad erfaringen og den sunde fornuft bevidner. Han må da spørge: Hvor skal vi søge oprindelsen til de talrige og ofte enslydende historier om havfruer, som kendes fra alle århundreder tilbage til oldtiden? Er de helt fiktive, kun produkter af menneskets frodige fantasi? Eller har den føjet en række menneskelige træk i idealiseret form til dyr, der faktisk eksisterer: sæler, søkøer o.s.v.? Blev havfruetroen spundet om en kærne af sandhed?



Havfruen som gallionsfigur. Gallionsbilledhugger F. C. Willerup har afbildet sig selv, tegnende den af ham udførte figur til orlogsfregatten „Havfruen", bygget 1789. – Tegning på Handels- og Søfartsmuseet.

The mermaid as figure-head, sculptured by F. C. Willerup for the Danish man-of-war „Havfruen" 1789.

De fleste fabelvæsener er kombinationer af dyr og menneske, og for de flestes vedkommende ligger deres mytiske oprindelse langt hinsides de ældste billeder og dokumenter. Man kan derfor ikke sige noget sikkert om det tankekompleks, der skabte dem. Vi véd imidlertid, at mennesket har tolket naturens vældige og lunefulde kræfter

(torden, storm, hagl, løvspring osv.) som udtryk for levende væseners spil. Mytologiens og folketroens mange antropomorfe figurer har vel sjældent haft noget virkelighedsgrundlag; på den anden side er troen sikkert blevet bestyrket, udviklet og holdt i live af virkelige tildragelser og genstande.

Dette gælder ikke mindst havfruerne. Det er ikke så meget påstandene om opdukkende havfruer, der skal sættes spørgsmålstegn ved; problemet er snarere, *hvad* man har set. Når havfruetroen kunne holde sig næsten usvækket gennem årtusinder, skyldes det netop, at den gang på gang blev opfrisket med nye øjenvidneudsagn.

I mange tilfælde var det sikkert en sæl eller hvalros, som stod model til havfruen. Den 14. juli 1676 ved solnedgang fik rejsende ud for Falsterbo Rev øje på en havmand, der stod oprejst i vandet. Han havde sort hår, stort bredt skæg og glinsende hud.[102] Beskrivelsen svarer til den, der gives af færgemændene i Helsingør (s. 42). Sort hår og skæg har også den havmand, der 1620 blev set ved Gotland[101] af rigsråd Christopher Ahlefeldt.

Sæler har rundt hoved og ved munden lange børster („skæg"), hvalrossen desuden tykke kinder. Sælhundens slanke, halvt fiskeligende krop kunne, set i nogen afstand og med overkroppen over vandlinien, nok føre til forveksling med et menneskeligt væsen. Sælerne søger desuden gerne mod land og ses ofte hvilende på sten ved kysten. Deres store mørke øjne har et ligesom alvorligt, sløret, bedende eller melankolsk udtryk. Sælhunden kan ganske vist ikke synge, men giver dog nogle „musikalske" lyde fra sig, og utænkeligt er det ikke, at folk på et forbisejlende skib har opfattet dyret som en syngende havfrue siddende på en stor sten ved stranden ... især naturligvis, når beskueren i forvejen er disponeret for overtroen. Sælen kan med forlemmerne klø sig helt menneskeligt på hovedet („rede sig") og tørre næsen. Endelig har man fanget sæler med abnorm hudfarve – lyserøde og næsten hvide.[103]

Mange steder i verden har man da også til langt ind i forrige århundrede troet, at sælerne er omskabte (forheksede) mennesker eller at de rummer sjælen af de i havet druknede.[104] Piger kommer

fra havet iført sælham, en mand stjæler sælskindet og de kan ikke vende tilbage til vandet.[105] På Shetlandsøerne har man sagt, at sælerne beskytter havfruerne og bringer dem ting fra havdybder, hvor havfruen ikke kan komme; „enhver ægte nordmand ser i sælhunden fjernt beslægtede fædre, som det går dårligt" (1880).[106] Jakuterne ved Baikalsøen kalder sælen Adam Oba, „vandmenneske",[107] og de „fiskemennesker", der omtales i gamle kinesiske skrifter, er sikkert inspireret af sæler eller søkøer.

Pattedyrgruppen med det uromantiske navn søkøer kaldes i den zoologiske systematik Sirenia, fordi allerede 1700-tallets naturforskere mente de kunne have forårsaget troen på havfruer. Gruppens nulevende repræsentanter, dygong'en og manati'en, græsser tang på lavt vand ved kyster af Afrika, Sydasien, Borneo, Australien, de vestindiske øer, Florida, Brasilien – søens folk har altså mange steder kunnet møde dem. Dygongen fanges undertiden af fiskere i Rødehavet og Det indiske Ocean, og muhamedanske pilgrimme undervejs til Mekka har spredt fantastiske historier om dette „vandmenneske" langt ind i fastlandet. Da nogle kirgisere 1900 besøgte zoo i København, stirrede de forfærdet på havens sælhund.[108]

I sin bog Voyages and Travels giver kaptajn Nathaniel Uring en nøgtern skildring af en „havfrue". Han besøgte 1701 kongeriget Angola, hvor en pater fortalte om et nylig fanget eksemplar. Det var en drægtig hun, og den beskrives således: Farven var sort, hun havde langt hår, store negle og adskilte sig fra mennesket kun derved, at hun ikke kunne tale.

– Dette væsen, som den gode pater kaldte en havfrue – fortsætter kaptajnen – kan ikke have været andet end en manati. Beskrivelsen passer helt nøjagtigt på den bortset fra, at pateren har gjort finnerne til hænder og arme ... kun den gode paters fantasi gav den en menneskelig skikkelse.[109]

Med deres klodsede form og træge adfærd er søkøerne lidet attraktive, men enkelte anatomiske detailler svarer dog i grove træk til havfruens traditionelle udseende. Således er yngre dyr kun lidt større end mennesket. De to brystvorter findes på overkroppen mel-

lem forlemmerne, og når hunnen giver sin unge die, trykker hun med lufferne „barnet" ind til sig. Man har også hørt ungen pibe og klynke som et spædbarn. Manatiens tykke overlæbe er af et „hareskår" delt i to halvdele, der kan bevæges uafhængigt af hinanden. Dens „ansigt" er næsten hårløst, medens dygongen har stride knurhår.

Men lige så meget taler imod, at søkøerne har været havfruens forbillede. Det er helt usandsynligt, at de nogensinde har levet i Middelhavet. Og netop derfra stammer havfruens ældste mytiske slægtninge, bl. a. de graciøse nereider med fiskehale. Middelhavet var det eneste åbne farvand, som grækerne kendte. Endvidere afbildes havfruen næsten altid med kam og spejl – og ikke et barn – i hånden. Der kendes ganske få billeder af havfruer, der ammer. Dygongens prusten kan umuligt være blevet til en lokkende skøn sang.

Overhovedet lyder det meget usandsynligt, at søens folk ikke skulle kunne se forskel på et plumpt pattedyr med nøgen isse og en slank yndig havfrue med langt bølgende hår – også selv om stærk erotisk ønsketænkning gjorde sig gældende. I hvert fald i nyere tid var sæler, hvalrosser, delfiner o.s.v. matroserne lige så velkendte som køer for en malkepige.

Vel har sømanden føjet mangt og meget til havfruehistorierne, men der foreligger dog iagttagelser helt frem til vort århundrede (desværre uden fotos!), og ingen af de rationalistiske tolkninger stemmer i alle væsentlige træk overens med havfruerne.

G. Benwell og A. Waugh, der med bogen Sea Enchantress (1961) har givet den mest omfattende skildring af havfruen og hendes historie, går så vidt som til at ventilere den mulighed, at de vildeste teorier kan komme sandheden nærmest:[110]

– Måske skete der i forhistorisk tid, da havets dyr begyndte at erobre landjorden og fik arme og ben, virkelig det, at deres tilbageblevne slægtninge blev til sælsomme mellemvæsener. En kendt engelsk zoolog Sir Alister Hardy har i nyeste tid og ramme alvor diskuteret, om vor forfader, abemennesket, muligvis på et eller andet

Havfruen er stadig et af de mest populære tatoveringsmotiver. Her er hun taget fra en nulevende tatovør, Niels Fischers mønsterbog, indrammet af flag, blomst, fyrtårn og fuldskib. – Original på Handels- og Søfartsmuseet.

The mermaid is popular as a pattern for tattooing. From a modern Danish tattooist's designbook.

tidspunkt måtte vende retur til havet for at søge næring dér, og har efterladt nogle væsener, der vænnede sig til denne livsform. Thi den dag i dag har mennesket bevaret minder om en maritim oprindelse: ethvert menneske har forkrøblede rester af gæller, og hos mange er de så tydelige, at de må fjernes operativt. Vi hører også om en havfrue, der har tydelige gæller og synger vidunderlig smukt ...

Den mest sandsynlige tolkning giver en dansk læge, dr. med. M. Norn:

Havfruen skyldes synsbedrag, når observationsevnen og dømmekraften er svækket som følge af strabadser, sult, spiritus, erotisk savn m.m. samt på grund af ringe sigt om natten, i uvejr, måneskin. „En sømand på havet kan begære et væsen, som kan varsle den kommende storm eller stille uvejrets rasen og lede skuden i havn; den fattige drømmer om guld, fiskeren om fuld fangst. Og således bliver

da havfruen spåkyndig, hjælpsom, godgørende, herre over vejr og vind, hav og fangstdyr."[111]

Nutiden

Sørøvere og havfruer forsvandt, da kristendommen kom og havet ikke længere var hedensk, sagde man på Bogø.[112] I 1957 skriver en tysk folklorist, at søfolkene ikke længere tror på havfruer[113] – og det er vel rigtigt med de undtagelser, der bekræfter reglen. Troen er efterhånden blevet til en ritus, som udføres mere og mindre „for sjov", jnf. skikken på Langelinie (s. 36). Men forfattere, dramatikere, reklamefolk, tegnere sørger for, at havfruen ikke forsvinder. Oftere end noget andet fabelvæsen afbildes hun på plakater, i varemærker og annoncer, og der går næppe en uge, hvor man ikke ser hende i en vittighedstegning sammen med sømand eller dykker.

Troen på havfruen måtte svinde i takt med havenes zoologiske udforskning, men den har været forbavsende sejlivet. De fabelvæsener, der i middelalderen og renæssancen satte sindene så voldsomt i bevægelse, regner videnskaben fra begyndelsen af vort århundrede kun blandt kuriositeterne. I de såkaldt civiliserede og oplyste lande skulle man derfor vente, at havfruen forlængst var „død". Men det er ikke sket. Også i nutiden findes mennesker, der med stor overbevisning går i brechen for havfruens eksistens. Troen er rimeligvis mere udbredt end man almindeligvis forestiller sig, men nok mere på landjorden end søen. I afsides egne vil befolkningen nødig blamere sig over for nysgerrige og bedrevidende fremmede. Megen „moderne" folklore kommer derfor ikke eller kun tilfældigt til forskernes kundskab.

Søslanger og havfruer har også efter århundredskiftet været kærkomment stof for petitjournalisterne. Og hver gang et blad rapporterede, at en havfrue var set eller fanget, i åbent hav eller ved kysten, fik redaktionen mange breve fra læsere, som mente at have iagttaget en havfrue.

I 1947 fik en 80-årig fisker i Skotland øje på en havfrue; hun sad

Havfruen, som en japansk kunstner forestiller sig hende. Træsnit efter Aug. Köster: Seemärchen und Meeresspuk (Berlin 1930).

The mermaid as seen by a Japanese artist.

på et drivende hyttefad og redte sit hår. Pludselig opdagede hun manden og sprang i havet. Intet krydsforhør kunne få ham fra den overbevisning, at han havde set en ægte havfrue.[114]

Hvor befæstet havfruetroen endnu må være i England, viser følgende:

Farvandet omkring øen Man har altid vrimlet med havfruer. I august 1961 udsatte et rejsebureau på øen en høj dusør til den fisker, der først fik en levende og uskadt havfrue i nettet (der måtte ikke bruges krog). Tilbuddet blev måske kun fremsat i spøg, men mødte uventet stor interesse. En særlig ivrig lystfisker annoncerede endda i londonbladene efter en erfaren dykker til havfruejagten. Han fik mange tilbud![115]

Der er skrevet og skrives stadig masser af børnefortællinger om havfruen og hendes slægtninge. Nogle forlag afviser hekse og trolde, men ingen har noget imod havfruer. At disse væsener må være meget

populære blandt nutidens børn, viser de store oplag, som fortællingerne kan sælges i.

Februar 1958 blev der i BBC's børnetimer spurgt, om der findes havfruer eller ej. De skriftelige svar var vidt forskellige og ofte meget pudsige. En lille pige (9 år) skriver, at hun det sidste år ikke har troet på havfruer. En 9½-årig mener, at der sikkert eksisterer havfruer, men „kun, hvor havet er dybest." Meget fornuftigt skriver en 8-årig dreng: Hvis der fandtes havfruer, havde dykkere og arkæologer sikkert forlængst fundet dem. – Det bedste svar gav en dreng på 7 år: Min far siger, at havfruen er ensomme matrosers ønskedrøm.

Selv i det ellers så rationalistiske USA dør havfruetroen kun langsomt ud. Endnu 1952 noterer folkemindesamlere i North Carolina, at mange ældre folk tror på fiskemennesker – „i havet lever så mange sære skabninger, blandt dem er der sikkert også en fiskekvinde."

1958 konstaterer en græsk forsker, at troen på nereider og havnymfer er så lyslevende som i det gamle Hellas. Ikke få jævne grækere erklærer, at deres slægt nedstammer fra en mands forbindelse med en nereide. Når et barn dør, har nereiderne hentet det. Nereiden Lamia kommer til syne ved skibets stævn og spørger: „Er den store Alexander død?" Svarer matroserne, at han lever, regerer og holder verden i fred, er hun tilfreds, svømmer de næste timer foran skibet og sørger for godt vejr indtil havnen. Men lyder svaret benægtende, løser hun en orkan, så skibet går ned og mandskabet drukner.[114] Om lamierne, oftest ondsindede kvinder på øde steder og ved kysten, hedder det i Tyrkiet, at de – ligesom sirenerne – kan forvandle sig til skønheder, der lokker mænd i ulykke med deres søde stemme og fristende danse.[94]

I Ægypten sidder havfruen Umm Shusha ved Nilen, kæmmer sit hår og lokker ynglinge i vandet, hvor hun kvæler dem med sine lange lokker. Andre fører hun til et slot på flodbunden og belønner dem med guld for deres samliv.[116]

Hos vestafrikanske negerfolk, i Indien, på Java, Malaya, Bali råder stadig en stærk tro på blandingsvæsener af menneske og havdyr. De

indfødte på øen Ponapé i Carolinerne (nordøst for Ny Guinea) fortæller om en Limokonkon, at hun er en ond ånd i menneskeskikkelse; sit hår bærer hun udslagent, og hun opholder sig i brændingen. Månelyse nætter lurer hun under revlerne for at drukne fiskerne – derfor sejler om natten ingen indfødt alene over den yderste revle.[117]

Et så ofte omtalt, men af de fleste uset væsen, måtte naturligvis friste bedragere til at slå gylden mønt på folks overtro og nysgerrighed. Man flikkede sælsomme „udstoppede havfruer" sammen og fremviste dem for penge. Publikum fik gerne en dramatisk beretning om opdagelsen og fangsten, som regel i afsides have. Særlig smarte svindlere fortalte, at havfruen lige før hun døde havde varslet om en snarlig epidemi, men at enhver, som bar hendes billede, ville blive skånet. Sådanne charms kunne naturligvis købes i udstillingslokalet.

Shakespeare omtaler et sådant falsum i 2. akt af „Stormen" (1611). 1738 blev en „havfrue" vist på en gade i London, 1820/21 på et skib „Borneo" for anker i Themsen; 1822 tog en amerikansk kaptajn til London for at tjene penge på en havfrue, han havde købt i Kina for 6000 dollar. 1836 tjente ejeren af en hæslig havfrue, som var hentet i Hongkong og lå i en glaskiste, mange penge – det viste sig siden, at det var et lakeret, udstoppet abeskind syet på halen af en laks. 1878 stod en japansk sirene udstillet i Ostende, og den amerikanske cirkuskonge Barnum havde selvfølgelig også en sådan havfrue på sit store program. Det mest berømte eksemplar blev i 1830'rne vist i London og derefter solgt for 40.000 $ (!) til to brødre i Italien. En havfrue, udstillet 1858 i Spitalfield, var hoved, bryst og arme af en abe, underkroppen et fiskeskind trukket over et skelet. Navnlig japanske fiskere tjente en god skilling på fabrikation og salg af havfruer. Deres mumificerede væsener havde kun ringe eller slet ingen lighed med yndige havfruer, men var på sin vis mesterligt lavet. To havfruer nød endog den ære at blive indlemmet i Den kgl. Kirurgskoles museum i London. De ødelagdes begge under Anden Verdenskrig. British Museum havde 1961 et par havfruer med i en udstilling af naturhistoriske kuriositeter.[118]

På mønter er tritoner, havguder, nereider, havfruer blevet præget siden antiken. Motivet forsvandt mærkeligt nok i middelalderen, men dukkede atter op på medailler og amuletter. Stiliserede havfruer ses på muhamedanske mønter i Indien medio 1800-tallet, og på en østrigsk pengeseddel fra 1953 skal en havfrue forestille Donaus ånd.

Havfruen har altid været et populært motiv for bildende kunstnere og fik også indpas i heraldikken. En lang række britiske familier, byer og stænder (især fiskehandlere) har en havfrue i deres våben. En havfrue er Warszawas vartegn og fremstilles som en krigerisk dame med sværd og skjold. Under den tyske besættelse af Polen 1941–44 blev hendes billede anbragt på hovedstadens mure som et symbol for modstandsviljen.

Fra heraldikken nåede havfruen over på skilte, bannere og uniformer. Værtshusskilte med havfrue kendes i England siden middelalderen, og *Mermaid* er navnet på talrige beværtninger – som en gæstgiver siger: Med sin sang lokker hun mændene inden for! Når man i 1500-tallet traf en aftale og tilføjede „i havfruens tegn", betød det et drikkelag. Herhjemme har vi jo bl. a. traktørstedet „Havfruen" i Nyhavn. Nereiden Lamia ses på et værtshus i Poros; hun bærer det græske flag og svømmer foran et skib, hvis matroser ligeledes holder et græsk flag.[114]

Til overflod findes havfruen som kunstnerisk motiv i Tyskland: på kobberkar, manglebrætter, vægure, vindfløje, ølhaner, skestativer, som smør- og bagværksform, legetøj,[119] mastepynt på fiskerbåde (Kurisches Haff).[120]

Hendes yndefulde statue ved Langelinie er skabt af billedhuggeren Edv. Eriksen, uden tvivl med H. C. Andersens eventyr som forbillede, og blev opstillet august 1913. Den har gjort Danmark kendt verden over som Den lille Havfrue's land – „hun er symbolet på vor havlængsel" (G. K. Brøndsted),[121] og det aldrig opklarede hærværk natten mellem 24. og 25. april 1964 vakte harme i hele befolkningen. Siddende på en sten drømmer hun om søen, beundret af millioner af turister, foreviget på tusinder af prospektkort.

Således er der stadig lidt tilbage af den havets romantik, som hav-

Den lille Havfrue, Edv. Eriksens kendte figur ved Langelinie, nyder stor popularitet, ikke mindst i udlandet. Her kysser en hollandsk sømand hende for at få god lykke. – Fot. Mogens Aagreen.

One of the most popular figures of Copenhagen is "The Little Mermaid". Here a Dutch sailor kisses her for good luck.

fruen er en ægte datter af. Ingen har kaldt hende udødelig, men hun vil sikkert leve mange år endnu.

KILDEHENVISNINGER

Forkortelse: *Benwell & Waugh* = *Gwen Benwell* og *Arthur Waugh:* Sea Enchantress (1961).

[1] *O. L. Grønborg:* Optegnelser på Vendelbomål, ed. *O. Nielsen* (1884), 125.

[2] *Rich. Carrington:* Mermaids and Mastodonts (1957), 5 f.

[3] Berlingske Aftenavis 26/1 1961.

[4] Ordet *sirene* til signalapparat er påvirket af græsk *syrinx* 'rørfløjte'.

[5] *J. C. Lawson:* Modern Greek Folklore and Ancient Greek Religion (1910), 187 f.

[6] *G. Pitré:* Usi e Costumi 4 (1889), 194.

[7] *John S. Stuart-Glennie:* The Women of Turkey I (1890), 381 f.

[8] Wörterbuch der deutschen Volkskunde, ed. *Rich. Beitl* (1955), 702.

[9] Jahrbuch d. Albertus-Universität zu Königsberg/Preussen 1954, 74.

[10] *Stephen Batman:* Batman upon Bartholome (1852), if. *Benwell & Waugh* 71 f., sml. *Konrad v. Megenberg:* Buch der Natur, ed. *Hugo Schulz* (1897), 240.

[11] *Sophus Bugge:* Studier over de nordiske Gude- og Heltesagns Oprindelse I (1881–89), 220 ff., 234 f.

[12] *Andreas Faye:* Norske Folkesagn, 3. udg. (1948), 57, efter Fornmannasögur, 4. kap. 35.

[13] *F. S. Bassett:* Legends and Superstitions of the Sailors and the Sea (1885), if. *Benwell & Waugh* 63.

[14] *Paul Lächler & Hans Wirz:* Die Schiffe d. Völker (1962), 88.

[15] *Per Lindeström:* Resa till Nya Sverige 1653–56 (1925), 88.

[16] (*Christian Reuter*): Schelmuffsky, Curiose und sehr gefährliche Reisebeschreibung (s.a.), 36.

[17] *Rich. Wossidlo:* Reise, Quartier, in Gottesnaam 7. udg. (1959), 276.

[18] Ons Volksleven 9 (1897), 25 f.

[19] *F. J. Child:* English and Scottish Popular Ballads 9 (1898), nr. 289; fredagen er if. overtroen en ulykkesdag.

[20] The White Goddess (1948) if. *Benwell & Waugh* 72 f.

[21] Ed. *Finnur Jónsson* (1926), 46, jnf. *Hans Egede:* Det gamle Grønlands Nye Perlustration (1741), 47.

[22] *Bugge* (note 11) I, 221.

[23] *N. M. Pedersen:* Nordisk Mythologi, 2. udg. (1863), 113.

[24] *Rob. Hunt:* Popular Romances of the West of England (1896), 148.

Samme pastor *Hawker* troede dog ikke selv på havfruer; som ungt menneske (1825 eller 1826) morede han sig med at agere havfrue ved kysten, iført en lang paryk af tang og underkroppen viklet i olietøj: *Benwell* & *Waugh* 121.

[25] *Benwell* & *Waugh* 128.

[26] *Basil Lubbock:* Adventures by Sea from Art of Old Times (1925), 8 f.

[27] *H. Grüner Nielsen:* Læsøfolk i gamle Dage (1924), 174.

[28] *E. Tang Kristensen:* Øen Anholt i sagn og sæd (1891), 72 f.

[29] *Ulrich Jahn:* Volkssagen aus Pommern u. Rügen, 2. Aufl. (1890), 147.

[30] *Benwell* & *Waugh* 52.

[31] Sst. 61.

[32] *Jean Anker* og *Svend Dahl:* Fabeldyr og andre Fabelvæsener i Fortid og Nutid (1938), 125.

[33] *Benwell* & *Waugh* 64.

[34] Sst. 64, 82.

[35] *Elias Hesse:* Gold-Bergwerke in Sumatra 1680–1683 (1931), 10.

[36] *Erik Pontoppidan:* Norges naturlige Historie II (1753), 314.

[37] Divers Voyages and Northern Discoveries of *Henry Hudson*, ed. 1625 – her efter *Benwell* & *Waugh* 95.

[38] *Fletcher S. Bassett:* Sea Phantoms (1892), 194.

[39] *Samuel Purchas:* Purchas his Pilgrimes (1625) if. *Benwell* & *Waugh* 96.

[40] *Bassett* (note 38) 195 f.

[41] *Benwell* & *Waugh* 100.

[42] *Albrecht Herpart:* Reise nach Java 1659–1668 (1930), 51.

[43] *P. M. Stolpe:* Dagspressen i Danmark (1878–82), II, 200 efter indberetning fra Kbh. til Nordischer Merkur sept. 1669.

[44] Færoæ et Færoa reserata, ed. 1903, 171.

[45] if. *Benwell* & *Waugh* 106.

[46] Sst. 118.

[47] *Benjamin Thorpe:* Northern Mythology (1851) if. *Benwell* & *Waugh* 183.

[48] Shipping Gazette 4/6 1857.

[49] Boston Herald 31/10 1881.

[50] *Rex Clements:* A Gipsy of the Horn (1925), 129 ff.

[51] Folk-Lore 21 (1910), 342 f.

[52] *George P. Boughton:* Seafaring (1926), 106 f.

[53] *O. W. Køber:* Under de hvite seil (1958), 33 f.

[54] *Harald H. Lund:* Skipper-Historier (1941), 68 f.

[55] *Wossidlo* (note 17) 276.

[56] *J. M. Thiele:* Danmarks Folkesagn II (1843), 255 ff.

[57] Revue des traditions populaires 22 (1907), 269 f.

[58] *Karl Müllenhoff:* Sagen, Märchen u. Lieder der Herzogtümer Schleswig-Holstein u. Lauenburg (1921), 355 ff.

[59] Rev. trad. pop. 26 (1911), 41.

[60] *Eva Wigström:* Folkdiktning II (1881), 217.

[61] Sst. 226 f.

[62] Sst. 248.

[63] *Faye* (note 12) 57.

[64] *Müllenhoff* (note 58).

[65] *Benwell & Waugh* 192.

[66] Folk-Lore 21 (1910), 343.

[67] *R. Reusch*: Sagen des Preussischen Samlandes, 2. Aufl. (1863), 26.

[68] Folk-Lore 8 (1897), 385 f.

[69] Jahrbuch (note 9).

[70] Samlede Digte (1785), 142.

[71] *Pontoppidan* (note 36) 303, jnf. *E. Tang Kristensen:* Danske Sagn, ny rk. II (1929), 104 f.

[72] *Hans Egede* (note 21) 49.

[73] Den berømmelige Borgemester i Elseneur *Andreas Bussæus* ... Relation „Om en Havmand" 1723 (udklip i H & S) 535.

[74] *Müllenhoff* (note 58); *Wossidlo* (note 17); *J. Kamp:* Dansk Folketro (1943), 163 (Vesterhavet), *E. Tang Kristensen:* Danske Sagn II, 147, *C. M. C. Kvolsgaard:* Fiskerliv i Vesterhanherred (1886), 33.

[75] *Benwell & Waugh* 190.

[76] *Tang Kristensen* (note 71). Om havmanden i Odense Å hed det, at han drillede færgefolkene ved Skibhuse, kaldte dem forgæves ud, løftede deres båd osv., men varslede, når nogen skulle drukne: *Thiele* (note 56).

[77] *Wigström* (note 60) 219.

[78] *Svend Grundtvig:* Danske Folkesagn 1839–83 (1946), 342 f., jnf. *J. Kamp:* Danske Folkeminder, Æventyr ... (1877), 20, *Tang Kristensen:* Danske Sagn II (1893), 143 f.; sm. værk ny rk. II (1929) 101 f. (Agger m. fl.).

[79] *Tang Kristensen:* Danske Sagn II, 145.

[80] *Bassett* (note 38) 189.

[81] Rev. trad. populaires 12 (1898), 392.

[82] *Oskar Loorits:* Grundzüge des esthnischen Volksglaubens II (1953), 248 f.

[83] Berlingske Tidende og Ekstrabladet 6/8 1949.

[84] Langelands Avis 24/7 1959 (med foto).

[85] *Rs. Æreboe's* Autobiografi (1685–1744) ed. *G. L. Grove* (1889), 170.

[86] H & S's arkiv.

[87] Folk-Lore 16 (1905), 337–39.

[88] *Loorits* (note 82) 267.

[89] *N. B. Dennys:* The Folk-Lore of China (1876), 114 f.

[90] *Herbert A. Giles:* Strange Stories from a Chinese Studio (1880), 7.

[91] *F. L. F. Dobeneck:* Des deutschen Mittelalters Volksglauben und Heroensagen (1815), I, 40.

[92] Politiken 17/2 1965.

[93] *G. K. Brøndsted*: Havfruens Saga (1965), 133, jnf. *Benwell & Waugh* 161.

[94] *Stuart-Glennie* (note 7), 134 f.

[95] Prosaiske Skrifter 4 (1861–62), 230.

[96] *Karl Lynker:* Deutsche Sagen u. Sitten in hessischen Gauen ([2]1860), 64; *Alfr. Meiche:* Sagenbuch d. Königsreichs Sachsen (1903), 372.

[97] *Depeny:* Oberösterreich. Sagenbuch (1932), 49; *Jahn* (note 29) 150 f.

[98] Der var engang en Atlanterhavshund (1953), 56 f.

[99] Dannemarks Riges Historie II (1733), 379.

[100] *Pontoppidan* (note 36) 303 f.

[101] Den berømmelige Borgemester (note 73) 532.

[102] Oeresundische Relation 25/7 1676 if. *Stolpe:* Dagspressen i Danmark II, 200.

[103] Observer 3/2 1957; Folk-Lore 22 (1911), 449.

[104] *G. Pitré:* Archivio per lo Studio delle Tradizioni Popolari 4 (1886), 356; Folk-Lore 22 (1911), 450; *Loorits* (note 82) 258; Zeitschrift d. Vereins f. Volkskunde II (1890), 15; *Konrad Maurer:* Isländische Volkssagen der Gegenwart (1860), 172.

[105] *Tang Kristensen*: Danske Sagn II, 148; *Feilberg:* Jysk Ordbog 3 (1904–11), 722 (m. litteraturhenvisn.).

[106] *W. T. Dennison*: The Orcadian Sketch Book (1880) if. *Benwell* & *Waugh* 17; sml. Folklore Journal 2 (1883), 131.

[107] *Anker* & *Dahl* (note 32), 231 f.

[108] Vor Jord (tillæg til „Frem") nr. 35/1902.

[109] *Benwell* & *Waugh* 105 f.

[110] Sst. 276.

[111] *Brøndsted* (note 93), 46 f.

[112] *Kamp:* Folketro (note 74), 181.

[113] *Wolfgang Stammler* i Deutsche Philologie im Aufriss 3 (1957), 1854.

[114] *Christopher Kininmonth:* The Children of Chios (1949) if. *Benwell* & *Waugh* 260 ff.

[115] *Benwell* & *Waugh* 277.

[116] *Brøndsted* (note 93) 178 (uden kildehenvisn.).

[117] Globus 95 (1909), 236.

[118] *Carrington* (note 2) 14; *Benwell* & *Waugh* 124–26.

[119] Wörterbuch (note 8) 209.

[120] *Walther Mitzka:* Deutsche Fischervolkskunde (1940), 103.

[121] *Brøndsted* (note 93) 9.

Forfatteren bringer en tak til museumsinspektør dr. phil. Henning Henningsen for hjælp ved materialets fremskaffelse.

MERMAIDS

Summary

The mythological origin of the mermaids is to be found in Assyrian and Babylonian legends of a sea-god, Ea or Oannes, who is depicted with the body of a man and the tail of a fish. His female counterpart in the west was Atergatis or Dercato, the Semitic moon-goddess whose feminine attributes of beauty, vanity, pride and sexual attraction gradually came to be ascribed to a fabulous being half woman and half fish.

The nereids of Greek mythology were beautiful young women but had certain traits in common with the mermaids of later ages. They lived in caves at the bottom of the sea, sang and danced on the waves, were friendly to mariners, guided a ship on its right course and saved shipwrecked sailors. The fish's tail was a later attribute, taken over from the tritons or mermen.

The antique legends of water nymphs spread far and wide and made their contribution towards the mythological beings of other countries. A new feature was introduced with the sirens who with their beauty and singing lured sailors to destruction. Originally they were harpies with women's faces and long hair, but as time went on they were thought of as more anthropomorphous; the bird's wings and claws disappeared and they were depicted eventually with fish's tails.

Relics of the belief in sirens which we know from antiquity and the Odyssey have existed right up until our own day. In the Middle Ages there was much disagreement about what a mermaid looked like. Sometimes she was evil and ugly, at other times beautiful and friendly. It was in this transitional stage that she was first depicted with comb and looking glass.

Christian missionaries did not deny the existence of mermaids. On the contrary churches were decorated with great numbers of sirens or mermaids symbolizing the temptations of the flesh and the power of sin.

Accounts of mermaids being seen and caught exist from antiquity up to the present day. Some typical examples are mentioned chronologically, as well as modern sailors' yarns. As mermaids were both spiteful, mischievous, helpful and able to see into the future it was essential to keep on the right side of them. It could be extremely dangerous to harm a mermaid but if one did as she wished she might reward one in many ways. Her appearance augured misfortune or storm, her singing meant shipwreck. Seamen would give her a couple of coins to assure them good weather and made offerings to her in the hour of danger. Many sailing ships were called after her and had a mermaid as a figurehead. Dutch sailors kiss the bronze statue of the Little Mermaid in Copenhagen harbour before they sail.

Another characteristic of mermaids was that they were extremely amorous. They tried to seduce fishermen and sailors, probably an instance of wishful

thinking on the part of men who have for a long while been deprived of female company. There are even legends of mermaids marrying humans.

About the year 1600 English naturalists began to doubt the existence of mermaids, but their knowledge of marine zoology was still too slight for them to establish a probability. In 1723 the king of Denmark appointed a commission to enquire into the matter. But in 1755 Erik Pontoppidan, Bishop of Bergen, could still devote fifteen folio pages of his Natural History of Norway to maintaining the existence of mermaids, partly by references to analogies between land and sea animals.

What has been at the bottom of the countless eye-witness accounts of mermaids? In many cases we can see from the often detailed descriptions that it was either a seal or a walrus. Seals, by the way, have often been thought to be human beings which have undergone a metamorphosis or animals inhabited by the souls of the dead. Certain anatomical similarities between the sea cow (Sirenia) and woman may have helped to confirm the belief in mermaids, but the fabulous being as such must have originated spontaneously. The Mediterranean was the only open sea the Greeks knew and there have never been sea cows there. The graceful nereids bear no resemblance whatsoever to seals or *dolphins*, which seamen were familiar with, and could hardly have mistaken for a beautiful singing mermaid.

The mermaid is the romantic *femme fatale* of the sea, and in her are apparently combined all those aspects of the capricious nature of the sea, its beauty and its mystery, which could not be symbolized by a male being. In mythology the merman recedes further and further into the background until at last he practically disappears. When he *is* mentioned it is only in order to explain how the denizens of the sea reproduce themselves, for they, too, have two sexes. Hence the erotic associations of the mermaid which have lasted through the centuries and all her metamorphoses until the pin-up drawings of the present. Sailors have projected their wishful dreams upon a fictitious female figure, while retaining certain traditional characteristics such as her singing and ability to see into the future. Mermaids are the result of an optical illusion, when judgement is reduced because of hardship, hunger, drink or sexual want on the part of a seaman who in any case is prone to superstition. Contributory factors are poor visibility at night, in stormy weather or by moonlight. "A sailor at sea can desire a being which portends a coming storm or calms the raging of the waters and guides his ship into port. The poor man dreams of gold, the fisherman of a good catch. Thus the mermaid becomes able to presage the future, helpful, beneficial, with power over weather and wind, sea and catch" (M. Norn, Dr. med.).

The belief in mermaids dies surprisingly hard. Right up to the present we have eye-witness accounts of them and artists, musicians and writers help to keep the legend alive. Though perhaps the belief is more prevalent on land than at sea and we are no longer shown—as in the 16th and 17th centuries—"mermaids" pieced together out of stuffed monkeys and fish tails. Neverthe-

less the mermaid is still widely used as a trademark and also as a name for many ships and dockside bars. Children's books are still written about mermaids, the imagination continues to embroider upon the ancient tales about the uncrowned queen of the sea.

LIVET OMBORD I SYDFYNSKE SKONNERTER

Af

H. HEMMINGSEN

Forfatteren, der har sejlet som sømand på de berømte sydfynske sejlskibe, inden de blev motoriserede, giver en fornøjelig skildring af livet ombord og af folkene. Skønt den tid ikke ligger så forfærdelig langt tilbage, forekommer den os dog uendelig fjern. Selv om kårene var hårde og kosten knap, synes forfatteren dog, at tiden var forskønnet med en ikke ringe portion romantik.

SOM ET BLÅT fløjlsbånd glider Svendborgsund mellem grønne øer som et evigt uforgængeligt minde om den svundne sejlskibsperiode.

Lyden af spantøkserne fra de en gang så talrige værfter rundt om på de skovklædte strande er forlængst forstummet og dermed forsvandt også de sidste af de i det sydfynske arkipelag hjemmehørende skonnerter, der i de store år viste flaget på verdenshavene.

Svendborgs og de omliggende øers betydning som center for sejlskibsfarten må ses i lyset af den udvikling, der har fundet sted gennem århundreder. De gamle og velfunderede købmænd, af hvis navne enkelte endnu lever, har spillet en afgørende rolle både som redere og enkelte også som førere af egne fartøjer til hjembringelse af laster på egen køl. De gamle købmandsgårde, hvoraf der nu kun eksisterer enkelte, har grundet deres velstand på søfarten i de rige og blomstrende år.

Interessen for skibsfart var stor i den sydfynske befolkning, også i de bredere lag, hvilket gav sig udslag i de mange partsrederier, der dannedes i årene op til og umiddelbart efter den første verdenskrig og som var medvirkende til, at befolkningen åndede og levede med

i søfarten og dens trivsel i en grad, man i vore dage kunne ønske lige så udbredt i et land, hvor, som det jo siges, dansken fra arilds tid husvant har plasket til søs.

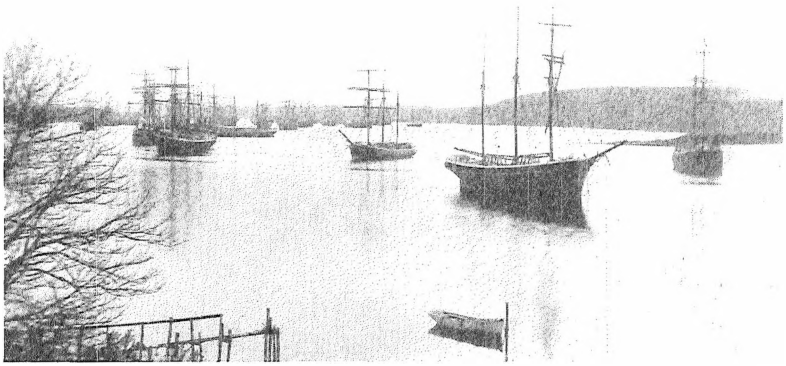
Samhørigheden med skibe og hav var stor i disse år, hvor den lokale skibsfart trivedes, men hvor også følgerne af forlis og bortgang rakte ind i mange af de små hjem, der enten havde en mand, far eller søn med i fartøjet, som blev meldt savnet. Og det var ofte sorgen og uvisheden holdt sit indtog i mange svendborghjem. Mange fartøjer og deres besætninger nåede aldrig hjem igen, men blev ofre for storme og krigsforlis. Mangelen på kommunikationsmidler bevirkede, at frygten for dette eller hint fartøj og dets besætnings skæbne holdt sig i måneder og år inden visheden bortjog ethvert håb.

Livet ombord i skonnerterne var hårdt og realistisk og egentlig blottet for den romantik, mange forbinder med skibe under sejl. Så hvad der drog søfolk ombord under de slidsomme vilkår, kan nok være vanskeligt at definere. Betalingen for arbejdet var ringe, arbejdsdagen lang og uden faste afgrænsninger, ligesom kosten som regel var mangelfuld og utilstrækkelig.

De gamle og mange gange hårdhudede sejlskibsførere stillede store krav til deres besætninger, krav som de selv havde måttet honorere, da de begyndte til søs, og som de derfor betragtede som noget selvfølgeligt.

De var som sagt karrige med den månedlige hyre. En svendborgskipper, der med den 3-mastede bramsejlskonnert, han var fører af, gik i newfoundlandsfart, udtrykte det på den måde, da han skulle forhyre en mand: – Når man skal betale 23 kroner om måneden, må man også vide lidt om, hvem man får ombord i sit skib –. Det var synspunkter alle svendborgskippere kunne bifalde og nikke anerkendende til.

Den stedlige hyrebasse kom ved mønstringerne ind i billedet. Dennes opgave i enhver oprettelse af et arbejdsforhold var i høj grad tosidig. Dels skulle han overbevise skipperen om, at manden, han havde fremskaffet, var i besiddelse af de ønskede færdigheder til arbejdet ombord, dels skulle han overfor den forhyrede fremhæve



Thurø Bund med oplagte skibe i vintertiden, ca. 1900. Foto fra Søfartssamlingerne ved Svendborgsund.

Thurø Bund ab. 1900 with ships laid up for the winter.

skibets og førerens fortræffelige egenskaber, der gerne blev malet i lidt mere lyserøde farver, end de egentlig fortjente. At de så meget hurtigt viste sig at blegne, når mønstringen var i orden og den forhyrede med sin køjesæk og madras var kommet ombord, var der ikke meget at gøre ved.

Set ud fra vore dages begreber om komfort var forholdene ombord i et sejlskib meget primitive. I de fartøjer hvor der ikke fandtes et mandskabsruf på dækket, boede mandskabet i et lukaf forude under dækket. Dette lukaf havde form efter forskibet, bredest ved agterskoddet, hvor fokkemasten var ført gennem dækket og her forsynet med en mastekrave, der skulle hindre søvandet i at trænge ned i mandskabslukafet. Dette spidsede til forefter og endte i den såkaldte *forepeak,* hvor sejlkøjen som regel fandtes. I lukafet, der tjente som både spise-, sove- og opholdsrum for mandskabet, fandtes et antal faste køjer, fire, seks, otte eller flere, alt efter fartøjets størrelse og dets sejlføring.

På agterskoddet, lige under lejderen, der førte ned fra kappen,

fandtes et bord, fastgjort til skoddet, og langs lukafets sider foran køjerne var der faste bænke, der imidlertid ikke indbød til længere tids magelighed. Efter skafningen og på frivagterne tørnede man ind i køjerne, hvor man bag de blomstrende forhæng, der kunne variere i farveudfoldelse alt efter de forskellige besætningsmedlemmers fantasi, for en stund kunne hengive sig i Morfeus arme og der glemme rortørnens strabadser på det åbne og ubeskyttede halvdæk eller de rygende styrtsøer over bakken, hvis man havde haft udkikken.

Under sådanne forhold tilbragte man de korte spisepauser og de mange gange knapt tilmålte frivagter. Luften hernede var klam af det altid våde tøj, som man kun havde ringe mulighed for at få tørret. På skoddet, hvor det blev hængt op, inden man tørnede ind, havde det under skibets bevægelser tegnet halvcirkler hvor malingen var slidt af. Nok fandtes der i lukafet en lille ovn, men denne kunne kun benyttes, når skibet lå i havn. I søen og under slingerage var den nødvendigvis rigget ned og stuvet af vejen.

Skibets ankerkæder var ført ned gennem lukafet og ned i kædebrøndene under dørken. Under slingerage leverede disse kæder et lydeligt akkompagnement til samtalen i lukafet og virkede ikke ligefrem befordrende på den så hårdt tiltrængte søvn. Luftfornyelsen i lukafet, der lod meget tilbage at ønske, kom foruden fra kappen, der dog som regel måtte lukkes til i søen for at undgå at søerne vaskede ned igennem den, fra en som oftest utæt ventil. Et par matte dæksglas sørgede om dagen for en nødtørftig lystilførsel. Var denne helt utilstrækkelig, kunne man tænde den kardansk ophængte messingslingrelampe, der enten kunne være anbragt på skoddet eller hænge i en krog under dækket. Denne sidste belysningsmulighed var dog helt afhængig af skipperens eller styrmandens rundhåndethed eller snarere mangel på samme med den kostelige petroleum, der ikke var umiddelbart tilgængelig for folkene men opbevaredes i *hytten*, et ruf agter, hvor det tillige med tovværk, maling og andet grej vogtedes som klenodier.

Lysten til søen var ikke en trang, der pludselig opstod. Den lå latent hos de drenge, der, uden at vide hvornår det begyndte, påstod,

at de altid havde haft hu til søen, en lyst, der næsten var indgivet dem med modermælken.

De romantiske forestillinger om livet i sejlskibene næredes af synet af de mange dejlige fartøjer, der havde hjemme i det sydfynske øhav. Ved værfterne lå de som vuggende svaner – i vintermånederne som stækkede fugle med vinden spillende i barduner og stag og med ankerkædens filing i klydset, ligesom skælvende i længsel efter de lange rejser med alt i top. I forårsmånederne under labsalving og eftersyn på beddingen og derefter under proviantering og udrustning. Så vågnede det hele til live, der kom folk ombord og mulighederne for drenge med lyst til søen tog fart. Forhyringsagenten, den allestedsnærværende, havde travle dage. Vintermånederne igennem havde han haft næsten daglige besøg af det nye kuld, der med usvigelig sikkerhed blev udklækket år efter år. Man kunne ikke hurtigt nok få dæk under fødderne. Og der var forlængst givet løfter om hyre i denne eller hin bramsejls- eller topsejlsskonnert.

Forhyringsagenten, den af staten autoriserede, som der stod at læse på hans dør, ødslede ikke under denne venten tiden bort. Med beretninger fra hans egen tid til søs nærede han drengenes letpåvirkelige fantasi, idet han dog aldrig undlod at fortælle dem om strabadserne og den hårde tilværelse, der altid havde været og efter hans mening stedse ville blive sømandens lod.

Men om foråret blegnede alle forsikringer om sølivets barskhed og afløstes af en stormende længsel efter at komme til søs. Det var umuligt at tænke på længere at gå i den ulidelige venten. Mønstringen til skibene fandt sted og den dag, man stod med sin søfartsbog, hvori mønstringsbestyreren havde indført, at man var forhyret som kok og ungmand og med påtegningen *Udenfor indskrænket fart,* føltes det som et betydningsfuldt skridt på vejen til ros og magt.

Det vil være urigtigt at tro, at svendborgskonnerterne, og de sydfynske iøvrigt, alle tilbragte vinteren i hi i de hjemlige havne. Dette var absolut ikke tilfældet. Mange lå på rejser hele året rundt fjernt fra Svendborgsund. Overalt på kloden viste de flaget og mange sås kun med års mellemrum på de hjemlige breddegrader. Da var værf-

terne rundt om i det sydfynske arkipelag som reder, de tyede til for at få udbedret havarier og skader efter flugten over de store have. Mangen en sprængt røstkætting og et skøret mærssejl, der havde fået sin bekomst i en piber i Nordatlanten, måtte vente på endelig udbedring, til man efter vel overstået rejse lagde ind ved det hjemlige værft for et gennemgående eftersyn. Her gik så skibstømrere og sejlmagere i gang med kalfatring og det nødvendige sejlmagerarbejde, så fartøjet atter kunne blive i en sådan stand, at det kunne trodse hav og vejr på de lange sejladser.

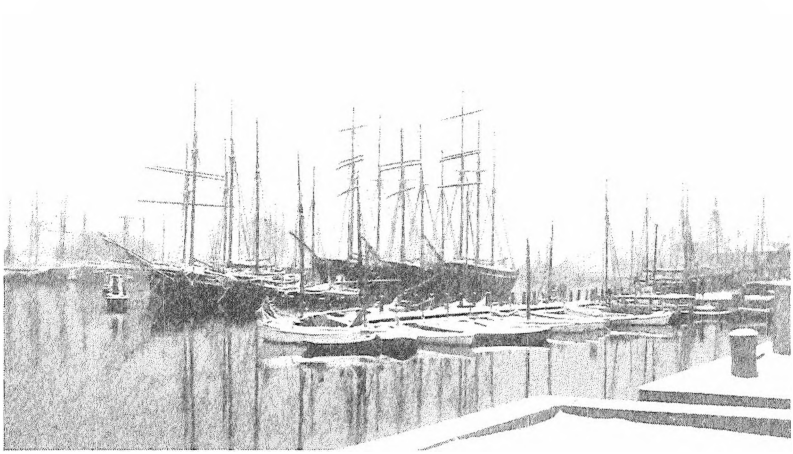
Derefter kom de nye besætninger ombord og efter udproviantering var fartøjerne atter rede til mødet med Neptun.

Mellem alle de søklare skonnerter, der lå i havnen, kendte den unge mand, der nu for alvor skulle føle et skibsdæk under sig, allerede på afstand det skib, der i de kommende måneder eller måske år skulle være hans hjem og arbejdsplads. Endnu før han kunne skimte navn og hjemsted, syntes han, *hun* var dejlig, som hun lå der med kæderne stukket ud. Han beundrede hendes flugtede linier og gillingens vage stigning. Måske var der ikke det samme spring i hendes skandæksliste, som den dag hun forlod værftet for første gang, men han holdt allerede af hende for det bid af vejr og hav, der havde mærket hende. – Havets gud – tænkte han – havde fundet hende værdig til alderens adelsmærke –.

Han lukkede øjnene og så hende for sig under skyer af svulmende sejl. Han syntes at kunne høre bovvandet stå med klingrende, morildslysende vinger i mørket og rase langs lugekarmene i læ, mens flygtende skyer skiftevis tændte og slukkede stjernerne på den forrevne atlanthimmel.

Så fik han fat i en jolle og roede i den dæmrende morgen ud til skonnerten og kravlede ombord.

Skonnerten skælvede svagt, og agterenden steg og sank i det blåsorte vand, mens gryet så over horisonten om nu al ting var rede til det store under – en ny dag over Svendborgsund med alle fartøjerne til ankers spejlende deres smækre linier i det vand, der første gang havde taget imod dem og kærtegnet deres skrog, der var skabt



Svendborg havn vinteren 1921 med oplagte sejlskibe. Foto i Søfartssamlingerne ved Svendborgsund.

Sailing-ships in the harbour of Svendborg during winter-time 1921.

af det tømmer, skaberen havde ladet vokse som egetræer rundt om i vort havkransede land.

Den unge mands forbindelse med havet var omsider blevet en fuldbyrdet kendsgerning, og ved daggry stod skonnerten Svendborgsund ud i en frisk bramsejlskuling. Vinden skrallede, og skonnerten måtte gå over stag, til den lå bidevind over den anden bov. Besætningen på fire mand samt skipper og styrmand var alle på dækket. Folkene klar til at løbe væk med alt det tovværk, der indtil sejladsen begyndte havde været opkvejlet på naglebænkenes kofilnagler. – Klar til at vende! – lød skipperens ordre fra halvdækket, hvor han i betragtning af det grunde farvand selv stod ved roret. – Los klyverskøde – Stik op halser – var de efterfølgende ordrer. Skonnerten luvede efterhånden op i vinden, da roret blev lagt i læ, rejste sig og brød med forskibet Lunkebugtens krappe søer, der brødes mod stævnen. Det gjaldt nu om at få forsejlene bak, så det kritiske punkt under sejlmanøvren kunne blive overstået. Klyveren blev halet over og mesanbommen firet af. Så faldt skonnerten rask af for vinden,

forsejlene blev brast, skøderne haledes for, og idet den friske kuling fyldte sejlene, krængede skonnerten over på den anden bov og skød langsomt over stævn pany. Hermed var stagvendingen til ende og folkene kunne begynde at klare op på dækket, så alt kunne være klar til næste manøvre.

Svendborgsund lå nu langt agterude og afskeden med familie og venner i den gamle søfartsby blev hurtigt glemt under det krævende arbejde ombord. Tanker om dette eller hint måtte vente, til frivagten tørnede ind og vagterne ombord var begyndt at dreje. Først da kunne man i lukafet forude og i salonen agter få tid til at beskæftige sig med det mere personlige. Nu lå mange døgns sejlads forude, hvad enten rejsens mål var det solgyldne Spanien, det stormomsuste Newfoundland eller den fjerne Kinakyst.

Efter opklaring overalt delte kaptajnen besætningen op i vagter. Frivagten tørnede ind, efter at dagen var gået med det vante arbejde og sejlmanøvrer. Henunder aften blev der forholdsvis stille i skonnerten. Man hørte kun søens skvalp og rorgængerens gentagen af kursen, når en ny blev stukket ud. På den mørke aftenhimmel lyste stjernerne, og i skæret fra nathusets petroleumslampe, der oplyste kompasrosen, kunne den, der forude trak kappen til over nedgangen til lukafet, skimte den ensomme rorgængers ansigt. I den kølige aften og overladt til sine egne tanker greb han fast om ratknagerne og forsøgte efter bedste evne at holde den udstukne kurs. Hans tanker gik oftere end godt var for hans betydningsfulde opgave som rorgænger til den lune køje. Men mulighederne i den retning lå hen i det uvisse. Skarpe afgrænsninger mellem vagt og frivagt var ukendte begreber. Og desuden var skonnerten ved at være til års og der ville sikkert hen på natten blive pumpesjov.

På hundevagten var vinden frisket stærkt og skonnerten lå bidevind på vestlig kurs med et enkelt reb i bomsejlene og med bjærgede forsejl. Skibet gjorde kun ringe fart, duvede svært og huggede stævnen i søens grågrønne vand. Søerne vaskede over bakken og fossede agterud i et hvirvlende sprøjt for til sidst at vælte ud af de læ spygatter.

Til hen på morgenen var der kontrær vind med byger, der vaskede over dækket, men omsider rummede vinden, og da dagvagten tørnede til, kunne man gå i gang med at udbedre et par mindre havarier, som skipperen med minutiøs nøjagtighed indførte i journalen. Endskønt han kun sjældent veg tilbage for at prange sejl, havde han på hundevagten besluttet at mindske skonnertens sejlføring. Ved logningen på morgenvagten viste den udsejlede distance sig at være tilfredsstillende trods nattens mindre gode vindforhold.

Efter adskillige døgns sejlads befandt skonnerten sig i Den spanske sø og mødte her de nordlige vinde, der søfolk imellem går under betegnelsen „Portugisernorden". Efter døgn med dårligt vejr havde skonnerten fanget denne gode brise, vejret bedredes og temperaturen steg kendeligt. Vinden var nu *plat-for-de-gat* og skonnerten rullede blidt i de lange atlanterhavsdønninger med alt i top. Dagvagten havde haft fuldt op at gøre og fra dæk til top svulmede de store hvide duge, som sejlmageren i Brogade i Svendborg med kyndig hånd havde forfærdiget. Klyver og læsejl stod fyldte af den gode brise fra nord og da der blev slået glas klokken 12 middag kunne alle med god samvittighed gå i gang med kokkens frembringelser, der på denne dag som på utallige andre bestod af gule ærter kogt på udenbords vand og hertil rygende salt flæsk og i nøje afmålte bidder saltet medisterpølse, der godt i sin konsistens kunne lede tanken hen på tovværksstumper. Fra den lille saltfjerding, der stod surret til mesanmasten, havde kokken under styrmandens overvågen fået lov til at gøre et beskedent indhug i skibets beholdning af den gode fynske saltmad – men som sagt i al beskedenhed, at ingen ombord skulle forledes til at tro, at man var kommet i et skib, hvor man ikke kendte mådeholdets ædle kunst.

Kødsækken med dens indhold af ferske varer duvede i mesanriggen og skabte forjættende længsler hos besætningsmedlemmerne, hver gang de kastede et blik op på den. – Måtte den – som skipperen udtrykte det til sin styrmand – kunne dæmpe følgerne af det næsten ildsprudende salte flæsk, er dens tilstedeværelse da ikke helt forgæves. – Kun sjældent blev den firet af, og som vind og sø var genstand for

skipperens opmærksomhed, var kødsækken det i lige høj grad, at ingen i et svagt øjeblik skulle fristes til at forgribe sig på dens attråværdige indhold.

I en skonnert af den størrelse, der her er tale om, bestod besætningen, foruden skipper og styrmand, af fire mand, hvoraf kun den ene var befaren, hvilket vil sige, at han i mindst 18 måneder skulle have faret til søs og i den tid have gjort mindst to rejser til havne, der, som det stod i konditionerne, *ere beliggende vest for en linie fra Texel til Kap Lindesnæs eller øst for en linie fra Rügenwalde til Kalmar.*

De øvrige ombord kunne være og var som regel mønstret under betegnelsen ungmand, dog at den ene af disse tillige var påmønstret som kok, men alligevel skulle gå vagterne med og være til rådighed på dækket i den udstrækning arbejdet i kabyssen levnede ham tid dertil. At han var udstyret med titlen *kok* var ingenlunde ensbetydende med, at han forud havde sat sig ind i madkunstens mysterier og slet ingen garanti for, at det ville blive kulinariske frembringelser af høj standard, der ville se dagens lys i den trange og tilsodede kabys. Alene søsygens kvaler forhindrede ham i at koncentrere sig om det betydningsfulde hverv, der på en vis måde var blevet ham påtvunget ved at blive hægtet sammen med hans jungmandstitel. Men skik og brug i sejlskibene var nu en gang, at man måtte begynde sin maritime karriere som, som det populært hed, *fransk kok og ungmand.* Det hørte så med til styrmandens mange gøremål at indvie den uerfarne i det kulinariske mysterium, hvilket tit og ofte foregik med slående argumenter i bogstaveligste forstand.

Mange af datidens sejlskibskaptajner var ikke uden ambitioner, når det drejede sig om at præsentere deres fartøj så fordelagtigt som vel muligt. Det kunne give sig besynderlige udslag. En svendborgskipper, der var fører af en 3-mastet slettopskonnert på beskedne 200 tons, stillede det krav til skibets kok, at denne ved anløb af havn skulle være iført hvidt kokkeantræk, herunder hvid, høj kokkehue. Dette ville efter hans mening omgive hans højtelskede skonnert med en nimbus, ingen af hans skipperkolleger ville være i stand til at leve

op til. Når man tager de sanitære forhold i en skonnert i betragtning, vil man forstå, at kokken ikke kom til at fejre noget jubilæum der ombord. Hans deltagelse i arbejdet på dækket i det forlangte kostume skabte ihvertfald opmærksomhed, hver gang skonnerten anløb en havn.

Det spillede i det hele taget en stor rolle, at fartøjerne tog sig ud til deres allerbedste fordel. Slendrian og ligegyldighed overfor alt stående og løbende gods tåltes ikke. Man ville gerne skabe en myte om, at i svendborgskonnerter, og i sydfynske fartøjer overhovedet, værnede man om, hvad der var en betroet. Derfor var masteskrabning og maling af ruf og skylighter næsten faste punkter i dagens arbejdsprogram. Salingerne skulle helst være lakerede og i velholdthed ikke stå tilbage for stuegulvet i hjemmet, som man iøvrigt kun sjældent havde stunder til at beære med sin nærværelse.

De uafviselige krav til renlighed og ordenssans undgik ikke at smitte af på besætningen og var utvivlsomt kimen til, at sejlskibssømanden yndede at omgive sig med orden og properhed. „*Plads til alt og alt på plads*," var et slogan man i mange af de sydfynske skonnerter dagligt havde for øje, når man havde ærinde i sejlkøjen eller andre lokaliteter under arbejdet ombord. Enhver, der har haft et sejlskibsdæk under fødderne, forstår stoltheden hos den svendborgskipper, der for mange år siden overfor kolleger fremhævede sit fartøjs gode stand med ordene: – Har I set mine joller og davider? – Tilhørerne fornam i ordene en verden af beundring og glæde over den nymalede tilstand hans jollebomme og redningsbåde befandt sig i.

På de søgrønne ruftag og hvidmalede skanseklædninger kunne man kende en svendborgskonnert, hvor på kloden man mødte den, og havde den, der kom ombord i lovligt ærinde, brugt måtten ved landgangen med flid, skulle han være velkommen i salonen agter, hvor familieportrætter gennem flere generationer og skibsbilleder prydede skoddet. Under det uundværlige sladrekompas over det frynsedugede bord tog den vejrbidte skipper imod, mens hans blik, der i sig havde en spejling af fjerne horisonter, tog bestik af væsentligt og uvæsent-

ligt. Skønnede han, at det sidste var tilfældet, blev en forcering af kahytslejderen på et hastigt tilbagetog det sandsynligste resultat af den besøgendes anstrengelser. Var der derimod en reel baggrund for besøget, slog den fynske gæstfrihed ud i lys lue og gav sig ikke sjældent udslag i, at der blev tømt en skål på begges velgående.

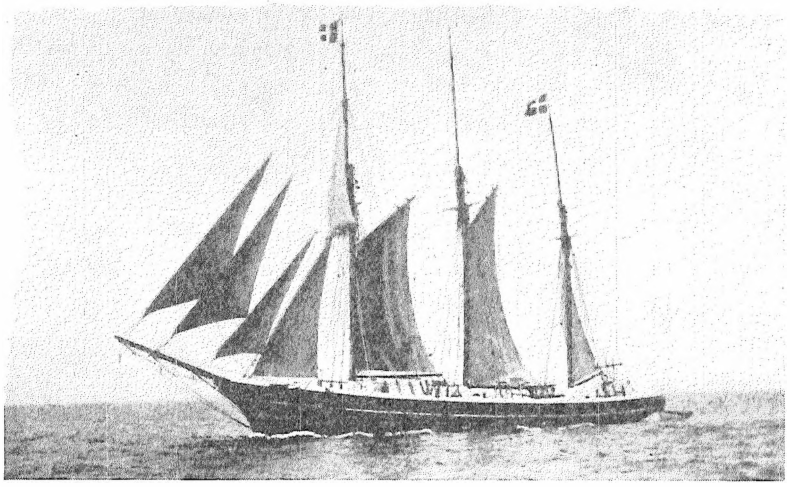
I en bestemt svendborgskonnert, hvor traditionerne holdtes i hævd, fremviste skipperen med synlig stolthed et par dåser konserves, der stammede fra hans fars tid som fører af skibet. Fra kistebænken, hvor de havde deres plads, blev de med nænsomhed fremdraget til beskuelse. Den gæst, hvem denne gunst blev til del, kunne godt forlade sig på, at han var blevet accepteret, og ikke sjældent gik der bud til kokken om, at der ved serveringen af middagen i dag ikke tåltes sorte fingeraftryk på servicet eller kabysfedt på bestikket.

3-mastet skonnert „Cornwall"

Da jeg i slutningen af tyverne mønstrede i 3-mst. skonnert „Cornwall", der på det tidspunkt stod hjemskrevet på Thurø, kom jeg ombord i en af de sidste „rene" sejlere, hvilket vil sige, at der på det tidspunkt endnu ikke var indlagt hjælpemotor i skibet, hvad der senere blev. Dog ikke mens jeg var ombord i den.

Jeg har derfor en både stærk og klar erindring om den særegne stemning og atmosfære, der herskede i et fartøj uden motorstøj. Under sejlads hørte man kun selve fartøjets arbejden i søen, tovværkets giren i blokkene og lyden fra sejlenes stræk, måske et forsejls skarpe smælden, hvis fartøjet ikke blev holdt til vinden. Men ellers en velgørende stilhed, som sikkert mangen gammel sejlskibssømand, de få der er tilbage, vil kunne genkalde sig. De lyde, der i et sådant fartøj nåede ens øre, havde fortrolighedens stemme.

Udviklingen førte med sig, at så at sige alle oprindelige sejlskibe, for at kunne klare sig i konkurrencen med de hurtigere dampskibe, fik en såkaldt hjælpemotor installeret. Bygget som de omtalte skibe var til sejl alene, var det, set ud fra et æstetisk synspunkt, ikke så lidt af vandalisme at lægge en osende og hamrende petroleumsmotor



3-mastet skonnert „Cornwall" af Thurø, bygget 1906 af J. Ph. Jørgensen, 212 brt. Senere hjemmehørende i Svendborg, dernæst i Korsør. Krigsforlist i Østersøen 1944. Foto i Søfartssamlingerne ved Svendborgsund.

The three masted schooner "Cornwall" of Thurø, built in 1906, 212 gross tons.

ind i et sådant fartøj. Der var noget forkert ved det. Også af den grund, at de så blev „rigget ned", hvilket vil sige, at topstænger og ræer blev fjernet, så muligheden for den oprindelige sejlføring blev mindsket. Hjælpemotorens tilstedeværelse gjorde topsejl og råsejl overflødige, fordi man ikke længere i samme grad som før var afhængig af vindens fremdrift. Man kunne ved motorens hjælp gå op imod strøm og vind og satte under gunstige forhold blot et såkaldt støttesejl – et bomsejl og måske mesanen.

Et sådant misfoster af et fartøj var egentlig et sørgeligt syn, der måtte skære enhver elsker af vore den gang så talrige sejlskibe dybt i hjerte og sjæl. Gennemrystede af motorens dunken og med en sodsværtet mesan haltede de sig frem over havene i indskrænket fart, som oftest som kul- og træslæbere i østersøfarten og i de hjemlige farvande.

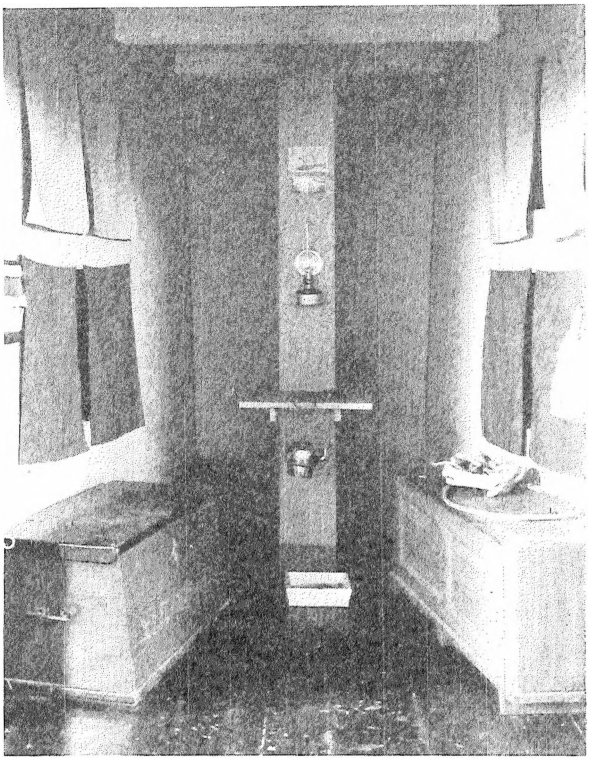
De lange rejser over de store have var forbi. Man kan med fuld ret sige, at de var som stækkede fugle, hvis flugt over verdenshavene var

forbi og uigenkaldeligt slut. Mange gamle søfolk, der havde været med i de lange rejsers tid og som virkelig holdt af sejlskibene trods sliddet og slæbet med sejlenes regering, som det hed, græmmede sig i deres hjerte over denne udvikling. De havde kunnet se skønheden i en „påklædt" sejler og havde følt sig hjemme på deres arbejdsplads i de store højder. Man kan i høj grad sige, at de havde følt selve sejladsens glæder – blot det at arbejde med skibets sejlføring, der var forskellig under de skiftende vejr- og vindforhold. At blive drevet frem af en motor, som de i sagens natur måtte føle som et fremmedelement, var dem stærkt imod og gav anledning til mange mishagsytringer. De holdt for meget af skibene til at lade deres utilfredshed gå ud over disse, så det var altid de forhadte motorer, det gik ud over. Øgenavne som „hakkemaskiner", „oseuhyrer" o. a. var almindelige.

I „Cornwall" var der altså på det tidspunkt ikke en sådan fredsforstyrrer. Ingen fedtet olie flød over dækket. Tovværk og sejl havde den patina som kun vejr og vind, søvand og almindeligt brug havde givet det og *den gamle* agter, skipperen, måtte ikke dele salonen med en solaroliemotor, men kunne uindskrænket residere i sin kahyt, der havde den størrelse, skibets bygmester havde anset for passende for chefen i en 3-mastet skonnert.

Vi var en besætning på ialt 6 mand, skipperen iberegnet. Hans navn var Laurits Madsen og han var en ægte thuriner, bosat på denne dejlige sydfynske ø, som han følte sig nær forbundet med. Det var mit bestemte indtryk, at han nærede en ikke ringe stolthed over, at der på agterenden af skibet stod malet – Cornwall af Thurø –. Navnebrættet var kunstfærdigt udført med krummelurer og var malt i gult og rødt. Jeg tror, at han også gerne havde set, at der havde været en gallionsfigur under klipperstævnen. Men det var der altså ikke.

„Cornwall" var ikke nogen egentlig skønhedsåbenbaring. Der var ikke den elegante flugt over dens linier. Dens klipperstævn var vel nok det kønneste ved den. Men det øvrige svarede ikke rigtig dertil. Lidt plump i linierne og med en agterende, bygmesteren ikke havde



Rekonstruktion af mandskabslukaf i en Svendborg-skonnert, med skibskiste, spyttebakke, kaffekedel, bord og lampe. Køjerne er skjult bag køjegardiner. – Søfartsudstillingen i Svendborg 1953.

Reconstruction of the fo'c's'le of a Svendborg schooner.

haft særligt held med. Den var ikke spejlgattet og heller ikke, hvad der ville have klædt den, rigtig afrundet i formen. Nærmest en mellemting af disse to former.

Den var rigget som slettopper med fokkerå og spidser og var på 212 brt., bygget på Thurø i 1906 af J. Philip Jørgensen, der da var korresponderende reder. Senere disponeredes den af A. Jensen, R. W. Rasmussen, J. Jørgensen og kaptajn Rasmus Nielsen, alle af Thurø. Også „Cornwall" led den skæbne at få indlagt hjælpemotor, men det

skete først i 1931, da den kendte skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, blev reder for skibet. Dets endeligt mødte det under anden verdenskrig, idet det i 1944 krigsforliste i Østersøen. Det var da afhændet til rederiet „Storebælt" i Korsør.

Til trods for, at kaptajnen var en sejlskibssømand af den gamle skole, en mand der havde faret til søs i sejlskibe alle sine dage, var han ikke præget af den hårdhed og barskhed, der ellers var kendetegnet for søens folk på den tid. Han var stilfærdig og omgængelig overfor sine folk og havde egentlig kun én svaghed, nemlig den bekendte thurinske småtskårenhed med hensyn til den daglige kost ombord. Hans påholdenhed i den retning svarede ganske godt til de øvrige thurinerskipperes. Egentlig mangelfuld var kosten ikke, men den var uhyre spartansk og tillod ikke frådseri i nogen som helst retning. Klipfisk var den ret, der bestandig gik igen og det flere gange om ugen. Måske havde han en bestemt hensigt med dette traktement. Det bevirkede ihvertfald, at folkene forude efterhånden blev så led og ked af denne ellers ikke så ringe spise og dårligt gad se den, når kokken synligt brødebetynget frembar den ved middagstide. Denne, kokken altså, havde fundet ud af, når besætningsmedlemmerne om formiddagen fandt på at spørge, hvad middagsmaden stod på den dag, da at sige: – oksesteg! Vist egentlig ikke for at drive gæk med folkene, men mere for, at de så blev indgivet forventningens glæde, der jo som bekendt ikke er den ringeste, der eksisterer. – Faktisk fik vi klipfisk tre gange om ugen. Og afvekslingen bestod kun i, at vi så ind imellem fik plukfisk. Selv om det var en behersket afveksling, bevirkede det dog, at det svandt i beholdningen af klipfisken – mere end skipper Madsen nok egentlig skøttede om.

Styrmanden ombord var en ældre mand, Gommesen, der var hjemmehørende i Ommel på Ærø. Også en gammel sejlskibsmand, der havde tilbragt det meste af sin tid i sydfynske sejlskibe og været overalt på kloden, hvor disse fartøjer på hin tid viste flaget. Intet ombord i et sejlskib var ham fremmed. Han var fortrolig med sejladsen under alle forhold og var som skipperen en fredsommelig natur. De hårde og barske vilkår i datidens skibe var ligesom gledet hen

over ham uden at mærke ham. Han var god ved besætningen og lærte gerne fra sig af sin store viden til os nybegyndere. I timevis kunne han, når det var magsvejr og sejlmanøvreringen ikke krævede alles tilstedeværelse ved fald og braser, give sig tid til at indvie os unge mennesker i sejlsyningens vanskelige kunst. Han var tålmodig og fortalte under arbejdet løs om sine mange oplevelser i sit lange liv på havene. Og ikke blot det, men han var også selv en andægtig tilhører, når det drejede sig om at lytte til, hvor vi kom fra, og vore familieforhold interesserede ham tilsyneladende.

Det var således et godt forhold ombord, officerer og besætning imellem. Det er måske derfor jeg med særlig glæde husker min tid i denne gamle skonnert. Disse forhold opvejede ihvertfald den ensformige og trivielle kost. Vi vidste jo på forhånd allesammen, at det var en thuriner, vi var kommet i. Så forventningerne var stemt derefter. Og så var kravene i den retning jo helt anderledes dengang end i vore dage, hvor man godt kan undre sig over, at velfærdsstatens ungdom kan finde på at nægte at „tørne til", hvis en dag frokostens rullepølse viser sig at være lidt mere fed end sædvanlig.

Sejlsyningen i „Cornwall" er et kapitel, jeg gerne vil dvæle lidt længere ved.

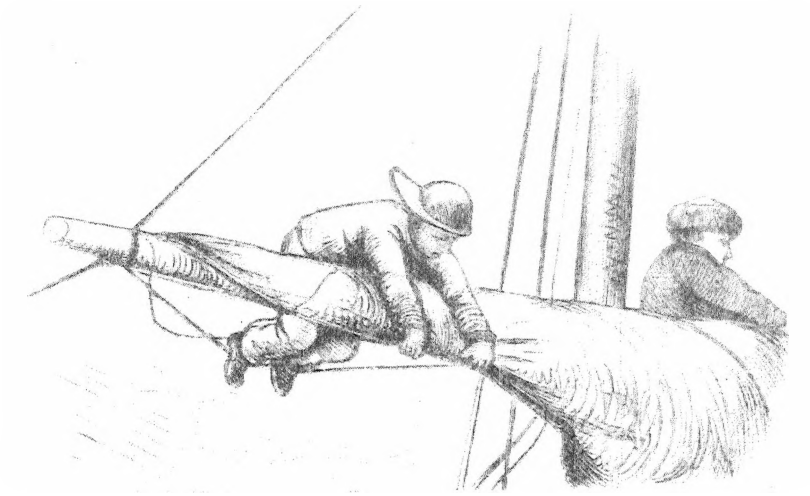
Som så meget andet ombord var heller ikke skibets sejl af særlig god beskaffenhed. Det var derfor nødvendigt med stadige reparationer. Særlig var vores bredfok af en meget skrøbelig kvalitet og faktisk altid i en sådan tilstand, at den dårligt tålte, at vinden blæste på den. Og det var jo strengt taget derfor, vi havde den. Af dens oprindelige dug var der ikke meget tilbage. Den var lap på lap og derfor befandt den sig som oftest i hænderne på styrmanden og mig på sejlsyningens område yderst ukyndige. Men den gav os anledning til mangen hyggelig sludder i lukafet eller på dækket, alt efter som vejret nu var. Min sejlhandske, som endnu i dag er i min besiddelse og som jeg værner om næsten som et klenodie og som er en af mine kæreste ejendele, den eneste ting, bortset fra minderne, som eksisterer fra min tid i „Cornwall", fik jeg lært at bruge under Gommesens tålmodige vejledning. Utallige, næsten som ørkenens sandskorn, er

de sting, den har været med til at sy på „Cornwall"s skrøbelige sejl. Det er nu bagefter mit indtryk, at kaptajn Madsen, der vist egentlig havde den største part i skibet, hvis det da ikke helt og holdent var hans eget, simpelthen ikke havde midler til at lade skibets sejl forny. Gang på gang blæste forsejlene i blot halvdårligt vejr halvvejs ud af ligene, så de i hast måtte bjerges. Så *hvis* skipperen, hvad vi nu sjældent havde fornemmelsen af, var en hårdtsejlende mand, måtte han af nærliggende grunde holde en sådan eventuel tilbøjelighed i ave. Det lod sig simpelthen ikke gøre at kaste sig ud i slige vidtløftigheder. Her dannede han en undtagelse fra mange af sine kolleger i de sydfynske skonnerter, hvoraf mange var hårdtsejlende folk, der holdt af at presse deres fartøjer til det yderste. Erindringen om disse hardboilede vindhunde lever endnu hos de relativt få sejlskibsfolk, der er tilbage.

Der er med vilje ikke min hensigt at beskæftige mig så meget med selve sejladsen i den skonnert, jeg i denne artikel har gravet frem fra min erindring. Det skal mere være de folk, jeg derfra husker, jeg her vil tale – eller rettere skrive om. Enkeltes videre skæbne kender jeg og har fulgt gennem årene. Men det vil jeg senere vende tilbage til.

Matrosen, for en sådan havde vi i „Cornwall", hed Otto og var, så vidt jeg husker, fra Horsens. Nok var han befaren, men i de tider var det småt med hyrer, så han havde måttet lade sig mønstre som letmatros. Organiseringen af søfolk var jo på de tider ikke så generel som nu. Så hvis en skipper for at nedskære hyren fandt det for godt, kunne han godt insistere på, at selv en befaren mand med sin sejltid i orden måtte tage til takke med at blive mønstret som letmatros. Der var jo mange om jobbet. Så ville den ene ikke have det, stod der mange andre, der af den bitre nød var tvunget til det.

Otto var en dygtig sømand, der vidste alt om arbejdet med sejlene, hvorfor han var styrmanden en næsten uvurderlig arbejdskraft. De 70 kr. han fik om måneden, var vel nok en af skibets udgifter, der var bedst anvendt. Besværlighederne med de skørnede sejl fik ham tit og ofte til at overveje om han ikke skulle sige sin måned op. Men



Arbejde ombord: sejlene beslås. Træsnit efter Chr. Blache i Ude og Hjemme 1877–78.

Furling the sails.

styrmandens iver med at sy og reparere fik ham gang på gang til at ændre beslutning, så han blev. Men tit og ofte kom han småbandende ned fra stortoppen eller ind fra klyverbommen med fortvivlelse og håbløshed i sit ellers venlige og åbne ansigt. Han var en god sømand. Desværre har jeg aldrig mødt ham siden. Men at han senere blev en af de solide i den danske sømandsstand, har jeg aldrig været i tvivl om. Er han gået til sammen med andre mange hundrede i det store ragnarok, der skulle komme mange år efter vores tid i „Cornwall", men som vi ikke dengang drømte om, skal her prentes en minderune til hans erindring.

Den næste i rækken af besætningsmedlemmer, rækkefølgen er ganske tilfældig, var ungmanden Kresten, der var søn af en skibsfører, Raahauge, fra Marstal. Faderen var fører af en af de rigtige langfarere, nemlig 3-mst. skonnert „Sif", der var hjemskrevet i den ærøske søfartsby. Fra faderen havde Kresten arvet de søfartstraditioner, der var så rige på de sydfynske øer i de tider, og han har siden

bevaret sin tilknytning til søens arbejde. Han er i dag skibsfører i et af vore bugserselskaber. Jeg har senere mødt ham, og han har stadig det blik i øjnene, der ligesom skuer mod fjerne horisonter, og hans gang har, til trods for at de lange rejsers tid er forbi, en mindelse om atlanterhavsdønninger, ligesom han har bevaret det ægte ærøske tonefald i sproget og det lidt drengede smil, som jeg husker trods de henved fyrretyve år, der snart er gået, siden vi hos styrmand Gommesen i „Cornwall" fik de første lektioner i den ædle sømandskunst.

Da vi i sin tid mønstrede i „Cornwall" og forlod Ærøskøbing, hvor vores rejse begyndte med destination Riga, stod Krestens far på „Sif"s dæk og svingede med sin kasket til afsked. Det var en lidt beklemt ungmand, der i vores fælles travlhed ved faldene tog sig tid til at vinke igen, mens vi stod havnen ud med den gamle og lidt skrøbelige skonnert.

Der var en lokalitet ombord, der særlig havde styrmand Gommesens bevågenhed, og det var skibets lokum. Af en eller anden mærkelig grund holdt han af at opholde sig der. Og det var ikke af den grund, som stedet almindeligvis var bestemt til, for han opholdt sig der i både tide og utide. Med døren stående på klem gav han derfra sine ordrer om sejlmanøvrer og alt andet arbejde iøvrigt. Jeg tør godt påstå, at han opholdt sig i denne trange lokalitet fuldt så meget som i sit eget kammer. Denne mærkværdige særhed hos ham var en kilde til stadig undren hos os besætningsmedlemmer. Nu var rummet selvfølgelig ikke opvarmet, så det kan ikke have været fordi han var særlig kuldskær, at han havde valgt det til et slags kvarter. Kun når en eller anden følte en naturlig trang til at benytte stedet, veg han pladsen. Men han annekterede det hurtigst muligt igen. Det mærkeligste var, at skipper tilsyneladende accepterede tingenes tilstand. Ihvertfald erfarede ingen af os, at han nogensinde fandt anledning til at påtale forholdet.

Kokken ombord i „Cornwall", Jens Laursen, var som jeg svendborggenser, og iøvrigt en gammel barndomsven. Vore familier havde været og var naboer gennem alle barndomsårene.

Egentlig var han såkaldt dampskibskok og havde sejlet i dampere gennem en hel del år. Hvad der havde bevæget ham til at søge hyre i „Cornwall" og til en langt mindre hyre, end han var vant til i dampere, er stadig en gåde for mig. Til og med skulle han gå vagterne med og tage sin rortørn. Denne forskel i arbejdsvilkår, som han frivilligt var gået ind i, var mig en kilde til stadig forundring. Nu er det mig ikke muligt at få opklaret årsagen, idet han forlængst er gået bort. Nogle år efter vores tid sammen i „Cornwall" forsvandt han en nat ud over siden på den damper, hvori han var forhyret. En opklaring af tragedien er aldrig kommet for dagen. Hans sko ved lønningen var det eneste tavse vidnesbyrd om et drama, som berørte mig dybt. Jeg havde mistet en god ven. Havet, det nådeløse, gav ham aldrig tilbage.

En romantisk natur var han og det kan måske være denne egenskab, der bød ham at søge tilbage til et af de sejlskibe, hvori han havde begyndt sin maritime karriere.

Det var nu så som så med romantiken i gamle „Cornwall". Tilværelsen var realistisk og arbejdsdagen lang og krævende. Frivagterne var præget af søvn og atter søvn, afbrudt af bestandige udpurringer, når der skulle vendes og frivagtens tilstedeværelse på dækket var påkrævet. Men det er nu ikke helt rigtigt at sige, at romantiken ikke eksisterede. Det gjorde den trods alt. Selvfølgelig er tiden, nu så mange år efter, farvet af, at årene er gået og hele epoken er kommet på afstand.

Men livet under sejl har nu engang i erindringen noget besnærende over sig. Vi var unge, sindene var åbne for alle indtryk. Men atmosfæren i en skonnert uden motor kun drevet frem af sejl, var, som jeg tidligere har sagt det, en oplevelse, jeg ihvertfald ikke ville have været foruden. Sejlenes svulmen, fartøjets arbejden i søen og søernes rasen langs den læ side, arbejdet med sejlene under de skiftende vejr- og vindforhold, mens fartøjet som et levende væsen tumlede sig i den grønne sø, var livet for unge mennesker, der havde valgt søen og datidens skibe som deres arbejdsplads – den eneste de kunne tænke sig.

Til forskel fra i dag, hvor det pekuniære spiller den afgørende rolle i unge menneskers valg af arbejdsområde, var det, det tør jeg godt påstå nu så mange år efter, kærligheden og interessen for skibene under sejl, der havde fået os til at vælge dette arbejde uagtet vi vidste det var forbundet med afsavn, som elendige boligforhold og ringe kost, lang arbejdstid og lille løn. Fornødenhederne var på hine tider små og man kan godt undre sig over, hvordan den beskedne hyre kunne slå til til beklædning og personlige fornødenheder.

Dette var et par sidespring. Vi skal tilbage til „Cornwall" og dagligdagen ombord.

Rortørnen

Dette vigtige arbejde, som alle ombord, også kokken som allerede sagt, måtte tage del i, var vel nok det, der stillede de største krav til en god fysik. På det åbne halvdæk, styrehus fandtes ikke, kunne arbejdet med at holde den udstukne kurs i al slags vejr være krævende. En god og varm påklædning var nødvendig, og det var netop, hvad ingen af os var i besiddelse af. Et par gode varme søstøvler og en solid frakke var ting vi måtte nøjes med at stå og drømme om, mens vi efter bedste evne forsøgte at holde skibet på kursen. Navnlig for en nybegynder var kompasset en drilagtig ting. Kompasnålen ville være alle andre steder, end netop der hvor den skulle. Det værste var, at kunne man ikke holde kurs, begyndte sejlene at blafre og true med at bomme over. Navnlig under bidevind-sejlads, hvor det gjaldt om at styre så nær vinden som muligt, var den gal. Man skulle helst, ihvertfald i en råsejler, holde den ca. 6 streger fra vinden, og det kunne til tider være svært for en uerfaren rorgænger.

Gik det helt galt, kom enten styrmand eller skipper op ad kappen fra salonen og så var der til en i en god mening.

Under helt ugunstige vejrforhold blev man, for ikke at risikere at blive blæst ud over siden, surret med en line om livet, der i den anden ende var gjort fast til ratstammen. Denne foranstaltning kunne dog ikke forhindre, at man af de søer, der ustandselig vaskede ind

Sømanden med sin harmonika nyder frivagten ombord. Træsnit efter Chr. Blache i Ude og Hjemme 1877–78.

Sailor with his concertina.

over, blev gennemblødt til det bare skind. Under sådanne situationer var ens romantiske forestillinger om sølivet meget langt borte og længslen mod køjen i lukafet forude voksede i takt med søerne, der skyllede ind over den ensomme og til tider let fortvivlede rorgænger, som ikke så sjældent tillige måtte slås med søsygens kvaler, hvad der gjorde ham endnu mere uskikket til at holde styr på den urolige og drilske kompasrose.

Afløsningen var derfor imødeset med ikke så lidt forventning. Når den endelig indfandt sig vaklede man ør, gennemblødt og en smule lettet hen over det slingrende dæk, kravlede ned ad lejderen til lukafet, trak kappen til og krøb til køjs under den ganske vist klamme

dyne, hvorefter man omgående faldt i søvn, drømmende om helt ustyrligt roterende kompasroser. – Næh, en jungmands liv i et sejlskib var ikke altid en dans på hverken kompas- eller andre roser.

Tiden bringer jo som bekendt tingene noget på afstand, og man ser begivenheder og hændelser i et andet lys. Det er jo gudskelov sådan, at strabadserne glemmes og at man kun husker de lyse timer. Og dem var der gudskelov mange af i de gamle skonnerter. Var det ikke tilfældet, ville de erindringer, jeg her sidder og nedfælder på papiret, kun være et udtryk for en falsk romantik. Livet til søs i de tider, jeg beskæftiger mig med, var en blanding af godt og ondt, som livet under alle forhold og til alle tider har været. Jeg har aldrig truffet nogen, der har villet undvære deres tid til søs. Vi har alle, alle vi der har arbejdet i de gamle sejlskibe, gode og værdifulde erindringer, som vi nu og da kan tage frem og tænke tilbage på, på hvilket alderstrin vi så end befinder os.

Men det er min personlige opfattelse, at ingen af os bør beholde dem for os selv. Vi bør hver især efter evne nedskrive dem, at de kan bevares for eftertiden. Set ud fra et historisk synspunkt bør enhver epoke, der er forbi, efter min mening fæstnes på papiret, ud fra den betragtning, at disse notater kan have betydning og interesse for kommende slægter. Det må så blive videnskabsmændenes og forskernes opgave at sortere væsentligt og uvæsentligt fra hinanden og ud af det, der bevares, tegne et billede af en forbigangen tid, dens mennesker og deres vilkår under det arbejde, de, mens de levede, udførte.

Jeg vil gerne til disse betragtninger føje det ønske og det håb, at befolkningen i dette land, hvis hovederhverv gennem århundreder har været søfart, efterhånden må blive mere og mere klar over, hvilken enorm udvikling vor skibsfart gennem disse århundreder har gennemløbet og således få en større interesse for emnet, end tilfældet er. Der er skrevet gode og oplysende bøger om vor skibsfart, men der er skrevet for lidt, og der læses navnlig for lidt om dette i virkeligheden interessante emne.

Mange gamle søfolk har taget deres viden – og deres mange gange

rige viden – med sig i graven. Det kan aldrig komme for dagens lys og vil således aldrig komme til kundskab for nulevende og kommende slægter. Det er dødt stof. Vi, der endnu lever og har erindringen, har også en forpligtelse til at sørge for, at disse erindringer kommer til at leve videre. Vore søfartsmuseer og de mænd dér, der beskæftiger sig med at samle stoffet, har efter min mening påtaget sig en påskønnelsesværdig opgave.

Sømanden ved landgang

Det ligger i sagens natur, at sømanden på hin tid, altså for en 30–40 år siden, ikke var særlig velbeslået. Hyren var som nævnt, selv med datidens målestok, lille og rakte ikke langt. Der blev derfor ved sømandens landgangsture ikke råd til ekstravagance under nogen form.

De gratis glæder, såsom at vandre gennem de fremmede byers gader, var, hvad det kunne strække sig til. I flok og følge drog man ind til byen for at indsuge dens fremmede præg. Havnene var jo, og er stadig ens overalt på kloden. De ting, sømændene bragte med sig hjem ude fra det fremmede og hvoraf en del befinder sig på vore søfartsmuseer, var for det meste godtkøbskram, der ikke repræsenterede større værdi i penge. Mange af tingene lavede de selv i de få ledige stunder, de havde ombord, såsom plattingsarbejde og skibsmodeller, hvoraf mange er fremstillet med minutiøs nøjagtighed.

Med den 5-mastede bark „København"s tragiske og stadigvæk gådefulde forsvinden som en uhyggelig aktualitet tæt inde på livet af os, havde en finsk sejlskibsmatros fra en finsk råsejler, vi lå sammen med i Riga, lavet en pragtfuld model af dette dejlige skib, der med hele sin besætning fik så sørgeligt et endeligt. Utallige arbejdstimer repræsenterer denne model. Til trods for min mangel på både jordisk gods og navnlig mammon, overlod han mig den. Om jeg trods min armod har været i besiddelse af et eller andet attråværdigt for min finske ven, husker jeg ikke i dag. Men en byttehandel må være kommet i stand, for modellen har fulgt mig siden og står i dag på hæderspladsen i min stue. Den repræsenterer, foruden et strålende

stykke husflidsarbejde, eller vel rettere skibmandsarbejde, en sum af minder fra min tid i „Cornwall" og ikke mindst en god erindring om en brilliant finsk kammerat, som jeg aldrig siden har mødt. Dens velformede skrog og stolte rejsning er for mig et synligt minde om min sejlskibstid.

LIFE ON BOARD A SCHOONER OF SOUTH FUNEN

Summary

One of the centres of Danish shipping in the days of sail was South Funen, or to be more precise the little town of Svendborg and the neighbouring islands of Taasinge (with the sea-faring town of Troense) and Thurø. Even as recently as 1930 some of the many schooners and smaller craft built in the numerous shipyards near Svendborg Sound and registered in this district still did not have auxiliary engines. A considerable number of the vessels from South Funen sailed on the Newfoundland run, with fish from Newfoundland to Southern Europe, while others of the small sailing ships challenged the high seas all over the globe.

During his youth in the 1920's the author sailed on several of these ships, among them the three-masted schooner "Cornwall". He gives a vivid and entertaining account of life on board and the men he sailed with in a time which seems to us so very far away because such great changes have taken place in shipping since then. The memory casts a romantic glow over life as it was then, even though the writer does not deny that the men were often treated very strictly and the food might be bad. There was not a great deal of money to spare so economies were made wherever possible. Living conditions in the tiny forecastles were far from satisfactory, the work was hard and hours long. Ships were usually undercrewed.

Most of the boys of the neighbourhood were destined for the sea as soon as they reached adolescence, and although the life of a ship's boy was anything but a bed of roses they stuck to it and could not imagine any other way of life. They despised all landlubbers and had the entire world before them.

As the years go by there are not so many left who have sailed in the old sailing ships and the author expresses the hope that as many as possible will write their memoirs so that scholars of the future will have as complete a material as possible to work upon. In a seafaring country such as Denmark the maritime museums have the important task of making our nautical past come alive for the young people of today and preserving our traditional love of the sea.

VIRGIN ISLANDS 1967

Af

HENNING HENNINGSEN

1917 solgte Danmark sine sidste tropekolonier, de dansk-vestindiske øer, til USA. I dagene omkring 31. marts 1967 mindedes halvhundredåret for deres „transfer" ved en storartet American-Danish Friendship Festival på øerne. Museumsinspektør, dr. phil. Henning Henningsen giver en oversigt over Virgin Islands, som de ser ud i dag, og peger på den kendsgerning, at befolkningen stadig lever videre på den danske kulturbaggrund fra 200–250 års dansk besiddelse.

I TIMEVIS svæver flyvemaskinen hen over det dybblå Sargassohav med drivende brune tangtotter. Så dukker i det fjerne mod syd en række småøer op af søen som højryggede hvaler. Det er de små Antiller, og snart kan man med kortet i hånd genkende nogle af dem: Tortola, Lille og Store Hans Lollik, St. Jan, og så er man over St. Thomas' vestende. Flyveren slår et sving langs øens sydside, og man ser Charlotte Amalies lyse huse ligge inde i den beskyttede bugt for foden af den brunt afsvedne bjergkam. Det danske statsskoleskib „Danmark", som ligger for anker i bugten, kan tydeligt skelnes, ligesom et par kæmpestore linere på krydstogtsbesøg. Så stikker maskinen mod syd over det Karibiske hav; der er kun godt 70 km til St. Croix, hvis bjergrige West-end man hurtigt når. Fra luften ser man talrige plantagebygninger, hver med sin ruin af en sukkermølle, bygget af grå sten og ragende op som korkpropper på højkant. Så lander man i Alexander Hamilton lufthavnen på øens sydvestside og opsluges af modtagelseskomiteens festivitas, med journalister, dannebrogsflag, blomster, rompunch osv.

Fra luften ser øerne ikke store ud. St. Croix, den største, er på

størrelse med Møn, St. Thomas er så stor som Ærø, og St. Jan er betydeligt mindre end Amager. Men de er dog et stykke Danmark fra gamle dage, og den besøgende dansker er unægtelig spændt på at erfare, om der virkelig er noget dansk tilbage derude endnu, eller om de forløbne 50 år siden salget 1917 har udvisket det danske præg, der måtte have været. Man ved jo, at det danske islæt altid var minimalt, og dansk sprog har aldrig været brugt uden for de få danskeres kreds. Så man er skeptisk.

Det varer dog ikke længe, inden man til sin store forbavselse og ikke mindre glæde kan fastslå, at øerne stadig virker danske – selvfølgelig når man trækker deres tropekarakter fra. Ligesåvel som det nærliggende Puerto Rico, der i 1898 efter århundreders spanskhed blev erobret af USA, stadig er „pærespansk", er Virgin Islands, som de nu hedder, stadig „pæredanske", et lille stykke Danmark på den anden side af kloden, med den varme, frodige, paradisiske charme, som beliggenheden i tropezonen forlener dem med. Øerne ligger på omkr. 18° nordlig bredde, og naturen og den herlige luft er selvfølgelig ikke dansk. Men det er historien, og det er kulturen, og man ser, at 2–2½ århundredes præg ikke har kunnet bortviskes i et halvt århundredes forløb.

Byerne: Charlotte Amalie, Christiansted og Frederiksted, virker særdeles hjemlige i deres arkitektur. Mange af husene er forøvrigt bygget af gode flensborger mursten, som blev bragt med ud som ballast i skibene. Man synes, at man er hjemme, når man vandrer igennem gaderne. Selvfølgelig er husene ikke konstruerede som hjemme. Mange af dem har arkader eller buegange, bag hvilke fortovene går, og åbne gallerier foroven for skyggens skyld. Ruderne mangler helt eller er erstattet af jalousiruder, så nordostpassaten frit kan blæse igennem rummene og bringe kølighed. Til gengæld er der skodder til at lukke for, hvis en af de så frygtede orkaner skulle komme. Tagene er i reglen spåntage, dvs. belagt med *shingles,* små træplader, og i nyere tid af bølgeblik eller eternit. Men husenes enkle og smagfulde stil virker dansk, og det gør de lyse hvide, grå, gule, rosa, okseblodsrøde og grønne farver, de er kalket eller malet i, også. Denne

Hus i Kongensgade, Frederiksted, med gallerier i gitterform.
– Dette og de øvrige fotos er optaget af forfatteren.

House with galleries, in Frederiksted.

vor egen *colonial style* er i høj grad beslægtet med dansk klassicisme, den er speciel for Dansk Vestindien og findes ikke på de andre øer.

Heldigvis er der kun ombygget ganske få huse, så gaderne står næsten ubrudte i en betagende harmoni, som man fryder sig over. Ingen byer hjemme i Danmark kan i dag opvise så sluttede gadebilleder. Alle tre byer er forøvrigt tydeligt nok anlagt på tegnebrættet og har lige gader, som skærer hinanden vinkelret og løber lige ud uanset terrænet.

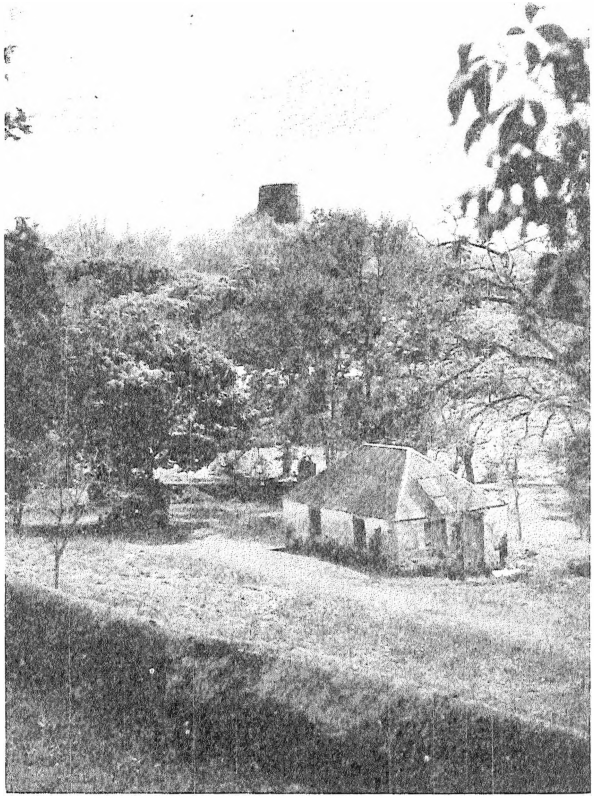
Der har været mange planer om at rive de gamle kvarterer ned, f. eks. magasinbygningerne i Charlotte Amalie, og opføre store moderne bygninger i stedet, men indtil nu er det heldigvis blevet afværget, bl. a. ved regeringens mellemkomst. Selv om mange *businessmen* overhovedet ikke har sans for de gamle bygninger, forstår de dog i reglen, at turisterne er charmeret af dem, og at de på den måde virker som et økonomisk aktiv. Så foreløbig bliver de stående.

Det danske præg forstærkes i høj grad af de danske gadenavne, som stadig figurerer på gadeskiltene og tildels endnu bruges. Ganske vist har engelsktalende tunger delvis måttet give op over for f. eks. Raadets Gade, Dronningens Tværgade osv., men man forsøger at radbrække dem som man bedst kan. Vimmelskaftsgade kaldes dog i daglig tale Backstreet (Charlotte Amalie). De gadenavne, der tropper op i de små byer, er f. eks. Kongens, Dronningens Gade (og Tværgade), Kronprinsens Gade, Kompagniets Gade, Nygade, Nørregade, Østergade, Strandgade, Bjerggade, Krystalgade, Hospitalsgade, Torvegade, Hummergade, Grønnegade, – så man føler sig som hjemme.

Men menneskene? Ja de 85–90 % er mørke i alle afskygninger, og dansk sprog har som sagt aldrig været fremherskende på øerne, hvor tidligere kreolsk var negersproget, og hvor engelsk har været almindeligt brugt i mere end 150 år. Selv om danskerne altid har været i mindretal, idet det nærmest kun var embedsmændene og soldaterne der var danske, tilligemed et fåtal af plantere og handelsmænd, har den danske indflydelse dog været stor, meget større end man ville vente. Måske takket være at embedsmændene var toneangivende, måske takket være skolevæsenet, som blev indrettet så tidligt som i 1839 for slavebørn og senere stadig udbygget.

Uden at ville presse det selvoplevede for hårdt, noterer man dog med glæde forskellige småting som f. eks. danske navne blandt øernes indfødte befolkning: Christian, Thomasine, Kaj, ligesom at der i husholdningen endnu sporadisk træffes minder om dansk kogekunst. At man overalt så et væld af dannebrogsflag ved siden af Stars and Stripes og det særlige vestindiske flag (hvidt med en gylden ørn med rødt-hvidt stribet skjold på brystet og holdende en palmegren og tre pile i kløerne), skyldes selvfølgelig den særlige festival-begivenhed, men det glæder dog én.

I de talrige artikler, der fremkom i den vestindiske presse i jubilæumsdagene, blev øernes udvikling under det forløbne halve århundrede nok fremhævet, men Danmark hyldedes i stærke vendinger, og det blev betonet, at øerne var stolte af at bygge på den „fine dansk-europæiske kultur".



Sukkermølleruin og negerhytte, plantagen Butler's Bay, St. Croix.

Sugar mill and worker's dwelling, plantation Butler's Bay, St. Croix.

Er der noget om dette? Har Danmark virkelig betydet noget for den nulevende befolkning?

Ja i høj grad, mente en højtstående embedsmand, som var født på St. Thomas for lidt over halvtreds år siden, og som meget beredvilligt gjorde rede for sine tanker. Selv om han som danskernes „lærling" var meget engageret i spørgsmålet personligt, og selv om det var i privat form, de blev fremsat, er det dog ikke uden interesse at høre dem, så meget mere som han efter eget udsagn ikke står ene med dem.

Han sagde: hele vor kulturbaggrund er dansk. De embedsmænd, der kom herover fra Danmark, var for størstedelens vedkommende hæderlige folk, som gjorde hvad de kunne for øerne og deres befolkning. Danmark som lille land havde ikke råd til at gøre storartede økonomiske investeringer, men de gav os noget som var meget bedre, nemlig en moralsk målestok i demokratisk ånd. På øerne har der f. eks. ingen racediskrimination været, og det er der heller ikke idag. Danskerne har givet os retfærdighedssans og ansvarsbevidsthed; de har vist os, at penge ikke er alt, og at jagten efter dollaren ikke er et mål i sig selv. Endvidere har vi fra danskerne arvet deres vidunderlige sans for humor, samt en vis stædighed (*stubbornness*), og det er ikke ringe egenskaber. Dem videregiver vi ældre, som endnu kan mindes det danske styre, til vore børn. Jeg har selv været i Danmark for et par år siden, fortalte han videre, for ubemærket at studere den jævne dansker i dagliglivet og for at se, om folket måske skulle have forandret sig, men jeg er glad ved at kunne sige, at dette ikke er tilfældet. Danskerne har idag nøjagtig de samme egenskaber, som de havde for 50 år siden, og det er dem vi lever på herude.

Jeg svarede med nogen skepsis, at det inderligt glædede mig at høre dette, men at danskerne alligevel gik rundt med et vist skyldkompleks over for tidligere tiders synder: slavehandel, udnyttelse af sorte medmennesker, brutal behandling af dem, og tillige i den sidste danske periode, da slaveriet forlængst var ophævet, mangel på pengemidler til at hæve øernes sociale, medicinske, uddannelsesmæssige osv. standard.

Ja, der har været mange dårlige mennesker i fortiden, indrømmede han, og alle danske var selvfølgelig ikke lige store idealister, men det var dog danskerne, der 1792 forbød slavehandelen før nogen anden nation, og når amerikanerne henviser til deres Abraham Lincoln, siger jeg altid, at danskerne havde generalguvernør Peter von Scholten, som i 1848 gav negrene fri, længe før slaveriet blev ophævet i Amerika. Han er for os simpelthen det ædleste menneske, Danmark har sendt herud.

Og på sundhedsmæssigt område står Danmark også med palmerne

i hænderne. Den danske læge Knud Hansen, som blev her efter 1917 og efter hvem hospitalet i Charlotte Amalie er opkaldt (Knud Hansen Memorial Hospital), kaldes „de syges og de indfødtes velgører". Ham skyldes det, at Virgin Islands nu er det sundeste sted i hele USA. Han fik udryddet gul feber, malaria, elefantiasis, spedalskhed og andre sygdomme, som tidligere hærgede øerne.

Education – ja også her gjorde von Scholten en indsats. Allerede 1839 oprettedes skoler for slavernes børn, – hvor havde man på det tidspunkt noget tilsvarende? –

En dansker hører gerne sådanne ord, selvom man inderst inde synes, at problemstillingen er noget forenklet og ved, at de er sagt i en venskabelig stemning.

Forøvrigt er det sikkert velbekendt, at dansk indflydelse på et bestemt område nutildags har en blomstring som ingensinde før, nemlig i de talrige butikker, hvor dansk porcellæn og keramik, dansk sølv, danske møbler, danske fødevarer af enhver art, danske nydelsesmidler som øl, snaps, spirituosa, cigarer, småkager osv. osv. dominerer absolut. Det danske er så givet mondænt, og forretningerne smykker sig med danske farver og danske navne, som f. eks. Elverhoj, Gavébod, Maison Danoise, Den lille Butik, Copenhagen Ltd., Royal Dane. Sådan noget trækker voldsomt, og de tusinder af turister, der daglig udspys fra de store linere på krydstogt i Vestindien, styrter villigt ind i alle de mange velforsynede butikker og køber danske varer i store mængder og for mange penge. – Alt hvad der er *Danish,* sagde en forretningsmand til mig, er simpelthen udtryk for kvalitet og højeste smag. *Danish design* er i topklasse verden over!

Også det må smigre en beskeden dansker. I sandhedens interesse må det nu siges, at der på mange områder ikke skal så meget til for at udkonkurrere det, som udbydes.

Øernes politiske stilling inden for de Forenede Stater volder befolkningen nogen bitterhed, og alle håber på en ændring af de utilfredsstillende forhold. Virgin Islands er *uncorporated territory* og har ingen repræsentant i Washington, ejheller valgret ved præsidentvalgene. Guvernøren udpeges af præsidenten og vælges ikke af fol-

ket. Tidligere kom han ovre fra staterne; den nuværende guvernør Ralph M. Paiewonsky er den første „indfødte" guvernør. Virgin Islands, der sorterer under det amerikanske indenrigsministerium, har en vis form for selvstyre og har et lovgivende senat på 15 medlemmer, deraf de fleste mørke. Selv om befolkningen har amerikansk borgerret, står øerne dog uden for det amerikanske toldområde. Men det er forøvrigt ingen ked af. Fra dansk tid er øerne frihandelsområde, hvor priserne på importerede varer er meget lave, – en stor fordel for øerne, som derved tiltrækker tusinder af købelystne turister hvert år. Dette er en kontant dansk arv, som årligt er millioner af dollars værd.

På baggrund af den skuffelse, amerikanernes overtagelse beredte befolkningen, som havde ventet gyldne tider, står dansketiden sikkert så meget desto mere i en særlig glans, – måske noget ufortjent.

Øernes samlede areal er 358.9 km². Til sammenligning tjener, at Mors i Limfjorden er 363.2 km², altså en smule større. Men selv om de er som pletter på verdenskortet, er de dog så afvekslende, at det er svært at give en helt fyldestgørende beskrivelse af dem. Det kan kun blive i store træk.

Indbyggerantallet var efter sidste folketælling (1960) på St. Thomas 16.201, på St. Croix 14.973 og på St. Jan 925. Ialt 32.099. Man regner med, at tallet siden da er vokset med mindst en halv snes tusind.

Klimaet er simpelthen vidunderligt. Varmen er ret konstant året rundt og ligger på St. Croix på 25–28° C. i gennemsnit. På grund af den liflige passatvind fra nordost og ost føles den ikke spor trykkende, når man går let klædt, kun behagelig. Bliver man for varm, lokker havet til badning. Mange steder er der vidunderlig hvid koralstrand med palmer og hele sceneriet man kender fra sydhavsfilms, og vandet er stærkt og brændingen kraftig. Vandets farve spiller i alle grader af turkisgrønt og blåt. Der kan være fare for hajer og barracudaer, så man må ikke gå længere ud end til de udlagte plastikkugler.

Palmeallé op til plantagen Golden Grove, St. Croix.

Palm alley, plantation Golden Grove, St. Croix.

De fleste af de store badehoteller har ladet bygge private *swimming-pools* tæt ved stranden.

Pudsigt nok reklamerer hotellerne med, at gæsterne bor frit, hvis temperaturen skulle synke under 21° C. (70° F.) eller gå over 31° C. (88° F.).

De frygtede orkaner optræder især i tiden fra 25. juli til 25. oktober.

Mange tror, at det aldrig regner på øerne, men det er i høj grad forkert. St. Croix har i gennemsnit 1175 mm nedbør årligt, hvilket er lige ved at være dobbelt så meget som i Danmark, men regnen falder på grund af bjergene mest på øens vestside, hvorimod østsiden kun får lidt væde. St. Jan har 1160 mm og St. Thomas 1140. Vandforsyningen er dog et problem; regnvandet samles overalt fra tagene og ledes ned i kølige cisterner, enhver vestindiers stolthed.

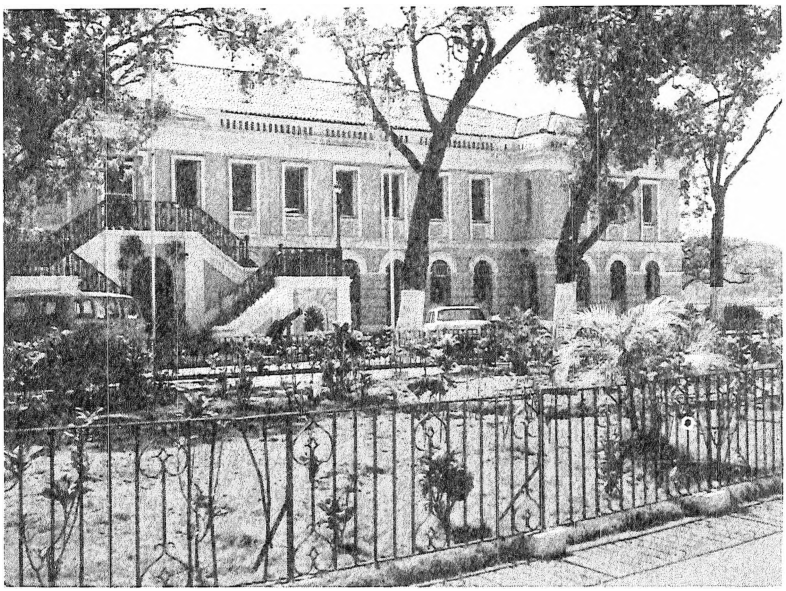
Hvor der falder regn nok – der kan optræde lange tørkeperioder –

er plantevæksten overmåde rig, med et tropisk og duftende blomsterflor: hibiscus, julestjerner, bougainvillea, nerier, jasminer, orkideer og mange flere. Af træer og planter findes mangfoldige slags palmer: kokos-, konge-, viftepalmer m.m., og endnu flere løvtræer: tulipantræ, mahogni, eukalyptus, pebertræ, papaya, mango, guava, tamarind, baobab, banyan, bayrumtræ, pokkenholt, kapoktræ, banan, bambus, for ikke at glemme den pragtfulde flamboyant. I sumpene mangrove. Regnskoven på St. Croix' vestende og på St. Jan er en tæt urskov med mange slags træer, bregner og mosser; fra træerne vokser lianer og andre snylteplanter; her findes også det berygtede gifttræ, som drypper giftdråber, der siges at kunne dræbe de mennesker og dyr, som uforvarende søger ly under det. Helt så slemt er det vel ikke, men dråberne kan give blærer på huden. På tørre egne glæder man sig over de herlige kaktusser: figen-, orgel-, søjle- og slangekaktus, agaver med vidunderlige blomster osv.

På øerne findes der ingen farlige dyr. Blandt fuglene mærker man sig f. eks. pelikaner og flere slags kolibrier. Af pattedyr er der mongusen, som er indført fra østen; det er desmerdyret, som bekæmper slanger, men der er ingen slanger i Vestindien, og den er ved at blive en landeplage. Når man kører en tur, ser man den tit smutte som en pil tværs over vejen. På klippeflader og i ruiner er der talrige firben, og om natten synger fårekyllingen eller cikaden, eller måske begge to, så man knap kan falde i søvn. Fluer og moskitoer så vi slet ikke, – måske er de udryddede. Termitter er der derimod mange af. De æder træværk og møbler i husene, hvis der ikke er brugt mahogni eller andet hårdt træ. Termitterne har deres boer i træerne, store brune kugler mellem grenene. – Skorpioner kendes også.

Muldyr og æsler, der tidligere var så almindelige, er fortrængt af bilerne. De få heste, der er tilbage, bruges til ridning.

Selv om kun korte afstande skiller de tre hovedøer, er de dog som tre forskellige verdener på grund af den historiske og naturbestemte udvikling. Befolkningen understreger måske lidt vel stærkt forskellen, og hver for sig synes selvfølgelig, at netop hans ø er den bedste. St. Thomas (koloniseret 1666) er afhængig af sin gode havn



Senatsbygningen i Charlotte Amalie, tidligere dansk kaserne. I forgrunden den gamle paradeplads, hvor dannebrog blev strøget 31. marts 1917 ved øernes overlevering til U.S.A.

The Legislature Building in Charlotte Amalie, formerly the Danish barracks. On the paradeground in front the Danish flag was hauled down at the transfer ceremony on March 31, 1917.

og var i lang tid hele Vestindiens centrum for skibsfart og handel. St. Jan (besat 1717) har kun været opdyrket i forholdsvis kort tid og er nu næsten urskov. St. Croix (købt 1733 fra Frankrig) var plantageøen, hvor sukkerrør og bomuld groede.

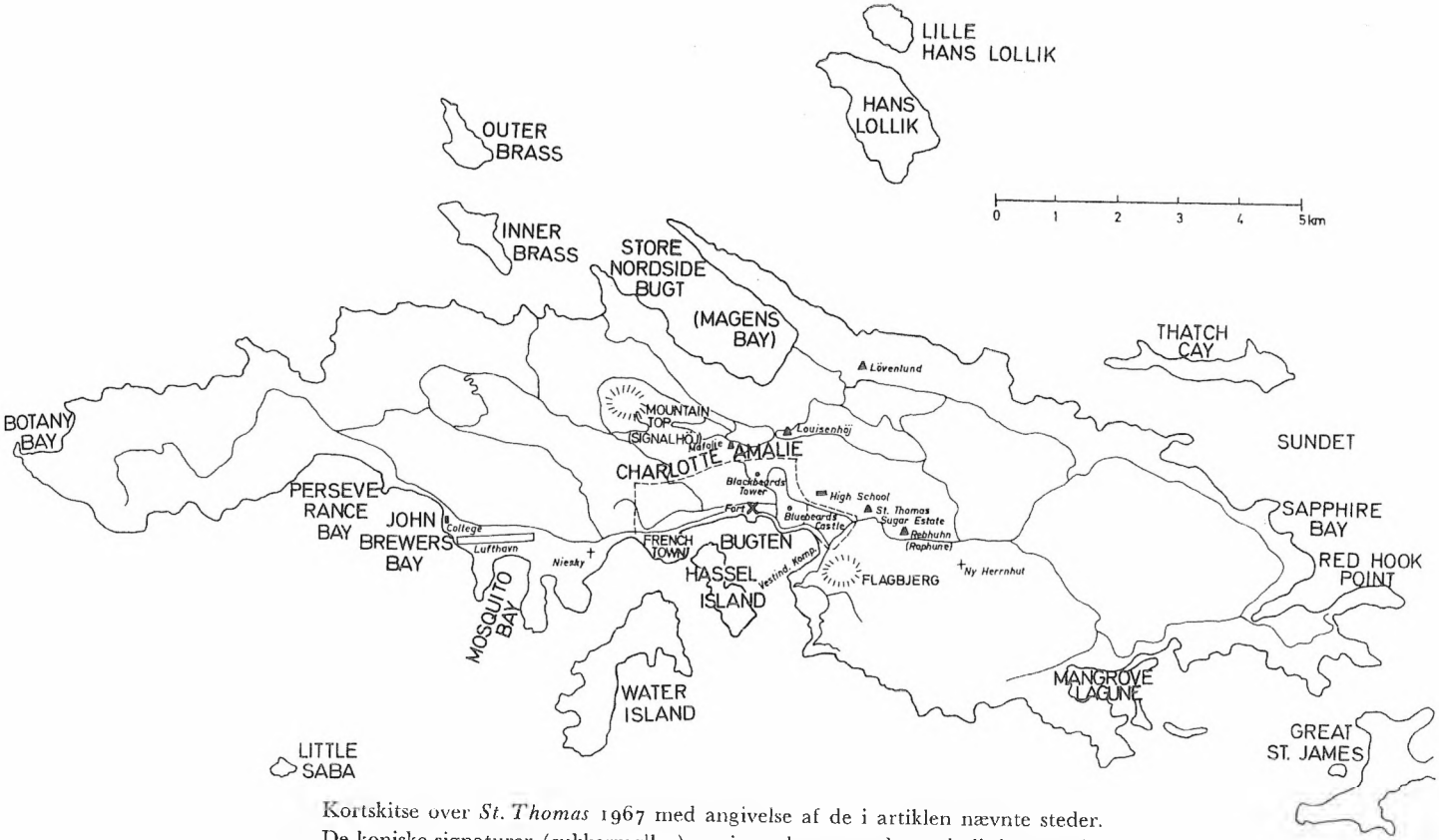
Trafikken til øerne og mellem dem foregik tidligere højst besværligt ad søvejen. Bortset fra at der går en lille motorbåd mellem St. Thomas og St. Jan, er der ikke skibsforbindelse mellem dem mere; al transport foregår pr. flyvemaskine, mellem St. Thomas og St. Croix også med vandflyveren, kaldet *The Goose*. Til øerne kan man også kun komme ad luftvejen. Der er hyppige forbindelser med San Juan i Puerto Rico og forøvrigt også med de andre øer i arkipelaget og med jetflyver direkte til USA.

Trafikken på de udmærkede men noget smalle veje er ikke ringe. Der er særdeles mange biler. Mærkeligt nok har øerne venstretrafik. Man siger, at den blev indført af englænderne under besættelsen 1807–15, men det lyder rimeligere, at den skyldes, at kusken i ældre tid bekvemmere førte sit æsel eller muldyr fra venstre side og derfor holdt til venstre.

St. Thomas

Livet på øerne pulserer uden tvivl stærkest i *Charlotte Amalie* (udtales noget uventet som: Charlot 'Amali). Midtpunktet i den ca. 15.000 indbyggere store „hovedstad" er det okseblodsrøde danske Christiansfort fra ca. 1680, nu politistation og arrest, fra hvis bastioner man skuer ned over pynten med paradepladsen, hvor den historiske afståelsesceremoni fandt sted 31. marts 1917. Flere danske jernkanoner står stadig ved vandbatteriet og foran den gamle danske kaserne, nu en smuk grønmalet bygning med store hvide vinduesbuer. Den er senats- og administrationsbygning (*Legislative Building*). Blikket svæver ud over bugten, som ligger i læ af de lave bjerge. Skoleskibet „Danmark" er fast staffage hver sommer og hører ligefrem med til billedet. Mod øst hæver det gamle Flagbjerg sig, hvorfra der blev givet signal i ældre tid, når et skib nærmede sig. Ved dets fod ligger Vestindisk Kompagnis moderne kajanlæg og bygninger. På bjergsiden ses, ligesom andetsteds på øen, store hvide cementflader; det regnvand, der falder på dem, indsamles i cisterner.

Nord for fortet ligger Emancipation Garden, opkaldt efter slaveriets afskaffelse. Her holdtes tidligere efter sigende verdens største slavemarked. Nu hænger her en kopi af den amerikanske frihedsklokke i Philadelphia, som i 1776 ringede den amerikanske uafhængighedskamp ind. Egentlig skulle den have erstattet den i 1909 opstillede buste af Christian IX, men de indfødte ville ikke af med deres konge; de sagde, at klokken hellere burde hænge hvor den kunne ses af folk, med det resultat, at Christian IX stadig har holdt sin plads i midten, mens klokken er ophængt ud mod gadetrafikken. Det



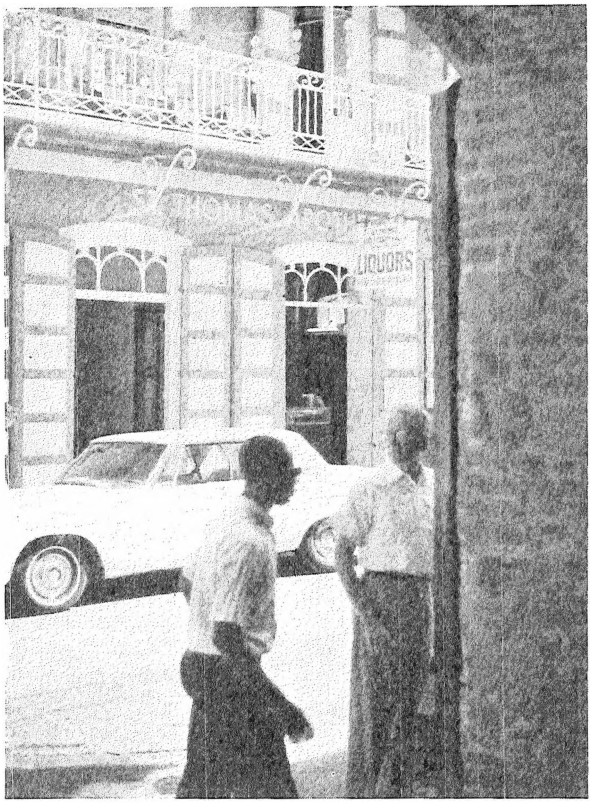
Kortskitse over *St. Thomas* 1967 med angivelse af de i artiklen nævnte steder. De koniske signaturer (sukkermøller) angiver plantager, de tynde linjer er veje.

gamle fine, stadig danskejede Grand Hotel (fra 1845), med hvidkalkede mure og kraftigt rødmalede søjler og træværk, og med en herlig loggia på første sal uden for den store balsal, dominerer pladsen, som mod vest afgrænses af den forhenværende danske toldbod.

Selve forretningskvarteret strækker sig mod vest fra Nørregade (bag Grand Hotel) og langs Dronningens Gade (Main Street). Her er der butikker i så godt som hvert hus, med alverdens – specielt Danmarks – herligheder til fals for de turister, som fylder gaderne om dagen. Om aftenen er her stille og kønt. En del forretninger er i dansk eje. Af særlig interesse er det ærværdige St. Thomæ Apotek (St. Thomas Apothecary Hall), som nu nærmest er en *giftshop* og *drugstore*. Det ejes af Isidor Paiewonsky, en bror til guvernøren og lidt af en lokalhistoriker. De gamle fine pilastre og træsøjler fra apoteker Riises tid er endnu i behold i butikken.

Fra Main Street og ned til bugten løb der i gamle dage talrige smalle slipper, knap 100 m lange, til brug for varetransporten fra firmaernes skibsbro og kaj (*wharf*) op til pakhusene. De findes stadig, dog nu idylliserede med blomsteranlæg, lamper osv. Et sted ses den gamle skinnevej endnu, ovenikøbet med en lille fladvogn på skinnerne. De maleriske småkajer er nu forsvundne, idet en bred strandvej, Veteran's Drive, er anlagt foran dem. Af hensyn til den voldsomme trafik var det nødvendigt at få lettet færdselen i gaderne, men det kræver nogen fantasi, hvis man vil forestille sig, hvordan dette interessante kvarter så ud før i tiden. De gamle varemagasiners lagerrum, hvor fade med sukker, rom og bayrum, bomuldsballer, tobaksruller og andre varer opbevaredes, er nu indrettede til maleriske forretningslokaler med de oprindelige bjælkelofter og buer i behold.

Efter torvet, med den åbne torvehal fra dansk tid, forsynet med et malerisk svungent smedejernstag, og den tidligere Dansk-Vestindiske Nationalbank (1905), går Dronningensgade mod vest over i Kronprinsensgade. Her hører forretningerne op og boligkvarteret begynder, først med finere bygninger, derpå med pittoreske, men mere enkle og primitive huse og hytter.



Det gamle St. Thomæ Apotek i Dronningensgade, Charlotte Amalie.

The old St. Thomas Apothecary Hall in Main Street, Charlotte Amalie.

Over den lavere bydel, der samler sig om Main Street og Nørregade, med Vimmelskaftsgade og Krystalgade som baggader mod nord, ligger de nyere og fornemmere kvarterer malerisk grupperede på siderne af byens tre høje. Bedst ser man dem fra bugten eller fra luften. Den midterste krones af Denmark Hill, en klassicistisk bygning med søjleloggia i den store stil, opført af viceguvernør Berg ca. 1830 og nu bolig for den danske konsul, der samtidig er direktør for Vestindisk Kompagni. Den østligste af de tre høje har på toppen

et gammelt rundt fæstningstårn af grå sten; det er med traditionel sans for sørøverromantik kaldt Blackbeard's Tower efter en berømt *buccaneer,* men er i virkeligheden det gamle danske Skytsborg (1678). Man kommer derop forbi det smukke „Hotel 1829", placeret i den højt beliggende Kongensgade. I denne fornemme gade ligger også guvernementshuset, bygget 1867. Her residerer guvernøren, og her gives strålende fester i de smukke festsale fra dansk tid. Trappen til bygningen flankeres foruden af et par gamle danske kanoner af et ægte dansk skilderhus, som i anledning af 50 års jubilæet blev foræret af den danske stat. Fra Kongensgade fører et par stejle trappegader op ad højen, berømtest „The 99 Steps", og oppefra har man den mest vidunderlige udsigt over by og bugt.

Der er fra ældre tid mange trosretninger på øerne og derfor ikke så få små kirker i byen. Den lutherske kirke findes i Nørregade ved foden af guvernementshuset. I Raadets Gade ligger den reformerte kirke med en pompøs rød søjleportal, og i Kronprinsensgade findes den katolske hovedkirke. I Krystalgade er (lige som i København) synagogen opført; den er grundlagt 1796.

Af kirkegårde kan nævnes den jødiske med ejendommelige høje grave i Kronprinsensgade. Over for den ligger den vestlige kristne kirkegård og i Hospitalsgade den østlige. Kirkegårdene er ikke så velplejede som vore, men virker alligevel stærkt, for her under de svale træer kan man gå fra grav til grav og læse mange af de bekendte navne fra St. Thomas' historie. Livet var ofte alt for kort herude. I et hjørne på den østlige kirkegård er gravsten og gravmæler over danske embedsmænd og søofficerer samlet i et smukt arrangement, indrettet af arkitekt Tyge Hvass 1920 på den danske stats foranstaltning. I midten står monumentet for søhelten fra Sjællands Odde, C. V. Jessen, som døde 1823 som guvernør på St. Thomas.

Byen afsluttes mod øst af en lille bjergknold, hvorpå Bluebeard's Castle ligger. Her er nu et yderst fornemt hotel, som gør alt for at understrege den romantiske legendedannelse om piraten Bluebeard, stærkt blandet op med eventyret om ridder Blåskæg, som dræbte

alle sine koner. Hotellets brudesuite er meget raffineret anbragt i den grumme pigejægers tårn. I virkeligheden er det et gammelt fæstningstårn Frederiksfort, opført 1688 som pendant til Skytsborg, men dette lyder unægtelig ikke nær så interessant. På hotellets terrasse kan man sidde og drikke sin Planter's Punch, mens man skuer ned over byen; mange af de bekendte prospekter af Charlotte Amalie fra ældre tid er taget heroppe fra.

Selve øen er nærmest som en langagtig bjergryg. Den er 21 km lang og 6 km på det bredeste sted (86 km^2), – det er alt. De gamle plantager er forlængst opgivet og erstattet med dejlige lyststeder, men flere ruiner findes stadig, f. eks. af den gamle St. Thomas Sugar Estate øst for byen. På grunden er nu bygget talrige villaer samt et college, og her skal det nye store hospital ligge.

Ad Mafolie-vejens hårnålesving med stadig mere og mere imponerende udsigter kommer man helt op til bjergkammen, hvis højeste punkt er ca. 500 m. Fra Mountain Top, den gamle Signal Hill, hvor der er bygget et hotel, ser man mod nord over Atlanterhavet med de mange klippeøer: Brass- og Hans Lollik-øerne, Kakkerlak- og Fårekyllingeøen (Cockroach og Cricket Island) osv. For foden af bjerget ligger den turkisgrønne Magens Bay, med en herlig hvid badestrand. Den er opkaldt efter von Scholtens antagonist, bogholder J. M. Magens, der ejede stedet i begyndelsen af 1800-tallet. Vender man sig om, ser man mod syd ud over det Karibiske hav. Her ligger i modlyset Saba-øen, Water Island og Hassel Island, den østlige arm af bugtens indramning; den var oprindelig landfast, indtil en kanal blev gravet gennem den for at få strøm i bugten, der kunne føre det uappetitlige affald, som samlede sig i det stille vand, bort. Mod sydøst ligger Buck Island, og i klart vejr kan man skimte St. Croix' savtakkede blå profil. For ens fødder ligger Charlotte Amalie. Vest for den ses kolonien French Town, som man tidligere kaldte Cha-cha, et navn der nu er tabu; her lever stadig efterkommere af den hvide, franske fiskerbefolkning. Vest for den igen skimter man den gamle mähriske missionsstation og plantage Niesky (1771), hvis enkle kirke stadig er i brug. De mähriske (Moravian) brødre – også kaldet

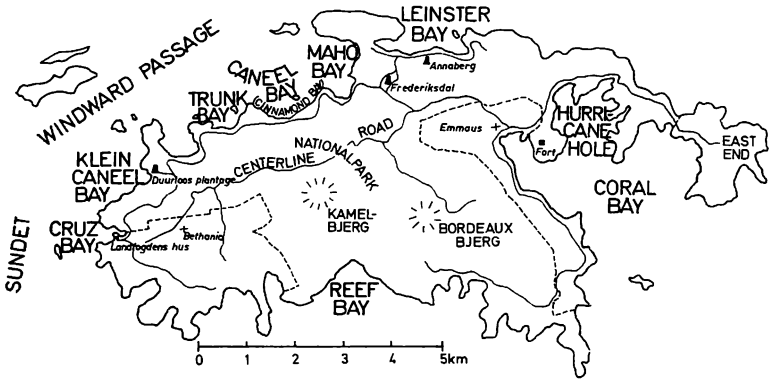
herrnhuterne eller brødremenigheden – begyndte i 1700-tallet en missionsvirksomhed blandt slaverne og tog sig også af deres undervisning. De har stadig flere kirker på øerne. Vest for Niesky er Henry Truman lufthavnen anlagt på den gamle plantage Mosquito Bays flade marker.

Øens vestside er bjergfyldt og ensom. Mere trafik er der mod øst ad Centerline-vejen over Raphune Hill (den gamle plantage Rebhuhn = agerhøne) forbi den mähriske missionsstation Ny Herrnhut og gennem et ret tørt og bakket landskab, forbi Mangrove Lagoon, tidligere et berygtet udklækningssted for moskitoer, til Redhook-pynten, nær Sapphire Bays badestrand.

St. Jan

Fra Redhook går der regelmæssigt motorbåd over sundet til St. Jan (på engelsk St. John). Turen tager en halv time og er meget smuk på grund af det afvekslende skue af talrige klippeøer, som helt begrænser farvandet mod nord og syd. Bagved ligger St. Thomas' klippesider, og foran hæver St. Jans silhouet sig med det puklede Kamelbjerg (400 m). Båden løber ind i den idylliske Cruzbay, hvor palmer kanter stranden op mod pynten med landfogdens hvide, højtliggende hus, velkendt fra gamle billeder.

St. Jan er 12½ km lang og 9 km bred (50½ km^2) og er næsten som ét stort bjerg med dybt furede sider ned mod kysterne. De gamle plantagers marker er forlængst sprunget i busk, og befolkningen på mindre end 1000 mennesker bor især ved Cruzbay på vestsiden og Coralbay på østsiden. Det allermeste af øen er købt af Rockefeller Foundation i 1956 og er skænket til det amerikanske folk som en nationalpark, der henligger som et pragtfuldt reservat, i hvilket mennesket lader naturen skøtte sig selv uden at indgribe. Derfor er øen en stille og fredfyldt plet i modsætning til det travle St. Thomas, men ikke mindre betagende. Enkelte smalle veje fører gennem reservatet, og dem må man følge. Der arrangeres ture i åbne, jeepagtige småbusser med solsejl, under ledsagelse af velinformerede folk, som



St. Jan (St. John) 1967. De stiplede linjer angiver grænserne for nationalparken, der omfatter det meste af øen, de koniske signaturer de nævnte plantager.

på instruktiv måde forklarer alle de vidundere man får at se. Centerline Road følger bjergkammen på langs gennem øen, og fra den har man de skønneste udsigter til alle sider, allerskønnest næsten mod syd til Reef Bay gennem smalle dale og bratte kløfter, og mod øst til Coral Bay, hvor den gamle herrnhuterplantage Emmaus ligger. Blikket går over Hurrican Hole videre til Tortola, som ligger ganske nær, og til Virgin Gorda langt ude i horisonten. Begge disse øer er britiske.

Urskoven med alle dens fremmedartede planter har erobret øen og dækker den med en tæt og uigennemtrængelig pels; lianer hænger som elektriske ledninger ned fra træerne, kolibrier svirrer, og termitterne har bygget deres brune reder mellem grenene. Hist og her dukker ruinrester, halvt overgroede, frem mellem det grønne. Man har svært ved at forestille sig, at der har boet mennesker på disse ensomme steder. Ved Leinster Bay på nordkysten er plantagen Annabergs ruiner frilagte, med rester af sukkerkogeri, vind- og hestemølle, stalde, hovedbygning og negerhytter. Der er en næsten elegisk stemning over de grå sten- og koralmure med bjergsidernes urskov bagved og den herlige havbugt med klipper og koralrev foran.

Hist og her er der indrettet dejlige hoteller og cottager på øens

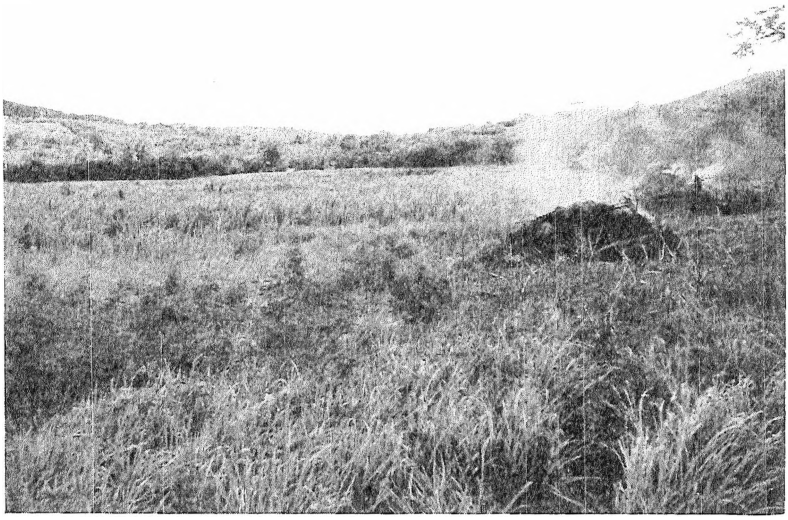
kyst. Her går turistens ønskedrøm i opfyldelse; der er talrige muligheder for lystsejlads, og den moderne snorkelkunst, der giver én lejlighed til at betragte undersøiske koralformationer og brogede fisk, er uhyre populær. Især på nordsiden er der en rad af vidunderlige bugter, den ene skønnere end den anden: Maho Bay, Caneel Bay (nu omdøbt til Cinnamon Bay), Trunk Bay – med farver og scenerier som var det himmerige på jorden, alt det man forbinder med tanken om en sorgløs og problemfri tilværelse på en tropeø. Til sidst synes man næsten – utaknemlig som man er –, at det bliver for meget af paradiset.

I den gamle plantage Klein Caneel Bay (nu kaldet Caneel Bay, i modsætning til Cinnamon Bay) ligger ruinerne af Duurloos store plantagebygninger, hvor de hvide plantere og deres skrækslagne familier søgte tilflugt under det blodige negeroprør 1733 og forsvarede sig mod de ophidsede negre. De sommergæster, der nu nyder livet i de luksuøse cottager, som er spredt rundt i den velholdte, blomsterrige park (pris 75 dollars pr. dag), tænker næppe på de frygtelige begivenheder, der har udspillet sig her på stedet, så uskyldigt og fredeligt ser her ud nu.

St. Croix

St. Croix, som vi udtaler St. Krøjs, men amerikanerne St. Kroj, er den største og landskabeligt den mest afvekslende af øerne. Den er 33 km lang og lidt over 8 km bred på det bredeste sted, og med sine 218 km^2 er den ikke til at overse på et kort besøg. Mod vest er der bjerge med et forvirrende net af dybe dale. Mount Eagle og det nærliggende Blue Mountain er øens højeste toppe, begge knap 400 m. Midtpartiet af øen og East End har også bjerge, omend knap så høje, men mod sydkysten ligger der flade frugtbare sletter, hovedsagelig i øens vestlige del, og det er her de gamle sukker- og (mod øst) bomuldsplantager især lå.

Beklageligt nok, historisk set, blev sukkerdyrkningen opgivet sidste år. Danskeren Kaj Esmann dyrker dog endnu 1967 et par acres



De sidste sukkermarker på St. Croix (1967) ved Concordia-bækken.

The last sugar fields on St. Croix (1967), Concordia River.

sukker nær Concordiabækkens udløb i Salt River fjorden. Man kan altså endnu opleve at skære et stykke sukkerrør af og tygge på den sejge stump, så man får sukkersaften i munden. Men hvor længe? Store dele af landskabet præges imidlertid stadig af de lysegrønne sukkerrør, idet planten bliver ved med at vokse vildt gennem flere år. Véd man ikke bedre, kan man tro, at der stadig er sukkeravl på St. Croix.

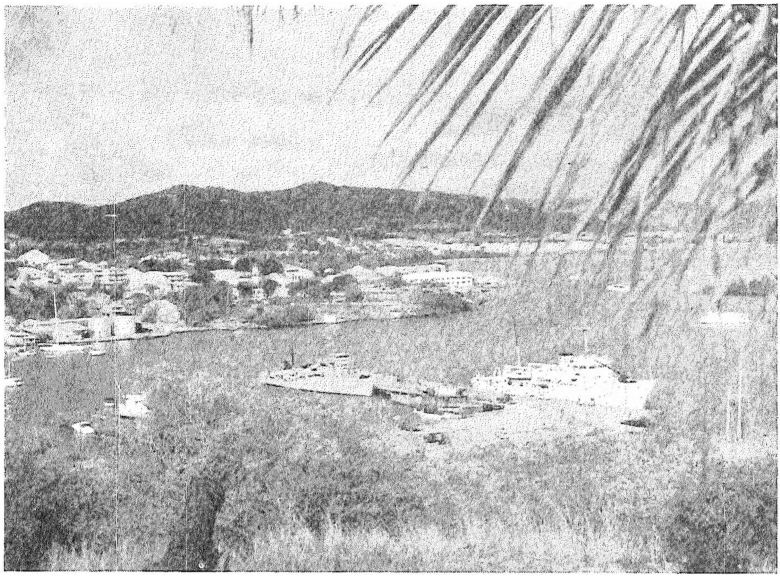
Hvad sker der nu med de opgivne plantager? Nogle bliver brugt til græsning for kvæg, men de fleste springer *in bush* og ligger øde hen, indtil de en skønne dag udstykkes og sælges i dyre domme som byggegrunde, især til velstående amerikanere, som bygger fine bungalows og flytter herned i vinterhalvåret for at undgå den hårde amerikanske vinter og nyde det milde klima. Med tiden vil disse udstykninger, som endnu er holdt inden for rimelige grænser, helt ændre landskabets karakter. I nogle år endnu kan man imidlertid gøre sig

en forestilling om hvordan øen så ud, da *sugar was king*. Men den tid kommer, da man må besøge f. eks. Puerto Rico, hvis man vil opleve ægte sukkermarker.

Øens hovedstad er *Christiansted*, med ca. 8000 indbyggere. Den ligger omtrent midt på nordkysten ved den brede bugt Bassinet. I denne ligger den lille ø Protestant Cay som et smukt point de vue. Her bor lodsen, og her er et mondænt hotel. Byen er vel ikke så livlig som Charlotte Amalie, og ingen store linere kan løbe ind i havnen på grund af det lange koralrev, som afspærrer bugten ud mod det åbne hav og kun lader en lille indsejling åben. Alligevel kommer der ikke så få turister, og ikke mindst i Kongens-, Kirke- og Strandgade ligger der talrige *gift-shops*, lige så fristende og velforsynede som Charlotte Amalies. En tur gennem gadernes skyggefulde buegange er malerisk og livlig.

Den gamle havneplads, *wharf area*, er dejlig, ikke mindst på grund af udsigten over de talrige lystfartøjer, fortøjet til bøjerne mellem ældre vestindiske skonnerter. Ved Comanchekajen kan man tage båden med glasbund og foretage en 1½-times rundfart i bugten. Man kommer helt ud til revet, som bølgerne bryder over med hvidt skum, og undervejs skuer man ned i den tropiske søs ejendommelige verden, med koraller, sælsomme gule, røde og blå fisk og andre havvæsner; der mangler selvfølgelig heller ikke gamle skibsvrag og blinde ankre på havbunden.

Pladsen er fredet, da den rummer en interessant samling historiske bygninger. Mod øst ligger det danske fort Christiansværn (1749), kalket okseblodsrødt med hvide felter, kompakt bygget med bastioner, vandbatteri og en fortsgård, domineret af et vældigt trappeparti op til hovedfløjen og et flamboyanttræ, hvis enorme krone dækker hele den åbne plads. Om foråret tegner træets nøgne grene et absurd mønster, men når det springer ud, bliver hele kronen blodrød. Ved siden af fortet ligger toldbygningen (1751, ombygget 1830), nu folkebibliotek, med en fin åben trappe. Overfor ses den tidligere vejerbod, Scale House, nyopført 1855. Her er nu turistkontor, men den gamle vægt findes endnu på sin plads i gulvet. Mellem Hospi-



Christiansted, set fra Mount Welcome. Til venstre Gallow's Bay, i midten Fort Christiansværn og i bugten t.h. pynten af Protestant Cay.

Christiansted seen from Mount Welcome. In the centre the old Danish Fort Christiansværn.

tals- og Kirkegade ligger det Vestindisk-guineiske kompagnis gamle kontor- og pakhus fra 1740'rne, nu brugt som postkontor, samt den lutherske kirke fra 1750'erne med et smukt spir fra 1790'erne, hvorfor den nu kaldes Steeple-Building. Efter at være opgivet som kirke i 1831 havde den en vekslende skæbne, blev bageri, derpå pakhus, hospital og så skole. Nu er bygningen restaureret ved den dansk-uddannede arkitekt Fr. Gjessing, som har gjort meget for bevarelsen af de danske arkitekturminder i Vestindien, og rummer et lille, velopstillet museum for St. Croix' historie.

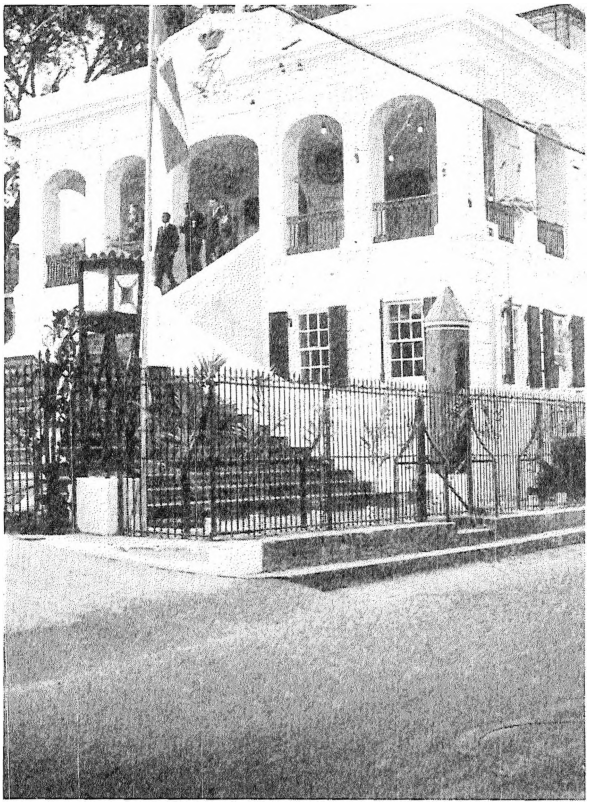
Hovedgaden er Kongensgade, hvor det største bygningsværk på øerne, Peter von Scholtens pragtfulde guvernementshus ligger, et trefløjet anlæg med et smukt haveanlæg med springvand. Bygningens kerne skal gå tilbage til franskmændenes tid før 1733; som den nu

står, er den næsten italiensk i sin stil, en blanding af barok og klassicisme, og ser dejlig ud, kalket i gult og hvidt. En mægtig fritrappe fører op til den imponerende indgang gennem et storslået galleri, kronet af Frederik VI's monogram og årstallet 1830. Ved foden af trappen er i 1967 opstillet et dansk skilderhus som gave fra den danske stat. Midtpunktet i huset er den imponerende festsal, *the ballroom,* omgivet af gallerier på langsiderne og smykket med taburetter, spejle og lampetter på alle pillerne, samt med lysekroner. Det drejer sig ganske vist om kopier, givet af den danske stat 1952; det originale udstyr blev taget hjem 1917 og er nu på Christiansborg Slot i København. Farverne er grå med forgyldte ornamenter. For enden af salen, hvor guvernøren i sin tid præsiderede ved kolonialrådets møder her, hænger et legemsstort portræt af Frederik VII, og her er anbragt en dansk og en amerikansk fane. I forstuen er bevaret et fint portræt af Peter von Scholten, selv en lille oplyst enevoldskonge på øerne, magtglad, festglad, men hadet og miskendt af mange misundere; negrene elskede derimod deres „Massa Peter" som ven og velgører. Huset er et værdigt og pompøst minde om ham selv og hans tid. Det er en oplevelse at være indbudt til fest i salen, når lysene i de mange *shades* (orkanglas) er tændt.

Bag palæet ligger i Kongensgade den ligeledes gul- og hvidkalkede lutherske kirke, med tårn, men uden spir. Von Scholten lod den udstyre med mahognistolestader.

I gaden er der mange dejlige og velholdte privathuse, som f. eks. apoteksbygningen ved havnepladsen, den lutherske præstegård over for kirken, den rødkalkede skole ved siden af, med en lang række hvide murede piller – i ældre tid var der søjlebårne gallerier derover i to etager –, og sidst men ikke mindst det fornemme Pentheny's hotel (1813), nu bank- og kontorbygning, men dog heldigvis med restaurant i den idylliske gård.

Går man rundt i byens skakbrætgader, der går op og ned, finder man utallige dejlige bygninger at glæde sig over og fotografere. Hele tiden er der nye perspektiver og udsigter, og overalt sætter blomster og træer ekstra farve og liv på. I Bjerggade ligger en meget fornem



Trappen til guvernementspaladset i Christiansted, opført under Peter von Scholten 1830. Forneden det danske skilderhus.

Open staircase of the old Danish Governor's Palace, Christiansted, with Danish sentry-box.

bygning, „Bjerget", ejet af Victor Borge, som har ladet den restaurere af Fr. Gjessing. Flere steder ser man de murede offentlige cisterner til ferskvand, således på torvet ved siden af den åbne torvehal, hvor øens produkter sælges af indfødte mænd og kvinder.

Lidt vest for byen ligger den mähriske missionsstation Friedensthal fra 1751 med en stor kirke. Den anglikanske St. John's kirke dominerer ellers bybilledet mod vest med sine mægtige mure og det stumpe

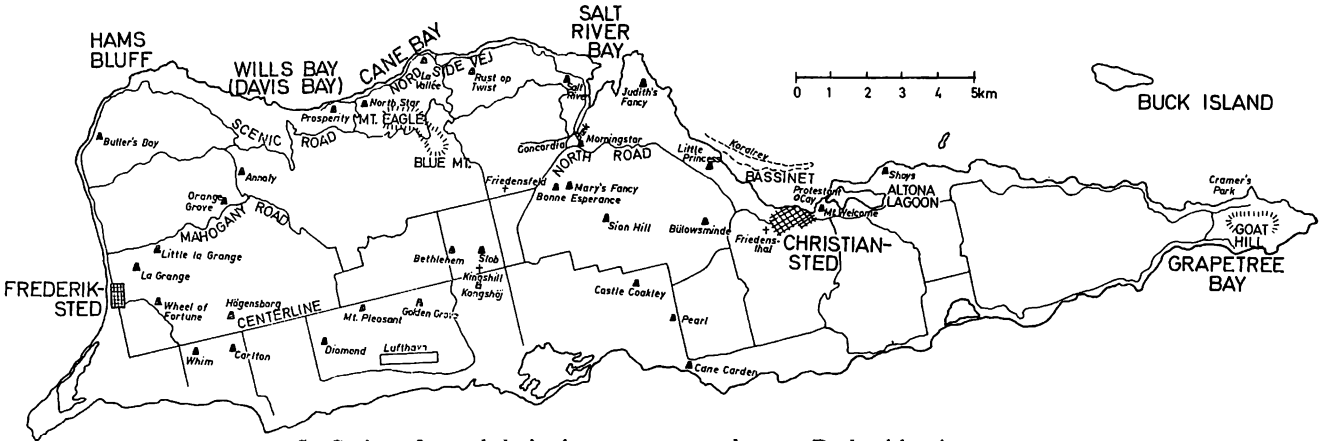
tårn, – et stykke engelsk kirkearkitektur i kopi fra forrige århundrede.

Skønnest ser byen ud fra toppen af det lille bjerg øst for den, hvor den gamle plantage Mount Welcome lå. Dens ruiner findes endnu midt i pragtfulde haveanlæg, og heroppefra skuer man ud over bugten med revet, over den inderste del af stranden, Gallow's Bay – hvor før galgen stod –, fortet, byens huse overraget af Steeple-Buildings elegante spir, og langt over mod den bjergrige nordvestkyst, som strækker sig ud mod Hams Bluff og krones af øens højeste toppe.

Frederiksted på West-end er med sine 3–4000 indbyggere en stille provinsby, men en juvel. Her er gaderne også lagt vinkelret på hinanden, og også her er en rig samling huse, man kan fryde sig over, ikke så store og flotte som i Christiansted, men lige så velproportionerede og – i reglen da – velholdte. Mest betagende er nok Strandgaden, som har en buegang, der strækker sig gennem hele husrækken hen mod toldboden og det hyggelige fort Frederiksværn. Dette er også rødkalket, og hovedbygningen inden for de snævre murede bastioner har smukke fordakninger over vinduerne og et mægtigt kronet Frederik V-dobbeltmonogram med årstallet 1760 i smedejern. Her blev von Scholtens berømte proklamation om slaveriets ophævelse for første gang oplæst (1848). Fra vandbatteriet, hvor en række fredeligt udseende gamle danske jernkanoner stadig holder vagt, ser man ud over den åbne red, hvor skibene i sin tid lå i læ af kysten og indtog sukkerfade og romtønder.

På højdedraget bag byen ligger den gamle stemningsfulde kirkegård, fra hvis stensatte hegn man har en dejlig udsigt over plantagen La Granges marker og enge med græssende kvæg. Heroppe ligger kirkerne, den første beskedne mähriske kirke Friedensberg (1771), nu skole, og dens knap så smukke men større efterfølger; endvidere den lutherske Holy Trinity kirke, ganske stemningsfuld i sin stille kirkegård, og den store katolske kirke, St. Patrick.

I byen, hvor det mørke element måske dominerer stærkere end i de andre, er Danmark også trumf. Butikkerne har samme udvalg



St. Croix 1967 med de i teksten nævnte stednavne. De koniske signaturer angiver de plantager, som omtales i teksten.

af varer som de andre, og byens hotel, der roser sig af sin fine madlavning, hedder med reverens for Danmark The Royal Dane Hotel.

De smukkeste veje på øen går langs nordkysten. Mod vest følger man ad Nordsidevejen stranden; vejen er undertiden faretruende anlagt på den stejle bjergside. Man passerer Salt River-fjorden, øens eneste flodmunding, hvor den lille Concordia River løber ud; her udenfor ankrede Columbus op i 1493 og fik en noget uvenlig kontakt med kariberne. Videre går vejen over plantagerne Salt River Estate (nu Hilder Mill), Rust op Twist (= Hvile efter kamp, et ejendommeligt navn hvis forhistorie ikke kendes), La Vallée, North Star, Prosperity forbi Cane Bay til Wills Bay (nu kaldet Davis Bay). Længere kan man ikke komme, da bjergene styrter næsten lodret ned i søen det sidste stykke ud til Hams Bluff, øens nordvestlige hjørne (med et fyrtårn). Udsigten er grandios, og her er der en ideel badestrand med en voldsom brænding. Langs stranden vokser kokospalmer og forvredne træer som i en troldeskov, og ind mod land og op ad bjergsiderne breder udskoven sig, tæt og uigennemtrængelig som på St. Jan. Det er nemlig den del af øen, hvor skyerne tvinges op af de høje bjerge og må afgive megen regn. Derfor denne fugtige frodighed.

En ganske fantastisk udsigt har man fra den smalle Scenic Road, som er lagt hen over bjergkammene, ud over det Karibiske hav og over de grønne urskovsdale, hvor luften står stille som i et drivhus. Ind mellem dalene går også den fantastiske Mahogany Road, mellem store mahognitræer og gennem urskoven med dens grønne halvmørke, forbi Little La Grange og Orange Grove. Herfra går en vej op mellem saftiggrønne græsklædte bjergsider, hvor Annalys røde køer græsser i et frodigt landskab, som var det hjemme i Danmark.

Gennem det omtalte sletteland løber Center Line, hovedvejen mellem Christiansted og Frederiksted. Efter at den har kantet sig gennem øens midterste bjerge i mangfoldige vinkelrette knæk, følgende plantagernes lige afgrænsninger, går den det længste stykke som trukket efter en snor til Frederiksted. Tamarinder og andre træer danner allé langs dens sider, og flere steder løber den under høje kongepalmer, især på dens midterste del ved Kongshøj. Her blev der i

forrige århundrede af frygt for negeroprør anlagt en befæstet kavallerikaserne. Nu er den alderdomshjem, og ved dens fod opfører man et stort college. Her ligger også Kongshøj (Kingshill) kirke, som blev indviet 1913. Nord derfor få km væk den mähriske kirke Friedensfeld (1808), og strøet ud over øen ligger stadig flere af von Scholtens otte gamle skoler for negerbørnene, opført 1841 i en sober og smuk klassicistisk stil.

Enhver der har studeret St. Croix' historie husker en række af de festlige navne på de gamle sukkerplantager og ser med fryd frem til at møde dem i virkeligheden. Desværre bliver det tit en skuffelse, for størsteparten af dem ligger i ruiner, som f. eks. Bülows Minde (von Scholtens elskede *estate*, hvor han levede sammen med Anna Heegaard), Judith's Fancy, Morningstar, Castle Coakley, Mary's Fancy, Slob, Høgensborg (Søbøtker-familiens sæde), Golden Grove. Heldigvis er nogle af plantagernes hovedbygninger dog bevaret og beboet, som f. eks. La Grange (Hagemanns gamle plantage), Annaly (hvor senator Fritz Lawaetz residerer), Little la Grange (som hans bror Kai Lawaetz ejer), Orange Grove (også i dansk besiddelse), Little Princess.

Andre er udstykkede til bungalow-grunde og hoteller, som f. eks. Carlton, Shoys (nu Buccaneer Hotel), Wheel of Fortune, eller man har ladet ruinerne stå og opført moderne huse med pragtfulde park- og haveanlæg ved siden af (Salt River, Sion Hill, Mount Welcome).

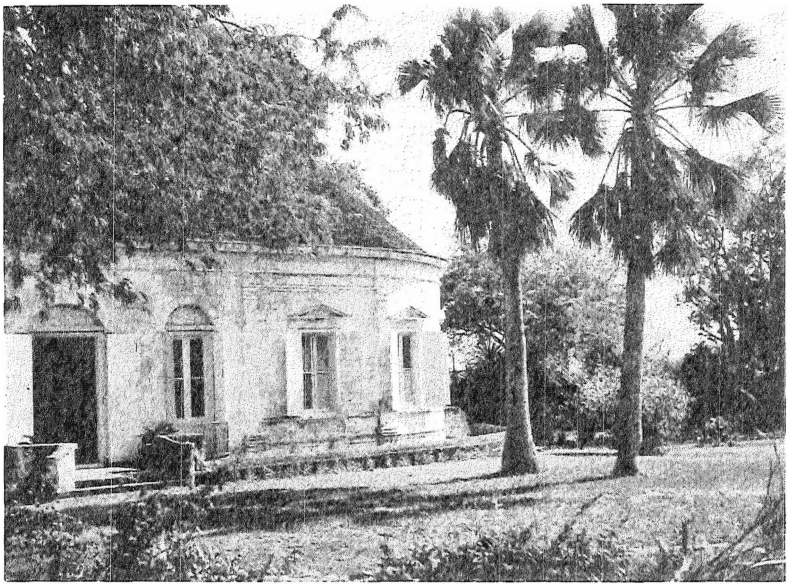
Der er dog også nogle gamle hovedbygninger, som er restaurerede og mer eller mindre genopført som de var, som det dejlige Butler's Bay nord for Frederiksted, Pearl, med danske haveanlæg, og den imponerende Cane Garden (dansk navn: Rørhave), som ejeren, Horace M. Wall, for dyre penge har ladet genopstå som den slotslignende planterherregård, den har været i fordums tid, med søjleportikoer mod nord og syd og med pragtfulde haveanlæg.

Interessantest er dog nok *Whim* (oprindelig John's Rest), Christopher MacEvoys plantage fra 1790'erne på Center Line tæt ved Frederiksted. Ved St. Croix Landmarks Society's omsorg er den blevet restaureret og indrettet til et plantagemuseum, som har til hensigt at

give den besøgende et indtryk af rammerne for det liv, de rige plantere førte i fordums tid, hvor formuer blev skabt, takket være sukkersaft og negersved. Lederen af museet er den dygtige kulturfilmsproducer Walter Lewisohn, og det er lykkedes ham her at levendegøre fortiden, ligesom hans hustru, forfatterinden Florence Lewisohn, i en lille velskreven bog om St. Croix har fremmanet øens historie.

Selve beboelseshuset, *the greathouse,* er i og for sig meget individuelt, arkitektonisk set, idet det ikke kan indordnes under de typer, de fleste plantagehovedbygninger kan inddeles i efter arkitektur og plan. Whims grundplan (29 × 10 m) er rektangulær, men med rundede, apsislignende ender. Rundt om hele husets kælderetage går en dyb gang, som giver lys og adgang til de underste rum, næsten ligesom en slags tør voldgrav. Materialet er grå kalksten og koralblokke, og taget er spåntækket. Vinduerne er prydet med fordakninger, og de ret lange sider oplives af lisener. Indvendig er huset delt i tre store rum, 5½ m høje og meget luftige, en dagligstue, en spisesal og et soveværelse. Udstyret af møbler er fra ca. 1800. Oprindeligt har de dog ikke stået her; nogle stammer f. eks. fra guvernementshuset i Christiansted, og nogle fra Pentheny's Hotel. Der er stole, sofaer, borde, skriveborde, vitriner, buffeter, spejle og sidemøbler af mahogni og andre vestindiske træsorter, som er så hårde at de kan modstå termitangreb; der er sølvtøj, porcellæn og gamle stik, dels fra Vestindien, dels fra Danmark. Messinglysekronerne hang oprindelig i den lutherske kirke i Frederiksted, hvor de blev kasserede; nu er de restaurerede og forsynede med skønne *shades,* som forøvrigt er lavet på bestilling i Danmark. I soveværelset står den typiske *fourposter* opredt, himmelsengen med arrangement for moskitonet, og man ser et eksempel på de morsomme, magelige *planter's chairs,* med de unaturligt lange armlæn; de var beregnet til at husets herre kunne lægge benene op på dem og slappe af, når han kom træt hjem fra marken. Selvfølgelig mangler heller ikke gyngestolen, som er så populær i Vestindien. Alt i alt får man her et godt billede af, hvordan man indrettede sig.

Forøvrigt er det glædeligt at se, at der endnu i talrige privathjem



Plantagen Whim's hovedbygning, St. Croix. Her er nu indrettet et interessant museum til belysning af plantagernes historie.

Whim Greathouse, St. Croix, now a plantation museum.

på øerne er bevaret temmelig mange stykker af de fornemme vestindiske møbler. De holdes højt i ære.

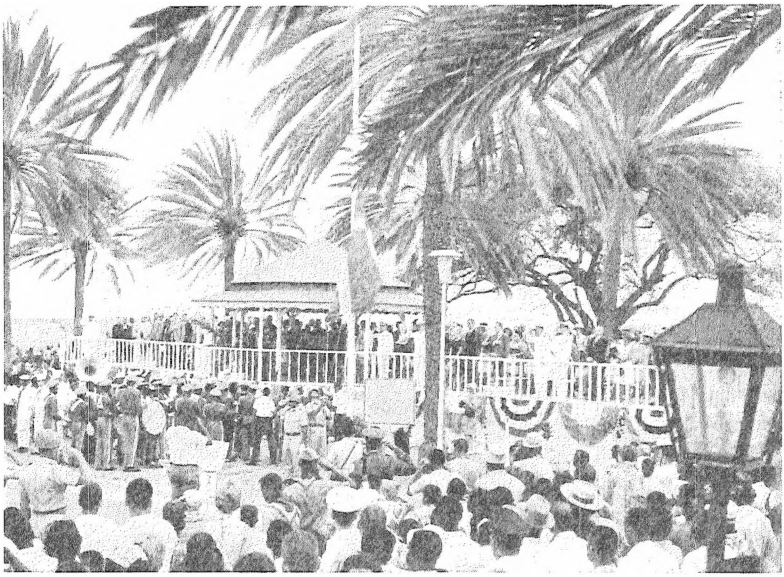
Foran huset er parken med palmer, løvtræer og blomster, og bagved ligger køkkenet i et særligt *cook-house,* hvorfra maden blev båret over til hovedbygningen. Ved siden af køkkenet er kogehuset, *boiling-house,* med de jernkogekar (coppers) af aftagende størrelse, hvori sukkersaften blev indkogt og skummet, hvorpå den blev afkølet og krystalliserede. Der er et romdestillationsapparat, og de gamle romfade ligger på hylder i lagerhuset ved siden af sukkerfadene. Her er tillige et populært museum med redskaber og billeder til belysning af sukkerdyrkningens historie. I kort afstand bag bygningen findes hestemøllen, hvor sukkerrørene blev knust, og i fjernere afstand sukkermøllen, hvor det samme skete med vindkraft. Møllen er netop under restaurering efter arkitekt Fr. Gjessings anvisning og er ble-

vet forsynet med vinger, hat, stjert og det svære tømmerværk indeni; forneden ses de tre lodrette valser, som drejede rundt, når møllen var igang, og som sukkerrørene blev stukket ind imellem for at saften kunne presses ud. Det er den eneste af de efter sigende ca. 300 sukkermøller på St. Croix, som nu er *in working order*. De andre er kun ruiner, men karakteristiske og monumentale ruiner.

Ved siden af står også den høje firkantede skorsten fra en senere dampmølle, og der er rester af negerhytterne, som skal restaureres. Ingen andre steder på øerne kan man som her få et indblik i, hvordan sukkerudvindingen foregik. Rundt om ejendommen står markerne endnu med de mandshøje sukkerrør, et kønt syn med bjergenes silhouet i baggrunden. Det er glædeligt, at mange af de tilflyttede amerikanere, som har købt grund på øen til feriebrug, har kulturelle interesser og støtter museet i dets instruktive arbejde, ligesom de er aktivt med i det amerikansk-danske kultursamvirke.

Selv om sukkerdyrkningens saga er ude, fremstilles der dog stadig rom på øerne. I Charlotte Amalie er der en stor Pot-rom fabrik, og på St. Croix er plantagen Diamond blevet industrialiseret til et Rum Distillery. Molassen kommer fra Puerto Rico, og den kendte Cruzan Rum – i reglen lys – er stadig et herligt produkt, som drikkes på øerne og eksporteres. Den besøgende lærer hurtigt at sætte pris på den dejlige rom. Rompunchen skal helst nydes kold, *on the rocks*, dvs. på isterninger, og fyldt op med f. eks. frugtjuice, Coca-Cola, Seven-Up eller andre lette drikke. Det hele røres rundt med en *swizzle-stick*. En særlig nydelse er *planter's punch*, med rom, et stænk angostura, *nutmeg*, is og pyntet med et rødt cocktailbær og en skive appelsin. Ikke at forglemme den charmerende *daiquiri* (udtales ˈdaikeri), der rystes sammen af rom, gin og lime og nydes isafkølet.

Den østlige smalle del af St. Croix er regnfattig og tør, og bevoksningen er derfor helt forskellig fra vestsidens, men har i høj grad sin charme. Her vokser bl. a. en mængde kaktusser i morsomme former og agaver af forskellig art op ad de lave bjergsider. Hovedvejen går langs nordkysten med stadig udsigt til den lille fredede bade- og klippeø Buck Island – ikke at forveksle med øen af samme navn



Dannebrog hejses under højtideligt ceremoniel på havnepladsen i Christiansted d. 1. april 1967 under 50-års jubilæumsfestlighederne.

Ceremonial hoisting of the Dannebrog at Christiansted, April 1st, 1967, during the celebrations to commemorate the fiftieth anniversary of the transfer.

syd for St. Thomas. Længst ude, ved foden af Goat Hill, ligger en offentlig badestrand Cramer Park, og der er flere store hoteller herude. Det største er Grapetree Bay hotellet ved bugten af samme navn på sydkysten. Her er der meget varmt, meget farverigt og skønt. På stranden kan man i løbet af få minutter samle en kurvfuld af koraller og konkyljer sammen, og øjet svæver hen over stejlkysterne til begge sider og ud over det uendelige Karibiske hav.

Dagene går altfor hurtigt på de vestindiske eventyrøer, og selv om de er små, er der dog en verden at undersøge og glæde sig over. Desværre er prisniveauet temmelig højt derude, når man kommer med europæisk valuta i pungen. Alligevel er det at håbe, at rejse-

mulighederne mellem Danmark og øerne vil blive bedre og hyppigere i fremtiden. Vi sad en lun aften på terrassen på Mount Welcome og snakkede med familien Lewisohn derom. Under os lå Christiansted med de tusinder af lys, og Sydkorset stod skævt over bjergryggen på den stjernefunklende sorte himmel. – Blot vi kunne mødes noget oftere, sagde vor vært; det ville være interessant for danskerne at se, hvordan den danske kultur og de danske minder er levende herude, og hvordan vi arbejder for at bevare dem. Og for os *Westindians* vil det være en vældig hjælp, om I vil komme og støtte os i arbejdet med råd og dåd.

Ja hvem vil ikke gerne det? Ligger det ikke i de fleste af os fra barndommen som en ønskedrøm at komme til disse øer og opleve deres skønhed og historie? Og er vi ikke taknemlige for det danske i det fremmede?

Foreningen Dansk Vestindien i København (stiftet 1917) arbejder på at opretholde og forstærke kontakten mellem det gamle moderland og øerne og vil i fremtiden forsøge at arrangere flyverejser for medlemmerne, i lighed med jubilæumsrejsen. Til gengæld skal vestindiere komme til Danmark på samme måde og opleve hvad Danmark kan byde på. Det ville være ønskeligt, om der blev god tilslutning fra begge sider. Men vi har nok det største ansvar i Danmark. Vi kan ikke forvente, at den danske kulturarv kan blive ved med at holde sig levende i al fremtid derude, hvis vi ikke gør noget aktivt derfor. Både på St. Croix og St. Thomas findes der *Friends of Denmark Societies,* som fra vestindisk side søger at vedligeholde og styrke interessen for kontakterne. Det var medlemmerne af disse selskaber, som gæstfrit optog de mange danskere i deres hjem og lærte dem øerne og deres herligheder at kende. Fra amerikansk officiel side har *National Park Service,* der står under Department of the Interior (Indenrigsministeriet), gjort meget for fredningen af vigtige bygninger og udforskningen af deres historie. Dens tidligere repræsentant på øerne, den danskfødte Herbert Olsen (nu i Florida), har flere gange opholdt sig i Danmark i længere tid for at studere spørgsmålene i danske arkiver, biblioteker og museer. Park Service admini-

strerer foruden St. Jan bl. a. de omtalte fredede bygninger omkring havnen i Christiansted samt guvernementshuset. Ved siden af virker på St. Croix en museumsforening, den nævnte *St. Croix Landmarks Society*. Den driver Whim-museet og vedligeholder ved regelmæssige rundture til seværdige plantagebygninger interessen for det vigtige arbejde, der er i gang. Den omtalte arkitekt Fr. Gjessing er formand for *St. Thomas Historical Trust*.

Gæster fra Danmark bliver ovenud hjerteligt modtaget derude, og fælles historiske og kulturelle spørgsmål drøftes med iver. Det tyder godt for fremtiden.

THE VIRGIN ISLANDS 1967

Summary

In 1917 Denmark sold the only colonies it still possessed in the tropics, the islands of the Danish West Indies, to the USA for the sum of 25,000,000 dollars. The semi-centennial anniversary of their transfer was celebrated for several days about the 31st March, 1967, the day of the actual handing over of the islands, by a splendid American-Danish Friendship Festival in which many visitors from Denmark and the USA took part.

These beautiful islands, now known as the Virgin Islands, lie on the latitude 18° N. They were discovered by Columbus in 1493 and he named them after St. Ursula and her 11,000 virgins. They are not very big. St. Thomas is 32, St. John 19 and St. Croix 82 square miles. The population in 1960 was 32,000 and is growing rapidly. Only 10–15% are whites. The climate is pleasant; the average temperature is about 78° F and the North East Trades are a cooling influence. All three islands are mountainous, but on St. Croix there are large plains particularly suitable for sugar cultivation. The average rainfall is 45 inches a year, though it is inconstant and there can be long periods of drought. The rainfall is collected in cisterns to provide water for washing and drinking. Like all tropical islands these are a kind of paradise, with a profusion of vividly coloured flowers and a wide variety of beautiful trees and plants. There are no dangerous animals. The islands are very healthy and nowadays many Americans spend the winter months there. Big liners call in daily at St. Thomas and thousands of cruise passengers shop cheaply on the small islands which since the time they were under the Danish flag have been an area of free trade. There are good air connections to the islands and also between the individual islands, except from St. Thomas to St. Jan when it is necessary to go by boat. Oddly enough traffic is on the

left in the islands, even though in Denmark it has always been on the right.

St. Thomas was colonized by Danes in 1666. Charlotte Amalia, the capital, (pop. 15,000) lies in the curve of a wide bay, which offers good protection though not against the terrible hurricanes. From early times it has been an important centre of trade and for a long while it was considered the best harbour in the whole of the West Indies and a centre of not only Danish but European shipping. The old commercial quarter with its warehouses, stores and narrow alleys down to the wharfs, is still preserved though nowadays it is mostly turned into colourful giftshops for tourists. Among the town's most important buildings are the ancient Christiansfort (c. 1680), the former Danish barracks (now the Legislature Building), and the Government House (1867) which is the residence of the governor of the islands. The streets of the town are very busy but most of the fine houses from the time when the islands were Danish have been preserved. The more exclusive residential quarters are on three hills. Two old Danish fortresses still stand on their hilltops: Skytsborg (1678) and Frederiksfort (1688) now known as Blackbeard's Tower and Bluebeard's Castle, though they have no connection whatsoever with these two romantic buccaneers.

St. John (or St. Jan as it is called in Danish) was occupied by the Danes in 1717. The virgin forest was cleared for the cultivation of sugar cane, but this mountainous island proved unsuitable for its cultivation. Gradually the attempt was given up and once again the jungle crept in and covered the ruins of the former plantations. Now most of the island is a wonderful and picturesque national park undisturbed by mankind. The north coast, in particular, is extremely beautiful with excellent white sandy beaches and lovely bays fringed with tropical palms.

The largest of the islands, *St. Croix*, was purchased from France in 1733. It became the centre for sugar cultivation and of great economic importance for Denmark. It was only after the Napoleonic Wars, when sugar beet began to take the place of sugar cane, that the island began to decline. The cultivation of sugar cane gradually ceased and at present, in 1967, there are only a couple of acres at Salt River Bay devoted to it. Formerly the island was divided into some two hundred plantations and their rich owners built fine houses where they lived in luxury with their families. Thousands of African negroes, most of them from Danish Guinea on the Gold Coast, were imported as slaves to work in the fields.

Nevertheless Denmark was the first land to forbid traffic in slaves in the name of humanity (1792, with effect from 1803). Slavery itself was not abolished until 1848, when the renowned Governor-general Peter von Scholten, because of incipient negro riots, was forced on his own initiative to proclaim its abolition. This humanitarian act naturally did not improve the already strained economy of the island, but West Indians still remember with gratitude their "Massa Peter" who gave them freedom and self-respect.

There are two small towns on St. Croix, Christiansted on the north coast and Frederiksted on the West-end. Christiansted is the larger of the two with c. 8000 inhabitants. It has several historic buildings from Danish times eg. Government House, a big palace which was rebuilt by von Scholten in 1830, the fort of Christiansværn (1749), the Customs House and the Scale House, the Danish West Indies-Guinea Company's building and the Steeple Building, the old Lutheran church from the 1750's which is now a museum. Frederiksted with just under 4000 inhabitants is a quiet provincial town with its fort of Frederiksværn (1760) well worth seeing. The streets in both these towns consist of long unbroken rows of fine houses and shops, built in Danish neo-classical Colonial style, with arcades and galleries. The streets in all the towns, including Charlotte Amalia, cut each other at right angles.

Only very few of the many once beautiful estates remain intact today. Most of them are in ruins. In fact the grey round towers of the old sugar mills are the most characteristic feature of the whole island. Some of the abandoned estates have been divided up and bought by wealthy Americans who are building modern bungalows on them. This will eventually completely change the landscape. Others are restoring them, with loving care and considerable expense, to their former glory. One of the estates, Whim near Frederiksted, has been turned into a museum by the St. Croix Landmarks Society. Here in the greathouse one can see how stylishly the planter lived. The rooms are high and lofty, furnished with the far-famed furniture of the West Indies. There is English silver, Danish china, etc. The sugar refinery, rum distillery, sugar store, horse drawn mill and wind mill belonging to the estates have also been restored.

To his surprise and delight the Danish visitor will find that the islands still have a particularly Danish atmosphere about them. Fifty years under the American flag has not wiped out the Danish cultural tradition. Many of the older generation still feel bound to Denmark. As mentioned above the architecture reminds one of Danmark and many Danish customs and names —among them street names—are still in existence. So strong is the Danish cultural heritage that a Dane does not feel a foreigner here. A high ranking official, a native, declared as his personal opinion that the mental attitude of the Westindian people was also Danish. Denmark sent able and honourable officials out to the islands, he said. They passed on their ideals to the local population, for example their sense of responsibility, justice, the Danish sense of humour, and a certain amount of stubbornness, too. Thanks to the Danes there has never been any racial discrimination here and we have learned from them that just to earn money is not sufficient aim in itself. In the field of education, too, Denmark has lead the way. As early as 1839 a decree made it compulsory for the children of slaves to be given some sort of education. And it is thanks to Danish doctors that the islands are nowadays the healthiest place in America. The terrible tropical diseases which used to ravage the islands have been wiped out.—

In one way the islands are more Danish than ever before, and that is the goods on sale in the shops. Danish porcelain, silver, handicrafts, furniture, foodstuffs, beer, spirits, cigars, biscuits etc. are all in predominance. One shopkeeper told the author that Danish simply was held to be synonymous with quality and the very best taste.

Both in the Virgin Islands and Denmark there are societies whose aim is to strengthen the cultural and personal ties which exist between the former Danish West Indies and the motherland. It is a heartwarming thought that this small pocket of Danish history and culture may be able to preserve its distinctive character among the many islands of the West Indies.

HJULDAMPEREN „IRIS“ OG LIMFJORDSFARTEN

Et kapitel af nordjysk samfærdsels historie

Af

KNUD KLEM

I 1842, for 125 år siden, blev den vigtige indenrigs dampskibsrute mellem Ålborg og København etableret ved indsættelsen af hjulskibet „Iris“. Museumsdirektør Knud Klem fortæller på de følgende sider herom og giver derved et bidrag til belysning af den ældre danske dampskibsfarts bevægede historie. Artiklen har på få ændringer nær været trykt i museets årsberetning 1938–39, men da den således kun nåede frem til en meget lille kreds, har man ment at burde genoptrykke den i anledning af jubilæet. Den er opbygget på samtidigt kildemateriale, især på de af Dampskibsinteressentskabet til dagspressen indsendte, meget fyldige referater af generalforsamlinger m.v.

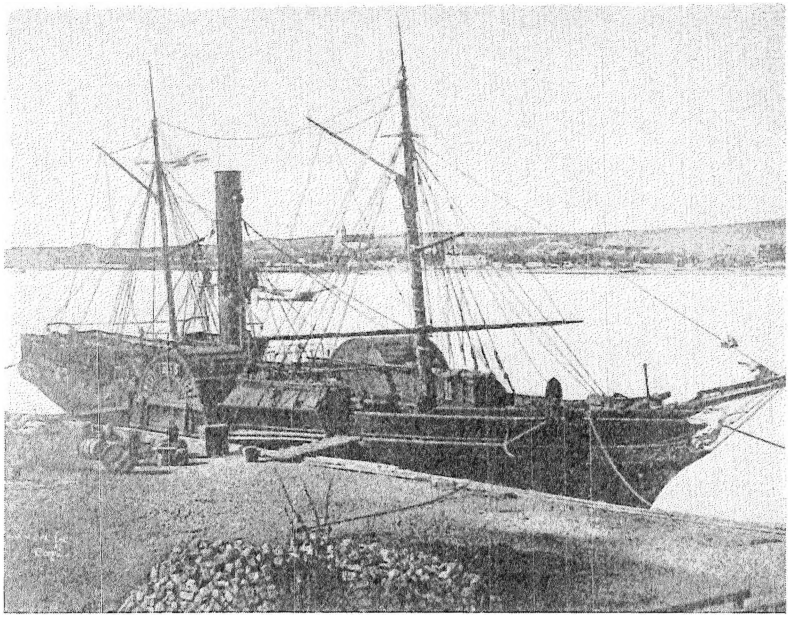
SKØNT DAMPSKIBET meget hurtigt efter dets opfindelse i en række lande var taget stærkt i anvendelse i samfærdselens tjeneste og dér havde vist sig særdeles velegnet, hengik der dog lange tider, inden man i Danmark i højere grad dristede sig til at anvende dette moderne samfærdselsmiddel. Udover ruten København–Kiel, hvor vort første dampskib „Caledonia“ blev indsat i 1819, og som med sin ret stærke trafik rummede de bedste forrentningsmuligheder, viser 1820'-rne og 30'rne kun spredte og temmelig kortvarige forsøg til rutedannelser.

Efterhånden blev det dog også for os danske klart, at dampskibet ved sin hurtighed og sin evne til at arbejde støt i al slags vejr var udmærket egnet til regelmæssige trafikforbindelser. Med sit vidtstrakte,

gode opland måtte Ålborg være et naturligt centrum i en moderniseret trafik. Benyttelsen af havnen var i 1840 steget stærkt i forhold til året forud, idet der var ind- og udgået henved 400 fartøjer flere og 7600 kommercelæster mere end i 1839. Også befordringsvæsenet var i stærk vækst. Således var ekstraposterne, især med de nye wienervogne, steget til det femdobbelte i de sidste 4–5 år. Der måtte således være gode betingelser for en dampskibsrute.

Allerede i 1820'rne havde der været planer om en sådan rute på Ålborg. Indenfor købmandslavet, der havde sagen til udtalelse, nærede dog mange angst for, at dampskibe ville genere sildefiskeriet, hvilket man mente at have konstateret andre steder. Lavets bestyrelse udtalte imidlertid „at her og på landet er flere for end imod dampskibsfart imellem Ålborg og København, thi at den jo vil befordre megen samfærdsel, som ellers ikke skete, og bringe mere nytte, end forud er at øjne, er upåtvivlelig, af hvilken årsag den over al måde tiltager og benyttes på alle have, floder og nogenlunde betydelige steder; men skulle den tilintetgøre Limfjordens sildefiskeri, som man hverken offentligt eller privat har læst er tilfældet andre steder, så bør den aldeles ikke tilstedes".

Planerne førte imidlertid ikke til noget dengang. I 1839 foreslog en københavner, der hed Chr. A. Willaume, at oprette en dampskibsforbindelse mellem Ålborg og Göteborg eller med en ugentlig tur mellem København og Ålborg. Heller ikke dette kom der noget resultat ud af, men i Ålborg begyndte man nu alvorligt at arbejde med spørgsmålet, og i begyndelsen af 1840 fremsatte kæmner F. Wulff, købmand P. J. Hallengren og prokurator Møller den plan at danne et dampskibsaktieselskab. Skønt planerne ikke vandt stærkere tilslutning end, at købmandslavet kun ville tegne sig for 5 aktier og sparekassen for 10, blev selskabet dog dannet. Det fik navnet „Dampskibsinteressentskabet i Aalborg", og dets vedtægter vedtoges på en generalforsamling d. 22. april 1840. Bestyrelsen kom foruden de ovennævnte tre herrer til at bestå af skibsreder Erich Bruun på Gjøl og af købmand Poul Pagh, D. Duysen samt Joh. Qvist. Det var tanken at sætte et skib i gang på København og på Norge samt på Kiel. Da



H/S „Iris" ved kaj i Ålborg havn. I baggrunden Nørresundby.
Efter daguerreotypi fra 1840'rne.

The paddle steamer "Iris" in Ålborg harbour in the 1840s.

man dog regnede med, at Norge selv ville etablere dampskibsforbindelse med Ålborg, blev der truffet foreløbig beslutning om, at skibet skulle gå to gange til Kiel, for hver gang det gik til København; man mærker, hvor meget vigtigere det var at opnå forbindelse med Hamborg end med hovedstaden, og på den førstnævnte rute tænkte man sig anløb ved Udbyhøj, Århus, Fredericia, Assens og Sønderborg.

Dette var unægtelig en omfattende rute, men til brug for aktietegningen var den praktisk, idet det gjaldt om at få tegnet aktier mange steder fra. Byerne ville gerne have forbindelse med dampskibet. Udover de nævnte ytrede Vejle og Middelfart således også ønske herom. Man tænkte sig senere at sætte et dampskib i gang på Limfjorden for at opsamle passagerer og gods til den lange rute.

I København var grosserer P. L. Petresch selskabets repræsentant. Marts 1841 udsendte denne gennem „Fædrelandet" en indbydelse til tegning af aktier i selskabet à 100 rdlr. Hr. Petresch var naturligvis her yderst optimistisk i sine betragtninger. Ålborg var centralpunktet i hele limfjordsområdet. Selv efter limfjordssildens forsvinden havde byen bevaret en livlig forbindelse med både Norge og Sverige og især med København, og ved en dampskibsforbindelse ville Ålborgs handel yderligere vokse, besværligheden og usikkerheden ved rejser med de gamle paketter eller den lange vej over land afskrækkede mange fra at rejse, skønt paketterne altid havde mange passagerer. Han opstillede samtidig en beregning over indkomster og udgifter, baseret på en sæson af 7 måneder med to ugentlige rejser til København; planerne om ruten Ålborg–Kiel antydedes, men i det københavnske prospekt fordybede man sig ikke nøjere heri. Med et gennemsnit af 25 rejsende for hver af de 16 månedlige rejser beregnedes den månedlige passagerfragt til 2000 rdlr., idet gennemsnitsfragten sattes til 5 rdlr. pr. rejse. For varer, kreaturer og postsækken ansloges indtægten til 1200 rdlr. i samme tidsrum, mens anløb af Udbyhøj ialt mentes at indbringe 960 rdlr. pr. måned. Når man dernæst for ekstra lystture fra København til Bellevue, Helsingør og Hälsingborg, hvor det helsingørske dampskibsselskab iøvrigt netop havde sat „Hamlet" i gang, beregnede 2000 rdlr. for hele sæsonen, blev den samlede indtægt 31.120 rdlr. Af udgifterne skal blot nævnes en gage til kaptajnen af 75 rdlr. om måneden i sæsonen, 30 rdlr. udenfor sæsonen, til maskinmesteren derimod 100 rdlr. månedlig i sejltiden, 50 rdlr. i de øvrige 5 måneder. I hjuldampernes ældre dage var det vanskeligt at få egnede maskinmestre; de var ofte importerede fra England, hvorfor man måtte lønne dem væsentligt højere end skipperne.

De samlede driftsudgifter beregnedes til 16.810 rdlr. Skibets indkøbspris ansattes til 60.000 rdlr., amortisation og slid kun til 8% eller 4800 rdlr., hvad der var noget letsindigt. Hr. Petresch nåede derved til en avance af 9500 rdlr. eller en aktiedividende på 15%. Heri var dog ikke medregnet udgifter til assurance, idet man normalt overlod de enkelte aktionærer selv at lade deres aktiedele forsikre, forsåvidt

de ønskede dette. For en fart som den projekterede ville assurancepræmien andrage 3½ %.

Man skulle synes, at efter slige rosenrøde beregninger måtte aktionærerne strømme til. Det gjorde de dog ingenlunde. Den københavnske kapital interesserede sig kun lidt for dampskibsforetagender, og for Ålborg var det en såre svær opgave at løse. Aktietegningen gik meget langsomt, og fristen måtte atter og atter forlænges. Bestyrelsen overvejede endog at opløse selskabet og tilbagebetale de indbetalte aktiebeløb. Aviserne måtte jævnligt opflamme publikum, dels ålborgbladene og dels „Fædrelandet", som interesserede sig meget for sagen og stærkt bebrejdede københavnerne deres manglende initiativ overfor dampskibsvirksomhed. Den 25. februar 1842, da der var samlet private midler – eller rettere løfter herom – på 50.000 rdlr., måtte bladet beklage, at kortsynet forblændethed, smålig frygt for skår i egne interesser og jalousi over mulig fremgang for andre var entreprisens nagende orm. Fra det offentliges side mødte man heller ikke lutter medvind. I efteråret 1840 havde selskabet ansøgt generaltoldkammer- og kommercekollegiet, om staten enten selv ville etablere den projekterede dampskibsfart eller supplere det dengang tegnede aktiebeløb, så at man kunne købe et skib på 100 hestes kraft eller endelig, om selskabet kunne få eneret på farten i 10 år. Kollegiet svarede, at det hverken kunne anbefale eneretten, eller at staten alene tog sig af sagen, men af hensyn til, at det drejede sig om et for Jylland særdeles vigtigt samfærdselsmiddel, ville man gerne lade staten bidrage som interessent for en del af beløbet, hvis den øvrige fornødne sum var til stede. Da den kgl. deputation for finanserne imidlertid havde erklæret sig imod, at der for finanskassens regning tegnedes aktier, kunne kollegiet heller ikke føre et sådant andragende frem. Imidlertid interesserede kong Christian VIII sig for sagen, og efter forhandlinger frem og tilbage modtog selskabet ved kgl. resolution af 8. jan. 1842 tilsagn om, at staten ville tegne aktier for 10.000 rdlr.

Med denne støtte havde man nået en sum af 60.000 rdlr., og selv om den ikke ansås for at være tilstrækkelig, således at der måtte lånes, blev det dog på generalforsamlingen d. 7. marts med stor ma-

joritet vedtaget, at foretagendet skulle fremmes. Det gjaldt da nu om at få fat i et dampskib. At leje et sådant var for dyrt. Opmærksomheden havde derfor også længe været rettet imod køb af et færdigbygget skib. I april 1841 var skibsreder Erich Bruun rejst til England. I forening med mekanikus v. Würden fra Frederiksværk, der netop da opholdt sig i London, havde han set på alle tilbudte dampskibe. De havde imidlertid alle væsentlige mangler enten på maskineri eller skrog, så at det ville være uhensigtsmæssigt at indlede forhandlinger, især da hovedreparationer, der snart ville være nødvendige, ville andrage lige så meget som købesummen. Bedre gik det ikke med et skib, der hed „Maria", som blev tilbudt fra Rusland. Det var bygget på det kejserlige Alexander Newski-værft til en købmand, som døde inden skibets overtagelse. „Maria" lå i St. Petersborg, og Bruun rejste dertil for at se på det, men måtte i august melde hjem, at dampskibet var det usleste, han endnu havde set og aldeles ikke egnet til at købe.

Man var altså stadig lige vidt og mente derfor nu, at det burde overvejes at bygge et nyt skib. Efter „Aarhus Avis" stillede handelshuset Jacob Holm i udsigt at ville tilskyde den manglende sum, såfremt man ville lade skibet bygge på Holms værft, der iøvrigt i 1829 havde bygget hjuldamperen „Frederik VI", som i 1830 afløste „Caledonia" på kielerruten. Tillige tilbød skibsbygmester Niels Bonnesen i Ålborg i forening med en med dampskibskonstruktion fortrolig skibsbygger at påtage sig arbejdet.

I Ålborg ville dette selvfølgelig bidrage til at forhøje interessen for skibet og for aktietegningen, men det ville blive dyrt. Selvom der på Jacob Holms værft som nævnt var bygget hjuldampskibe, var den danske erfaring på dette punkt i det hele kun ringe. „Fædrelandet" mente da også, at omend ideen vistnok var meget patriotisk, var det nok mere praktisk at få skibet fra de steder, hvor man havde speciel evne til at bygge sådanne fartøjer. Bladet mente desuden at vide, at der i den nærmere fremtid ville kommet et dampskib på 150 hk, der nylig var bygget i Skotland, og som ønskedes solgt i København eller Stettin, og som egnede sig udmærket til at gå mellem Køben-

havn og Ålborg og København og Stettin. Den sidstnævnte rute anså bladet iøvrigt for absolut bedre end ruten Ålborg–Kiel, som man i Ålborg var så stærkt inde på.

„Fædrelandet" fik ret. I juni 1842 ankom det nævnte skib til København. Det hed „Iris", dets reder var en Mr. Cato, og det var ført af en englænder, der hed Ray. Det vakte straks opsigt. En deputation fra Ålborg-selskabet tog til hovedstaden for at se nøjere på skibet, og den syntes godt om det. Det samme gjorde ålborgenserne, da „Iris" for første gang viste sig i Ålborg, hvor det vakte vældig opsigt. Salgsforhandlingerne gik dog i begyndelsen ikke så glat. Der opstod nemlig konkurrence med flensborgske interesser. Nogle flensborgkøbmænd af hjuldamperen „Caroline Amalie"s rederi var betænkt på at købe „Iris" og sætte skibet i fart på Ålborg for dermed at bemægtige sig hele farten på Jylland. Det var for så vidt en tanke, der meget vel kunne gå i spænd med de ålborgske planer, og der skete da også en forhandling om en overenskomst mellem de to selskaber, men da det viste sig, at flensborgerne kun ville gå med til en sådan på betingelse af, at de alene kom til at stå i spidsen for foretagendet, således at de helt kunne dirigere dette, strandede forhandlingerne.

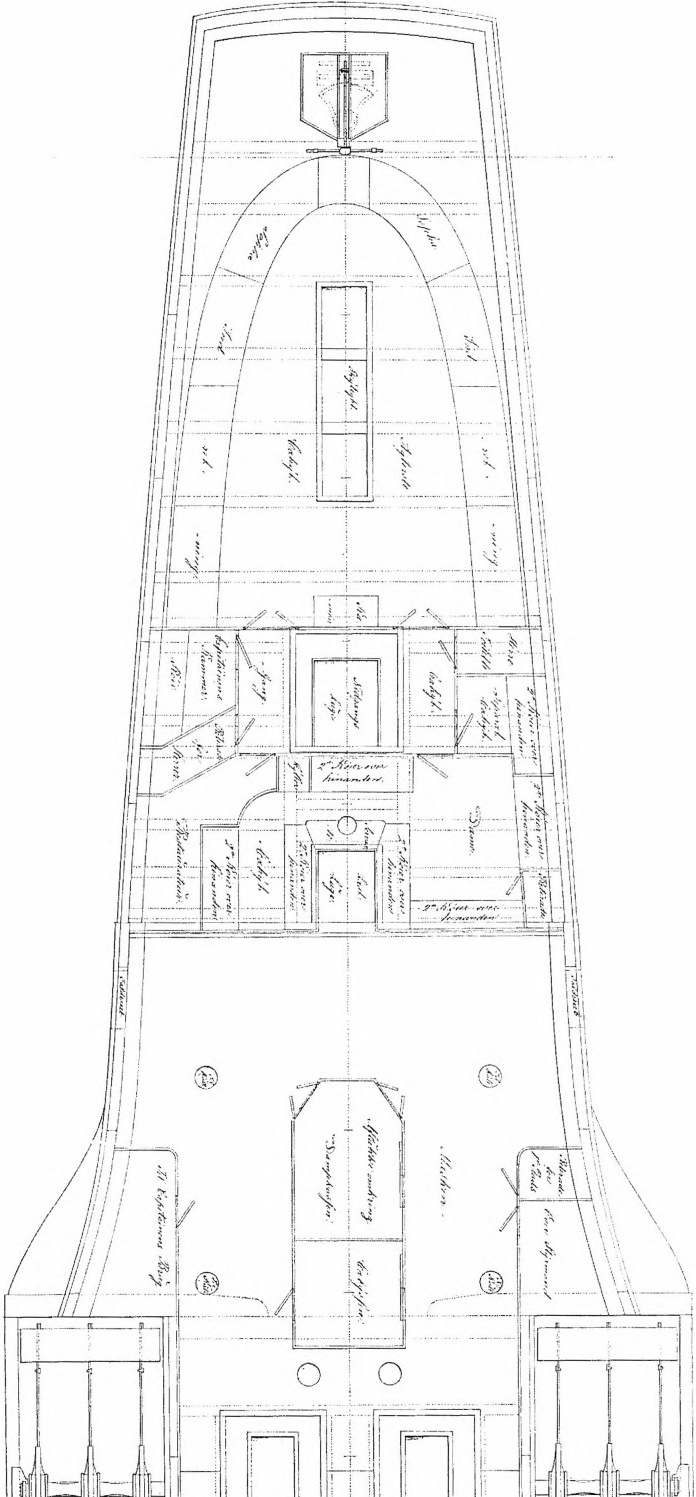
Det blev imidlertid Ålborg, som gik af med sejren. I slutningen af juni købte man „Iris" af Mr. Cato for en sum af 10.000 pund sterling eller mellem 90.000 og 100.000 rdlr. Udbetalingen var 7000 pund ved skibets overtagelse. Resten skulle udredes i løbet af året. Da kun en ringe del af aktiekapitalen var indbetalt, viste to jyder, vistnok apoteker, kancelliråd Strøyberg og godsejer Bruun til Birkumgaard, selskabet den velvilje at låne det obligationer for derved at rejse pengene til udbetalingen.

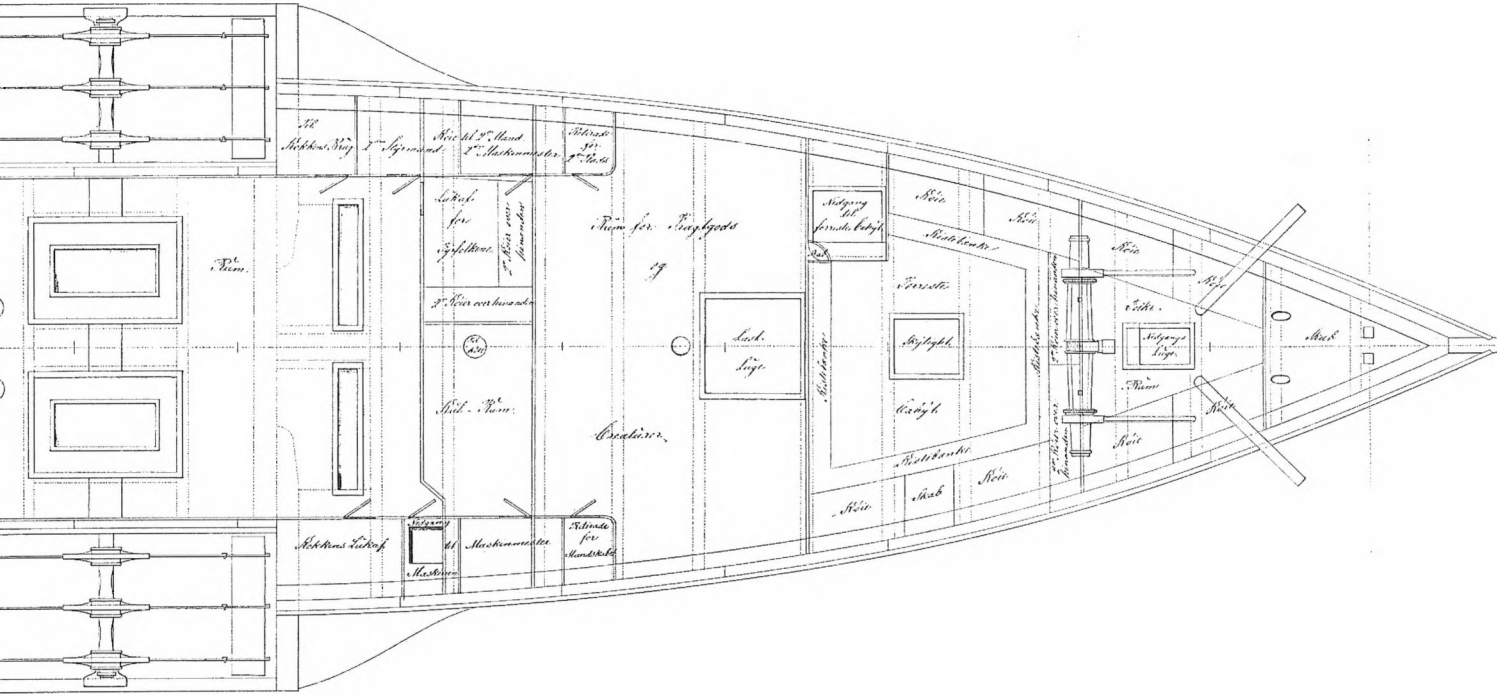
„Iris" var et for sin tid udmærket dampskib. Det var bygget af James & William Hall i Aberdeen i 1842 og af klippertype. Det var

---

Følgende sider: H/S "Iris": dæksplan med indtegnet aptering og betegnelserne på de forskellige rum. – Handels- og Søfartsmuseet.

Overleaf: *Contemporary drafts of the "Iris".*




Rum
Rum for Fragtgods
Lastlage
Kiel
Stæb
Rum
Maskinmester
Maskinist

på 79 danske kommercelæster, var 173′ langt, 19′10″ bredt, over hjulkasserne dog 37′10″. Skovlhjulet havde en diameter på 18′2″, det havde 18 faste skovle. Dets to maskiner på 150 hk, der var udført af William Simpson & Co. i Aberdeen, var i stand til at arbejde skibet frem også i hårdt vejr, således at overfarten til Ålborg fra København kunne foretages på 13–15 timer. Kulforbruget var omtrent 6 tønder pr. time. Kahytterne udmærkede sig ved „en høj grad af elegans, så at denne dampbåd, der er en af de største danske, er den sirligste og bekvemmest indrettede".

Skibets første kahyt befandt sig på hoveddækket agterude. Der var her en stor salon med lange sofaer langs væggene. Den var beregnet som opholdssalon og tillige som sovekahyt for herrerne. Den havde ikke faste køjer. Passagererne lå på sofaerne, og der var plads til omtrent 30 herrer; når hængekøjer anbragtes dog adskilligt flere. Foran herresalonen, umiddelbart agten for maskinrummet, var damekahytten, hvor der var 12 faste køjer samt nogle sofaer og en retirade. Mellem de to saloner fandtes en separatkahyt med to køjer, et lukaf for kaptajnen, et andet for restauratøren samt et herretoilet og en retirade for herrer. Foran maskinrummet lå på styrbordsside kulrummet, om bagbord et lukaf med 4 køjer for fyrfolkene. Dernæst fulgte lasten med rum for fragtgods og kreaturer. I forskibet var endnu en kahyt på hoveddækket, beregnet til anden plads. Den havde 8 køjer med lave kistebænke foran, hvorpå der formentlig også blev redt, når dette var fornødent. Helt forude lå et folkelukaf med fire køjer.

Som i alle hjuldampere var vingehusene stærkt udnyttede. På styrbordsside fandtes agtenfor hjulkassen et rum til kaptajnens brug, foran lå en retirade for mandskabet samt første maskinmesters og kokkens lukaf, mellem hvilke der var nedgang til maskinen. Bagbords vingehus havde foran hjulkassen lukafer for anden styrmand og for anden mester samt en retirade for anden kahyt, agter lå overstyrmandens rum tilligemed en retirade for første plads. Dækspassagererne, af hvilke der ikke kan have været plads til ret mange, var der ingen bekvemmeligheder for. Hjulkasserne og den tværgående bro mellem disse var til brug for besætningen. Halvdækket agter over kahytten

afgav promenadeplads for første kahyts passagerer. Beskyttet mod solen af det lange solsejl havde man herfra den bedste udsigt til begge sider, når skibet dampede igennem det smalle fjordløb mellem Hals og Ålborg. Fra fjordbredderne har talrige beundrende blikke fulgt det smukke skib med den karakteristiske høje, sorte skorsten og den hvide gallionsfigur, „Iris", der med sine udbredte vinger fløj hastigt over vandet, glitrende og regnbuestrålende i solen, våd og hvid af skumsprøjt, som den skarpe bov pløjede frem af fjordens vand.

Det var ikke sært, at ålborgenserne var stolte af deres nye, flotte dampskib. Det blev fejret i Ålborg med et større festmåltid. I sin omtale af dette gengav „Aalborg Stiftstidende" udmærket festens glæde og stemning ved følgende referat, der bedst gives in extenso:

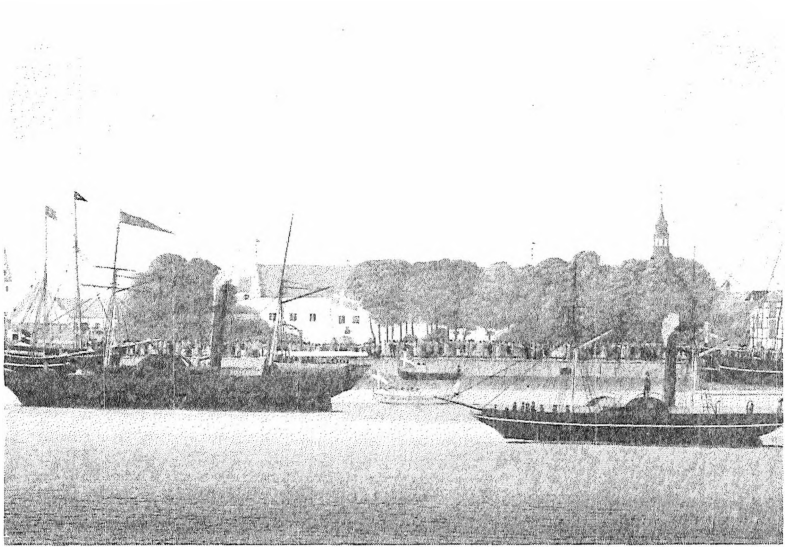
„I Anledning af Dampskibets Kjøb fandt en Festsouper Sted i Aftes; blandt de udbragte Toaster udhæve vi Skaalen for Interessentskabets Hovedactionær, Hs. Maj. Kongen, der modtoges med den meest levende Acclamation, som haver sit naturlige Udspring ikke blot i Hengivenheden for Landets Konge, men tillige i Erkjendelsen af den landsfaderlige Interesse, Hs. Majestæt ved sin høje Medvirkning i et for Provindsens Handel og Communication vigtigt Anliggende saa levende har lagt for Dagen; en Deltagelse der ikke har fundet sin Grændse i det første af Hs. Majestæt ved Finantsernes Actietegning foretagne betydende Skridt, men er bleven udvidet og stadfæstet ved den Opmærksomhed, Hs. Majestæt allernaadigst for den til Audients stædte Deputation tilkjendegav at have henvendt paa Anliggendet, hvilket Hs. Majestæt forsikkrede ogsaa fremtidigt at skulle skjænke sin høie Interesse og naadige Beskyttelse. Fremdeles udbragtes Skaaler: for Dampskibsforetagendets Held, for de engelske Gjæster, for Hds. Majestæt Dronningen af England, for Dampskibsbestyrelsen, for dennes fortjente Medlemmer, Dhrr. Wulff og Bruun (ved et andet bestyrelsesmedlem), for Enhver, der nidkjær har understøttet Foretagendet, for Aalborg By, dens Handels Flor og dens Damers Velgaaende (ved hr. Cato), for Danmark, for god Forstaaelse mellem alle Rigets Dele, for de kjøbenhavnske Gjæster; for Verdenens Læremestre i Industri, dens Mønster i Humanitet og Frihed: det

britiske Folk; for et Venskabsbaand imellem Nord-England og Nord-Danmark; for de skotske Piger; for Løsnelsen af alle unødvendige Baand paa Handel og Skibsfart ofl. Skaaler, der vedligeholdt den muntreste Stemning, til Selskabet Kl. 1 skiltes fra hinanden."

Under festligere former og med bedre ønsker kunne intet dampskib begynde sin virksomhed. Sin kongelige beskytter fik „Iris" straks lejlighed til at gøre honnør for under Christian VIII's besøg i limfjordsegnene i juli 1842, da hjuldamperen med 600 passagerer om bord sejlede kongeskibet „Ægir" i møde, da det vendte tilbage til Ålborg efter at have været med kongen i Løgstør og Nibe.

Arbejdsdagen begyndte d. 12. juli 1842, da „Iris" under førerskab af kaptajn i søetaten på vartpenge P. E. Sletting blev sat i fart mellem Ålborg og København og mellem Århus og København, begge ruter en gang ugentlig. Det var tanken senere at lade den gå på Kiel også. I oktober foretog skibet en tur langs Jyllands østkyst til Sønderborg og Kiel. Allevegne gjorde det et gunstigt indtryk, og det ansås for bedre end de øvrige hjuldampere, der var kendt i disse egne („Christian VIII", „Frederik VI", „Ægir", „Løven" og „Unionen" havde ruter her). Skibet blev da også hen på året sat ind på kielerruten, hvor det foretog nogle få ture, men der ikke opnåede noget større passagertal. Rutens fastlæggelse blev derfor genstand for nærmere overvejelser. Nogle mente, at „Iris" den ene uge skulle gå fra Ålborg ad østkysten til Kiel og over København tilbage, den næste uge den modsatte vej: Ålborg–København–Kiel og langs østkysten til Ålborg. Ved selskabets generalforsamling d. 13. marts 1843 besluttede man imidlertid, at der for hver 14 dage skulle gøres to ture på København og en på Kiel. Det er interessant at se, at tanken om at lægge en rute på Kiel ikke alene skyldtes ønsket om at få forbindelse med de vigtigste erhvervscentrer indenfor den gamle danske helstat og med Hamborg, men tillige forhåbningen om, at man ved hjælp af en kommende rute Ålborg–Norge, som der fantaseredes meget om, kunne føre den europæiske rejserute over Nordjylland til Norge.

Som besluttet på generalforsamlingen begyndte „Iris" da sin nye sæson, men allerede i juni måtte bestyrelsen opgive kielerfarten, der



Kong Christian VIII's ankomst til Ålborg 9/7 1842 på H/S „Iris" (t.v.), ledsaget af kongeskibet H/S „Ægir". Et par dage senere optog „Iris" sin regelmæssige fart. Gouache af R. H. Kruse på Ålborg Museum.

King Christian VIII on board the "Iris" in 1842, a few days before the regular service started.

var for lidt indbringende, og man vendte da tilbage til fartplanen fra 1842 med en ugentlig tur Århus–København retur og en Ålborg–København retur. Nu opstod der imidlertid en voldsom strid med „Caroline Amalie". Dette skibs rute var i løbet af en uge: Flensborg–København, København–Århus, Århus–København og København–Flensborg. På århusruten blev de to skibe altså konkurrenter. „Iris"s rederi optog denne konkurrence så voldsomt, at skibets afgangstid fra København blev sat samtidig med „Caroline Amalie"s, nemlig onsdag morgen kl. 5. Selvom „Iris" var det bedste skib og derfor i almindelighed kom først til Århus, nedkaldte det naturligvis offentlighedens vrede over sig, og bedre blev det ikke, da „Iris" i stedet for at ændre sin rute begyndte en takstkrig, idet billetpriserne, der var 6 rdlr. på 1. plads og 4 rdlr. på 2. plads, nedsattes til det halve. „Caroline

Amalie" svarede igen og satte sin takst til 2 rdlr. på 1. plads. „Fædrelandet" anså det for meget urigtigt, at to gode dampskibe stræbte at ødelægge hinanden på en rute, hvor de begge kunne bestå, og dadlede „Iris" stærkt, fordi det havde iværksat konkurrencen, og anbefalede publikum at benytte „Caroline Amalie". Hvis krigen fortsattes, kunne man jo vente, at passagererne medtoges gratis, måske oven i købet med gratis forplejning. Man kunne desuden let komme ind i en kapsejlads, der kunne udsætte de rejsende for fare. Bladet foreslog i stedet, at „Iris" skulle fare på Fredericia, hvor den kunne få forbindelse med store og befolkningstætte egne af landet, men måtte ganske vist indrømme, at et andet skib, „König Christian der Achte", havde forsøgt sig uden held her. „Aalborg Stiftstidende" mente, at København–Odense var velegnet.

Det mente „Iris"s rederi imidlertid ikke; man hævdede, at der hverken på Odense eller Fredericia var opland nok, Århus var som midtpunkt på Jyllands østkyst og som en betydelig handelsby langt at foretrække, ikke mindst for kvægeksportens skyld, og „Caroline Amalie" medtog i modsætning til „Iris" hverken gods eller kreaturer. Desuden var den fastlagte rute nødvendig for at opnå forbindelse med andre samfærdselsmidler og for at undgå den for forretningsfolk uegnede søndag som afgangsdag. Forhandlinger, der indledtes mellem de to rederier, endte uden resultat. Først i april 1844 kom man påny i kontakt med hinanden, og „Iris" gik da ind på at ændre afgangen fra København til Århus fra onsdag morgen til lørdag morgen. Denne fartplan trådte i kraft 1. maj, og taksterne for begge skibe på århusruten sattes samtidig til 5 rdlr. på 1. plads, 3 rdlr. på 2. plads og 9 mk. på dæk, dog med familiemoderation. Kreatur- og godsfragterne ændredes ikke såvel som taksterne på ålborgruten.

At „Iris"s indsættelse i farten på Ålborg og Århus afhjalp et savn hos det rejsende publikum, fremgår klart af den nedennævnte statistiske oversigt, der er opstillet efter de oplysninger, som selskabet selv meddelte dagbladene:

Antal befordrede passagerer

	Ålborgruten	Århusruten	Ialt
1842	2270	999	3269
1843	3654	3292	6946
1844	4300	6038	10338
1845	4350	7019	11369
1846	4410	8007	12417
1847	5134	7191	12325
1848	5987	7075	13062

Det vil ses, at århusruten var af meget stor betydning for selskabet. Den nåede i 1846 et passagertal, der meget nær var det dobbelte af ålborgruten. Det var dog ikke muligt at opretholde dette forhold. Der var i 1846 næsten ingen konkurrence i århusfarten, det følgende år blev „Christian VIII" indsat her; dette og andre skibe blev en betydelig konkurrence, og belægningen på „Iris" gik væsentligt ned, men de samlede tal viser dog i hele perioden en stadig stigning. Det bør bemærkes, at der stadig gik sejlpaketter i begge ruter. Disse paketter har vel nærmest haft betydning for godstransporten, men man må antage, at et ikke ubetydeligt antal rejsende har foretrukket disse, der havde billigere billetpriser. Til sammenligning skal bemærkes, at „Caroline Amalie" i 1842 transporterede 8260 personer, og at „Hamlet", der netop var indsat i sundfarten mellem København og Helsingør, i samme sæson nåede et tal på ca. 10.000.

Når „Iris" var blevet mødt med så store forventninger ikke mindst blandt landbefolkningen, var det, fordi man regnede med, at en dampskibsrute måtte blive af stor betydning for landbrugserhvervet. Dettes eksportforhold var besværlige. Hovedeksportvaren, studene, der solgtes enten til hovedstaden eller navnlig til markederne i Husum og Hamborg, blev drevet til fods ned gennem landet. Det var både besværligt og tidtagende og desuden ubehageligt derved, at studene rendte adskilligt af vægten af sig, inden de nåede frem til markederne, hvor de derfor ikke opnåede de bedste priser. En hurtigere og lettere transport ville forbedre dette forhold væsentligt. I begyndelsen ytrede der sig ganske vist store betænkeligheder ved at bruge „Iris" til kvæg-

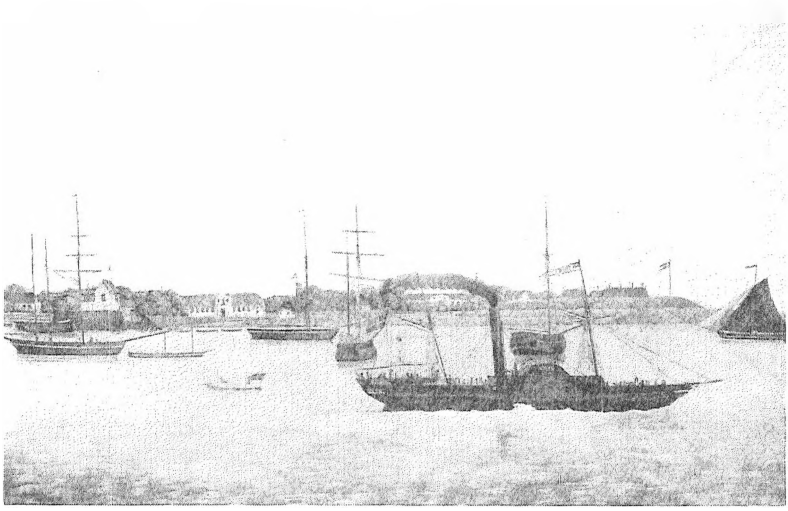
transport, men da det allerede den første sommer viste sig, at priserne på landbrugsprodukter i Ålborg og omegn bevægede sig opad stærkt i retning af de københavnske som følge af de forbedrede samfærdselsforhold, steg lysten så stærkt, at landboerne mod sæsonens slutning kappedes om at gøre transportbestillinger. I begyndelsen af oktober var der således på en rejse 36 høveder med, på en anden 56. Desuden medfulgte der en del småkvæg og en stor mængde fedevarer.

Den første sommer nåede *kreaturtransporten* dog kun til 380, i 1843 var man nået op på 1227. I de følgende år var tallene:

	Ålborgruten	Århusruten	Ialt
1844	1555	1387	2942
1845	892	1354	2246
1846	1094	1554	2648
1847	1016	1146	2162
1848	1213	1019	2232

Det anføres, at når antallet på ålborgruten i 1845 gik ned til 892, skyldtes dette, at det københavnske kvægmarked viste mindre lønnende konjunkturer, hvorfor kvæget i større tal førtes til Husum i stedet. Det samme blev tilfældet i 1847, da de fordelagtige konjunkturer i England og Holsten tiltrak sig handelen. Tallene for kvægtransporten viser iøvrigt i det væsentlige den samme bevægelse som passagerstatistikken, at et højdepunkt på århusruten nåedes i 1846, men at tallet på grund af konkurrencen i de følgende år gik stærkt ned, således at ålborgruten blev det fastere punkt i virksomheden. Tallene omfatter næsten udelukkende kvæg og heste fra Jylland til København; i ny og næ transporteredes heste fra hovedstaden til Jylland, men tallet på disse var så små, at transporten ingen rolle spillede.

Ved siden af passager- og kvægtransporten fandtes en ikke ubetydelig *godstrafik*. I 1843 medførtes 852 kommercelæster, andre statistiske oplysninger haves ikke for dette år. Derimod indbragte de følgende år de nedennævnte indkomster:



H/S „Iris" passerer Hals skanse under udsejling af Limfjorden på vej til København. – Gouache af R. H. Kruse (?) på Ålborg Museum.

The "Iris" passing the fortress of Hals at the entrance of the Limfjord.

	Ålborgruten	Århusruten	Ialt
	Rdlr.	Rdlr.	Rdlr.
1844	4838	2470	7308
1845	mglr.	mglr.	7213
1846	4471	3197	7668
1847	6215	3903	10118
1848	7417	3511	10928

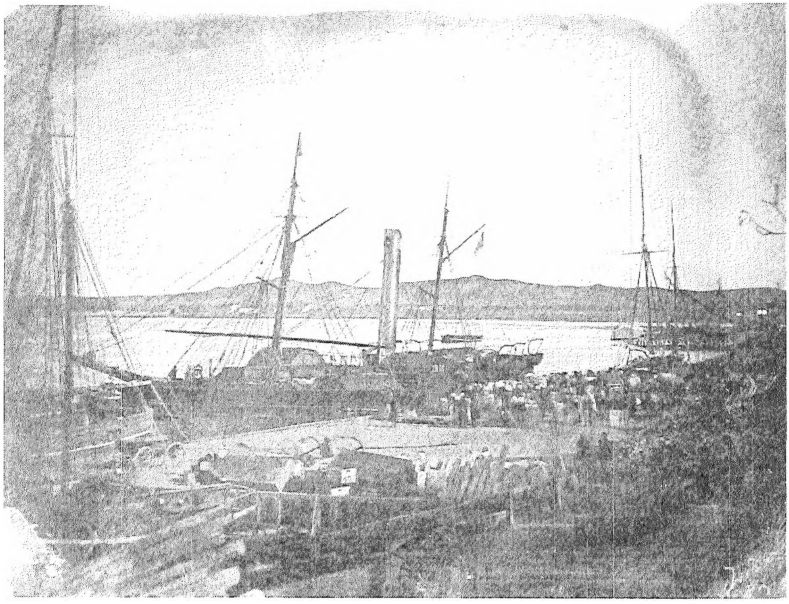
af hvilken statistik det klart fremgår, at ålborgruten også her var den vigtigste.

Der er ingen tvivl om, at de anførte tal for passager-, kvæg- og godstrafikken set på grundlag af datidens forhold viser en meget betydelig frekvens, og „Iris" blev i disse år en særdeles god forretning, hvilket fremgår af den følgende oversigt over de samlede driftsindtægter og driftsudgifter:

	Indtægt	Udgift	Overskud
	Rdlr.	Rdlr.	Rdlr.
1842	20800	20000	800
1843	40460	mglr.	mglr.
1844	55200	36710	18490
1845	57007	36330	20677
1846	63368	30809	32559
1847	64480	39308	25172
1848	67835	46176	21659

De første års overskud medgik til at betale gælden på „Iris". Dette havde ialt kostet selskabet ca. 100.000 rdlr. Antallet af aktionærer nåede op på 791, hvortil svarede et aktiebeløb på 79.100 rdlr. Store udgifter medgik til reparation og vedligeholdelse. Maskineri og kedler holdt kun kort tid i de ældre hjuldampere. Allerede i 1845 måtte „Iris" i Aberdeen underkastes en hovedreparation, hvorved skibet fik nye kedler, der var mere økonomiske i brugen end de gamle. Reparationen kostede 28.931 rdlr., der helt betaltes af årets overskud, og igen i 1848 måtte der anvendes 4000 rdlr. mere på reparation af skibet og dets inventar end de normale udgifter hertil. Fra dette år holdt man desuden „Iris" assureret. Hidtil havde det været overladt de enkelte aktionærer at assurere deres egen aktiepart, om de ønskede det. I 1846 henlagdes 5000 rdlr. i et reservefond; man havde i forvejen et formueoverskud på 31.636 rdlr. 1 mk. 9 sk., og der udbetaltes 14% i udbytte til aktionærerne, 1847 lagdes 10.000 rdlr. i reservefondet, og der udbetales 20% i udbytte, og endelig i 1848 nåede man op på en dividende af 27½ %.

Med disse gode udbytter og med den stadige stigning i benyttelsen, navnlig i passagertrafikken, var det ikke så underligt, at man efterhånden kom i tanker om at anskaffe endnu et dampskib. Forbedrede trafikmidler har alle dage, dengang som nu, skabt forøget trafik, og der var efterhånden gennem de forskellige hjuldampskibe, som var indsatte i rutefart på de danske byer, skabt et betydeligt kraftigere rejseliv, end man havde kendt før. På generalforsamlingen i jan. 1850, hvor 473 aktier var repræsenteret, blev det da efter bestyrelsens



H/S „Iris" ved kaj i Ålborg, efter et daguerreotypi, taget 1843 af den østrigske fotograf Weninger. Det er et af de ældste fotografier, der er taget i Danmark, og giver trods tekniske mangler et udmærket billede af travlheden ved kajen, med varer og folk. – Nørregades Fotohandel, Ålborg.

One of the oldest Danish daguerreotypes, showing the "Iris" in Ålborg harbour, 1843.

forslag enstemmigt vedtaget at anskaffe endnu et dampskib til farten på Århus og Ålborg, og i juni samme år kontraherede man med firmaet Alexander Hall & Co. i Aberdeen om bygningen, der anføres at koste 14.200 pund sterling eller ca. 133.000 rdlr. til aflevering i maj 1851.

Bygningen af skibet blev kontrolleret af en skibsbygningskyndig mand fra den danske marine. Stabelafløbningen fandt sted d. 7. januar, og skibet fik i dåben navnet „Juno". Dets gallionsfigur var en fremstilling af denne gudinde. Det var bygget af eg og kobberforhudet, var noget større end „Iris", 170′ langt fra stævn til stævn, 22′ bredt indenfor hjulkasserne og takledes som skonnert. Det målte

393 tons, ca. 190 kommercelæster. Det havde to maskiner på 180 hk, der ligesom „Iris"s maskineri var leveret af William Simpson & Co., kedlerne var rørformede og beregnede på at spare brændsel, men maskineriet viste sig dog i stedet at være uøkonomisk, således at „Juno"s cylindre allerede i 1852 måtte ombygges for at formindske kulforbruget. Skibet kunne løbe en fart af 12 knob og var af Lloyd sat i klasse 1 for 8 år. Det havde 67 faste køjer. Man syntes godt om skibet, og et blad giver dets indre følgende omtale: „Kahytternes Indre forener Soliditet og Bekvemmelighed. Der er intet afstikkende eller pralende, men en simpel Elegance hersker over det hele. Især maa mærkes de ypperlige Midler, der er anvendt for at skaffe Lyset Adgang til Kahytterne."

Samtidig med „Juno"s overtagelse havde „Iris" et mindre uheld, idet det d. 15. marts 1852 under sin rejse fra Århus til København under stærk tåge og rivende strøm fra nord løb på grund på Sjællands Rev udenfor den smalle odde Gniben. Man var i det dårlige vejr gået fremad med den største forsigtighed, kaptajnen og overstyrmanden stod hver på sin hjulkasse, anden styrmand og en matros var til rors, udkigsmænd var posterede forude og på begge sider. Loddet holdtes gående, og maskinmesteren stod i lugen, klar til at udføre enhver ordre, men desuagtet tog man grunden og kunne ikke komme fri, skønt reservekullene straks blev kastet i søen. 12 af passagererne blev landsatte på Sjælland, 27 stude blev – iøvrigt for en ublu pris – overført til den sejlpaket, som gik mellem København og Århus. Skibet tog ingen skade, men stod dog ret hårdt, da det manglede 3–4 fod vand for at flyde. Efter nogle dages forløb kom det af grunden og fortsatte d. 27. marts igen sin fart, netop samtidig med at „Juno" indsattes i sin rute.

Selskabet stod i denne periode på sit højdepunkt. De foregående års regnskaber havde været fine, og det havde to smukke og velindrettede, moderne dampskibe i fart, „Juno" ført af kaptajn Raahauge, „Iris" af kaptajn L. E. Tuxen, der havde efterfulgt skibets første fører, kaptajn Sletting, da denne i juli 1847 blev udnævnt til lodsinspektør ved Dragørs Lodseri.

For at sikre en bedre udnyttelse af dampskibene til København var det af stor betydning, at der også i limfjordsområdet skabtes bedre kommunikationsforhold. En indsender opfordrede d. 26. marts 1842 i „Aalborg Stiftstidende" til dannelsen af en paketfart mellem limfjordsbyerne, på grund af fjordens mange bugtninger helst et dampskib, men i mangel heraf velindrettede sejlfartøjer. Foretagendet kunne gennemføres som et aktieselskab. Samme forår ansøgte købmand I. H. Lundt i Ålborg om eneret i 6 à 12 år på dampskibsfart på Limfjorden. Købmand Lundt havde i England indkøbt to mindre dampskibe, „Violet" og „Rose", på henholdsvis 24 og 20 hk. Under den hårde overfart over Nordsøen forsvandt „Rose", mens „Violet" nåede til Ålborg i begyndelsen af oktober, dog med betydeligt havari. Skønt Ålborgs købmandslav havde anbefalet ansøgningen om eneret for 6 år, blev denne dog ikke bevilget. „Violet" blev derfor i december for en sum af 13.500 rdlr. overtaget af købmand P. Pagh i Ålborg. Det var et meget lille skib og kun indrettet til personbefordring, hvorfor det ikke var i stand til at opfylde landbrugernes krav om at kunne føre kvæg og andre landbrugsprodukter til Ålborg; især var thyboerne interesserede i ved et dampskib at komme ud af deres isolerede beliggenhed.

Om „Violet"s betydning som samfærdselsmiddel på Limfjorden er der intet nærmere oplyst. At skibet ikke har lettet de forhandlinger om oprettelse af et dampskibsselskab, som netop samtidig førtes mellem repræsentanter for limfjordsbyerne, er utvivlsomt. Det lykkedes heller ikke at få et sådant selskab startet, og Poul Pagh tog da sagen i sin egen hånd, idet han på sit værft lod bygge et lille dampskib på 30 hk og med en lastedrægtighed af 14 kommercelæster, som han satte i fart på Limfjorden. Denne dampbåd, der fik navnet „Limfjorden", besørgede farten på fjorden de følgende år. Måske har den ikke svaret til publikums forventninger. I hvert fald blev den ikke noget lukrativt foretagende for sin reder, der måtte indstille farten og sætte dampbåden til salg i januar 1847.

Man måtte nu i lange tider undvære et dampskib på fjorden, og først da statsmyndighederne påtog sig sagen, kom der påny regel-

mæssig fart. I 1852 lod generalpostdirektionen hos I. Scott-Russell & Co. i London bygge et jernskib. Det var på 109 tons, 112′ langt, 15′ bredt; af hensyn til vanskelighederne ved at passere Løgstør Grunde stak det kun 3 fod med fuld ladning. Det havde en oscillerende cylindermaskine på 30 hk og havde almindelig kahyt med en speciel damekahyt til ialt henimod 100 passagerer, ligesom det var indrettet til transport af gods og indtil 16–18 kreaturer. Det blev færdigbygget, mens det stod på beddingen, indtog endog her kulladning, således at det, en god times tid efter at det d. 17. april 1852 var løbet af stabelen, kunne dampe ned ad Themsen med et større selskab om bord.

Det nye dampskib, der også kom til at hedde „Limfjorden", sattes under anførsel af kaptajn C. Winding fra 1. maj i fart på fjorden, hvor det ved næsten stadig at blive holdt i gang formåede at udføre 3 ugentlige ture til Thisted og tilbage og ligeledes tre ugentlige ture til Nykøbing og retur og således, at det fik forbindelse med „Iris" og „Juno". Passagererne kunne komme om bord langs hele ruten, især dog ved Løgstør, der var anløbssted, samt udfor Klitgård, Bejstrup, Aggersund og Fæggesund. Hovedekspeditøren blev Chr. B. Kierulf i Ålborg. Skibet slog an hos publikum, fra 1. aug. udvidedes farten til anløb også af Struer. Der oprettedes desuden en regelmæssig forbindelse mellem Lemvig og Thisted, idet hjuldamperen „Odin" sattes i fart mellem Lemvig og ladestedet Krik, hvorfra en personbefordring indsattes over Vestervig til Thisted. Den følgende sommer forlængedes „Limfjorden"s Thisted-rute til Lemvig, ligesom den på Nykøbing-ruten fik anløb ved Oddesund. Den første sommer udførte „Limfjorden" ialt 59 rejser mellem Ålborg og Thisted og 54 på Nykøbing. Det medførte i dette tidsrum ialt 5842 passagerer, de fleste – ialt 2902 – mellem Ålborg og Løgstør, som skibet jo anløb både på Thisted- og Nykøbing-ruten. Mellem Ålborg og Thisted rejste 1783, mellem Ålborg og Nykøbing 863, mellem Ålborg og Struer kun 169; imellem de øvrige limfjordsbyer var tallene kun små, fra 6 til 33. Alt ialt drejede det sig således om en betydelig trafik, og det skønt billetprisen var temmelig høj; man måtte give 2 rdlr. for en kahytsplads fra Ålborg til Thisted eller Nykøbing og 1 rdlr. fra Løgstør

H/S „Iris" under indsejling i Københavns havn, mellem toldboden (t.h.) og flådens leje. – Pennetegning af Chr. Blache (?), 1855. Handels- og Søfartsmuseet.

The "Iris" entering the harbour of Copenhagen in 1855.

til Ålborg. Man påstod ganske vist, at taksterne var lavere end den tidligere på disse ruter krævede betaling og betydeligt under den i Danmark almindeligvis fordrede miletakst for dampskibspassage. Under kong Frederik VII's og grevinde Danners besøg i limfjordsbyerne i juni 1852 benyttede de høje herskaber „Limfjorden", der derved bragte „en glædelig Underholdning for Hs. Majestæt og Gemalinde, som under bedste Velbefindende forlod Dampbaaden."

Den udmærkede stilling, det ålborgske dampskibsselskab havde opnået, kunne det ikke opretholde. Der ventede det svære tider. Mens selskabet i 1848 havde opsejlet en indtægt af næsten 68.000 rdlr., nåede „Iris" og „Juno" i 1851 tilsammen kun ca. 80.000 rdlr. Selvom det anføres, at dette gav et nettooverskud på ca. 20.000 rdlr., var der nok bud efter dem alle til at klare udbetalingerne på „Juno". Værre var det imidlertid, at den stadig voldsommere konkurrence umuliggjorde de planer, man havde næret til selskabets to flotte både.

Det betød næppe så meget, at de gamle sejlpaketter stadig gik; igennem mange år havde skipper Hans Fr. Petersen således en paket

løbende mellem Ålborg og København, og sluppen „Ørnen", kaptajn S. S. Schmidt, gik en tid lang i stykgodsfart på samme rute. Derimod var der i skibsreder H. P. Prior fremtrådt en personlighed, som inden længe skulle lægge adskillige indenlandske skibsruter under sin virksomhed. Han holdt sig ikke blot til de steder, hvor der ikke i forvejen var dampskibsruter, men nærede øjensynlig allerede fra første færd ønske om at beherske vort indenrigske rutesystem. I 1852 indsatte han „Valdemar", kaptajn F. C. Lund, på ruterne København–Frederikshavn og København–Århus med en ugentlig tur i hver retning, mens det store dampskib „Cimbria", som Prior havde ladet bygge i England, indsattes på ruten København–Randers med to ugentlige ture, altså en direkte konkurrence på århusruten og en åreladning af ålborgruten ved at formindske dens opland.

Det første resultat var, at det ålborgske dampskibsselskab ikke kunne opretholde „Juno". Der havde været planer fremme om at lade dette skib løbe en tur Ålborg-Göteborg og retur lørdag og søndag i forbindelse med dets rute til Ålborg for derved at udnytte materiellet fuldtud og skaffe göteborgerne forbindelse med Jylland, men det blev ikke til noget. I stedet så man sig nødsaget til at sælge skibet. Allerede med sæsonens udgang 1852 udtoges det af farten, førtes til København, blev oplagt ved Bodenhoffs Plads og stilledes til bortsalg ved tre offentlige auktioner i juni og juli 1853. På den sidste auktion, der afholdtes d. 12. juli, blev „Juno" solgt for 60.000 rdlr. til en hr. Motzfeldt på den norske regerings vegne som den eneste bydende. Det fortaltes, at det skulle indsættes i fart mellem Christiania og Lübeck.

Det næste var en ændring af „Iris"s rute. Efter en kortvarig indstilling af farten i sommeren 1853 efter anmodning fra sundhedskommissionen og som følge af koleraepidemien, som „Iris" iøvrigt siges at have bragt til Ålborg, idet et par matroser døde af kolera under overfarten, opgav man århusruten, „hvor frekvensen såvel af passagerer som vareforsendelsen har været så ubetydelig i år som følge af de flere dampskibes fart både på Århus, Horsens og Randers." Skibet indsattes alene i ålborgfarten med to ture i begge retninger hver uge.

Hverken Prior eller det ålborgske selskab forsøgte sig med en takstkrig som i sin tid overfor „Caroline Amalie". Efter fælles overenskomst satte man tværtimod billetpriserne i vejret, hvad der straks mødte indsigelse hos pressen, navnlig „Berlingske Tidende". Efter en nærmere belysning af prisforhøjelsens nødvendighed som følge af prisstigning på en række varer, især kul og madvarer, fik selskabet vel absolution for denne, men der klagedes over „det mindre comfortable" på „Iris", og at man ikke var tilstrækkeligt forekommende overfor publikum, f. eks. ved at lade „Iris" vente på limfjordsdamperen „for 10 studes fragt", eller ved at skibet afgik allerede kl. 4 fra København, skønt Prior lod sit skib gå kl. 5. Bestyrelsen havde for meget af den kollegiale langsomhed „og hele den gamle sæbekælderstil" ved sig, mens man ved dampskibsentrepriser skal være rask og driftig og opmærksom overfor vink hos publikum. Det var andre toner end den feststemning og de skåltaler, der havde hilst „Iris" ved dens ankomst til Ålborg.

I „Berlingske Tidende"s bemærkninger læser man mellem linierne, at bladet syntes bedre om Priors facon. Han forstod i hvert fald vinkene. Han lod fra april 1853 „Cimbria" gå en ugentlig tur på Ålborg foruden de to på Randers, og fra sommeren 1854 blev „Cimbria"s ålborgtur en dagfart, hvad der tiltalte mange. Overfor denne konkurrence var det svært for „Iris" at hamle op. Det havde nu kun ålborgruten tilbage og på denne to konkurrenter, „Valdemar" og „Cimbria", af hvilke det sidste var et helt nyt skib. Endnu holdt man dog stand. I annoncerne for farten i 1855 meddeltes, at „Iris" var undergået en omfattende hovedreparation på skib, kedler og maskineri, men straks kunne Prior for sit vedkommende reklamere med, at „Valdemar" i løbet af vinteren havde modtaget store bekvemmeligheder og forskønnelser; især henledte han opmærksomheden på damesalonen. For at gøre ondt værre mødte „Iris" i sæsonen 1856 endnu en konkurrent, idet S/S „Newcastle", kaptajn Wittusen, indsattes hver lørdag i ruten København–Ålborg, ganske vist kun for enkelttur som led i den kombinerede rute Flensborg–København–Ålborg–Korsør–Flensborg. Ved skæbnens ironi mødtes påny de flens-

borgske og ålborgske interesser, men udmattet af de mellemliggende åreladninger kunne det ålborgske dampskibsselskab ikke længere optage kampen. Det stred hårdt og opretholdt endnu livet den følgende sæson, men så kunne det ikke mere. Den 30. okt. 1857 afgik „Iris" for sidste gang fra Ålborg til København, og dermed var det slut. Den 11. dec. afholdt selskabet generalforsamling på Kompagnihuset i Ålborg, og her blev der truffet beslutning om dampskibsselskabets opløsning og realisation af „Iris" og selskabets øvrige ejendele. Ifølge oplysning fra Th. Prior henlagdes skibet som bolværk ved Bodenhoffs Plads.

Var „Iris"s endeligt mindre glorværdigt end dets festlige indtog i Ålborg i sin tid under jubel og skåltaler, havde det dog udfyldt en mission. Gennem det anarki under alles kamp med alle, som kendetegner dansk dampskibsfarts historie i 1840'rne og 50'erne, havde det påbegyndt og opretholdt en rute, der siden er forblevet en af landets vigtigste indenrigsruter. I de følgende år førtes kampen mellem større enheder; de blev forspillet til den koncentration, der i 1866 ved etableringen af Priors og C. P. A. Kochs samarbejde ved Det Forenede Dampskibs Selskabs dannelse skabte orden af kaos og indførte et trafiksystem, der svarede til landets behov, og i stedet for opslidende konkurrence skabte en rentabel virksomhed til landets gavn.

THE PADDLE STEAMER "IRIS" AND SERVICES IN THE LIMFJORD

A Chapter in the History of North Jutland Communications

Summary

The first Danish steamship was the "Caledonia", put into service on the Copenhagen-Kiel route in 1819. In the twenties and thirties various brief attempts were made to start steamship routes between other places in Denmark.

With its good hinterland and increasing sea and land traffic Aalborg in North Jutland was the obvious place for a steamship company. On the 22nd April 1840 the Aalborg Steamship Company Ltd. was formed. After a long

and difficult subscription for shares the paddle steamer "Iris" was bought for £ 10,000. It was built by James & William Hall, Aberdeen, was 79 commercial lasts with two engines giving 150 hp. There was a saloon which at night served as sleeping quarters for 30 male passengers. In addition there was a ladies' saloon with 12 berths. On the sponsons there were cabins for the captain, two officers and two engineers. There was also a hold for animals and general cargo.

After being tried on the Kiel route the "Iris" under Captain P. E. Sletting was put into service between Aarhus and Copenhagen, a weekly return trip on both routes. But there was another paddle steamer on the Aarhus–Copenhagen service, the "Caroline Amalie", and fierce competition arose in the matter of fares. After a year of this an agreement was reached between the two companies. At the beginning it seemed as if the Aarhus service was the most profitable passenger route for the company, but competition from other steamship companies swung the balance in favour of the Aalborg service. This route had always carried more goods and cattle than the Aarhus route, mainly because improved transport had the effect of increasing cattle prices in the Aalborg district and therefore prompted farmers to send their cattle to Copenhagen on the "Iris".

In the last part of the 1840's the company made large profits and in 1848 was able to pay shareholders a dividend of 27½ %. This encouraged it to buy another steamship in 1851, built by Alexander Hall in Aberdeen, the "Juno" of about 180 commercial lasts and 180 hp. It was capable of a speed of 12 knots and had 67 berths. Thanks to private initiative smaller steamships started a service between Aalborg and the towns on the west Limfjord—first the "Violet" and then the "Limfjorden", which however were forced to give up. It was not until 1852 that a newer and larger "Limfjorden", owned by the postal service, opened up good feeder routes for the "Iris" and the "Juno".

However the Aalborg steamship company did not manage to maintain the excellent position it had achieved. Though in 1848 the company's income was almost 68,000 rix dollars in 1851 the "Iris" and the "Juno" together earned only about 80,000 rix dollars and the excess profit of 20,000 rix dollars went on a down payment for the "Juno". And there were fresh difficulties ahead. Competition came not so much from the old sailing packets which still sailed between Aalborg and Copenhagen as from H. P. Prior, a ship owner who had started a number of internal steamship routes and apparently aimed at monopolizing all the routes in Danish waters. His ships, the "Valdemar" and "Cimbria", which sailed between the capital and Randers, Frederikshavn and Aarhus, were direct competitors on the Aarhus route and drained traffic from the Aalborg route by diminishing its hinterland. By 1852 the Aalborg company had been forced to sell the "Juno", take the "Iris" off the Aarhus service and limit it to a twice-weekly service between Copenhagen and Aalborg. When Prior put the "Cimbria" on the Aalborg route in 1853 and another steamship, the "Newcastle", started a weekly service between Copenhagen and Aalborg

in 1856 the Aalborg Steamship Company had to close down. On the 30th October 1857 the "Iris" sailed for the last time from Aalborg to Copenhagen. On the 11th December 1857 the company held a general meeting at its headquarters in Aalborg and it was decided to dissolve the company and sell the "Iris" and its other assets.

CARL VILHELM SØLVER

11. maj 1882–24. april 1966

Sidste år døde navigations- og søfartshistorikeren kaptajn Carl V. Sølver. Gennem årene har denne forsker med de praktiske erfaringer fra søen skrevet mange instruktive artikler i Handels- og Søfartsmuseets årbog, ligesom museet på mange måder har nydt godt af hans viden og gavmildhed. Vi er derfor taknemlige for, at hans brodersøn, bergsingenjör Svend V. Sølver, Filipstad (Sverige), har villet hædre sin onkels minde ved at udarbejde den følgende korte levnedsbeskrivelse og opstille en fortegnelse over hans skriftlige arbejder.

I EN ALDER af 84 år sov søfartshistorikeren, skibsfører Carl V. Sølver hen en aprilsøndag år 1966 på sit elskede „Bakkebo" i Skodsborg.

I guldsmed Valdemar Sølvers hjem på Stengade i Helsingør voksede han op som sjette barn i en søskendeskare, der talte fem drenge og to piger, en børneflok, som det krævede megen flid og sparsommelighed at opfostre. Uden tvivl har livet ved havnen og på reden, og ikke mindst de mange forbisejlende skibe ude i Sundet tidligt vakt udlængselen i hans sind, og over for sin drengs bestemte krav måtte faderen omsider falde til føje og, sikkert med beklemt og tungt hjerte, lade sin fjortenårige søn tage hyre som skibsdreng på fuldskibet „Jupiter" af København, kaptajn Funder. Indtrykkene fra, oplevelserne på denne første, 16 måneder lange rejse til Japan, Korea, Portland, Oregon og Antwerpen blev minder for livet, men en hård skole var den, som mejslede drengen til en søens mand.

Målbevidst fortsatte han sin uddannelse i sejlskibene, tog hyre som letmatros, siden som matros, i engelske langfartsejlere, tog år 1902 dansk styrmandseksamen, 1. og 2. del, i København, derefter engelsk sejlskibs-styrmandseksamen i London. Dampkraftens overhåndtagen medførte dog, at hans tjenester som styrmand blev i damp-

skibe. Han aflagde også japansk styrmandseksamen i Tokyo og sejlede som 1. styrmand i Nippon Yusen Kaisha i to år. Værnepligten i den danske marine afsluttedes med udnævnelsen til løjtnant af reserven, hvorefter fulgte tre års tjeneste som 3., 2. og 1. styrmand i A/S Det Østasiatiske Kompagni, på farter til Østasien og Vestindien, og dermed havde han tjent sig frem i graderne til det danske skibsførerbevis, som udstedtes i april 1909.

Ægteskabet, i 1908, med Karen Margrethe født Hansen, hans ønske om med hende at skabe et hjem, førte dog til, at han gav afkald på en tilværelse som skibsfører på lange sørejser og i stedet søgte sig et udkomme i land. Det blev i begyndelsen nok så knapt. Han var i nogle år leder af bjergningsafdelingen hos A/S Internationalt Bjergnings Co., og samtidig fører af bjergningsskibe i danske og svenske farvande, derefter i nogle år leder af Cornelius Knudsens nautiske afdeling.

År 1917 indtrådte han som medindehaver i firmaet for nautiske instrumenter, Iver C. Weilbach og Co. i Amaliegade i København, og forblev her til han på grund af alder trak sig tilbage år 1956. I disse år gennemgik navigationsinstrumenterne en meget kraftig udvikling, som han nøje fulgte og forstod at nyttiggøre; spritkompasset forbedredes, gyrokompasset og ekkoloddet indførtes, radiopejlingen toges i brug, og han havde den tilfredsstillelse at se sit firmas opgaver og anseelse vokse, idet det betroedes ordrerne på navigationsinstrumenter og søkort til et stort antal danske nybygninger og også fik adskillige leverancer til udlandet. Andre grene af virksomheden i firmaet var den årlige udgivelse siden 1921 af Fiskeriårbogen og siden 1922 af Dansk Nautisk Almanak. Hans solide sømands- og navigatøruddannelse, hans gennem alle årene bevarede personlige venskaber og nære forbindelser med søens mænd, hans evne til at kunne tale med, udveksle tanker med både den praktiske og den litterære mand blev af afgørende betydning for denne indsats i den moderne navigations tjeneste. Men det lå ham også på sinde at interessere navigatørerne for deres kunsts historiske udvikling og kulturelle betydning, at holde deres kundskaber levende, og Nautisk Almanak

Carl V. Sølver i 14 års alder, fotograferet 1896, umiddelbart før sin første hyre som skibsdreng på fuldskib „Jupiter" af København.

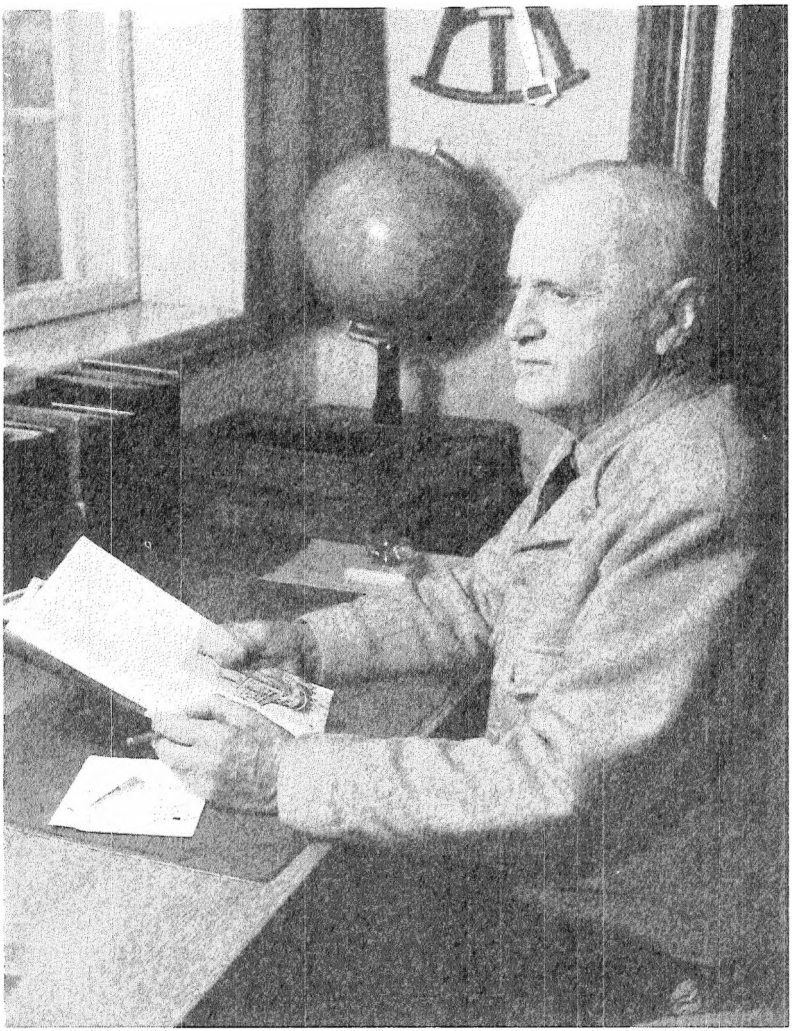
Carl V. Sølver as a boy of 14, just before he went to sea.

fik derfor et udseende, som skiller den fra lignende almanakker i udlandet. Den fremkom hvert år med et nyt omslagsbillede, altid et billede af særlig nautisk interesse, med en forklaring, og desuden med mange artikler om de forskelligste praktiske navigationsmæssige ting og søfartshistoriske emner. I en del år var han medlem af kommissionen for de nautiske eksaminer og censor ved disse.

Det arbejde, som med tiden fik hans største interesse, var imidlertid undersøgelser og forskninger inden for søfartens og navigationens

historie. En årelang sørejse til Middelhavets tidlige kulturområder vakte ham hertil. – År 1927 købte han en velbygget 28 tons ketch, „Taifun", som dog på grund af forsømt vedligeholdelse befandt sig i en ganske ynkværdig forfatning. Med familiens og venners hjælp blev den bragt i sødygtig stand, og i juni 1929 påmønstrede hustru, barn og søskendebørn som besætning. Færden gik gennem Kielerkanalen, man anløb bl. a. Dover, Lissabon, Gibraltar, Algier, Piræus; i Alexandria lagdes skibet op, og færden fortsattes på Nilen i en lille åben båd helt ned til katarakterne. Udflugterne ind i landet gjordes med den lette rejse- og teltudrustning, som vi børn var fortrolige med at bruge fra rektor Hartvig Møllers skole i Hellerup, til fods, på kameler eller æsler. Alle, som deltog i denne familierejse, fik uforglemmelige indtryk, men kaptajnen selv, i moden og erfaren alder, så noget mere, hidtil ikke forståede bygningsdetaljer i reliefgengivelserne af faraonernes skibe; mange uløste spørgsmål om ægypternes sørejser kaldte på svar.

Fra skrivebordet på „Bakkebo", på skrænten ned mod Sundet norden for Skodsborg, havde han en for en navigationshistoriker dybt inspirerende udsigt. Her lå skoleskibene „Danmark" og „Georg Stage" til ankers straks norden for, inden de begav sig på langfart, Tycho Brahes ø i nordøst, de mange forbipasserende skibe, adskillige af dem personlige kendinge, Københavns havn i syd. Her påbegyndte han efter hjemkomsten et nautisk-historisk forfatterskab, i hvilket tre emneområder fik særlig vægt, det faraoniske Ægyptens søfart, vikingernes sejlads, og så de store opdagelsesrejser. Han tog dog også andre mindre emner op, som det fremgår af den efterfølgende skriftfortegnelse. Det sikre grundlag var hans rige erfaringer i praktisk sømandskab fra sejlskibenes tid, hans uddannelse i og praktiske fortrolighed med navigation, som satte ham i stand til at danne sig en opfattelse af de sejladsmæssige begrænsninger og muligheder, som vekslende tiders skibstyper, astronomiske indsigter og navigationsinstrumenter rummede, parret med en videbegærlighed, som med årene førte til en stor belæsthed i de tiders historie, som berørte hans emner. Med dette forfatterskab turde Carl Sølver have formået at yde værdi-



Carl V. Sølver i sine sidste år, siddende ved sit skrivebord på villa „Bakkebo" i Skodsborg. Fot. Lili Aubertin.

Carl V. Sølver at his desk, taken in recent years.

fulde bidrag til forståelsen af tidligere tiders søfart og af dens udvikling.

SKRIFTFORTEGNELSE

1928. Fortidens navigationsinstrumenter. Nautisk Almanak.

1931. „Taifun"s Logbog; Beretning om en Rejse paa Middelhavet og Nilen. Kongelig Dansk Yachtklub Aarbog 1930–31. 128 sider, 89 fig., 1 kort.

1933. Papyrusbaade. Tilskueren, side 385–395; 8 fig.

1935. En oversættelse fra svensk: Under Sejl, af Erik Hägg, en Skildring fra Sejlskibenes Tid. Med Illustrationer efter Malerier og Tegninger af Admiral J. Hägg. Forord af Kronprins Frederik.

1935. Puntlandets Genopdagelse c. 1500 f. C. Bidrag til Studiet af Oldtidens Handelsveje til Søs. – Iver C. Weilbach og Co., København. 60 sider, 17 fig. Afhandlingen er i forkortet form trykt i Geografisk Tidsskrift, Juli 1935. Summary in English.

1936, oktober. Egyptian Shipping of about 1500 B.C. The Mariner's Mirror, vol. 22 nr. 4 side 430–469; 14 fig., 2 tavler.

1936, december. Danske Skibstegninger fra det 15. Aarhundrede. Vikingen nr. 12. 7 sider, 12 fig. „Under Restaureringen af Karmeliterklostret i Helsingør ved Aarhundredeskiftet blev der blandt Murstenene fra den ældste Del fundet enkelte med forskellige Tekster samt Billeder af Skibe, der var indridset i Leret inden Brændingen."

1941. Leiðarsteinn, Vikingernes Kompas. Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm, årsbok 1941, side 25–47; 10 fig.

1942. Vikingernes Kompas. Naturens Verden, side 197–218; 9 fig.

1942. Columbus. Geografisk Tidsskrift 45. bind, side 15–61; 17 fig.

1943. Santa Maria, Columbus' skib. Nautisk Almanak.

1943. Obelisk-Skibe. Udgivet af Søfartens Bibliotek, København. 106 sider, 42 fig., 1 tavle. Summary in English.

1943. Vasco da Gama (hans Navigering). Handels- og Søfartsmuseets årbog, side 20–61; 19 fig.

1944. Rebækroret. Handels- og Søfartsmuseets årbog, side 108–118; 7 fig.

1944. Vasco da Gama. Angaaende hans Navigering. Geografisk Tidsskrift, 47. bind, side 146–154; 2 fig.

1944. Vestervejen. Om Nordboernes Navigering over Atlanterhavet. Det Grønlandske Selskabs Aarsskrift, side 20–53; 12 fig. Summary in English.

1945. Vitus Jonassen Bering. Nautisk Almanak.

1945. Longitude. Om Bestemmelse af den geografiske Længde ved Kompassets Misvisning. Handels- og Søfartsmuseets årbog, side 109–148; 11 fig.

1945. Om Ankre. Udgivet af Søfartens Bibliotek, København. 116 sider, 57 fig. Summary in English.

1946. Den danske sømands frihedskamp. Nautisk Almanak.

1946. The Ladby Ship Anchor. Acta Archaeologica vol. 17 fasc. 1–3, side 117–126; 12 fig.

1947. Tycho Brahe. Nautisk Almanak.

1950. Los Caballitos del Mar. Geografisk Tidsskrift, 50. bind, side 92–103; 13 fig. „Dette spanske udtryk, der ordret betyder „de små havheste", er navnet på både eller nærmere betegnet flåder, lavet af to bundter siv og rør, som af indfødte indianere bruges til fiskeri på Perus stillehavskyst, hvor de har været kendt gennem århundreder."

1950. Kong Sahuré's Skibe. Handels- og Søfartsmuseets årbog, side 112–139; 16 fig.

1950. Amerika, en Beretning om Amerigo Vespucci. Sjöfartsmuseets i Göteborg årsbok Unda Maris 1949, side 73–96; 8 fig.

1951. Imago Mundi. Skitser fra de store opdagelsers tid. Iver C. Weilbach og Co., København. 441 sider, 95 fig., 5 tavler.

1951. Undén's Patent-Log. Handels- og Søfartsmuseets årbog, side 67–72; 4 fig.

1952. Professor Carl G. F. Schwartz. Nautisk Almanak.

1952. Martin Behaim. 1459–1507. En studie fra de store opdagelsers tid. Handels- og Søfartsmuseets årbog, side 100–136; 12 fig.

1953. Den gamle Eiderkanal. Nautisk Almanak.

1954. Pindekompasset. Nautisk Almanak.

1954. Vestervejen. Om Vikingernes Sejlads. Iver C. Weilbach og Co., København. 136 sider, 47 fig.

1955. Beretning om Weilbach's historie. Nautisk Almanak.

1956. En sømand går i land. Nautisk Almanak.

1956. Faraonernes gravskibe. 1. En gennemgang af de sensationelle ægyptiske skibsfund. Vor Viden, hefte 189, side 217–224; 7 fig.

1957. Faraonernes gravskibe. 2. En gennemgang af Cheopsskibet og lidt om skibsfarten i det gamle Ægypten. Vor Viden, hefte 191, side 257–267; 8 fig.

1957. Historien om Mary Celeste. Nautisk Almanak.

1957. Færingerbåde. Handels- og Søfartsmuseets årbog, side 139–155; 8 fig.

1957. Eskimo Maps from Greenland. Archaeology Vol. 10 no. 3, side 188–190; 4 fig.

1961. Henrik Søfareren. Søens Verden 1960–61 nr. 4, side 119–127; 10 fig.

1962. Stregen gennem verdenshavene. Striden om søterritorialgrænsen på de store opdagelsesrejsers tid. Søens Verden 1961–62 nr. 9, side 269–274; 4 fig.

1962. Napoleon Bonapartes sørejser. Handels- og Søfartsmuseets årbog, side 25–84; 20 fig. Summary in English.

1963. Jens Eriksøn Munk. Dansk opdagelsesrejsende på Christian IV's tid. Vikingen, 40. årg. nr. 4, side 7–14; 5 fig.

Svend V. Sølver

CARL V. SØLVER

Summary

Captain Carl V. Sølver, the Danish maritime historian, died on the 24th of April, 1966. He was born in Elsinore on the 11th May, 1882 and went to sea 14 years old. Having completed his service in Danish and English sailing ships he took the Danish and English, and later on even the Japanese mate's examination. His master's certificate was issued in 1909, and he was for some years in charge of a salvage unit.

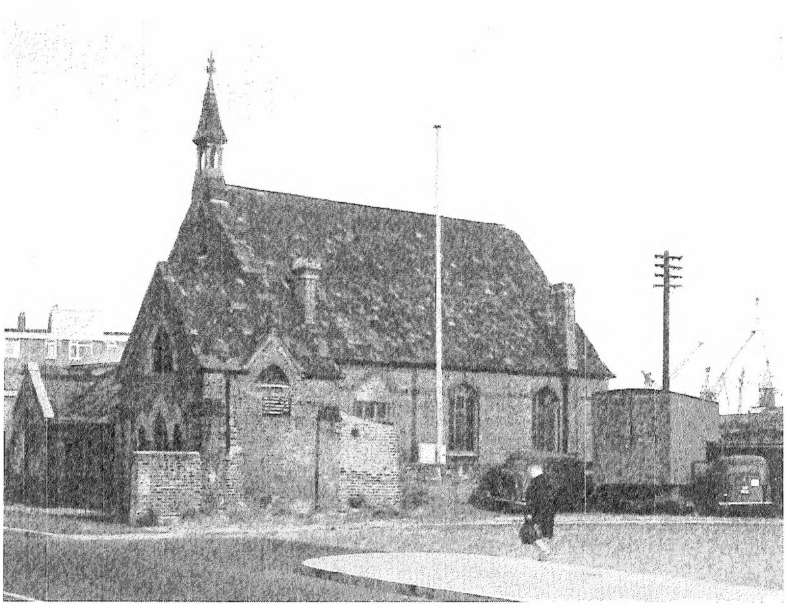
In 1917 he became a partner of Iver C. Weilbach and Co., maker of nautical instruments, in Copenhagen, and retired in 1956. During this span of years the house equipped a great number of new Danish ships with modern nautical instruments and sea charts, and even received several foreign orders. Furthermore, the house published a yearbook for fisheries, and the Danish Nautical Almanach. In order to interest navigators in the history of their art, and to keep their knowledge up to date, the Almanach was every year provided with a new cover-picture of special nautical interest, with explanation, and also with many articles on navigation and its history.

A voyage to Egypt in his ketch, the "Taifun", prompted an interest in the seafaring of the Pharaonic Egyptians, and from this moment, he carried out considerable researches into the history of seafaring and navigation, resulting in a number of publications, listed above. The main subjects of this nautical-historical authorship are the seafaring of the ancient Egyptians, the navigation of the Vikings, and the voyages of the great discoverers, but several other topics too are treated. These works were based upon his rich experience of practical seamanship from the epoch of the sailing ships, his theoretical and practical qualifications in navigation, allowing him to evaluate the navigational limitations and possibilities of the ships, astronomical knowledge and navigation instruments of bygone times. This authorship has rendered a valuable contribution to knowledge of the navigation of earlier times and its development.

I tilslutning til ovenstående vil Handels- og Søfartsmuseet gerne tilføje nogle bemærkninger om kaptajn Sølvers forhold til museet. Kaptajn Sølver har i alle de mange år, jeg har arbejdet med museet, udvist museets samlinger og dets arbejde megen forståelse. Som rimeligt er, var det især samlingen af nautiske instrumenter i snævrere forstand, der havde hans interesse. Fra Sølver såvel som fra hans firma tilgik der i årenes løb talrige gaver, bl. a. et kronekompas fremstillet af Iver Jensen Borger i 1700-tallet, adskillige andre navigations-

instrumenter, Iver C. Weilbach & Co.'s gamle flag-, sejl- og kompasmagerskilt m. m. Her må desuden nævnes rekonstruktioner af vikingernes kompas og pejlskive, som han i kraft af sin sagkundskab og historiske sans fandt frem til, og som nu findes i museet. Kaptajn Sølver fulgte med interesse med i samlingens vækst gennem tiderne, og når der skulle foretages konservering og restaurering af nautiske instrumenter, stillede han altid sit firma til rådighed for vederlagsfri udførelse af disse arbejder. Også fartøjstyperne og museets belysning af disses historiske udvikling havde han megen sans for. Blandt hans værdifulde gaver findes også modeller af Ladbyskibet og en færøsk seksmannafar. Også hans skribentvirksomhed nød museet gavn af. Som det fremgår af ovenstående udsendtes hans litterære arbejder i en række fagpublikationer og fagtidsskrifter. Allerede i Søfartsmuseets anden årbog, i 1943, findes hans første bidrag til museets publikation. I årenes løb blev det til ialt 8 værdifulde arbejder fra hans hånd, som det har været museet en stor glæde at bringe, og for hvilke det siger ham tak. Museet er også taknemlig for, at kaptajn Sølvers familie i overensstemmelse med hans ønske har overladt museet hans arkiv, som bl. a. indeholder optegnelser fra søfartsårene og en omfattende billedsamling samt desuden en del af hans bibliotek.

Knud Klem



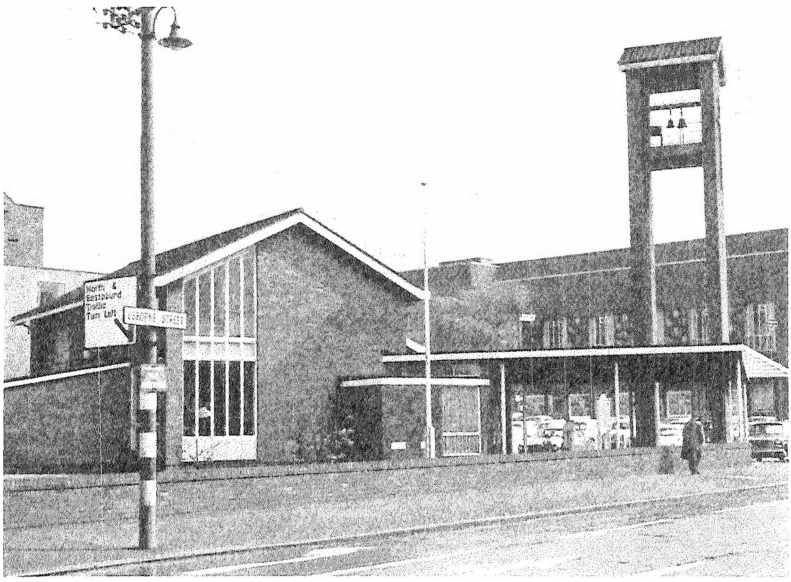
Den tidligere danske sømandskirke, St. Peter, i Ming Street, Poplar, London, nær West India Docks, bygget 1873. Med sine gule murstensmure og det sorte skifertag var det en typisk repræsentant for sin tids arkitektoniske idealer. I 1959 afløstes den af en moderne kirke på Commercial Road. Nu står den gamle kirke, der har været lejet ud til kantine, foran sin nedrivning. – Fot. Henning Henningsen 1967.

The former Danish Seamen's Church, St. Peter's, in Poplar, London, built in 1873 and replaced by a modern church in 1959.

DANSK SØMANDSKIRKE I FREMMEDE HAVNE

fylder den 12. november 1967 hundrede år, idet institutionen blev stiftet i København d. 12. nov. 1867 under det noget besværlige navn „Den danske Forening til Evangeliets Forkyndelse blandt skandinaviske Sømænd i fremmede Havne". Initiativet blev, såvidt det kan ses, taget af grosserer og skibsreder Johan Adolph (1813–91), indehaver af firmaet Fr. Th. Adolphs Enke, og den senere biskop H. V. Sthyr.

Allerede i begyndelsen af 1800-tallet var der i England og de Forenede Stater blevet dannet forskellige selskaber, som drev mission blandt sømænd, og 1864 greb bevægelsen over på Norge, der som det første land på kontinentet stiftede en sømandsmissionsforening.



Den gamle danske St. Nikolaj sømandskirke i Hull, bygget i 1871, blev bombet i grus under 2. verdenskrig. I 1954 rejstes en ny kirke, bygget af røde mursten og i moderne arkitektur, med åbent klokketårn, åben indgang og den egentlige bygning, som indeholder kirkesal, læsesal, opholdsrum, billardrum, køkken m.v. – Fot. Henning Henningsen 1967.

The modern Danish Seamen's Church in Hull, built in 1954 in place of old St. Nicholas Church from 1871 which was totally destroyed by a bomb during World War II.

Den danske forening, hvis formand blev den ansete teolog dr. Chr. Kalkar, kunne i løbet af kort tid oprette fire stationer i de havnebyer, som danske skibe især anløb: Hull (1868), London (1869), Newcastle (1872) og Hamborg (1875). Der blev udsendt sømandspræster og bygget kirker, i Hull således i 1871, i London 1873 og i Newcastle 1875. Alle disse steder var der danske kolonier, hvis medlemmer også søgte kirkerne. Mens foreningen i begyndelsen helt lagde vægten på det religiøse arbejde blandt sømænd: gudstjenester, møder, skibs-, syge- og fængselsbesøg, viste det sig snart, at dette ikke var tilstrækkeligt. Sømandens lod var ikke altid misundelsesværdig i sejlskibstiden. Ombord var boligforhold og kostspørgsmål fra de ældste tider ordnet på ganske utilfredsstillende vis, ligesom sømandens arbejdskraft blev udnyttet på en for os at se meget hensynsløs måde. Klimaet ombord var heller ikke altid lige godt, og sømanden havde svært ved at få sin ret, hvis han blev ilde behandlet,

udnyttet eller snydt af reder eller kaptajn. I land ventede en skare landhajer: boardingmastere, handlende og tøse på ham, parat til at lokke hans hyre fra ham på enhver tænkelig måde.

Der var derfor al mulig grund for sømandspræsterne til at optage et socialt arbejde blandt søfolkene. Der indrettedes læsestuer med lys og varme, aviser og blade, så de kunne få den savnede hjemlige hygge, og skrivestuer med papir og blæk, for at de kunne skrive hjem; sømandspræsterne opbevarede søfolkenes hyre på betryggende vis og sendte pengene hjem, så de ikke gik i de forkerte lommer. Der blev i al beskedenhed oprettet biblioteker, så de kunne få lidt godt at læse i, selv om de fleste bøger var mere af opbyggelig end underholdende art. Programmet på stationerne blev mere alment præget, med foredrag, lysbilleder, musik osv. Fra slutningen af 1870'erne indførtes overalt de populære julefester, med uddeling af gaver, især sokker, vanter, tørklæder, muffedisser, osv., som flittige damekredse i hjemmet strikkede. Et vigtigt punkt på programmet blev også udflugter i de fremmede byer og deres omegn. Først senere kom sporten ind i billedet.

Foreningens økonomi var i mange år yderst beskeden. Staten og private gav tilskud, og flere testamentariske gaver indgik. Men det var først op i 1930'rne at et landsomfattende kredsarbejde kom rigtig i gang, med tusinder af interesserede folk, som samlede penge sammen til arbejdet, foranstaltede basarer og udsalg osv.

1902 oprettedes en station i Libau og 1913 en i Gent, men verdenskrigen 1914 bevirkede, at den første måtte lukke for bestandig og den sidste midlertidig. Ellers kom man lempeligt gennem krigen, bortset fra en enkelt brandbombe i læsestuen i London.

Efter første verdenskrig gik arbejdet trægt. Først 1926 kunne Gent genåbnes. I 1938 oprettede man en station i Danzig og i 1939 en i Antwerpen, men så kom 2. verdenskrig, og den blev en katastrofe. Seks af de danske kirker blev ødelagt af bomber – kun den i Newcastle stod uskadt tilbage –, og arbejdet vanskeliggjordes ved krigshandlinger, restriktioner, u-bådskrig osv. Forbindelsen med England afbrødes totalt efter Danmarks besættelse. Men sømandspræsterne blev på deres post, hvor det var muligt, og gjorde et stort arbejde blandt søfolk, krigsfanger og andre danskere i udlandet.

Efter 1945 begyndte det store genopbygningsarbejde. Der indrettedes og byggedes nye kirker i Hull (1948, – først en finsk trækirke, 1954 en rigtig murstenskirke), Newcastle (1949), Hamborg (1952), London (hvor man 1952 overtog en ældre kirke, St. Katharine's til menighedskirke, og 1959 byggede en ny sømandskirke), Antwerpen (1962). Nye stationer oprettedes i Rotterdam (1954), Yokohama (1955; en ny kirke byggedes 1964), New York (1957), Baltimore (1957), Lissabon (1961), Callao-Lima (1962) og Hongkong (1967).

Mens de første sømandsstationer var koncentreret om Nordsøen og for Libaus vedkommende om Østersøen, vil man se, at arbejdet efterhånden har ændret karakter. Sømandskirken må følge skibsfarten, og denne har ændret

sig væsentligt i de forløbne 100 år. Derfor er sømandskirken ved at blive global. Hvor danske skibe sejler, bør den danske sømandskirke være, er slogan'et. Det kræver penge og initiativ.

Sømændenes indstilling til sømandsmissionen har langtfra altid været positiv; mange har anset den for at være reaktionær og antisocial. Nu synes det imidlertid, som om de har accepteret den og anerkender dens arbejde som kristelig velfærdsinstitution. Statistikken fortæller med tørre tal om den flittige brug, sømændene gør af stationerne. Et samarbejde med Handelsflådens Velfærdsråd har været etableret igennem mange år til gensidig tilfredshed.

Med den norske, svenske og finske sømandsmission har der fra de første år været snævre forbindelser, og skandinaviske sømænd kan nu vente at finde en skandinavisk sømandsstation i de fleste af de største havnebyer verden over.

Henning Henningsen

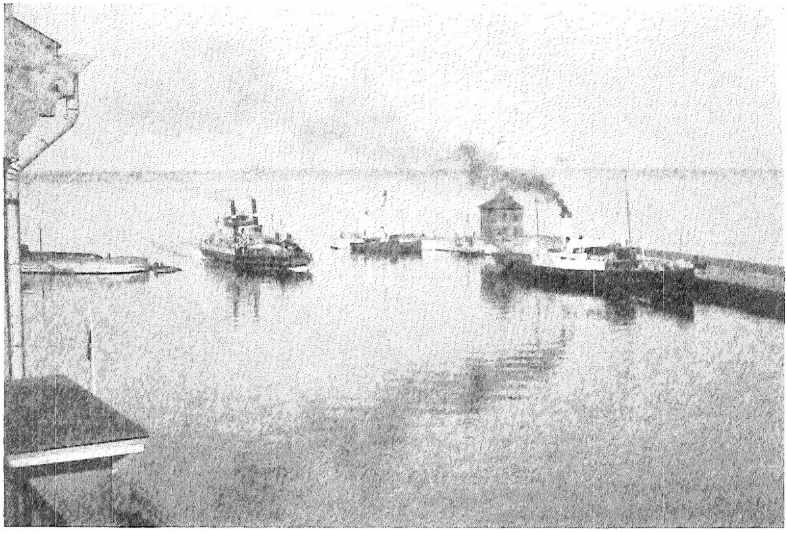
HELSINGØR-HELSINGBORG-OVERFARTEN

Første gang vi i historien hører om færgefart på det smalleste sted i Øresund, mellem Helsingør og Helsingborg, er i 1294, da ærkebiskop Jens Grand, der var taget til fange i Lund af kong Erik Menveds broder, Christoffer, i lænker førtes over Sundet til sit fangenskab på Søborg slot. Sikkert længe før vikingetiden har der været trafik på tværs af Sundet, og op igennem tiden har den stadig taget til.

I nyere tid varetoges overfarten af det helsingørske færgelav. Med deres små, åbne både kunne færgemændene ikke byde deres passagerer synderlig komfort, og det kan kun have været i fineste magsvejr, at nogen kunne finde nydelse i turen. Mere bekvemt har man nok trods alt kunnet nyde søluften ombord på de større dampskibe, som Helsingør Dampskibsinteressentskab fra begyndelsen af 1840'rne lod varetage en del af overfarten trods ihærdig modstand fra færgemændene. Man erindrer blandt de mange skibsnavne fra den tid „Hamlet", „Horatio", „Ophelia" og „Laertes", der alle var hjulskibe. Omkring 1880 kom DFDS ind i billedet med hjulskibene „Gefion", „Gylfe" og „Øresund"; de to første var søsterskibe. Interessen for disse „moderne", store skibe voksede i den grad, at det i 1882 medførte ophævelsen af det flere hundrede år gamle færgelav. Senere blev koncessionen på ruten givet til et svensk selskab med skibene „Thunberg", „John Swartz" og „Stockholm". Det drejede sig dog kun om en kort periode.

Tiden stillede stadig større krav til godstransporten mellem den skandinaviske halvø og Europa. Fra dansk side bestræbte man sig på at lette presset ved at udbygge jernbanenettet på Sjælland; kystbanen blev anlagt og ført igennem til havnen i Helsingør, og den nye stationsbygning blev bygget. Den gamle station, der afsluttede den næsten 30 år gamle nordbane, lå højt oppe i land, og godsbefordringen til havnen var hidtil foregået ad en hestetrukken bane.

DSB havde overtaget sundruten i 1888 og indsat S/S „Masnedsund". Det var dog ingen jernbanefærge, så besværet med omladningen af godset var sta-



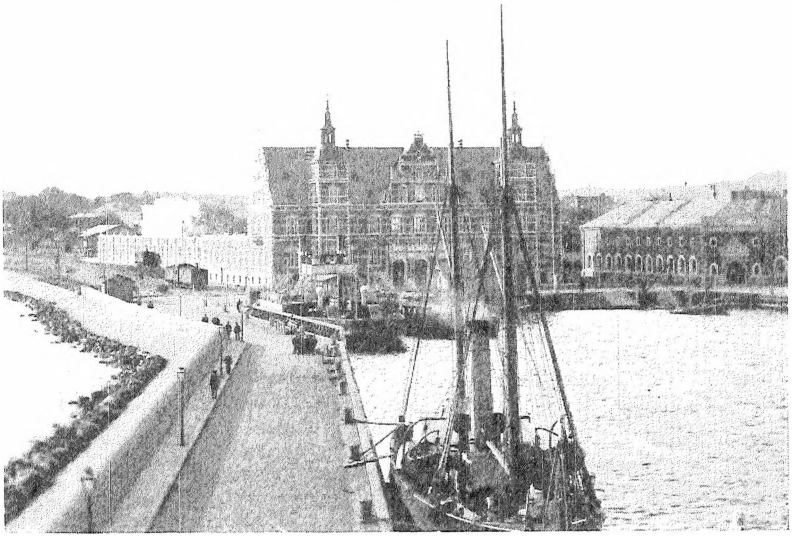
Indløbet til Helsingør statshavn omkr. århundredskiftet. En af de første hjulfærger på vej ind; ved molen ligger en af de to populære Øresunds-både, hjulskibene „Gefion" eller „Gylfe".

One of the ferry paddle-boats entering Elsinore harbour ab. 1900.

dig lige stort. Man drog derfor konsekvensen af situationen og lod på Helsingør Skibsværft bygge den første rigtige færge til ruten. Det var en hjulfærge, som havde en dampstyremaskine for rorene både for og agter, noget for tiden ganske nyt og enestående. Den fik navnet „Kronprinsesse Louise" og afleveredes 11. oktober 1891. Imidlertid blev den først indsat i regelmæssig trafik ved jernbaneoverfartens åbning 10. marts 1892, da færdiggørelsen af færgelejet i Helsingborg var blevet forsinket.

Stor var derfor glæden på begge sider af Sundet og vel nok i hele Norden hin martsdag kl. 12. Middagstoget fra København var netop rullet ind på Helsingør pompøse, nye banegård ved havnen, og få minutter senere afgik dampfærgen „Kronprinsesse Louise" på sin første ordinære tur over Øresund. Imponeret var man, som det fremgår af det gamle ugeblad, Illustreret Tidende, der skriver:

„Nu går imidlertid „Kronprinsesse Louise" i regelmæssig Fart, og man kan saaledes ved dens Hjælp køre i sin egen Salonvogn, hvis man har en saadan, lige oppe fra Trondhjem eller Sundsvall og ned til Brindisi. Det hele ny Jærnbaneanlæg ved Havnen i Helsingør er holdt i passende evropæisk eller maaske rettere ikke bestandig borgerlig dansk Stil. Der gaar som et Pust af Storstadsliv hen over Pladsen foran den slotslignende Stationsbygning, naar Dampfærgen



Helsingør statshavn i 1890'erne med det nye færgeanlæg og banegården i nederlandsk renæssancestil, opført 1889–91 efter tegninger af Chr. Holsøe og H. Wenck.

Elsinore harbour in the 1890's with the new railway station and ferry berth.

bruser ind i Havnen og Passagerer og Gods i broget Forvirring transporteres over til det ventende Tog. Er det ved Aftenstid, lægger de elektriske Lamper deres skarpe hvidlige Skær hen over alt, som naar inden for deres Lysvidde, og det hele ser endnu mere fremmedagtig ud end ellers. Selve Dampfærgen er naturligvis i den sædvanlige Pramstil, tung og kluntet at se til udvendig, men elegant monteret i de for Passagererne bestemte Rum og ellers vistnok fortræffelig indrettet til sin Bestemmelse. Den er meget passende opkaldt efter Kronprinsesse Louise, der jo er et levende Bindeled mellem de to Nationer".

„Kronprinsesse Louise" var den første danske færge med elektrisk lys, idet der på dækket strålede fire fine, elektriske lamper, og til passagererne var der indrettet luksuriøse plydssaloner. Den blev ombygget og forlænget i 1905 og sejlede med mindre afbrydelser på overfarten indtil 1935, hvorefter den blev solgt til ophugning. På ruten indsattes i 1898 hjulfærgen „Kronprins Frederik", ligeledes bygget på Helsingør Skibsværft. Den kom senere til Lillebælt-overfarten og Oddesund-overfarten, inden den blev ophugget i 1938. Den første skruefærge, „Helsingborg", kom i 1902; også den var bygget i Helsingør. Den blev senere indsat på Sallingsund-overfarten under navnet „Glyngøre",

men den hjalp dog til på Øresund i travle stunder, indtil den for et par år siden udgik.

Da Lillebælt-overfarten lukkede, kom i midten af 1930'rne de to færger „Dan" og „Fyn" til Helsingør, og den sidstnævnte omdøbtes til „Svea". I 1935 kom automobilfærgen „Kronborg" til, og da førkrigstidens sparekniv havde kappet begge ender af den, vandt den i folkemunde kælenavne som „Klods Hans" eller „Altankassen". Denne færges indretning med den høje overbygning, som gav passagererne mulighed for større nydelse af turen i salonen højt over vandlinjen med vidt udsyn over Øresund, var egentlig noget næsten revolutionerende på området, en ting, som datiden måske ikke agtede så meget på, men som nu ser ud til at ville sejre på de moderne færger og rutebåde, vel som et uigenkaldeligt publikumskrav. „Klods Hans" sejler endnu og er billig i drift, eller var det i hvert fald tidligere. Som en DSB-mand engang spøgende skal have udtrykt det: „Den sejler over for 11,85!" Og det er jo ikke mange kroner.

Forholdene under 2. verdenskrig betød her som andre steder en vis stagnation i udviklingen. Først i 1955 vovede man atter at anskaffe nyt materiel, igen leveret fra værftet i Helsingør; det var den dieselelektriske „Helsingør". I mellemtiden havde man klaret sig med de gamle færger samt den i 1916 ligeledes i Helsingør byggede færge „Orehoved" fra Masnedsund-overfarten; den blev ombygget og stærkt moderniseret i 1950 og omdøbt til „Kärnan". „Helsingør" fulgtes i 1960 af den dieselelektriske „Hälsingborg", der byggedes i Svendborg.

Sidste skud på stammen er „Najaden", som også er dieselelektrisk drevet og indrettet til at kunne medføre både automobiler og jernbanevogne; dens mål er specielt afpasset efter målene på de allerstørste passagervogne af den helt nye type, der udvikles i Tyskland til international trafik. „Najaden" er konstrueret af Helsingør Skibsværft og bygget af Aarhus Flydedok, hvorfra den afleveredes og indsattes på ruten netop den 10. marts 1967, 75-års dagen for overfartens åbning.

Svend Jørgensen

VAGT TIL SØS

Ordet vagt har i virkeligheden tre betydninger ombord. Først selve begrebet vagt, der skal holdes, dernæst det hold, som har vagt, og endelig den tidsperiode, der holdes vagt i.

På sejlskibene plejede man, såsnart skibet stak til søs, at lade mandskabet opstille på dæk til mønstring og til inddeling i to vagter. Disse kaldtes almindeligvis styrbords og bagbords vagt. Ombord på orlogsskibe talte man om kongens og dronningens kvartér. Kvartér betyder vagt, formentlig fordi vagtperioden i ældre tid har været på et kvart døgn, 6 timer, i stedet for senere 4 timer.

Efter traditionen var styrbords vagt kaptajnens, men bagbords vagt var første styrmands. Da kaptajnen ikke personligt anførte sit hold, overtog anden styrmand styrbords vagt. Inddelingen begyndte med, at 1. styrmand efter at

have set sig folkene an udsøgte sig en velegnet sømand, ung, stærk, adræt, pålidelig, og udtog ham, hvorefter 2. styrmand udtog den næste til sin vagt. Således gik det skiftevis, og på den måde blev de to vagthold så ensartede i kvalitet som muligt. Efterhånden som de bedste blev udtaget, stod de ringere tilbage, og det var selvfølgelig flovt for dem, som blev taget som de sidste. Styrbords vagten opstilledes i styrbords side, bagbords i bagbords side.

Fritaget for vagt var i reglen håndværkerne: tømmermand, sejlmager, smed, donkeymand og på større skibe bådsmand, kok, hovmester, læge, præst, hvor sådanne var ombord. De kaldtes „borgerskabet" (engelsk: *idlers*) og blev meget misundt, fordi de kunne sove i fred hele natten igennem. Til gengæld arbejdede de hele dagen. Kun i tilfælde af „alle mands tørn", når skibet var i en kritisk situation, måtte de give en hånd med. På mange skibe var tømmermand og sejlmager dog vagtsmænd, når man var uden for de rolige zoner.

Det var gammel skik, at kaptajnens vagt, altså styrbords vagt, tog den første vagt ombord, når et skib stak til søs, eller som man sagde: kaptajnen tager det ud, men 1. styrmand bringer det hjem, dvs. tager første vagt på hjemturen.

På orlogs- og kompagniskibe samt hvalfangere, hvor der var en meget stor besætning, blev mandskabet inddelt i tre vagter (f.eks. kaldt kongens, dronningens og kronprinsens vagt). På den måde fik mandskabet mindre arbejde og længere frivagt.

Døgnet var fra gammel tid delt i 6 vagter à 4 timer. Da det maritime eller nautiske døgn, „etmålet", går fra middag til middag i modsætning til det astronomiske døgn, der går fra midnat til midnat, regner man i reglen vagtinddelingens begyndelse fra kl. 12 middag. I ældre tid dog sædvanligvis fra kl. 20, da „første vagt" blev opsat, når skibet begyndte sin rejse.

Vagterne havde forskellige navne. Her anføres de gængse:

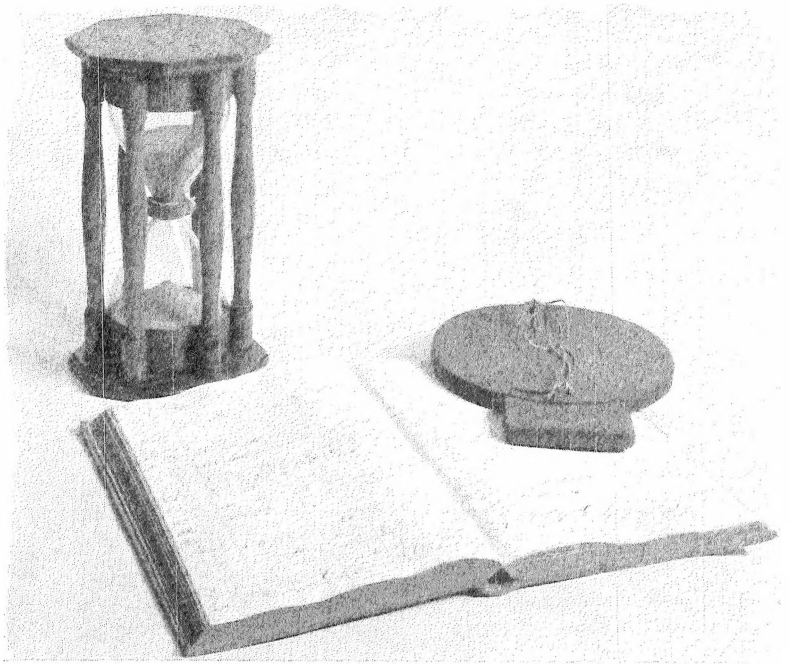
Kl.	Skandinavisk	Hollandsk	Tysk	Engelsk
12–16	eftermiddags-vagt	namiddags-wacht	Nachmittags-wache	afternoon watch
16–20	platfod	platvoot	Plattfuss	dog watch
20–24	første vagt	eerste wacht	Frühwache, erste Wache	first watch
00–04	hundevagt, anden vagt	honde-wacht	Hunde-wache	middle watch, graveyard w.
04–08	dagvagt	dagwacht	Tagwache, Morgenwache	morning w., death w.
08–12	formiddags-vagt	voormiddags-wacht	Vormittags-wache	forenoon w.

Fransk skibsklokke af malm- og sølvlegering, støbt 1764 i Chalons af Lescuyer. Klokken, der er 33 cm høj og har en diameter på 24.6 cm, bevæges ved hjælp af stangen og har ikke, som det ellers i reglen er tilfældet, en „stjert" bundet til knebelen for at slå den mod slagringen. – Handels- og Søfartsmuseet.

French ship's bell from 1764.

Som man vil se, svarer den skandinaviske inddeling til den hollandske og tyske, som den formentlig er påvirket af.

Betegnelsen *platfod* for vagten fra 16–20 er muligvis opkommet ved at folkene havde en fornemmelse af at blive platfodet ved at stå og gå så længe; som vi senere skal se, blev den i reglen slået sammen med eftermiddagsvagten.



Timeglas eller sandur. På journalen, der stammer fra brig „Zwillinge" af Kiel (1834–38), ligger et pindekompas fra Grønlandske Handels bark „Thorvaldsen", hvor det blev brugt helt op i 1920'rne til angivelse af den sejlede kurs. – Handels- og Søfartsmuseet.

Hour-glass, traverse-board and log-book.

Hundevagten fra 00–04 sættes i forbindelse med, at i den tid sover alle, men vagtholdet våger over skibet som hunden i land over bondens gård. Men i ordet ligger der vel også, at den regnes for den værste vagt, – jfr. et hundeliv, et hundevejr. Det engelske *dog watch* har intet dermed at gøre. Man antager, at ordet kommer fra *dodge watch*, hvis mening måske er, at man i den kan slappe lidt af og snyde for arbejdet. I reglen fik man lov til at fortælle, synge og spille og more sig i den tid.

Betegnelsen *graveyard watch* for vor hundevagt hentyder nok til, at spøgelserne på den tid plejede at drive deres spil, eller måske til at der da var så roligt som på en kirkegård. *Death watch* derimod skal have sit navn af, at de fleste ulykker ombord øjensynlig plejer at finde sted i perioden kl. 04–08.

I hver periode holdt den ene af grupperne vagt, mens den anden havde

frivagt og kunne sove eller hvile sig. For nu at undgå, at samme gruppe havde vagt til samme tid døgn ud, døgn ind, måtte man ændre inddelingen hvert døgn. Det kunne gøres på forskellig måde. På skandinaviske skibe gjorde man det i reglen sådan, at man slog eftermiddagsvagt og platfoden sammen, således at det ene vagthold den ene dag havde uafbrudt vagt fra kl. 12 til 20, mens det havde frivagt i samme periode næste dag. I en todøgns periode ville vagterne altså blive fordelt således:

Kl.	Første døgn	Andet døgn
12–16 + 16–20	styrbords vagt	bagbords vagt
20–24	bagbords vagt	styrbords vagt
00–04	stb. vagt	bb. vagt
04–08	bb. vagt	stb. vagt
08–12	stb. vagt	bb. vagt

Hvorefter man begyndte forfra.

I realiteten vil dette sige, at hvert vagtmandskab havde vagt det ene døgn i 16 timer og det næste i 8 timer og havde fri hhv. 8 og 16 timer.

På engelske skibe gjorde man det i reglen anderledes, idet man delte *dog watch* fra kl. 16 til 20 i to halvdele à to timer og skiftede på flg. måde:

Kl.	Første døgn	Andet døgn
12–16	stb. vagt	bb. vagt
16–18	bb. vagt	stb. vagt
18–20	stb. vagt	bb. vagt
20–24	bb. vagt	stb. vagt
00–04	stb. vagt	bb. vagt
04–08	bb. vagt	stb. vagt
08–12	stb. vagt	bb. vagt

På den måde fik man en mere ligelig fordeling af arbejdstiden, nemlig hhv. 14 og 10 timer pr. døgn. Skandinaviske sømænd, der var forhyrede på engelske skibe, foretrak langt denne vagtinddeling for den hjemlige.

I sejlskibstidens sidste periode strakte man ofte vagterne mellem kl. 8 og 24 på følgende måde:

Eftermiddagsvagt	kl. 13–19, dvs. 6 timer
Første vagt	– 19–24, – 5 –
Hundevagt	– 00–04, – 4 –
Dagvagt	– 04–08, – 4 –
Formiddagsvagt	– 08–13, – 5 –

Det gjorde man både på hollandske, tyske og skandinaviske skibe. Det gav knap så uudholdelig lange tørn, men bedre sovemuligheder.

Når man gik „vagt om vagt", skulle den daglige arbejdstid i gennemsnit blive på 12 timer, dog fordelt over hele døgnet og faldende i kortere perioder, hvad man imidlertid hurtigt vænnede sig til. I fritiden, frivagten, indgik undertiden spisetiderne, skafningen. Imidlertid var det på mange nationers skibe skik, at officererne pressede endnu mere arbejde ud af søfolkene ved at lade dem gå *arbejdsvagt,* dvs. at frivagten om dagen ikke fik lov til at gå ned, men skulle opholde sig på dæk nogle timer af fritiden og foretage et eller andet arbejde, f.eks. fra kl. 8–10 og 12–15. Dvs. at arbejdstiden blev på 14–15 timer i gennemsnit i døgnet. Denne arbejdsvagt var uhyre forhadt af søfolkene. I England uddøde den af sig selv omkr. 1900, og i Tyskland blev den forbudt ved lov 1902 efter den store sømandsstrejke i Hamborg, men i Danmark holdt den sig længere, især på de små, ofte underbemandede skibe. Efterhånden indså dog mange kaptajner, at den kun tjente til at udmatte folkene og forbitre klimaet ombord, og under 1. verdenskrig forsvandt den på de fleste skibe.

I hårdt vejr kunne frivagten risikere at blive udpurret til at hjælpe vagtholdet med arbejder, det ikke kunne klare alene, især ved rebning og bjergning af sejl eller ved vending under krydsning. Derved gik en stor del af den knapt tilmålte tid til at hvile og sove tabt, samt til at foretage egne arbejder som vask, syning, eventuelt skrivning og læsning. Frygtet var især passagen i østvestgående retning om Kap Horn. Her hændte det tit i sejlskibenes tid, at hele mandskabet mange døgn igennem måtte klare sig med et minimum af søvn. Oftest havde de ikke en tør trævl på kroppen i ugevis, og madlavningen var i høj grad vanskeliggjort i den høje søgang.

Tidsinddelingen ombord blev markeret ved slag på skibsklokken hver halve time. Det kaldes at „slå glas". Denne betegnelse stammer fra ældre tid, hvor man på grund af skibets urolige gang ikke kunne have ure ombord, men måtte bruge time- eller sandglas, som løb ud i løbet af en halv time. Ved vagtens begyndelse blev glasset vendt, og efter en halv time, når det var tomt, slog rorgængeren et slag på den klokke, der hang ved rattet, og vendte glasset. En halv time senere, når det atter var udløbet og første time af vagten var gået, blev der slået to slag på klokken („to glas") og glasset atter vendt. Således fortsatte man til 8 glas, der markerede otte halvtimer eller fire heltimer, altså vagtens udløb. Timeslagene på klokken var dobbeltslag med en lille pavse imellem hvert par, hvorimod ulige slag blev slået enkeltvis. 4 glas lød således: kling-kling – kling-kling, 5 glas: kling-kling – kling-kling – kling.

Udkikken på bakken gentog rorgængerens slag ved at slå på den store klokke forskibs.

En halv snes minutter eller et kvarter før vagtens udløb blev frivagten purret, så den kunne overtage vagten. Udpurringen kunne ske på forskellig vis. I ældre tid sang skibsdrengene på de store skibe en sang eller salme med mange vers. Første vers lød på danske kinafarere i 1700-tallet:

Op! Sømand kæk og brav!
Kvartersråb atter lyder.
Løs trætte broder af,
som kald og pligt dig byder.
Vågn op! kom frem! vær snar!
Vi stunde nu til ro.
Vor vagt nu ende har,
den gik så vel og fro.

Endnu op mod vor tid kunne man f.eks. synge på danske skibe:

Rejs, rejse ud nu den styrbordske vagten,
rejs ud af køjerne hver eneste mand.
Rejs ud den mand, der har udkik på bakken,
der ser han nøje efter sejlere og land.

Rejs ud I jyske stude,
tag træskostøvler på,
nu er frivagten ude,
I skal på dækket gå.

Ellers skete det mest ved råb som f.eks.: Rejs ud af køjerne overalt! – Tørn ud til vagt, tørn ud! Er I vågne? – Op, op og se land, der er sorte piger på kajen!

Frivagten kom så på dæk for at mønstres og afløse vagten. Først blev rorgænger og udkiksmand afløst. Rorgængeren meddelte den styrede kurs, og udkikken meldte f.eks.: Alt vel! Ingenting bemærket! Sejler til bagbord! Lamperne brænder klart! eller lignende. Hilsner blev udvekslet: God vagt! – God søvn! og så forsvandt den gamle vagt hurtigt i lukafet, mens det nye hold overtog ansvaret.

De der ikke havde speciel tjeneste som rortørn og udkik, blev sat til andet arbejde. Om natten i godt vejr skulle de blot holde sig parat (*"stand by"*) og fik på mange skibe lov til at lægge sig hen og „slange sig", ja måske endda tage en lille lur. Men på skibe, hvor det gik strengt til, fik de ikke lov til dette, ja måske ikke engang til at sludre sammen. Det var heller ikke på alle skibe der vankede en opstrammende kaffetår.

Vagtens arbejde var foruden at passe ror og om natten udkik og lanterner specielt at tilse sejlene, rebe dem, bjærge dem om nødvendigt, brase

dem. Var der i kritiske situationer tale om større arbejder, end vagten selv kunne udføre, f.eks. vending eller hurtig bjergning af sejl, blev frivagten som nævnt også purret. Nogen kompensation for den tabte hvile blev ikke givet.

Farten skulle også logges med visse mellemrum, i reglen hver time. Ved hjælp af pindekompasset førte man regnskab over fart og styret kurs, så man kunne indføre disse oplysninger, der var så nødvendige for „gisningen" af skibets position og udregningen af bestikket, i skibsjournalen.

Da træskibene i reglen ikke var helt tætte, måtte vagten gerne pumpe skibet læns inden vagtskifte. Var skibet lækt, måtte frivagten også purres ud for at pumpe. Det var ikke noget sømændene elskede.

Et årvågent mandskab ombord er af største vigtighed for skibets ve og vel. Det er derfor ikke noget under, at skibsartikler og sølove har sat strenge straffe for den, der forsover vagten, dvs. sover over sig og ikke møder op, for den som falder i søvn, når han passer udkik eller rat, og for den der møder beruset på vagt eller drikker sig fuld. Det sidste kunne i 15–1600-tallet koste synderen livet eller i bedste fald tamp og kølhaling.

Henning Henningsen

MUSEETS PROTEKTOR

Hans Majestæt Kong Frederik IX

MUSEETS KOMITE

Afdelingschef, cand. jur. J. Worm*, R[1]., formand
Direktør J. A. Kørbing*, K[1]., DM., næstformand
Skibsreder O. Amsinck, R[1].
Kommandørkaptajn Erik Borg, R[1].
Professor, dr. phil. Aksel E. Christensen
Direktør, dr. techn. H. P. Christensen, S. K., DM.
Rigsantikvar, professor, dr. phil. P. V. Glob*
Kontorchef, cand. jur. H. E. Holten, R[1].
Skibsreder E. B. Kromann, R[1].
Skibsreder Mærsk McKinney Møller, R.
Direktør, cand. jur. K. H. Oldendow, K., DM.
Kaptajn J. Kastrup Olsen, R., DM.
Borgmester Sigurd Schytz*
Grosserer, generalkonsul Victor B. Strand*, R[1].

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: Svend Jørgensen
Konservator: Chr. Nielsen
Skibsteknisk konsulent:
Museumsinspektør, cand. polyt. Ole Crumlin-Pedersen
Sekretær: Fru Johnna Hendriksen
Kontorassistent: Berit Olofsson
Kustoder: Sven Johannessen og
Hans Henning Jørgensen

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING
for
REGNSKABSÅRET 1966–67

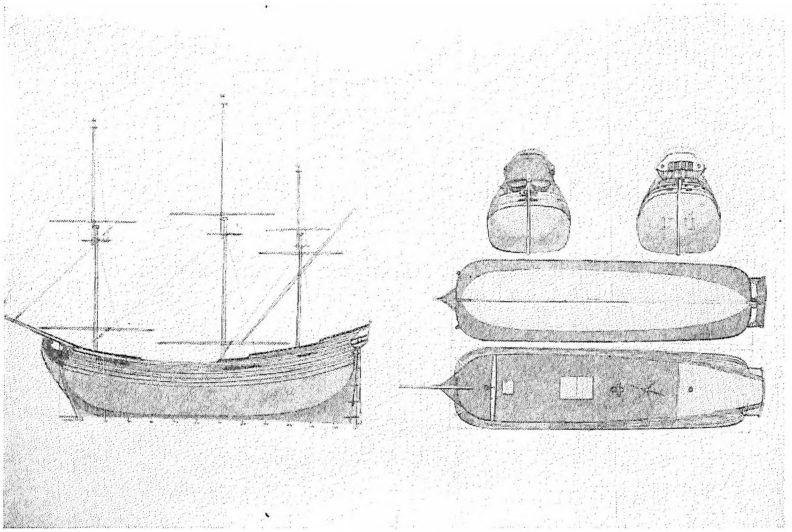
BLANDT årets nyerhvervelser påkalder en samling skibstegninger fra 1700-tallet sig i særlig grad opmærksomheden. Det drejer sig om 23 laverede tuschtegninger, der er udført af nederlænderen Adam Silo. De er alle signerede af kunstneren, der tillige ganske øjensynlig med egen hånd har påført tegningerne betegnelserne for de skibstyper, de gengiver.

Adam Silo, født 1674, død før 1757, var en kendt hollandsk marinemaler, hvis arbejder hænger på flere fremtrædende nederlandske museer og i udlandet. Han var tillige kyndig på en række tekniske områder og virkede bl. a. som skibskonstruktør. Han arbejdede som skibsbygger i Zaandam, og her mødte Peter den Store ham, da han i 1697 under pseudonymet Peter Michailov opholdt sig i denne by for at studere skibsbygning på Mijnheer Kalf's værft. Peter den Store blev så begejstret for ham, at han satte nogle russiske skibsbyggere i lære hos ham. Han skal tillige være rejst til Rusland for at virke for Peter den Stores skibsbyggeri. Han malede også forskellige marinebilleder til zaren. I 1914 fandtes 5 af hans arbejder på Petershof, zarens sommerresidens nær St. Petersborg.

De erhvervede tegninger omfatter følgende skibstyper: fregat, fløjte med gallerier, grønlandsfløjte, nordfarer, kat, galliot med 3 master, galliot med 1 mast, hukkert, heering-bysse, Zaandamer bojert, smakke, yacht, yachtskøjte, admiralitetsyacht, fiskeskøjte m. fl. En del af disse typer er specielle hollandske typer, som dog også ud fra et nordisk synspunkt i høj grad har interesse, men som det vil ses, findes der

tillige en række af de store fartøjstyper, der var almindelige i vore farvande. Som det fremgår af omstående billede indeholder tegningerne en opstalt, der viser skibenes udseende og det væsentligste af den stående rig, ligesom der er gengivelser af skibene set agter- og forfra samt vandlinie- og dæksplan. Det er ikke konstruktionstegninger i moderne forstand. Der er hverken middelspant, spanterids eller linietegning, men der er grund til at tro, at de repræsenterer et tidligt trin af skibstegningernes udvikling, og at skibsbyggeren har måttet klare sig med disse tegninger og formentlig tillige en model. Arbejdsmodeller var jo især dengang et meget nyttigt led i vejledningen for skibsbyggeren i hans praktiske arbejde. På grund af det anførte må tegningerne siges at have stor maritim-kulturhistorisk interesse, og de supplerer på udmærket måde den betydelige samling konstruktionstegninger fra slutningen af 1700-tallet, som museet ejer i fotografisk gengivelse efter originaler i Rigsarkivet. Silos tegninger er fra 1700-tallets første halvdel, formentlig ret tidligt i århundredet. Samlingen er skænket til museet fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Nyere konstruktionstegninger er erhvervet fra forskellige givere, hvis navne står anført i parentes: opmålingstegning af pram fra Susåen 1915 (museumsinspektør, lektor F. Michelsen, Næstved), 3-m. sk. „Energi", „Duty" og „Astræa" (havnefoged E. Gotfredsen, Rudkøbing), en samling konstruktionstegninger af M/S „G. C. Amdrup" (Helsingør Skibsværft) og tegninger til M/S „Mercantic" (Billing Boats, Anst). En særlig kuriositet er en såkaldt „målebog", ført på et jysk bådebyggeri i Nørre Vorupør. Heri er anført mål på de både, man har bygget, og som man fandt var særlig vellykkede, et eksempel på arbejdsmetoden i et bådebyggeri, hvor man bygger båden uden konstruktionstegning på intuition og erfaring (bådebygger N. P. Thomsen, N. Vorupør). Skibsportrætter er modtaget fra følgende givere: skonnerten „Fogoloa" af Apia, Samoa (fhv. inspektør Carl Emil Jensen, København), farvelagt tegning af Chr. Fr. Voigt: fregatten „Alliance" af Flensborg (?), 1852 (fru Inga Raft, Helsingør), en samling farvelagte tegninger med fremstilling af forskellige sejl-



Fløjte med gallerier. Tegning af Adam Silo fra 1700-tallets begyndelse. Tegningen viser fløjten set mod bagbords side (opstalt), mod forstævn, mod agterstævn, mod skrogets bund og mod dæk (dæksplan). Bladets størrelse 55 × 77 cm. Gave fra Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Adam Silo's drawing of a fluit-ship with galleries. Beginning of 18th century.

og dampskibe (kaptajn B. Rudkilde, København). Herunder hører også et sæt på 4 aquatintastik af ostindiefareren „Essex" af F. Jukes efter originaler af J. Luny, udgivet af R. Pollard 1785 (civilingeniør H. K. Wright, København). Skibsmodeller er skænket af følgende: færøsk fiskerbåd (fru A. Slebsager, Helsingør), færgebåd fra Lillebælt samt skonnertbriggen „Marie" (kaptajn C. M. Nielsen, Sorgenfri). Museets konservator Chr. Nielsen har færdiggjort en model af en isbåd fra Storebælt, efter en opmåling i sin tid udført efter en af de sidste isbåde fra Halsskov. Som et moderne sidestykke hertil er i anledning af museets 50-års jubilæum modtaget en model af statsisbryderen „Isbjørn", 1966, en fællesgave fra bygmesteren Odense Staalskibsværft og rederen Handelsministeriet.

Under kategorien navigationsinstrumenter og nautiske hjælpemidler er modtaget følgende gaver: en sekstant, Fabr. Matheson & Co.,

Leith (styrmand W. Glen Nielsen, Hvidovre); en observationsbog fra Marstal Navigationsskole samt en parallellineal (arkivar Arne Poulsen, Glostrup) og en såkaldet „cifferbog" for Peter Chr. Petersen, København, 1833 (værkfører K. Ravn, Helsingør), en dito for Peter Hansen, Thurø Navigationsskole 1841 (fhv. fyrmester E. M. Hansen, Helsingør), samt et apparat til brug i navigationsundervisningen, udført af kapt. J. Jensen, S/S „Sara" (befragter Sv. Ove Jensen, København). Ved køb er erhvervet en hollandsk snustobaksdåse af messing med logtabel fra 1700-tallet.

Af øvrige nyerhvervede genstande anføres følgende: slavepisk af flodhestehud fra Dansk Guinea (gave fra filmsinstruktør E. Frohn Nielsen, Næsbyholm), tåge- og signalkanon fra J. Kruuses rederi i Korsør (forvalter Frode Kruuse, Roskilde), nytryk af stik af G. A. Lehmann: „Leer von der Nesse angesehen" (Dr. A. W. Lang, Juist), tegning i tusch og sepia: Gavlværelse i Vestindisk pakhus i København (køb), kobberstukket etbladstryk af Kronborg 1658 (Handels- og Søfartsmuseets Venner), dametaske i knyttet arbejde og klokkestjert (skibmandsarbejde modtaget fra donkeymand Edv. Sabin, Husum), askebæger udført af materiale fra u-båden „Deutschland" (værkfører K. Ravn, Helsingør), førstedagskuvert fra det grønlandske postvæsen (Kgl. Grønlandske Handel), to spadserestokke af ben og en papirkniv i færøsk husflidsarbejde (fru Johanne Dahm, Gentofte), en sejldugspose med søkort, samt billede af fregatten „Jylland" (kapt. C. M. Nielsen, Sorgenfri), køjesæklås samt skydelære til måling af tovværk (arkivar Arne Poulsen, Glostrup), radering med prospekt af Kronborg (Lokalhistorisk Samling i Hjørring), fotokopi af kommandør Løvenørns ordre- og instruktionsbog 1797-1818 vedr. fyr- og vagervæsen (ekspeditionssekretær Bent Bergsøe, København), algiersk søpas på pergament fra 1800-tallets beg. (deponeret af Nationalmuseets etnografiske samling), 2 „Rigaskeer" (kaptajnsgaver) med dekoration: brig samt merkurstav og muslingeskal og inskription: „Hans Diedr. Schmidt, Pernau 1877" (køb), terrin i musselmalet mønster fra Kgl. Porcelainsfabrik (fru landsretssagfører Sv. Alsing, København). Ved køb har museet erhvervet en evighedskalender af nederlandsk fabrikat,

Gallionsbilledhugger F. C. Willerups udkast 1791 i pen og sepia til en skydeskive for ekvipagemester i Asiatisk kompagni, kaptajn Johan Henrich Haste (1737–99). Tegningens spidsfindige allegori forklares i teksten. Gave fra Handels- og Søfartsmuseets Venner.

The figure-head sculptor F. C. Willerup's draft of a target for Captain J. H. Haste, 1791.

sign. A. P. & Co.: „Eeuwigduurende Almanach", der angiver ugedag og måned, dagens og nattens længde samt solens opgang og nedgang. Sådanne kalendere har utvivlsomt været et jævnligt forekommende inventar i skipperhjem. Museet ejer i forvejen en evighedskalender af en fra denne betydeligt afvigende form. Endelig skal anføres en interessant gave fra Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, bestående af en originaltegning af F. C. Willerup: „Handelen", udkast til en skydeskive for ekvipagemester J. H. Haste, Asiatisk Kompagni. På skiven ses en fremstilling af en siddende mand, der peger mod et af Asiatisk Kompagnis skibe som ses i baggrunden. Indenfor skivens cirkelrunde Louis-Seize indramning læses: „Fælles Hielp er Handelens Størke, Enighed Selskabs Baannet Knøtte. I. H. Haste d. [-] Juni 1791". På bladet under skiven en redegørelse, signeret „F. C. Willerup fecit 1791 d. 11. Juni", i hvilken kunstneren udtrykker sine tanker med hensyn til motivet, affattet i en rørende naiv ortografi og stilistisk form, der svarer til ovennævnte tekst. Det hele kunstværk er så tidstypisk, at også Willerups redegørelse her bør medtages: „Handel, den forestilles ved en Mand af moden Alder sidende ved Havbreden, med tvende Møllesteene ved sine Føder, den eene af dem ligende paa den anden; for at tilkiendegive at fælles Hielp er Handelens Styrke. Storken som han holder, betyder det samme, fordi dette Slags Fugle have Halsen og Næbet saa lange at de ikke uden Vanskelighed allene kunde giøre saa lang en Fart over Søen. Derfor gaae de Flokkeviis for at hielpe hverandre i det de læne deres Hoveder paa dem som flyve foran, hvilke igien, naar Touren kommer til dem flyve bagefter og hvile sig paa de forreste. Skibet som gaaer for fulde Seyl er ogsaa et Emblem paa Handelen". Smukkere kan det vist ikke udtrykkes i samdrægtighedens og borgerdydens tidsalder.

Arkivalier er modtaget fra trädgårdsmästare Herman Andersson, Brantevik, Sverige, ekspeditionssekretær Bent Bergsøe, København, ingeniør Tage Blum, Humlebæk, fhv. fyrforvalter C. C. Christensen, København, museumsinspektør, civilingeniør O. Crumlin-Pedersen, Roskilde, kaptajn C. G. Erichsen, Gentofte, ingeniør Finn Frydensberg, Frederikshavn, repræsentant C. M. Glavind, Vanløse, havne-

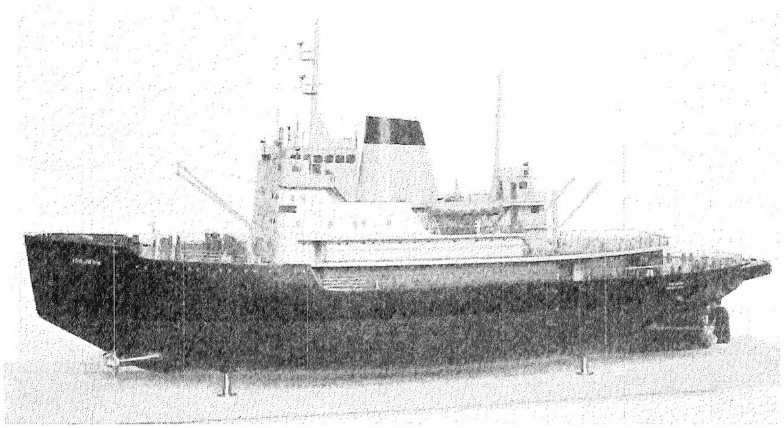
foged E. Gotfredsen, Rudkøbing, Kgl. Grønlandske Handel, fru Doris Hansen, København, fhv. fyrmester E. M. Hansen, Helsingør, red. Hans Jürgen Hansen, Gräfelfing ved München, fru Kirsten Gerner Hansen, Ringsted, depotindehaver R. Hauch, Holstebro, Helsingør byhistoriske Arkiv, Helsingør Skibsværft, H. Hemmingsen, Hvidovre, fru kaptajn B. M. Jensen, Hunderupgård pr. Lønstrup, fhv. museumsleder D. A. Jensen, Glud, cand. pharm. Sv. Kallesen, Nordby, skibsreder Kampen, København, kaptajn Niels Knudsen, Sønderborg, ambassadør Sigvald Kristensen, Tel Aviv, overdyrlæge Svend Larsen, Skive, Lokalhistorisk Samling, Hjørring, fru Mikkelsen, Fanø, kaptajn C. M. Nielsen, Sorgenfri, styrmand W. Glen Nielsen, Hvidovre, Falckredder Arne Petersen, St. Heddinge, arkivar Arne Poulsen, Glostrup, fru Grethe Schack, Holte, pens. sporvejsdirektør H. Schaumann, Bagsværd, korrespondent Else Skouenborg, København, boghandler Stibolt, Helsingør, kaptajn Carl V. Sølver, Skodsborg, fru Agnes Sørensen, Søborg, Frits Monrad Walle, Bergen, Jens Willemann, Hellerup, museumsinspektør Chr. Waagepetersen, Kalundborg, samt Aalborg Værft.

Fotosamlingen er foruden ved køb suppleret ved gaver fra museumsinspektør Inge Mejer Antonsen, Nationalmuseet, kaptajn C. G. Erichsen, København, overlærer K. Fredfeldt, Vanløse, repræsentant C. M. Glavind, Vanløse, frk. Inge Heiberg-Jürgensen, Gudhjem, fhv. museumsleder D. A. Jensen, Glud, Landesbibliothekar, Dr. Olaf Klose, Kiel, korrespondent Viggo Meilvang, Herlev, museumsinspektør R. Meyer-Heiselberg, Lyngby, Nationalmuseets etnografiske samling, kaptajn C. M. Nielsen, Sorgenfri, styrmand W. Glen Nielsen, Hvidovre, Odense Bys Museer, Holger A. Petersen, København, dr. J. M. van der Poel, Wageningen, Nederland, arkivar Arne Poulsen, Glostrup, ingeniør S. Thorsøe, Helsingør, museumsinspektør Chr. Waagepetersen, Kalundborg, og overlæge Poul Zachariae, København.

Til biblioteket er udover indkøbte bøger, og bøger erhvervet gennem bytteforbindelser, indkommet gaver fra advokat Niels Arthur Andersen, København, Aug. Bangs Forlag, civilingeniør Tage Blum, Humlebæk, boghandler K. Brinck-Fischer, Esbjerg, Bundespostmu-

seum, Frankfurt am Main, Mr. Ernst Cohr, Washington D.C., Mr. John Mc Cusker, London, fru Johanne Dahm, Gentofte, maskinfabrikant Halvdan Dalsborg, Helsingør, overstyrmand B. Duvander, Roskilde, pastor F. V. Eilschou-Holm, København, kaptajn C. G. Erichsen, København, Foreningen for skandinaviske Sømandshjem, stiftelsen Georg Stages Minde, havnefoged E. Gotfredsen, Rudkøbing, Mr. Mazuso Iinoue, Tokyo, Dr. J. De Courcy Ireland, Dublin, viceadmiral G. Jedeur-Palmgren, Onsala, Sverige, skibsreder Chr. Kampen, København, skibsmægler J. H. Koch, Neustadt, Marineværnsskolen, Slipshavn, Marinens Bibliotek, skibsreder A. J. Morland, Arendal, Norge, Medicinsk-historisk Museum, Mr. S. J. van der Molen, Drachten, Nederland, fru Bodil Møller, København, Norske Veritas, Falckredder Arne Petersen, St. Heddinge, arkivar Arne Poulsen, Glostrup, Rigsarkivet, kaptajn B. Rudkilde, København, skibselektriker Niels Rydeng, Helsingør, Prof. Dr. med. H. Schadewaldt, Düsseldorf, Eyvind Schiøtt, København, fhv. minister Viggo Starcke, Lyngby, Statens Kunstmuseumsnævn, kaptajn Carl V. Sølver, Skodsborg, og Mr. R. E. J. Weber, 's-Gravenhage, Nederland. Museet takker alle, der har bidraget til på forskellig vis at forøge museets samlinger, ligesom det også retter en tak til Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner såvel som til de firmaer og privatpersoner, fonds m.m., der har støttet museet med kontante pengebeløb. En liste over disse bidrag er aftrykt ved museets regnskab.

Museet har haft den sorg d. 25. sept. 1966 at miste sit mangeårige komitémedlem, orlogskaptajn Preben Holck, der indtrådte i komiteen i 1935 som repræsentant for Marinens historiske samling. Orlogskaptajnen var en lærd forsker med en omfattende viden om flådens historie. Især søkrigshistorien og flådens skibe gennem tiderne var hans forskningsfelt. Han drev omfattende arkivstudier og stod i skriftlig forbindelse med talrige mennesker, der søgte oplysning hos ham, og han ofrede beredvilligt megen tid på at afgive den bedst mulige besvarelse. Museets anliggender har han stedse fulgt med stor interesse. Orlogskaptajn Holck er i komiteen afløst af komman-



Isbryderen „Isbjørn" (Statens Istjeneste), bygget 1966 på Odense Staalskibsværft; med to skruer for og to agter. – Model i skala 1:50. Gave fra Handelsministeriet og Odense Staalskibsværft.

The newest Danish State icebreaker „Isbjørn", built in 1966. Model in scale 1:50.

dørkaptajn Erik Borg, der som leder af Søværnsstabens søkrigshistoriske arbejder har de bedste forudsætninger.

Et par dødsfald er indtruffet indenfor museets vennekreds. D. 24. april 1966 afgik kaptajn Carl V. Sølver ved døden. Kaptajn Sølver var en flittig medarbejder som forfatter til artikler i museets årbog. Der henvises til bibliografi og nærmere omtale andetsteds i denne årbog. I foråret 1967 døde civilingeniør Tage Blum. Ingeniør Blum har i mange år haft kontakt med museet. I sin egenskab af lærer i skibsbygning ved Danmarks tekniske Højskole besøgte han hvert år med sine elever museets samlinger, som ingen har udnyttet i højere grad på denne måde end han. Ingeniør Blum var en fremragende modelbygger, og museet havde på dette område indledet et samarbejde med ham, som begge parter håbede kunne udvikle sig i et betydeligt omfang, nu da ingeniør Blum efter sin pensionering havde mere tid til sin rådighed. Desværre blev det kun til et par

enkelte modeller af 1700-tals skibe, der vidner om hans store kyndighed og fremragende evner på dette felt.

Med udgangen af august 1966 er kustode Henry Eckhausen fratrådt sin tjeneste ved museet. H. Eckhausen fejrede den 15. jan. 1966 sit 40 års jubilæum og har i de mange år med en sjælden pligtopfyldenhed udført sit arbejde, der især omfattede betjening af publikum, som han vejledede med venlighed og elskværdighed. At publikum værdsatte dette, ytrer sig hyppigt i beklagelser fra museets stamgæster, der nu savner de hyggelige samtaler med ham. Museet takker ham for hans gode arbejde gennem årene. Efter Eckhausens fratræden er Hans Henning Jørgensen ansat som kustode ved museet.

Af besøgsprotokollen kan nævnes følgende: Den polske kulturminister L. Motyka, der var den danske regerings gæst, besøgte i oktober museet sammen med kulturminister Hans Sølvhøj. Der har ligeledes været besøg af tjenestemænd fra Landsarkivet for Sjælland og af en delegation fra Landskrona i forbindelse med overvejelser vedrørende oprettelse af et søfartsmuseum i Landskrona. I forbindelse med den årlige kapsejlads mellem skolesejlskibene, der i 1966 sluttede i København, besøgtes museet af et lille tusind skoleskibselever af forskellige nationer. Udover de sædvanlige besøg fra specielle skoleformer, der benytter museet i undervisningen, anføres blandt særlige studiebesøg: fil. lic. Knut Weibust, Stockholm (organisationsformer ombord); dr. C. Koeman, Utrecht (ældre søkort); bibliotekar Ib Keilbo (kortsamlingen), mag. art. Hanne Poulsen (studier i forbindelse med udgivelse af en bog om den sønderjyske maler Jes Jessen), mag. art. O. Feldbæk (studier vedrørende dansk ostindiefart i tidsrummet 1772–1808), Oberbaurat Dr. L. Hinrichsen, Altona (Åbenrås skibsfart); Walter & Florence Lewisohn, plantagemuseet Whim, St. Croix (billedstof fra Dansk Vestindien). Iøvrigt er museets arkiv i årets løb benyttet af mange studerende, ligesom museet besvarer talrige skriftlige spørgsmål udefra. Der er desuden i stor udstrækning givet tilladelse til fotografering af museets genstande for anvendelse til illustrationer i fagbøger og lignende. Fra museets håndbibliotek er sket udlån gennem Biblioteksscentralen eller direkte til

museet bekendte lånere. Museet har udlånt materiale til Skandinavisk Søfartsmesse i København juni 1966 og til verdensudstillingen i Montreal 1967. I anledning af 50-året for overdragelsen til U.S.A. af det tidligere Dansk Vestindien er på initiativ af Foreningen Dansk Vestindien sammenstillet en fotografisk udstilling „Dansk Vestindien i gamle billeder". Det drejede sig om affotograferet materiale fra Kgl. Bibliotek, Rigsarkivet, Nationalmuseet, Handels- og Søfartsmuseet samt andre museer. Et udstillingsudvalg drøftede principperne for udstillingen. Det store arbejde med udtagelse af materialet fra de forskellige museers samlinger, og udvælgelse og sammensætningen af fotografierne på store plancher udførtes af konservator Jesper Engelstoft ved Kgl. Bibliotek og museumsinspektør Henningsen, mens selve fotografierne udførtes af fotograf Rudolf Simonsen. Udstillingskatalogets forord blev forfattet af dr. Henningsen. Det blev til en temmelig stor udstilling. Den udførtes i to udformninger, af hvilke den ene fremførtes i rådhushallen i København og senere forevistes i forskellige danske provinsbyer, den anden sendtes til U.S. Virgin Islands. Udstillingen åbnedes d. 31. marts 1967 på Grand Hotel i Charlotte Amalie på St. Thomas. Til stede var et selskab af medlemmer af Foreningen Dansk Vestindien, der var fløjet til Virgin Islands og opholdt sig i 14 dage her, hvor man besøgte St. Croix, St. Thomas og St. Jan. Denne vestindiske udgave af udstillingen forblev som gave i Vestindien og skal fremtidig opbevares i museet Whim Greathouse ved Centerline nær Frederiksted. Den blev modtaget med megen begejstring og blev grundigt studeret af indbyggerne, af hvilke mange med veneration endnu erindrer den danske administration af øerne.

Den anden uddeling af søfartsmedarbejdernes hæderspris fandt sted d. 8. februar 1967, denne gang ikke på Kronborg, men om bord på D.F.D.S.'s passagerskib „Prinsesse Margrethe". Prisen gaves til museets komitémedlem, direktør, dr. techn. H. P. Christensen. Protokollen med den nærmere motivering for uddeling er, som hidtil, udstillet på museet. Den 16. nov. 1966 fandt en højtidelighed sted på museet, idet komiteens formand overdrog museets direktør et fest-

skrift „Maritime studier", der udsendtes i anledning af dennes 65 års fødselsdag.

Den 20. juli 1966 bragte fjernsynet en udsendelse fra museet, hvis embedsmænd demonstrerede specielt udvalgte genstande og billeder, og 30. aug. 1966 fortalte inspektør Henningsen i en direkte transmission fra museet til Norddeutscher Rundfunk over syv tyske stationer om studiet af sømandskultur.

Museet har også i indeværende år sammen med svenske og norske kolleger foretaget etnologiske undersøgelser til udforskning af det gamle bådebyggeri. Undersøgelsen foretoges i august 1966 og omfattede Oslofjords-området og Sørlandets kyst til Mandal.

Blandt sine medarbejdere har museet gennem hele året haft 7 civile værnepligtige fra Gribskovlejren. De har været beskæftiget med biblioteksarbejde, udskrivning af søhistorisk kildemateriale og i nogen udstrækning med almindeligt kontorarbejde. En kort periode var beskæftiget en enkelt medarbejder på revalideringsloven. Museets forretningsudvalg har afholdt møde d. 20. maj 1966, komiteen d. 13. juni. Museumsdirektør Klem har deltaget i møder i Kronborgudvalget samt i Statens lokalmuseumstilsyn og har på det sidstnævntes vegne foretaget flere tilsynsrejser til lokale danske museer. Inspektør Henningsen har i aug. 1966 været på studiebesøg i Vestfold Fylkesmuseum, Tønsberg, og på Norsk Riksarkiv i Oslo.

I årets løb er katalogiseret 329 genstande og 1032 fotos. Biblioteket er vokset med 401 numre. Besøgstallet var i 1966–67 103.364.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1966–31. MARTS 1967

Udgifter

Administration og drift:		
Lønninger, honorarer m. m.	318.527,85	
Rengøring	18.646,22	
Opvarmning	1.500,00	
Kontorhold og diverse udgifter	18.399,59	
Assurancer m. m.	5.138,29	
Kørsel og transport	2.554,67	364.766,62
Museets samlinger:		
Nyerhvervelser og opstillinger	5.900,46	
Etnologiske undersøgelser	7.521,03	13.421,49
Afskrivninger:		
Inventar, 20% af kr. 23.479,16		4.695,83
Overskud overført til kapitalkonto		5.027,70
	Kr.	387.911,64

Indtægter

Indtægt ved forevisning	107.795,83
Statens tilskud	237.313,90
Private bidrag ifølge specifikation	33.950,00
Renter	1.017,70
Salg af Søhistoriske skrifter m. v.	937,30
Salg af skibsmodel	6.896,91
Kr.	387.911,64

Specifikation af private bidrag i 1966/67:

Danmarks Rederiforening	5.000,00
De danske Sukkerfabrikker A/S	200,00
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S	3.000,00
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier	5.000,00
Helsingør Kommune	4.500,00
J. C. Hempels Legatfond	1.000,00
Rhederiet M. Jebsen	100,00
Kraks Legat	5.000,00
Kryolitselskabet „Øresund" A/S	1.000,00
A/S Dampskibsselskabet D.F.K.	100,00
Rederiet A. P. Møller	7.500,00
Det store Nordiske Telegraf-Selskab	200,00
Skibsreder Hans Svenningsen	250,00
A. E. Sørensens rederi	100,00
Det Østasiatiske Kompagni A/S	1.000,00
Kr.	33.950,00

De efter 1. april 1967 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

STATUS PR. 1. APRIL 1967

Aktiver

Samlingen:		
Saldo 1. april 1966	2.173.543,11	
Nyerhvervelser og opstillinger m. v. i 1966/67	5.900,46	
Modtagne genstande m.m. i 1966/67	23.946,88	2.203.390,45
Likvide midler:		
Kassebeholdning	1.234,21	
Landmandsbanken	63.970,89	65.205,10
Udestående fordring		1.806,70
Beholdning af kataloger		2.500,00
Forudbetaling på bestilte endnu ikke modtagne museumsgenstande		5.000,00
Inventar og indretning af lokaler:		
Anskaffelsessum	23.479,16	
Afskrivninger pr. 31. marts 1967	19.271,97	4.207,19
	Kr.	2.282.109,44

Passiver

Diverse kreditorer:		
Restgæld på indkøbte museumsgenst. .	16.200,00	
Omkostninger	5.190,00	21.390,00
Modtagne tilskud til specialopgaver, hvortil udgifter endnu ikke er afholdt		50.000,00
Kapitalkonto:		
Saldo pr. 1. april 1966	2.175.844,40	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v. i 1966/67	5.900,46	
Modtagne genstande m.m. i 1966/67 .	23.946,88	
Overskud	5.027,70	2.210.719,44
	Kr.	2.282.109,44

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

København, den 3. maj 1967.

A. Engell-Nielsen
statsaut. revisor

Eigil Bruhn
statsaut. revisor

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-MUSEETS VENNER“

BERETNING
for
REGNSKABSÅRET 1966

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER afholdt sin ordinære generalforsamling torsdag den 18. aug. 1966 kl. 16 i Kongens Kammer på Kronborg Slot. Ca. 50 medlemmer var mødt. Til dirigent valgtes pastor Fr. V. Eilschou-Holm, der konstaterede generalforsamlingens lovlige indkaldelse.

Formanden indledte sin beretning med nogle bemærkninger om begivenhederne på museet, der ikke ene kunne omfatte 1965, men også måtte beskæftige sig med foreteelser fra 1966.

I fjor fejrede Handels- og Søfartsmuseet sit 50 års jubilæum. Det gav, som De kan huske fra sidste generalforsamling, anledning til mange gode gaver til museet både i form af genstande og i kontanter. Det sidst forløbne år har også medvirket til en forøgelse af samlingerne. Et lille antal af nyerhvervelserne er fremlagt her i salen. De ser flere værdifulde skibsmodeller, bl.a. den 2-m. skonnert „Niels“ af Fejø, udført og foræret af museets konservator Chr. Nielsen, i hvis families eje den har været. På museets eget værksted er af dets konservator udført en model af en isbåd fra Storebælt. Den ser lille og uanselig ud, men repræsenterer dog et væsentligt afsnit af dansk søfartshistorie. Med både af denne type bragtes passagererne i gamle dage over Storebælt, når isforhold tvang færgesmakkerne til at standse sejladsen. Isbådene blev fremdrevet med årer, når der ind imellem var åbent vand, men trukkket og skubbet over isen, når bæltet var isbelagt. Det var en transport, der i komfort selvsagt var vidt forskellig fra sejladsen med vore dages motorfærger, og passagererne måtte ofte ud på isen og selv skubbe med, hvad de måske ikke havde så meget

imod i stedet for at sidde og fryse i den åbne båd. På Sprogø var der dengang overnatningssted for disse vinterrejsende, og de måtte somme tider opholde sig her flere dage og nætter under meget ugunstige omstændigheder. Det hændte f.eks. engang for kong Frederik VI. Han interesserede sig som bekendt for mange detailler inden for livet i sine riger og lande, og her fik han altså ved selvsyn lejlighed til at konstatere, at ikke alt stod ganske vel til i hans kongerige. Isbådssejlads var oven i købet ikke sjælden, da der ofte i ugevis, ja i flere måneder, kunne være „erklæret istilstand", som var det tekniske udtryk for, at smakkerne var ude af fart.

Isbådsmodellen her er udført efter opmålingstegninger af en af de sidste isbåde på Halsskov opmålt af museets konservator og modelbygger. Museet har ganske vist i sit arkiv en helt god samling konstruktionstegninger til isbåde, men da det ikke af tegningerne kan ses, om de virkelig blev brugt til bygning af både, har museet foretrukket at anvende sin egen opmåling af den sidste isbåd.

Efter omtalen af de gamle isbåde kan det være rimeligt at henlede opmærksomheden på modellen af den moderne isbryder „Isbjørn". Det er en jubilæumsgave til museet fra Handelsministeriet og Odense Staalskibsværft. Det er ikke dens opgave at passe storebæltsfarten. Sammen med sit søsterskib „Danbjørn" skal den bryde isen i de danske farvande i almindelighed. De er begge meget stærke skibe. Som bekendt var der over for værftet stillet det krav, at de skulle kunne bryde sig igennem ½ m is. Da en sådan ismængde ikke lod sig præstere i Danmark, måtte man søge til den botniske bugt, og det viste sig ved prøvesejladserne, at opgaven klaredes fint.

Blandt de øvrige udstillede ting skal jeg henlede opmærksomheden på så forskelligartede genstande som modellen af en færøsk fiskerbåd, en tåge- og signalkanon fra J. Kruuses rederi i Korsør, færgemændenes laugsartikler udi Kiøbenhavn af 29. april 1684, og en samling tegninger af nationsflag, gøser, standere og vimpler fra begyndelsen af 1800-tallet, udført af admiral Gabriel Hesselberg. Fra Grosserersocietetet har museet bl.a. fået nogle beholdere til udtagning af kornprøver. Der ligger ligeledes en af marinemaleren C. Fr. Sørensens skitse-

bøger. Fra Fyrvæsenet har museet modtaget forskelligt materiale, bl.a. en pøserække med 3 pøse, en falkonet og en såkaldt „gitre", d.v.s. en øseskovl, der benyttes til at overhælde skibssiden med søvand for at undgå, at træet sprækker i solvarmen. Museet har også modtaget en model af S/S „Vendia", det første danske dampskib, som blev torpederet under den anden verdenskrig i september 1939.

Som gave fra Venneselskabet foreligger et par blade. Først et kobberstik af Kronborg fra krigen 1658, et meget sjældent forekommende stik. De almindeligste er jo de bekendte svenske stik, udført af en af Kronborgs erobrere Erik Dahlberg, der opholdt sig på slottet under den svenske besættelse i 1658–59. En anden meget morsom ting er en tegning af kunstneren F. C. Willerup, der jo navnlig har gjort sig bekendt som fremstiller af en række gallionsfigurer fra slutningen af 1700-tallet. Museet ejer en værdifuld samling af hans tegninger til gallionsfigurer og desuden et malet portræt af ham, der er ophængt i museet. Han var en bekendt billedhugger, og museet har også et par af hans billedhuggerarbejder udstillet (buster af fabrikmester Henrik Gerner og skibsreder og skibsværftsejer Andreas Bodenhoff). Den tegning af Willerup, som nu er skænket af selskabet, kaldes „Handelen" og er en fortegning til en skydeskive for kaptajn, senere ekvipagemester i Asiatisk Kompagni, J. H. Haste, 1791. I sit valg af motiv er den i enhver henseende velegnet for museets samling af minder fra 1700-tallet. Der er endvidere af selskabet skænket museet en sum af 10.000 kr. som bidrag til udgivelsen af en billedbog med en repræsentation af museets bedste genstande, som er under forberedelse.

I fjor omtalte jeg mulighederne for indførelse af elektrisk belysning på museet. Om dette kan lade sig gøre, er det endnu for tidligt at udtale sig, men vi har da et ganske godt håb. Sagen er sat i gang, og der er indenfor museets egne myndigheder meget stor interesse for dette spørgsmål. Tidligere var det nok således, at man af hensyn til brandfaren ikke turde indlade sig på sligt. Den vanskelighed findes næppe mere, men en anden væsentlig ting er økonomien, og det bør naturligvis undersøges, om der ikke også er interesse for belysning af slottets øvrige lokaler, således at der evt. kan foretages en passende

fordeling af omkostningerne og installationen laves således, at hovedkablet kan være strømtilførslen til det hele anlæg.

Det vil måske også interessere medlemmerne at høre, at museet i disse år arbejder med etnologiske undersøgelser af bådebyggeriets og træskibsbyggeriets traditioner og arbejdsformer. I disse år foregår der som bekendt en stærk udvikling på det tekniske område, og nye fremstillingsformer og byggematerialer vil medføre, at der snart ikke er noget tilbage af det gamle træskibsbyggeri. Derfor er denne undersøgelse af stor vigtighed. Den har nu stået på i tre år. I 1964 arbejdedes især i Øresundsområdet og på øerne, i 1965 på Jyllands vestkyst, i Vendsyssel og i Limfjordsområdet, og for tiden foregår undersøgelsen i Sydnorge, hvor man især beskæftiger sig med træskibsbyggeriet i skudefarten mellem Sydnorge og Vendsyssel. Der meldes om gode resultater, og det må håbes, at der endnu i nogle år kan arbejdes med sagen, for så vidt der kan skaffes midler hertil. Forskellige fonds og den danske skibsbygningsindustri har bidraget hertil, hvilket der er grund til at udtrykke sin tak for. Initiativet til disse undersøgelser er taget af Handels- og Søfartsmuseet, men arbejdet foregår i samarbejde med norske og svenske kolleger. Fra svensk side deltager docent, fil. dr. Olof Hasslöf fra Statens sjöhistoriska museum samt amanuensis Nils Nilsson fra Kulturen i Lund, fra norsk side bl.a. konservator Erik Vea fra Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo, stud. mag. Kari Helmer Hansen, magister Arne Emil Christensen og fylkeskonservator Erling Eriksen i Tønsberg. Det er netop i sidstnævntes distrikt, at hovedarbejdet foregår, og museet har et nært samarbejde med ham, lige siden han for nogle år siden (ligesom Vea) var på et flere måneder langt studieophold her på museet. Museets deltagere er museumsinspektør, dr. phil. Henningsen, konservator Chr. Nielsen samt dets skibstekniske konsulent, museumsinspektør, civilingeniør Ole Crumlin-Pedersen. Sidstnævnte må man desværre undvære en tid, da han af engelske kolleger er inviteret til at drøfte den påtænkte nyudgravning af det bekendte Sutton-Hoo skib, hvor man gerne vil drage nytte af hans store erfaringer fra udgravningerne og konserveringen af Skuldelevskibene.

Jeg plejer at sige et par ord om medlemstallet. For så vidt må vi være tilfreds, som et medlemstal på godt 1300 er et ganske pænt tal i vort land, men det stiger ikke, og selskabets ydelser i form af årbogen og de andre medlemsrettigheder er så store, at der må være basis for en væsentlig stigning, og vi må vist overveje fremgangsmåder for en stærkere tilgang.

Må jeg slutte med en glædelig nyhed. Selskabet har for nogen tid siden modtaget meddelelse om, at afdøde skibsfører H. L. Barfoed har testamenteret dette et beløb af 100.000 kr., der snart vil komme til udbetaling. Der foreligger endnu ikke nærmere bestemmelser vedrørende beløbets anvendelse, men selskabet vil vistnok blive ret frit stillet, og bestyrelsen vil vide at administrere denne formue til bedste for museet i overensstemmelse med testators tanker. Om midlernes anbringelse var der endnu ikke forhandlet; formanden var af den opfattelse, at man burde indkøbe obligationer for beløbet for gennem en forøget renteindkomst at kunne få så gode muligheder som gørligt for at støtte museet. –

Under en kort diskussion om formandens beretning fremførte et medlem ønskeligheden af, at der blev udgivet et smukt og passende stort billedhefte. Han fandt et tilskudsbeløb på 10.000 kr. ret ringe. I forbindelse med omtalen af de etnologiske undersøgelser forespurgte han, om ikke havnene også hørte ind under museets studieområde. Det oplystes, at billedheftet har et budget på 40.000 kr., og at de resterende 30.000 kr. er dækket ved tilskud fra anden side. Hvad havnene angår, berørtes de naturligvis i nogen grad af disse undersøgelser, og i sit indsamlingsområde beskæftigede museet sig også med havnene, men en rationel havneundersøgelse var dog ikke påtænkt. Lærer Ulf Brammer, Helsingør, efterlyste pædagogisk samarbejde mellem museet og skolerne og udtalte ønskeligheden af opstillinger, der belyste master og rig og arbejdet ombord. Direktør Klem svarede, at museets ordning, opstilling og etikettering efter almindelig opfattelse er systematisk og pædagogisk. Man vil meget gerne have samarbejde med skolerne, og opstillinger af den nævnte karakter her som på andre søfartsmuseer var ønskelige, men man var meget hæm-

met af hensynet til de særegne rum og til slottets stemning. Et medlem udtalte sin glæde over T.V.-udsendelsen fra museet i juli 1966. Klem stillede en senere udsendelse i udsigt. Efter at kaptajn J. Kastrup Olsen havde henledt opmærksomheden på et i salen opstillet billede af et slaveskib med dets karakteristiske kulsejl toges formandens beretning enstemmigt til efterretning.

Derefter forelagde kassereren, museumsdirektør Klem, regnskab 1965. For driftsregnskabets vedkommende balancerede dette med et beløb af 32.539,68 kr. og der var et overskud på 3.430,05 kr. Balancen på status var 118.050,51 kr. Obligationsbeholdningen var nominelt 118.000 kr., men var i status optaget til kursværdien pr. 31. dec. 1965, 74.872,50 kr. Regnskabet var revideret af selskabets statsautoriserede revisorer A. Engell-Nielsen og Eigil Bruhn, hvis revisionspåtegning oplæstes. Generalforsamlingen godkendte regnskabet uden yderligere bemærkning.

Ved bestyrelsesvalget genvalgtes de tre bestyrelsesmedlemmer, som var på valg: direktør Ernst v. Kauffmann, borgmester Sigurd Schytz og formanden. Ligeledes genvalgtes de to revisorer A. Engell-Nielsen og Eigil Bruhn.

Da ingen ønskede ordet under punkt eventuelt, takkede formanden dirigenten, hvorefter generalforsamlingen sluttede kl. 16.40. Medlemmerne beså de udstillede genstande nærmere og efter en forfriskning i museets første lokale foretoges rundgang i museet under ledelse af direktør Klem. Rundgangen sluttede kl. 18.45.

Selskabets medlemstal andrager pr. 15. september 1967 141 livsvarige og 1267 årsbetalende, ialt 1408 medlemmer.

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-MUSEETS VENNER“

DRIFTSREGNSKAB FOR 1966

Udgifter

Tilskud til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:			
Udgivelse af årbog 1966		39.895,36	
÷ salg af årbøger og særtryk	2.599,07		
annoncer og tilskud til årbog	13.200,00	15.799,07	24.096,29
Gaver til Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg			10.946,88
Porto, fragt m.v.			3.862,90
Kontorhold			2.327,77
Revision og regnskabsassistance for 1965			1.300,00
Diverse udgifter			893,89
Henlæggelse til reservefonden ifølge vedtægternes § 9 . .			1.600,00
		Kr.	45.027,73

Indtægter

Kontingent 996 årsbetalende medlemmer	23.402,05	
Kontingent og bidrag fra 8 livsvarige medlemmer	1.600,00	25.002,05
Renter af bank, postgiro og obligationer		6.858,42
Underskud overført til kapitalkonto		13.167,26
	Kr.	45.027,73

STATUS PR. 1. JANUAR 1967

Aktiver

Likvide midler:		
Kassebeholdning	1.456,50	
Landmandsbanken, Helsingør, checkkonto 11130-6	22.170,19	
Postgiro	2.084,57	25.711,26
Debitorer:		
Tilgodehavender for annoncer og tilskud til årbog . .		5.100,00
Obligationer:		
Kr. 10.000 7% Østift. Kreditforening 15. s. 4. a. à 74¼	7.425,00	
Kr. 10.000 7% Østift. Kreditforening 18. s. 1998 à 75½	7.550,00	
Kr. 42.000 7% Østift. Kreditforening 16. s. 4. a. à 74	31.080,00	
Kr. 43.000 7% Københ. Kreditforening 15. s. 1. a. 73¼	31.497,50	77.552,50
	Kr.	108.363,76

Passiver

Diverse kreditorer		486,00
Vedtagne, endnu ikke ydede gaver:		
Saldo pr. 1. januar 1966		18.000,00
Reservefond:		
Saldo pr. 1. januar 1966	29.747,12	
Henlagt ifølge driftsregnskab	1.600,00	31.347,12
Kapitalkonto:		
Saldo pr. 1. januar 1966	68.620,29	
+ kursregulering m.v. af obligationer .	3.077,61	
	71.697,90	
÷ underskud ifølge driftsregnskab . . .	13.167,26	58.530,64
	Kr.	108.363,76

JENS M. BARFOED V. FALBE-HANSEN

ERNST V. KAUFFMANN 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 2. maj 1967.

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. 3.50, 1957–60 pr. stk. kr. 5.–, 1961–65 pr. stk. kr. 7.50, 1966 kr. 10.00. Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet.

Minimumskontingenter:

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

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

SELSKABET „HANDELS- OG SØFARTS-MUSEETS VENNER“

BESTYRELSE

Afdelingschef, cand. jur. J. Worm, R[1]., formand.
Overretssagfører V. Falbe-Hansen, R., DM., næstformand.
Bankdirektør Ernst v. Kauffmann, R., DM.
Direktør, civiling. Jens M. Barfoed, R.
Borgmester Sigurd Schytz.
Fyrdirektør, kommandørkaptajn Axel Legind, K., DM.
Museumsdirektør Knud Klem, kasserer og sekretær.

LIVSVARIGE MEDLEMMER

Ahlefeldt-Laurvig, W., greve, Holbæk.
Amsinck, Ove, skibsreder, Klampenborg.
Andersen, Chr., skibsreder, Hellerup.
Andersen, H. H., skibsreder, dir., Kbh.
Andersen, N., dir., Hjallese.
Andersen, Ole Erik, gross., Kbh.
Ankjærgaard, Gunnar, elværksbestyrer, Egedesminde.
Arnesen, A. J., brygmester, Hellerup.

Bendix, Adam B., dir., Hellerup.
Benzon, Bøje, fabrikejer, dr. scient., Stokkerup.
Benzon, Aage von, bankier, Kbh.
Bille, Torben, underdir., civiling., Virum.
Boldsen, Chr., dir., Randers.
Bonde, L., lods, Søborg.
Brinch-Fischer, K., boghandler, Esbjerg.
Bærentzen, Axel, red., Kbh.
Bøgelund-Jensen, S., dir., Kbh.
Børge, Bertel, billedhugger, Vejenbrød.

Cahnbley, John, gross., Kbh.
Cahnbley, John Aage, Kbh.
Chennells, F. B., Headmaster, Christchurch, N. Zealand.
Christensen, F. H. Lauenborg, statsaut. skibsmægler, Vejle.
Christensen, N. O., landshøvding, Godthaab.

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

Elving, Jens, komm.kapt., Kbh.
Enderborg, Erik, overtoldass., Kbh.

Falbe-Hansen, V., ORS., Kbh.
Fink, Dan, arkitekt, M.A.A., Kbh.
Fischer-Jørgensen, P., apoteker, dr. pharm., Rønne.
Funder, J. Reedtz, skibsinsp., Birkerød.

Granzow, Ernst, dir., Klampenborg.
Gütel, Poul, H.D., civilekonom, Landskrona, Sverige.

Hagedorn, H. C., overlæge, dr. med., Gentofte.
Hansen, Knud, skibsreder, Kbh.
Hansen, fru skibsreder Willie C. K., Hgør.
Harhoff, Chr., skibsreder, Kbh.
Harhoff, Preben, skibsreder, Kbh.
Hasselbalch, J., dir., civiling., Holte.
Heering, Peter, fabrikant, Kbh.
Hemmingsen, Erik, prof., Syracuse, N.Y., U.S.A.
Henningsen, Bent, maskining., Hillerød.
Henningsen, Henning, mus.insp., dr. phil., Hgør.
Henriques, H., vekselerer, Vedbæk.
Hjorth, Poul, dir., statsaut. revisor, Fredensborg.
Hoffmann, J. H., civiling., Charlottenlund.
Holm, H. H., LRS., Kbh.
Horn-Lassen, Kaj, gross., Kbh.
Hougs, A. Borch, læge, Åbenrå.
Høgstedt, Carl J., Bay Shore, N.Y., U.S.A.
Højgaard, Kn., civiling., Kbh.

Illum, Svend, dir., Vedbæk.
Ingelsson, Kai, konsul, dir., Valby.

Jacobsen, Helen Lise, cand. pharm., fru, Gentofte
Jacobsen, Svend F., dir., Charlottenlund.
Jebsen, Hans Jacob, skibsreder, Åbenrå.
Jensen, Henry L. W., gross., Kbh.
Jensen, P. J., fhv. godseksp., Kbh.
Jeppesen, H. Hjernø, statsaut. revisor, lic. merc., Kbh.
Juel-Christensen, Ove, gross., Hellerup.
Jørgensen, Svend, mus.ass., Hgør.

Kalm, K., dir., Charlottenlund.
Karsten, Preben, fuldmægtig, cand. merc., Aabyhøj.
Kauffmann, Ernst v., bankdir., Kbh.
Klem, Karen, skolepsykolog, cand. psyk., fru, Hgør.

Klem, Knud, mus.dir., cand. mag., Hgør.
Klem, Lone, mag. art., Rom, Italien.
Knudtzon, Th., HRS., Gentofte.
Koch, Peter, kgl. byg.insp., arkitekt, M.A.A., Kbh.
Kromann, E. B., skibsreder, Marstal.
Kure, O., pastor, Assens.

Lading, Henry P., dir., Hellerup.
Langebæk, Steen, LRS., Charlottenlund.
Lauritzen, Knud, skibsreder, konsul, Kbh.
Lemvigh-Müller, C. J., dir., Kbh.
Lemvigh-Müller, Johan-Frederik, Hellerup.
Leth, Peter, dir., Kbh.
Lindberg, William, autoforhdl., Esbjerg.
Lorentzen, Poul, civiling., Randers.
Lotz, M. E., overlærer, Hgør.
Luiting, Dick, dir., Alkmaar, Holland.
Lund, Carl C., tandlæge, Hellerup.
Lund, Svend Aage, chefred., Charlottenlund.
Lyman, John, dr., Washington, U.S.A.
Lönnstedt, Bo Gunnar, civiling., Stockholm, Sverige.

Marx-Nielsen, C. C., dir., Bøgedal pr. Fruens Bøge.
Matzen, F., skibsf., Sønderborg.
Munck, Niels, civiling., dir., Charlottenlund.
Mülertz, C. M., Port au Prince, Haiti.
Møller, Mærsk McKinney, skibsreder, Kbh.
Møller, S. Scherffenberg, civiling., Hellerup.

Nedergaard, Hans R., ing., Holbæk.
Nielsen, Carl, dir., Kbh.
Nielsen, Chr., konservator, Hgør.
Nielsen, E. Hede, direktør, Horsens.
Nielsen, Ejnar J., tømrermester, Hgør.
Nielsen, Erik, Christiansø.
Nielsen, Georg, dir., Kbh.
Nielsen, Kai, dir., Kbh.
Nielsen, N. C. A., LRS., Kbh.
Nielsen, Niels, prof., dr. phil., Kbh.
Nielsen, Otto V., res. kapellan, Ringsted.
Nielsen, Severin, ing., Kbh.
Nielsen, Age, dir., Ulstrup.

Niordson, Frithiof, prof., Rungsted.
Nissen, Børge, dir., Hellerup.
Nordø, Jørgen, fuldmægtig, Valby.
Næser, Vincent, læge, Gentofte.
Nørregård, Georg, prof., dr. phil., Arhus.

Olsen, Chr., tømrermester, Frederiksværk.

Pedersen, Ole W., stud. mag., Hellerup.
Penter, Emil, gross., Kbh.
Petersen, Axel, dir., Kbh.
Petersen, Hans Jørgen, kunsthdl., Abenrå.
Petersen, K. K., dir., Charlottenlund.
Petersen, Marianne Ungstrup, fru, Hgør.
Pontoppidan, F. C., komm.kapt., Kbh.
Poulsen, Kr., fodermester, Kbh.

Ragoczy, L., dir., Kbh.
Reinhard, Grete, fru direktør, Kbh.
Rosenløv, Mogens, oberst, Klampenborg.

Scheen, Rolf, orlogskapt., Oslo, Norge.
Schmidt, Axel, kommandør, Kbh.
Schmith, Poul, HRS., kammeradvokat, Kbh.
Schwiegershausen, Gunter, retouchør, Kbh.
Skov, Axel Urup, skibsmægler, Randers.
Strand, fru generalkonsul Victor B., Kbh.
Strand, Victor B., gross., generalkonsul, Kbh.
Sundberg, K. A., vekselerer, Kbh.
Svane, C. M., statsaut. skibsmægler, Kolding.
Svenningsen, Hans, skibsreder, Kbh.
Svensson, Roland, kunstnär, Nacka, Sverige.

Thomasen, S. A., gross., Kbh.
Thrige, Eigil, civiling., Klampenborg.
Tomdrup, Bernh., fabrikejer, Hellerup.
Tuxen, K. H., skibsreder, Kbh.

Vogel, Johan, læge, Randers.

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

ÅRSMEDLEMMER

Abrahamsen, Mogens, ing., Tåstrup.
Agbo, K., afd.chef, Hellerup.
Agerbæk, Kaj, lærer, Lynge.
Agger, Knud, kunstmaler, Hgør.
Ahrensberg, H. M., husejer, Kvistgård.
Albertsen, R. L., adm. dir., orlogskapt., Hellerup.
Alexandersen, Ove Riff, værkfører, Kbh.
Alstrup, Carl L., pens. værkmester, Kbh.
Alsøe, Erik, fuldmægtig, cand. jur., Charlottenlund.
Alsøer, Poul-E., kapt., Hgør.
Ammundsen, Vibeke, overbibl., cand. mag., Kbh.
Andersen, Allan E., købmd., Hgør.
Andersen, Aug., advokat, Alborg.
Andersen, Aug. L., portør, Snekkersten.
Andersen, Bent, lærer, Sakskøbing.
Andersen, Bjarne, elektriker, Hillerød.
Andersen, Børge Bjørn, skibsing., Sønderborg.
Andersen, Carl, postmester, Tølløse.
Andersen, C. Mazanti, skibsreder, Charlottenlund.
Andersen, Ebbe, overstyrmand, Hgør.
Andersen, Georg, dir., Kbh.
Andersen, Harry, bogtrykker, Hgør.
Andersen, H. C., fhv. postkontrollør, Hgør.
Andersen, Helge Rode, maskinmester, Hgør.
Andersen, John, kontorass., Kbh.
Andersen, Jørgen, overlærer, Charlottenlund.
Andersen, Leif Saalbach, civiling., Hgør.
Andersen, N. O., civiling., Vedbæk.
Andersen, Ole Birklund, mag. art., Gram Huse.
Andersen, Ole G., arbejdsmand, Nivå.
Andersen, P. E. T., rest., Hgør.
Andersen, T. Scavenius, læge, Marstal.
Andersen, Verner E., vicekontorchef, cand. polit., Vanløse.
Andersen, Villy, smed, Hgør.
Andersen, V., tømrermester, Tostenæs pr. Askeby.
Andersson, Børge J., lods, Køge.
Andreasen, Holger, gross., Kbh.
Andresen, Cyril R., skibsreder, Kbh.
Andrup, Birthe, bibliotekar, frk., Charlottenlund.
Angelo, Erik S., fabrikant, Vedbæk.

Ankersen, C., kapt., Kbh.
Ankjærgaard, H. J., togløver, Hgør.
Arbejdernes Fællesorganisation, Hgør.
Arnbak, Lars, civiling., Rungsted Kyst
Arnold-Larsen, A. E., læge, Nyborg.
Aschengreen, J. Chr., dir., Søllerød.
Asmund, Berit, lektor, Snekkersten.
Asmussen, Alfred, gross., Kbh.
Aspmann, A. V., skibstømrer, Hgør.
Axelsen, Thomas, boghandler, Kbh.

Backman, Henrik, fil. stud., Helsingfors, Finland.
Bager, Dirch, Charlottenlund.
Bager, L. J., hovedbogholder, Hgør.
Bagh, Axel, ing., Hundested.
Bai, Emil G., Schiffsmodellbaumeister, Altona, Tyskland.
Baker, William A., Naval Architect, Mass., U.S.A.
Balleby, Carl E., boghdlr., Thisted.
Bang, Aksel, fisker, Fejø.
Bang, Hjalmar, dir., Gentofte.
Bang, Jens, Dragør.
Bang, Niels, skibsreder, Kbh.
Bang, Ole, apoteker, Svendborg.
Bangert, Kaare, Kbh.
Bannebjerg, Lone, Hgør.
Bardenfleth, Henrik, kontorchef, Holte.
Barfod, Jens Ivar, toldkontrollør, Snekkersten.
Barfod, Jørgen H., lektor, cand. mag., Kgs. Lyngby.
Barfoed, Jens M., dir., Gentofte.
Barfoed, Sven, dir., civiling., Gentofte.
Bay, Oluf, ORS., Kbh.
Bech, Erik, politimester, Kgs. Lyngby.
Beck, Herman, sejlmagermester, Valby.
Beckett, Th., politimester, Hgør.
Bendtsen, Bendt, trælastassistent, Hgør.
Bengtsson, Erik, prokurist, Hellerup.
Bentzen, K. M., musikl., Skodsborg.
Benzon, O., skibskonstruktør, Kbh.
Berg, Erik, gross., Kbh.
Berg, Henry Pein, snedkerm., Kbh.
Bering, Aage, skibsmægler, Skive.
Berning, A. G., LRS., Hgør.
Bertelsen, Erik Bruun, civiling., Hgør.
Bertelsen, Hans Bruun, reklametegner, Højbjerg.
Bertelsen, P. J., ørelæge, Thisted.
Beuck, O., ing., Kgs. Lyngby.
Birkved, Jørgen, ing., Godthåb.
Bischoff, J., prokurist, Brønshøj.
Bjerre-Petersen, Jørgen, dir., Kbh.
Bjørklund, Tage, dir., Charlottenlund.
Bjørn, Acton, arkitekt, M.A.A., Kbh.
Blindum, Otto, Kbh.
Blixt, Knud Erik, overfenrik, Nærum.
Blok, L. M., pens. distriktsing., Ringkøbing.
Blume-Knudsen, F., dir., Hørsholm.
Boa, Asger, snedker, Gentofte.
Boa, Gorm, typograf, Gentofte.
Boa, Ulf, bagersvend, Hgør.
Boas, Jørgen, overlæge, Dianalund.
Boeck, Bianco, kontorchef, cand. jur., Hillerød.
Bohn, C. V. Sehestedt, toldforvalter, Roskilde.
Bojsen-Møller, Finn, læge, Kbh.
Bolinder, Doris, fru, Kbh.
Bolinder, Viggo, gross., Kbh.
Bomholt, Hans, stud. techn., Sønderborg.
Bonde, Per J., dir., Hornbæk.
Borch, Iver, gross., Haderslev.
Borch, Karsten, journalist, Århus.
Bordal, Frank, lærer, Hgør.
Borg, Chr., gross., Kbh.
Borg, E., komm.kapt., Kbh.
Borghegn, Arne, stud. techn., Hgør.
Boteldt, Niels E., arkt., M.A.A., Rungsted Kyst.
Boye, Mads K., toldvagtmester, Vordingborg.
Brahde, Mogens, arkitekt, Holte.
Brammer, Kai, boghdl., Hgør.
Brammer, Ulf, lærer, Hgør.
Bramsen, J., læge, Hgør.
Brandt, C. J., direktør., Alsgårde.
Brask, Georg, indkøbschef, ing., Hellerup.
Braun, Peter, Kbh.
Bredmose, F., civiling., Hgør.
Bremerstent, E., fhv. overbibl., Hellebæk.
Brewington, Marion V., dir., Sharon, Mass., U.S.A.
Briand de Crèvecoeur, E., kontreadmiral, Humlebæk.
Brink, Øjvind, styrmand, Kalundborg.
Broch, Axel, stadsskoleinsp., Hgør.
Brodersen, F. E., gross., Kbh.
Broegaard, Jørgen A., Broe pr. Bagenkop.
Broen, Poul, revisor, H. D., Klampenborg.
Broholm, Fr. S., afd.fmd., Kbh.
Brostrøm, Erik, direktør, Kbh.
Brun, Erik, landsdommer, Hellerup.
Brunoe, Søren, billedhugger, Kbh.
Bruun, Jørgen G., købmd., Skødstrup.
Brøchner, Hans Erik, stud. mag., Roskilde.
Brøchner-Mortensen, P., skibsmægler, Fredericia.
Brønd, Evald, civiling., Bagsværd.
Brøste, Ulf, kunsthdl., Kbh.
Buch, Helge, proprietær, Holtegaard pr. Dronninglund.
Buch, Jørgen, dir., H.D., Højbjerg st.
Buchthal, Fritz, dr. med., Kbh.
Buhl-Madsen, P., kurator, overlærer, Roskilde.
Burmeister & Wain, A/S, Kbh.
Busch, Julius, A., kaptajnløjtn., Charlottenlund.
Bünner, Ellen, viceinsp., fru, Hgør.
Bystrup, N., arkitekt, M.A.A., Hørsholm.
Bærentsen, H., LRS., Rungsted.
Bøgh-Hansen, E., forvalter, Kbh.
Børge, Holger, læge, Hgør.
Børgesen, B. E., murermester, Hgør.
Børsen, H., civiling., Kbh.
Baastrup, Vilh., kommunelæge, Kbh.

Caning, Kim, skoleelev, Gentofte.
Carlsberg Bryggerierne, Kbh.
Carlsen, E. A. P., skibstømrer, Kbh.
Carlsen, Ove, skibsbygm., Hgør.
Carlson, J., barberm., Hgør.
Carlson, Oscar W., kapt., Hälsingborg, Sverige.
Carstens, Karen, lektor, Kolding.
Christensen, Aksel, E., prof., dr. phil., Kbh.
Christensen, B., bankass., Hgør.
Christensen, C. A., pens. skibsfører, Svendborg.
Christensen, Carl G., befragter, Sæby.
Christensen, Ejvind, købmd., Kbh.
Christensen, Finn, læge, Charlottenlund.
Christensen, Folmer, malerm., Snekkersten.
Christensen, Holger Bøgh Leth, Rudkøbing.
Christensen, K. E., maskinmester, Asserbo pr. Frederiksværk.
Christensen, Knud I., tømrer, Ribe.

Christensen, N. C., radiotelegrafist, Kolding.
Christensen, N. O., landshøvding, Godthåb, Grønland.
Christensen, Olaf P., rådmand, Århus.
Christensen, Poul, statsaut. elektroinstallatør, Fakse Ladeplads.
Christensen, Regnar Bang, skibsf., Søborg.
Christensen, S. Aa., Peløkke pr. Rudkøbing.
Christensen, Aage H., toldbetjent, Frederiksværk.
Christiansen, Arne Bergmann, kommis, Virum.
Christiansen, Chr., skibsbygm., Rønne.
Christiansen, Haldur, snedkerm., Hgør.
Christiansen, Hans V. Bohn, lærer, Virum.
Christiansen, Hans Aa., snedker, Hgør.
Christiansen, H. J., montagechef, Brønshøj.
Christiansen, Irving, ing., Klarup.
Christiansen, Karen, stud. mag., Kbh.
Christiansen, Leif, Charlottenlund.
Christiansen, Michael Bohn, ing., Vestbjerg pr. Nørresundby.
Christiansen, O. C. V., kontorchef, Kbh.
Christiansen, Palle, bådebygger, Snekkersten.
Christiansen, Per, arkitekt, Espergærde.
Christiansen, Ruth, afd.leder, fru, Hgør.
Christiansen, Vermund, repræsentant, Kokkedal.
Christiansen, Werner, Radiotechniker, Bitburg/Eifel, Tyskland.
Christie, Andreas, afd.chef, Rungsted Kyst.
Christoffersen, Chr., tømmerhdl., Lundby.
Christy, Agnes, provisor, fru, Kbh.
Clark-Christensen, N. O., Hørsholm.
Clausen, E. Th., gross., Kbh.
Clausen, Halfdan, støberiing., Hgør.
Clausen, Hans Jørgen, skibsing., Hgør.
Clausen, Åge, Gentofte.
Cleeman, P. F., skibsreder, Åbenrå.
Cornelius, Finn, prokurist, Valby.
Cortsen, Henning, fabrikant, Kbh.
Crumlin-Pedersen, Ole, mus.insp., civiling., Roskilde.
Cruse, Erik Bang, ing., Kbh.

Dahl, Paula, sygeplejerske, Hgør.
Dahlstrøm, Sven, arkitekt, Kbh.
Dahlstrøm-Nielsen, Henry, klejnsmedem., Hgør.
Dahlstrøm-Nielsen, Jørn, lærerstud., Hgør.
Dahm, J., fru, Gentofte.
Dalgaard, A., boghdl., fru, Hgør.
Dam, Anton, diakon, kasserer, Tåstrup.
Dam, J. Seidelin, læge, Søborg.
Damborg, E., kontorchef, Brønshøj.
Damkjær, A., afdelingschef, Århus.
Dammann, Herbert, Hamborg. Tyskland.
Dampskibsaktieselskabet „Progress", Kbh.
Dampskibsselskabet „Dannebrog" A/S, Kbh.
Dampskibsselskabet „Heimdal" A/S, Kbh.
Dampskibsselskabet „Torm" A/S, Kbh.
Danielsen, Birgit, sygeplejerske fru, Odense.
Danielsen, Otto, befragter, Kbh.
Danmarks Skibskreditfond, Kbh.
Dansk Esso A/S, Kbh.
Dansk Skibstømrerforbund, Kbh.
Davidsen, Frantz, ing., Kbh.
Dederke, Karlheinz, Studienrat, Dr., Berlin, Tyskland.
Deleuran, W., vinhdlr., Fredericia.
Den danske Landmandsbank, Kbh.
Den kongelige Porcellainsfabrik, Kbh.
Den polytekniske Læreanstalt, Kbh.
Det danske Kulkompagni A/S, Kbh.
Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Kbh.
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S, Kbh.
Dich, Poul, læge, Dragør.
Diurhuus-Gundersen, Gunder, gross., Malmö, Sverige.
Djurhuus, Michael, fuldmægtig, Ballerup.
Djørup, Johs., læge, Kbh.
Dragsted, Jørn, civiling., Kbh.
Dragstrup, Vagn, tandtekniker, Hgør.
Drejer, Jørgen, skibstømrer, Vanløse.
Dreyer, Thorvald, arkt., Kbh.
Drosted, Mads, arkt., M.A.A., Hgør.
Durafour, Per, kontorass., Hgør.
Dvinge, V., brandmand, Humlebæk.
Dyreborg, Harry, inspektør, Hgør.
Døstrup, Max, ing., Hgør.

Eckhardt-Hansen, I., civiling., Espergærde.
Eckhausen, Henry, kustode, Hgør.
Eggers, Johan, skibsfører, Kbh.
Eilschou-Holm, Fr. Vilh., sømandspræst, Kbh.
Ejbøl, Viggo, dir., Kbh.
Ekholdt, M.A., fru, dir., Middelfart.
Elkjær, G. V., viceskoleinsp., Hgør.
Ellekilde, O., fru overing., Charlottenlund.
Elling, Jørgen, fuldm., cand. jur., Charlottenlund.
Elsøe, Herluf, dir., Kbh.
Enevoldsen, C., sparekassedir., Løkken.
Engel, Otto, arkitekt, M.A.A., Kbh.
Engelstoft, E. H., LRS., Hgør.
Ericksen, Richard, Virum.
Eriksen, Egon Ellegaard, maskinmester, Skjern.
Eriksen, Erling, fylkeskonservator, Tønsberg, Norge.
Eriksen, Hans, dir., Hgør.
Erikstrup, Torben, Charl.
Erlandsen, Arne, guldsmed, Frederikshavn.
Ernst, Frode, Frederiksværk.
Ernst, Max, lektor, cand. mag., Hgør.
Erting, Aksel, tømrerm., Hgør.
Ertner, E. G., Kbh.
Esbjerg Tovværksfabrik A/S, Esbjerg.
Eschen, Jørgen, læge, Valby.
Eskildsen, Viking, ing., Hgør.

Fabech-Larsen, Sv. A., repræsentant, Horbelev.
Fabricius, Th., pens. fyrass., Kbh.
Fage-Pedersen, P., lods, Hgør.
Falck, Mogens, gross., Virum.
Fencker, Erik, maskinmester, Kbh.
Ferdinandsen, Poul, fabrikant, Charl.
Fischer, O., orlogskapt., Hørsholm.
Fischer-Knudsen, dir., Odense.
Fisker-Andersen, Jacob, ing., Seattle, Washington, U.S.A.
Fjeldborg, Børge C., dir., civiling., Birkerød.
Fog-Petersen, dir., Kbh.
Foldager, Reinald, o.toldkontrollør, Hgør.
Folke, Leif, amtslæge, Thisted.
Forsmark, A., stemmer, Hgør.
Fossing, A., antikvitetshdl., Næstved.
Franck, F. Oppen, malerm., Randers.
Franck, S. Oppen, pens. kapt., Randers.
Frandsen, Geo, maskinm., Brønshøj.
Frederichsen, Fr., prokurist, Kgs. Lyngby.
Frederiksborg Amtsråd, Hillerød.
Frederiksen, Flemming, urmager, Næstved.
Frederikshavns Værft og Tørdok, Frederikshavn.
Fredfeldt, Knud V., overlærer, Vanløse.

Fredholm, Povl, malerm., Bregninge pr. Svendborg.
Fribert, Trojel, chauffør, Hadsund.
Frick-Jensen, Ejner, maler, Hgør.
Friis, Bendt, jr., Kbh.
Friis, Bent, styrmand, Hgør.
Friis, Claus Achton, arkt., Kgs. Lyngby.
Friis, Otto, sekr., cand. jur., Hellerup.
Friis-Hansen, Jan, civiling., Springforbi.
Frydensberg, Finn, skibsing., Frederikshavn.
Frørup, Dan, civiling., Kbh.
Fuglsang-Damgaard, H., biskop, dr. theol., Kbh.
Funck-Rasmussen, C., insp., Kbh.
Fyhn, Hans, fabrikant, Kbh.
Fyrdirektoratet, Kbh.

Gade, Christian, grovsmed, Hgør.
Garde, H. A., civiling., Kbh.
Garnum, Otto, læge, Kbh.
Geisler, R., skibsinsp., Brønshøj.
Genster, Helge, læge, Brabrand.
Gents, E. Th. V., fhv. forretningsfører, Espergærde.
Gerfelt, Jørgen, skibskonstr., Kgs. Lyngby.
Giltoft, Keld A., lærerstud., Kgs. Lyngby.
Gimsing, Sv., fhv. hovmester, Kbh.
Gjermansen, Richard, civiling., Hgør.
Gleerup, Alfred, læge, Kbh.
Glöde, F., statsaut. translatør, Kbh.
Gorrissen, N. J., HRS., Kbh.
Gotfredsen, Ole, styrmand, Rudkøbing.
Grau, Ove, dir., Vejle.
Greisen, Bent, eksped.sekr., Humlebæk.
Gren, I. C., civiling., Glostrup.
Gribsø, Erik, red.sekr., Kbh.
Grube, Peter, dir., Kbh.
Grønkjær, Niels, Hgør.
Grønnemose, Kai, driftsleder, Kastrup.
Gullacksen, J. C., arkt., Kgs. Lyngby.
Gulmann, Niels, Charlottenlund.
Gundel, Mogens, dir., Skodsborg.
Gustafsson, Nils, dir., Hillerød.
Gaardø, Chr., forstander, Hgør.

Haderslev Havneudvalg, Haderslev.
Hagelund, F., assurandør, Hgør.
Hagen, Poul, civiling., Kbh.
Haglund, F., kapt., Kbh.
Hahn-Petersen, Eigil, skibsreder, Kbh.
Halldin, Hans, skræddermester, Nykøbing F.
Hansen. Allan, maskintegner, Fredensborg.
Hansen, Bendt, civiling., Fredericia.
Hansen, Bror J. L., styrmand, Kbh.
Hansen, C. Rise, overarkivar, Roskilde.
Hansen, Carl, Hgør.
Hansen, Chr., skoleinsp., Hgør.
Hansen, Chr. Kjærgaard, cand. polit., Virum.
Hansen, Conrad, urmager & guldsmed, Allinge.
Hansen, Einar, afd.arkt., Kbh.
Hansen, Ejlef Lorry, Stige.
Hansen, Emil, fuldmægtig, Kbh.
Hansen, Erland, arkitekt, M.A.A., Birkerød.
Hansen, Erling, typograf, Odder.
Hansen, Ernst, malerm., Hgør.
Hansen, F. W., skibsfører, Kalundborg.
Hansen, Georg Holst, købmd., Agersø.
Hansen, Gustav, arkitekt, Kbh.
Hansen, H. E., komm.kapt., Newport, Rhode Island, U.S.A.
Hansen, Helga Kn., læge, frue, Kbh.
Hansen, Henry, farvehdlr., Hgør.
Hansen, Herfort, overtoldinsp., Kbh.
Hansen, J. A., pens. lods, Kbh.
Hansen, John Horup, Rungsted.
Hansen, Johnny, radiotelegralist, Hgør.
Hansen, Johs., kontorchef, Kbh.
Hansen, Julius, borgm., Kbh.
Hansen, Jørgen Jes, Gentofte.
Hansen, Jørgen Rubek, civiling., Birkerød.
Hansen, Kaj, reklamechef, Kbh.
Hansen, Karl Johan, montør, Brønshøj.
Hansen, Knud, journ., Kbh.
Hansen, Knud, nav.dir., Kbh.
Hansen, L. E., maskinmester, Gilleleje.
Hansen, Magnus, lods, Karrebæksminde.
Hansen, Marius, lektor, cand. mag., Nakskov.
Hansen, M. Balle, skibsmægler, Alborg.
Hansen, Mogens, kontorass., Kbh.
Hansen, Niels Oluf, elev, Hvidovre.
Hansen, Ove Juul, installatør, Hgør.
Hansen, Paul, ing., Nakskov.
Hansen, Peter Preben, stud. jur., Kbh.
Hansen, Preben, arkitekt, kgl. bygningsinsp., Kbh.
Hansen, Preben, toldpakhusbetjent, Kbh.
Hansen, S. Gram, tandlæge, Charlottenlund.
Hansen, Sofus, kontorist, Humlebæk.
Hansen, Stange, cykelhandler, Søborg.
Hansen, Steen Heick, St. Tårnby.
Hansen, Søren Henri, skibsing., Hornbæk.
Hansen, Viggo, politiass., Kastrup.
Hansen, Willy, maskinchef, Snekkersten.
Hansen, Willy, dir., Rødovre.
Hansen, Åge, købmd., Nykøbing F.
Hansen-Schmidt, Hans, Verleger, Göttingen, Tyskland.
Hansfort, I. C., dir., Hgør.
Harder, P. J. J., Kbh.
Hartby, Svend, lærer, Fårevejle.
Hartmann, A/S Brødrene, Kgs. Lyngby.
Hasslöf, Olof, docent, fil.dr., Malmö. Sverige.
Hauch, H., fotograf, Hgør.
Hauschildt, Sigurd, læge, Skive.
Hæxlund, Axel, cand. jur., Hvidovre.
Hede, Poul, LRS., Kbh.
Hejlesen, Jens J., mejeribest., Humlebæk.
Helleskov, Erik, San Francisco, U.S.A.
Helsingør Brændsels- og Trælasthandel A/S, Hgør.
Helsingør byråd.
Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Jernbane, Hgør.
Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, Hgør.
Helsingør Tømrerlaug, Hgør.
Hellweg-Mikkelsen, O., ing., Kbh.
Hemmingsen, H., forfatter, Hvidovre.
Hendriksen, Johnna, sekretær, fru, Hgør.
Henningsen, Hans, farveriejer, Nyborg.
Henningsen, Kaj, underdir., tekstiling., Virum.
Henningsen, Ove, LRS., cand. jur., Fredericia.
Henningsen, Sv. Aa., lektor, Snekkersten.
Henriksen, A. G., driftsbestyrer, Vordingborg.
Henriksen, Carl, assistent, Odense.
Henriksen, H. H., Hgør.
Henriksen, Hans, arkitekt, Virum.
Henriksen, Per, Kbh.
Heppner, Günter, Braunschweig, Tyskland.
Herløw, A. O., overass., Valby.
Hermansen, B., forhyringsass., Vanløse.
Hermansen, Kristian, fyrmester, Keldsnor fyr.
Hesselholdt, Børge, ing., Bagsværd.
Hessling, Jan, Mölndal, Sverige.
Hill-Madsen, Ernst, ing., Kbh.

Hilsted, Finn, dir., LRS., Kbh.
Hirschsprung, Asger M., dir., Charlottenlund.
Hirschsprung, Grethe, frue, Charlottenlund.
Hjortsø, Leo, lektor, Rungsted.
Holf, Gustav R., maskinfabrikant, Kbh.
Holfmeyer, Erik, skibsreder, Snekkersten.
Hofmann, Georg, snedkermester, Arhus.
Holmansen, P. K., arkivar, Kbh.
Holbech, Bent, underm., Søborg.
Holck, M., lensbaron, Glumsø.
Holm, Jacob, & Sønner's Fabrikker A/S, Kbh.
Holm, Jørgen, handelsråd, San Francisco, Calif., U.S.A.
Holm, Palle, maskintekniker, Hgør.
Holm, Sven, fabrikant, Hellerup.
Holm, Valdemar, murerm., Dragør .
Holmark, Einar, gross., Kbh.
Holm-Petersen, F., forfatter, Troense.
Holmström, Bengt, civilekonom, Göteborg, Sverige.
Holsøe, Sven, statsaut. skibsmægler, Kbh.
Holt, Arne, skibsmægler, Holte.
Hoppe, Johan, advokat, Vedbæk.
Hornby, H., dir., ing., Søborg.
Hovgaard, Chr., beftragter, Birkerød.
Hovmand, Alfred, skibsmægler, Bandholm.
Howe, Hans, fuldmægtig, Charlottenlund.
Hvinden, Bjørn, Jar, Norge.
Hyllested, Orla, forretningsfører, Arhus.
Hüsig, Karla, overlærer, Hgør.
Hägge, Erik, red., Halmstad, Sverige.
Högberg, Staffan, fil.lic., Solna, Sverige.
Højbjerg, K. V., ing., Hgør.
Høy, Jørgen, ing., Brøndbyvester.
Høyer, Jørgen, dir., Kbh.
Høyer, K., fyrmester, Kalundborg.
Haandværkerforeningen i Kjøbenhavn.
Haar, Bent, regnskabskonsulent, Beder.

Iller, Torben, erhvervsvejleder, Skensved.
Illum, Edith, fru dir., Vedbæk.
Illum, Jesper, dir., Charlottenlund.
Illum, Niels, ing., Kgs. Lyngby.
Ingeniør-Sammenslutningen, Kbh.
Israelsen, H. C., overing., Hgør.
Itzke, Carl, snedkerm., Abenrå.

Jacobsen, A., dir., New York, U.S.A.
Jacobsen, C. T., skipper, Læsø.
Jacobsen, C. W., afd.ing., Odense.
Jacobsen, Finn Rolf, civiling., Hørsholm.
Jacobsen, G., ing., Kbh.
Jacobsen, Harald, gårdejer, Gavlshøj, Esrum.
Jacobsen, Ib, Sorgenfri.
Jacobsen, Ole Rolf, læge, Gentofte.
Jacobsen, Steen Rolf, civiling., Kbh.
Jaeger, Werner, skibsing., Duisburg, Tyskland.
Jagd, E. O., kontorass., Fredericia.
Jahn, Per, red., Kbh.
Jakobsen, Ole Wormslev, lærer, Valby.
Jákupsstovu, Jákup i, sekretær, Torshavn, Færøerne.
Jans, Ove L., gross., Kbh.
Jantzen, P., civiling., Kgs. Lyngby.
Jarvig, Thorkild, isenkræmmer, Kbh.
Jelstrup, O., skibsreder, Kbh.
Jensen, A. Egede, arkitekt, Samsø.
Jensen, Bernhardt, borgmester, Arhus.
Jensen, B. Hjorth, kommandørkapt., Gentofte.
Jensen, C., forstanderinde, Hgør.
Jensen, Carl, ing., Hedensted.
Jensen, Carl Chr., fuldmægtig, Charlottenlund.
Jensen, C. E. Koch, skibsbygm., Nyborg.
Jensen, D. A., maskinm., Glud pr. Horsens.
Jensen, Ejnar E., maskinarbejder, Randers.
Jensen, Eric, gross., Kbh.
Jensen, H. J., læge, Risskov.
Jensen, Helmuth, overtoldass., Rødby havn.
Jensen, Ib Loke, kemigraf, Kbh.
Jensen, J., gartner, Hgør.
Jensen, fru gartner J., Hgør.
Jensen, J. Møller, førstelærer, Give.
Jensen, Jens, overpolitibetj., Vanløse.
Jensen, Johs., snedkerm., Valby.
Jensen, John, skattekontrollør, Holte.
Jensen, Jørn, styrmand, Hgør.
Jensen, K. Demant, arkitekt, Holbæk.
Jensen, Knud, fisker, Askø.
Jensen, Laurits, fhv. skoleinsp., Hgør.
Jensen, Mogens, DP.tekn., Kbh.
Jensen, N. P., murerarbejdsmd., Brønshøj.
Jensen, O., fhv. stationsforst., Hgør.
Jensen, P. S., lods, Hgør.
Jensen, Richard, fuldmægtig, Herlev.
Jensen, S. A., civiling., Kgs. Lyngby.
Jensen, Sv. Aa., skibsmægler, Nyborg.
Jensen, Tage, redaktør, Hellerup.
Jensen, Thomasine, Hgør.
Jensen, Viggo A., prof., dr. med., Arhus.
Jensen, Viggo Kaus, chefinsp., Brøndby Strand.
Jensen, Willy F., kok, Hgør.
Jensen, Willy G., læge, Alborg.
Jensen-Petersen, A., telefonmontør, Hgør.
Jeppesen, Jan, civiling., Trørød.
Jeppesen, Jørgen, Nykøbing F.
Jeppesen, Mogens, købmd., Nykøbing F.
Jeppesen, Poul, tandlæge, Espergærde.
Jepson, Anders, malermester, Nykøbing F.
Jespersen, Aksel, fuldmægtig, Bagsværd.
Jespersen, Knud, repræsentant, Hellerup.
Jespersen, K. Wraae, prokurist, Søborg.
Jessen, Børge, prof., dr. phil., Kbh.
Jessen, C. U., overlæge, Hgør.
Jessen, Erik, overmekaniker, Søborg.
Johannesen, Aksel, tømrerm.,Kvistgaard.
Johannessen, Johs. P., fhv. sognefoged, Snekkersten.
Johannessen, Sv., kustode, Snekkersten.
Johansen, A., skibsfører, Kbh.
Johansen, Arne H., postbud, Rønne.
Johansen, Henning, centralmekaniker, Kbh.
Johansen, Ib, prokurist, Kgs. Lyngby.
Johansen, Mikael, kontorchef, Kbh.
Johansson, P., kaptajn, Hgør.
Johnsen, Henning, bogtrykker, Kbh.
Johnsson, Helge, Hälsingborg, Sverige.
Jonassen, Else, overlærer, Hgør.
Juel, Jørgen, ing., Hgør.
Juel-Andersen, G., fiskehdl., Hgør.
Juel-Christensen, Hans, vinhdl., Kbh.
Justesen, E., overmekaniker, Kbh.
Juul, H., dir.,Kbh.
Juul, Svend, vinhdl., Kbh.
Jørgensen, A., lodsformand, Agersø.
Jørgensen, Albert, dir., Hellerup.
Jørgensen, Alb. V., HRS., Kbh.
Jørgensen, A. Th., fhv. stadsing., Hgør.
Jørgensen, A. W., overbetjent, Vordingborg.
Jørgensen, Bent, skolelærer, Kgs. Lyngby.
Jørgensen, B. Thestrup, revisor, Kgs. Lyngby.
Jørgensen, C., mejeriejer, Gundsømagle.
Jørgensen, Carlo, Hundested.
Jørgensen, Ejnar, antikvarboghdl., Kbh.
Jørgensen, G., maskinchef, Brønshøj.
Jørgensen, Hakon, red., Løgstør.

Jørgensen, Hans-Henning, kustode, Helsinge.
Jørgensen, Helge Johs., komm.kapt., Kbh.
Jørgensen, Holger, kontorchef, Kbh.
Jørgensen, Holger, ing., Frederikshavn.
Jørgensen, J. Marqvart, skibsing., Hgør.
Jørgensen, Jørgen Nyborg, Esbjerg.
Jørgensen, Kaj R. O., læge, Bagsværd.
Jørgensen, L. A., mechanicus, Kbh.
Jørgensen, Max, depotbestyrer, Hgør.
Jørgensen, Mogens, Espergærde.
Jørgensen, Otto, toldinspektør, Esbjerg.
Jørgensen, O. V., fiskeeksportør, købmd., Hundested.
Jørgensen, Paula, Holte.
Jørgensen, Poul, ing., Hgør.
Jørgensen, Th., urmager, Hgør.
Jørgensen, Aage Thorstensen, konstruktør, Kbh.

Kallenberg, E. O., skibsing., Snekkersten.
Kampen, Axel, skibsreder, Hellerup.
Kapel, Lillian, fysioterapeut, frk., Hgør.
Karsten, Bertel W., bankfuldm., Nærum.
Kattrup, A., malerm., Hgør.
Kiil, Bodil, skolesundhedsplejerske, frue, Roskilde.
Kiil, N. O., inspektør, Virum.
Kildegaard, Arne, civiling., Herlev.
Kinch, O., skibsfører, Hals.
Kirkman-Møller, S., fuldmægtig, Hellerup.
Kisby, A. E., skibsing., Hgør.
Kisby, L. A., ing., Kbh.
Kiær, Erling, konsul, Snekkersten.
Kiørboe, Jørgen, sekretær, Virum.
Kjeldgaard, M. K., repræsentant, Ulstrup pr. Randers.
Kjerrumgård, Erling, øjenlæge, Hgør.
Kjær, P. E., civiling., Roskilde.
Kjær & Sommerfeldt, vinhandel, Kbh.
Kjølner, Th., kunstmaler, Hillerød.
Kjølsen, Per, tømrerm., Sæby.
Klangel, K., lærer, Hgør.
Klausen, A., overtoldkontrollør, Kbh.
Klausfeldt, Hans E., civiling., Snekkersten.
Klausfeldt, Lissi, Snekkersten.
Kleiminger, H. L., politiassessor, Ribe.
Klem, Aage E., civiling., Kbh.
Klerk, Niels, lektor, HRS., Kbh.
Klindt-Jensen, J., civiling., Rønne.
Klint, Johs., overlærer, Kbh.
Klokhøj, A. H., oberst, Vordingborg.
Knigge, U., propagandachef, Hellerup.
Knudsen, Asger, ing., M. af Ing., Roskilde.
Knudsen, Axel, kordegn, Stubbekøbing.
Knudsen, Axel, købmd., Hjortespring.
Knudsen, Gunnar, direktør, Charlottenlund.
Knudsen, Helge Ursin, stadsing., civiling., Hgør.
Knudsen, H. Harreby, regnskabsfører, Nærum.
Knudsen, Ib, radiotelegrafist, Akirkeby.
Knudsen, Knud P., skibsfører, Nørresundby.
Knudsen, Peder, kontorass., Hgør.
Knudsen, Per, Kbh.
Knudsen, Per, studerende, Bagsværd.
Knuth, Rud., greve, Hellerup.
Koch, Erik, Dragør.
Koch, Hans-Aug., skibsmægler, Kappel, Slien, Tyskland.
Kofoed, Erik, dispachør, Kbh.
Konge-Hansen, P., sognepræst, Tranekær.
Kongstad, Jul., kontorchef, Vanløse.
Kongsted, T., dir., Hgør.
Kopp, Birger, lektor, Hellerup.
Kopp, N. E., prokurist, Hgør.
Korsør Byråds Havneudvalg, Korsør.
Kortsen, Anna, fru, Endrup.
Kraglund, A. A. J., vicevært, Hgør.
Krarup, Anker, Odense.
Krebs, Niels Dindler, skibsbygger, Hellerup.
Kreiberg, Niels, lærer, Krogstrup.
Kringhøj, Carl, maskinpasser, Esbjerg.
Kristensen, Bent O., mekaniker, Espergærde.
Kristensen, Julius, matros, Hundested.
Kristensen, Karl, lærer, Sakskøbing.
Kristensen, K. S., fhv. skibsfører, Kbh.
Kristensen, Peter, bogholder, Hgør.
Krogh-Andersen, Søren, kontorist, Brønshøj.
Krogsgaard, Mogens R., direktør, civiling., Kbh.
Krohn, J. H., afd.ing., Søborg.
Kroman, Erik, overarkivar, dr. phil., Hellerup.
Kronholt, Arne, disponent, Søborg.
Kulle, Ejler, fisker, Østerby, Fejø.
Kullenius, Kurt, tullkontorist, Hälsingborg, Sverige.
Kurt, Jørgen, højskolelærer, Stege.
Kurzenberger, Max, dir., Hellerup.
Københavns Amtsråd, Kbh.
Københavns Handelsbank A/S, Kbh.
Københavns Kommune, Kbh.
Københavns Skipperforening, Kbh.
Kørbing, J. A., dir., Hellerup.
Køster, Niels Otto, arkivar, Kbh.
Kaae, Jørgen, læge, Gjedved.
Kaae, Aage, depotbestyrer, Hgør.
Kaarøe, M., direktør, Rungsted.

Lambertsen, S. R., radiotelegrafist, Svendborg.
Landrup, Carsten, disponent, Malmö, Sverige.
Lang, Per, ing., Hgør.
Langseth, C., dep.chef, Kbh.
Lannung, Hermod, LRS., Kbh.
Lannung, Sven, stadskonduktør, Kbh.
Larsen, A. Bodse, lodsformd., Bandholm.
Larsen, A. H., toldkontrollør, Hgør.
Larsen, Bent W., civiling.,Charlottenlund.
Larsen, Elith, Hgør.
Larsen, Erik Lau, arkt., Hgør.
Larsen, Finn, snedker, Nærum.
Larsen, F. Rønnow, kordegn, Kbh.
Larsen, Henning, portier, Hgør.
Larsen, Henning, skibsbygmester, ing., Neksø.
Larsen, Henri, indkøbschef, Snekkersten.
Larsen, Henry F., cand. polit., Kbh.
Larsen, J. Foldager, Svendborg.
Larsen, Jens, LRS., Hgør.
Larsen, L., fuldmægtig, Hillerød.
Larsen, Louise, fotograf, fru, Hgør.
Larsen, Ove, stiftamtmand, Kbh.
Larsen, Peter, komm.ass., Sønderborg.
Larsen, Poul, direktør, Odense.
Larsen, S. Lundsgaard, smedem., Hgør.
Larsen, Svend, overdyrlæge, Skive.
Larsen, Willy, skibsbefragter, Skodsborg.
Lassen, Joh., købmd., Kbh.
Lau-Jensen, Sv. E., viceskoleinsp., Sorø.
Laurentzius, Torben, Hørsholm.
Lauridsen, Niels P. Chr., arbejdsmd., Skævinge.
Lauring, Kåre, Virum.
Lauring, Palle, forfatter, Virum.
Lauritsen, K. P., radiotelegrafist, Lyngby.
Lauritsen, L. P., direktør, Randers.
Lauritzen, Ivar, skibsreder, Kbh.
Laursen, Andreas, maler, Kbh.

Laursen, N. J., tandlæge, Holsted.
Laursen, Preben Liliendahl, arbejdsmand, Hgør.
L.B.-lærgerne, Hgør.
Lefèvre, Jens Ole, stud. mag., Kbh.
Legind, Axel, fyrdirektør, Gilleleje.
Lehmann, Henrik, direktør, Kbh.
Lehman, Karl, overkirurg, dr. med., Hellerup.
Leisner, R., ing., Kgs. Lyngby.
Lembourn, Claus, stud. jur., Kbh.
Lemche, Hans Jacob, dir., Kbh.
Lené, Gunnar, arkitekt, Stockholm, Sverige.
Lerche, J., stationsforst., Hornbæk.
Lió, Elias, fyrmester, Myggenæs, Færøerne.
Lildholdt, Karl, skibsing., Abenrå.
Liljeborg, Frank, Kbh.
Lillegaard, A. E., orlogskapt., Kolsås, Norge.
Lind, Mogens I., billedhugger, Bagsværd.
Lind-Forsmark, Ch. F. M., specialarbejder, Hgør.
Lindström, Allan, rektor, civiling., Göteborg, Sverige.
Linneballe, Ernst, dir., Rungsted Kyst.
Linvald, Steffen, mus.insp., Charlottenlund.
Ljung, Verner, Kbh.
Lohmann, S., fyrmester, Skjoldnæs fyr pr. Søby, Ærø.
Lolk, H., kontorchef, Holte.
Lorentzen, Børge, bogtrykker, Charlottenlund.
Lorentzen, Jens, grafisk formgiver, Humlebæk.
Louis-Hansen, A., fabrikant, civiling., Vedbæk.
Lunau, H., Kbh.
Lund, C. O., civiling., Hellerup.
Lund, E., prokurist, Hellerup.
Lund, Hans, gross., konsul, Hgør.
Lund, Inger, overlærer, Hgør.
Lund, Oskar F., skibsing., Niverød.
Lund, Thorkild P., fyrmester, Tranekær fyr.
Lundbæk, Morten, stud.mag., Vanløse.
Lundholm, Tage, kamrer, Lidingö, Sverige.
Lundqvist, Peter, matros, Klampenborg.
Lyngbye, Jørgen Svitzer, gross., Gadevang.
Lyngsie, B., lærer, Brede.
Lüning, Sar Örjan, arkitekt, Stockholm, Sverige.
Lynnerup, Søren, eksp.sekr., Kbh.
Lönberg-Holm, Å., civiling., Gentofte.
Løve, Torben, dir., cand. jur., Kbh.

Madsen, Børge, turistfører, Kbh.
Madsen, Carlo Råhauge, lods, Skærbæk.
Madsen, Erik, skibsing., Humlebæk.
Madsen, H. Brinch, stud. mag., Kbh.
Madsen, J., sekretær, Hellerup.
Madsen, Johnny, fuldmægtig, Birkerød.
Madsen, Jørgen, civiling., Västerås, Sverige.
Madsen, Kjeld, adjunkt, Silkeborg.
Madsen, Ove, ing., Esbjerg.
Madsen, P. V., matros, Hgør.
Madsen, Søren, højskoleelev, Hgør.
Madsen, V., kapt., Marstal.
Madsen, Aage R., fyrbøder, Valby.
Maegaard, E., dir., cand. jur., Kbh.
Malmsten, B. B., kapten, Viken, Sverige.
Marineforeningen, Kbh.
Marinehistorisk Selskab, Kgs. Lyngby.
Marly-Møller, Paul, arkitekt, Kbh.
Marstrand, Jørgen, civiling., dr. techn., Gentofte.
Mathiasen, Hans, rederiass., Virum.
Mathiesen, E., forstander, civiling., Kbh.
Meilvang, Henry, forvalter, Kbh.
Meilvang, Viggo, korrespondent, Herlev.
Melchior, Torben, sekretær, cand. jur., Charlottenlund.
Mellentin, Aage, gross., Charlottenlund.
Menck, Erik, dir., Kbh.
Mentz, Jørgen, adjunkt, Hobro.
Meyer, Rejner, lagerforvalter, Herlev.
Michaelsen, Chr., bådebygger, Sønderborg.
Michaelsen, N. T., komm.kapt., Kbh.
Michelsen, Ib G., gross., Charlottenlund.
Michelsen, P., skibsmægler, Odense.
Middelboe, H., dir., cand. jur., Hellebæk.
Mikkelsen, Børge Meincke, kunstmaler, Espergærde.
Mikkelsen, Jørgen, malermester, Hgør.
Mikkelsen, Olaf, skibsbygger, Hgør.
Mikkelsen, Poul Erhardt, medhjælper, Hillerød.
Ministeriet for Grønland, Kbh.
Mogensen, A. Borg, Vejle.
Mogensen, A. F., civiling., Dragør.
Mollerup, Thomas, stud. scient., Gentofte.
Mortensen, E., skibsing., Hgør.
Mortensen, Niels Rønnest, skoleelev, Horsens.
Mougaard, Alf, branddir., Århus.
Mouritzen, P. C., færgefører, Århus.
Munch-Nielsen, Th., lods, Hgør.
Munthe af Morgenstierne, B. v., mus.dir., kontorchef, Kbh.
Munthesen, Frode, vicekonsul, Johannesburg, South Africa.
Mücke, Billy, fabrikant, Kbh.
Müller, Otto, dept.-chef, Kbh.
Müller, Poul, læge, Valby.
Rederi-Aktieselskabet „Myren", Kbh.
Mølgaard, Lars, driftsass., Hellerup.
Möller, Hakon, apoteker, Stockholm, Sverige.
Møller, H. O., kontorchef, Frederikshavn.
Møller, Povl, dr. med., Kbh.
Møller, T., forr.fører, Esbjerg.
Møller-Andersen, A., LRS., Kbh.
Mørch, Aage, driftsbest., Thisted.
Mørk, N. K., MF., Hgør.
Månsson, Gunnar, direktør, Tyresöl, Sverige.

Nadolny, F. O., fru styrmand, Svendborg.
Nagel, Helge, skibsfører, Holte.
Neergaard, C. H., fhv. søfartschef, Kbh.
Neisig, Niels Holger, bankass., Kbh.
Nepper-Christensen, S., domprovst, Hgør.
Nexøe-Larsen, F., gross., Rungsted.
Nielsen, Alfred, lods, Hgør.
Nielsen, A. M. C., læderhandler, frk., Hgør.
Nielsen, B. Hjelm, gross., Fredensborg.
Nielsen, Bob Gunnar, skibsfører, skibsreder, Rungsted.
Nielsen, Carl, prokurist, Kbh.
Nielsen, Carl, bådebygger, Fejø.
Nielsen, Carsten Boye, Hgør.
Nielsen, Ejvind Peter, maskinmester, Skovlunde.
Nielsen, Erik Møller, stud. techn., Horsens.
Nielsen, F. Høyer, statsaut. vejer og måler, Hgør.
Nielsen, Flemming, kommunelærer, Nærum.
Nielsen, H., toldpakhusfmd., Ribe.
Nielsen, H. Jeff, toldinspektør, Kastrup.
Nielsen, Hans Peter, pens. skibsfører, Kbh.
Nielsen, Henning, maskinmester, Kastrup.
Nielsen, Henning, fabrikant, Søborg.
Nielsen, Henning Balzer, værktøjsmager, Næstved.
Nielsen, Henry, klejnsmed, Hjortekær.

Nielsen, H. R., bogtrykker, Hgør.
Nielsen, Ib, Vancouver, Canada.
Nielsen, Ib, skibsing., Rungsted Kyst.
Nielsen, Ib Hviid, overass., Rødovre.
Nielsen, I. Froberg, mekaniker, Valby.
Nielsen, Jacob, tandlæge, Odense.
Nielsen, Jens, vognmand, Hgør.
Nielsen, Johs., bankfuldmægtig, Svendborg.
Nielsen, Johs., post- og telegrafkasserer, Esbjerg.
Nielsen, Jørgen, kontorass., Birkerød.
Nielsen, Jørgen Lykke, Kbh.
Nielsen, K. E., skibsfører, Korsør.
Nielsen, Knud, cand. polyt., Risskov.
Nielsen, Knud V., ing., Hgør.
Nielsen, Niels Carl, gørtlermester, Randers.
Nielsen, N. J., dr. techn., Kbh.
Nielsen, O. Moesgaard, bogholder, Ørsted.
Nielsen, Palle W., lektor, cand. mag., Kbh.
Nielsen, P. Chr., amanuensis, Hørsholm.
Nielsen, R. H., overmontør, Kbh.
Nielsen, Roar, skibsfører, Alborg.
Nielsen, Sv. Å., arkt., M.D.A., Hgør.
Nielsen, Sv. Å., kontorbestyrer, Århus.
Nielsen, Th., jord- og betonarbejder, Kbh.
Nielsen, V., klejnsmed, Hgør.
Nielsen, Viggo E., lektor, Horsens.
Nielsen, Wagner, faglærer, Hgør.
Nielsen, W. Schack, dir., cand. jur., Kbh.
Nielsen, Willy Hedensten, fotograf, Kbh.
Nielsen, Aage, skibsfører, Kbh.
Nilsson, Nils, amanuens, Lund, Sverige.
Nissen, A., toldkontrollør, Varde.
Nissen, Olaf, maskinm., Kbh.
Norbøll, K. W., rektor, Hgør.
Nordahl, Arne, automobilforhdl., Kbh.
Nordenfelt, Thorsten, sjökapt., Stockholm, Sverige.
Nordquist, Evert, resemontör, Skärholmen, Sverige.
Nordsted, Aksel, øjenlæge, Alborg.
Norholt, B., Hedehusene.
Normann, L. O., dir., Kbh.
Normann, Peder, red., Hgør.
Norrström, Emil, förrådsmästare, Arboga, Sverige.
Norrström, Hans, civiling., Stockholm, Sverige.
Nygaard, Ejnar, kaptajn, skibsreder, Århus.

Odense Kanal- og Havneudvalg, Odense.
Ohlsen, Sven, købmd., Haderslev.
Oldendow, K. H., dir., cand. jur., Kastrup.
Oldendow, Mogens, salgschef, Kastrup.
Olesen, K. E. Forsberg, ing., M. af I., Niverød.
Olsen, Anna, fru konsul, Hgør.
Olsen, Carsten Lind, typograf, Hgør.
Olsen, Ejvind, bådebygger, Sakskøbing.
Olsen, Erik, malermester, Hgør.
Olsen, Ernst V., købmd., Hgør.
Olsen, Henning, stud. mag., Hellerup.
Olsen, Herman, smedem., Brønshøj.
Olsen, I. H., gross., Gentofte.
Olsen, Johs., marineing., Kbh.
Olsen, Johs., vicetoldinsp., Charlottenlund.
Olsen, K. E., tobaks- og vinhandler, Espergærde.
Olsen, K. Schanche, lektor, Drammen, Norge.
Olsen, Leif, værkfører, Højstrup.
Olsen, Oluf, Kbh.
Olsen, Oluf, bogholder, Hgør.
Olsen, Poul, slagterm., Hellerup.
Olsen, Poul A., cand. pharm., Kgs. Lyngby.
Olsen, Sophus, fabrikant, Kbh.
Olsen, Villy, fisker, Fejø.
Olsen, Aage, marineing., Dragør.
Olsson, Leif, repræsentant, Espergærde.
Ostenfeld, Th., civiling., Kbh.
Ougaard, Jens, tømrer, Brønshøj.
Overgaard, F., blomsterhdl., Hgør.
Overgaard, Frode, boghandler, Bagsværd.
Overgaard, R., skoleinsp., Svinninge.
Overvad, M., havnedir., Århus.
Ovnbøl, A., læge, Ribe.

Pade, Erling, reklamegrafiker, Kbh.
Parler, Georg, komponist, Espergærde.
Parris, Povl, dir., Kgs. Lyngby.
Paulsen, A. C., prokurist, Kbh.
Paulsen, Jørgen, mus.dir., Hillerød.
Paulsen, Paul, skibstømrer, Rødvig.
Paulsen, Paul Jørgen, civiling., Hgør.
Pedersen, Alexander, gross., Valby.
Pedersen, E. O., smed, Hvidovre.
Pedersen, Erik, maler, Rønne.
Pedersen, Evald, forvalter, Hgør.
Pedersen, Georg, lektor, Lyngaa pr. Hadsten.
Pedersen, Gudrun, frue, Hellerup.
Pedersen, Hans Martin, skibsing., Munkebo.
Pedersen, Harald, revisor, Hgør.
Pedersen, H. Elmann, revisorass., Kbh.
Pedersen, Ib Neiiendam, styrmand, Hgør.
Pedersen, I. D. S. V., væver, Hgør.
Pedersen, John, stud. psych., Hgør.
Pedersen, Jørgen A., fabrikant, Charlottenlund.
Pedersen, Kai, sporvejsfunkt., Valby.
Pedersen, M. P., civiling., Kbh.
Pedersen, Ole Homann, ing., Hgør.
Pedersen, Ove Hougaard, elektriker, Sønderby.
Pedersen, Poul Brock, Kbh.
Pedersen, Poul P. M., forfatter, Kbh.
Pedersen, S. A. L., lokomotivfører, Kbh.
Pedersen, Svend Erik, civiling., Kbh.
Pedersen, Vald., bogtrykker, Kbh.
Pedersen, Aage, læge, Hellerup.
Peetz, Eyvind, sekretær, Vedbæk.
Persson, Lars-Eric, ing., Staffanstorp, Sverige.
Petersen, A. O. A., statslods, Åbyhøj.
Petersen, Axel, håndværker, Herlev.
Petersen, Børge, revisor, Nærum.
Petersen, Carl, maskinfabr., Gilleleje.
Petersen, Chr. Rolf, kæmner, Byrum, Læsø.
Petersen, Chr. Steen, civiling., Espergærde.
Petersen, C. V. Krag, skibsfører, Hgør.
Petersen, Flemming Bjørn, maskinm., Jerslev.
Petersen, Frank A., matros, Kregme.
Petersen, H. C. T., overtelegrafmester, Brønshøj.
Petersen, Henrik Marius, komm.kapt., Højbjerg.
Petersen, H. Jordt, civiling., cand. polyt., Virum.
Petersen, Holger, styrmand, Hgør.
Petersen, Holger Munchaus, toldbetjent, Kbh.
Petersen, Holm, pelshandler, Kbh.
Petersen, Jørgen, styrmand, Rødovre.
Petersen, Jørn, tekn.ass., Ribe.
Petersen, Karsten Behr, Alborg.
Petersen, K. C. M., specialarb., Hgør.
Petersen, Knud, afd.chef, Gentofte.
Petersen, K. Voxtrup, amtsinsp., Silkeborg.
Petersen, Laurits, gross., Kbh.
Petersen, Lili Preuthun, Espergærde.
Petersen, Mogens Anker, ing., Kbh.

Petersen, Orla, boghandler, Hgør.
Petersen, Poul Arden, Kbh.
Petersen, Rune, lærer, Birkerød.
Petersen, S. A., skibsfører, Korsør.
Petersen, S. K., maskinm., Hgør.
Petersen, Sv. Rosten, isenkræmmer, Roskilde.
Petersen, Th. Høgsted, repræsentant, Kbh.
Petersen, Troels, dir.sekr., Kgs. Lyngby.
Petersen, U. Marquard, arkitekt, Kbh.
Petersen, Volmer, skibsing., Hgør.
Petersen, Willy C. J., tømrermester, Kbh.
Petersen, Aage, kontorass., Hgør.
Petri, Torben, tandlæge, Kbh.
Philip, Gudrun, gross., frue, Kbh.
Pilø, Jens, cand. polyt., civiling., Kbh.
Plenge, Jørgen, gross., Hellerup.
Plum, Peter, ing., Hgør.
Pontoppidan, Dines, Jakobshavn, Grønland.
Porsmose, Bjarne, Hgør.
Portman, Arne, overlæge, Kbh.
Poulsen, Edv., stevedor, Kbh.
Poulsen, Fin, gross., Kbh.
Poulsen, Finn V., direktør, Espergærde.
Poulsen, Hans, gross., Slagelse.
Poulsen, Helge Haslund, maskinarb., Hgør.
Poulsen, Henning, blikkenslagermester, Hgør.
Poulsen, Steffen, styrmand, Bov pr. Padborg.
Poulsen, Søren Preben, mekanikerlærling, Ringsted.
Preisler, Børge, optiker, Kbh.
Privatbanken i Kjøbenhavn A/S.
Prohaska, C. W., professor, dr. techn., Hellerup.
Pødenphant, H., gross., Kbh.

Qvistgaard, Lise, hofdame, frk., Kbh.

Rafn, Eyvind, redaktør, Kbh.
Rambøll, Jørgen V., civiling., Espergærde.
Rane, M. V., postbudformand, Vanløse.
Rasmussen, Antoni, kapt., Hellerup.
Rasmussen, B., vicekontorchef, frk., Rødovre.
Rasmussen, Børge, boghandler, Ll. Værløse.
Rasmussen, Chr. Wiboe, hovmester, Vejle.
Rasmussen, Ernst M., Hareskov.
Rasmussen, Harry, glarmester, Arhus.
Rasmussen, Johs., skibsfører, Sundby pr. Nykøbing F.
Rasmussen, K. A., maskinm., Kbh.
Rasmussen, Kjeld, ing., Humlebæk.
Rasmussen, Knud Robert, tømrerm., Holte.
Rasmussen, L., modelbygger, Rødby Havn.
Rasmussen, Nic., kontorchef, Torshavn, Færøerne.
Rasmussen, Poul H., snedker, Frederiksværk.
Rasmussen, Poul Weitse, Næsby.
Rasmussen, R., ing., Næstved.
Rastrup, Inger, fru, Kbh.
Rastrup, Michael, Kbh.
Rathje, Eigil, ing., Kbh.
Raun, H. E., civiling., Klampenborg.
Raun, Hemming, ing., Herlev.
Ravn, Axel, kontorchef, Hellerup.
Ravn, K., værkfører, Hgør.
Ravn, Poul, overass., Kastrup.
Reich, Poul Albert, klejnsmed, Hgør.
Reimick, Jens, stud. scient., Vanløse.
Reitzel, Povl, tegner, Kbh.
Rekling, S., skibsmægler, Kbh.
Reumert, Michael, HRS., Kbh.
Rex-Olsen, V., kartograf, Holte.
Riemer, Jørgen, LRS., Kbh.
Riise-Knudsen, B., civiling., Virum.
Riise-Knudsen, Mogens, mejeriejer, Valby.
Rimestad, H. T., dir., Hellerup.
Ring, Henning, lektor, Hgør.
Ring-Andersen, Jørgen, skibsbygm., Svendborg.
Ringbæk, Torben, overass., Lunden.
Roed, Henning, tyrmester, Hgør.
Roed, Paul W., mekaniker, Holbæk.
Rolvsen, Stig, kursusleder, Rødovre.
Roosen, C. U., civiling., Holte.
Rosell, Max, civiling., Virum.
Rosendahl, A., kontorchef, Kolding.
Rosenkilde, V., boghdl., Kbh.
Rosenvold, C. F., Abenrå.
Rudolph, Wolfgang, Dr., Schildow, Berlin, Tyskland.
Runge, Johan, Kbh.
Rygaard, Erik, retsassessor, cand. jur., Ikast.
Rühmann, Hans, statsaut. revisor, Kgs. Lyngby.
Rysz, P., lodstormand, Korsør.
Ræthinge, Ellen Wolden, toldforvalter, Ribe.
Røder, Hans Chr., skibsfører, Kbh.
Rømer, Ole, reklametegner, Hgør.
Rønberg, Anker, lærer, Esbjerg.
Rønne Havneudvalg, Rønne.
Rønsted, Karmark, LRS., Kbh.
Rørbye, Kai, apoteker, Hgør.
Rørdam, Kjeld, HRS., Kbh.
Rørmark, Aage, arkivar, Vanløse.

Sahl, Olaf, arkt., M.A.A., Risskov.
Salling, E., sognepræst, Espergærde.
Salomonsen, Henri, Hgør.
Sander, Henning, provisor, Odense.
Sandersen, O., ing., Frederikshavn.
Sarrau, Wm., murer, Frederiksværk.
Saxild, Jørgen, civiling., Hellerup.
Schack, Gudmund, gross., Kbh.
Schaumann, H., pens. sporvejsdir., Bagsværd.
Schaumann, P., ing., Virum.
Scherffenberg-Møller, Jack, tandlæge, Hgør.
Schibbye, Harris, arkt., M.A.A., Kbh.
Schmidt, Ernst, Dr., Reinbek, Tyskland.
Schmidt, Mogens, lodsdir., komm.kapt., Gentofte.
Schnedler, G. S., direktør, civiling., Kbh.
Schnell, Magnus, aut. varmemester, Kbh.
Schou, Carl C., overing., cand. polyt., Hillerød.
Schou, Henrik, læge, Næstved.
Schou, I. P., direktør, cand. jur., Hellerup.
Schou, N. Aa. Breinholdt, maskinm., Nykøbing F.
Schou, Ole, pressechef, Søborg.
Schou-Jo, Steen, reklamefotograf, Kastrup.
Schrøder, Alfred C., gross., Kbh.
Schrøder, Johan, forvalter, Kbh.
Schrøder, Per, underdir., civiling., Holte.
Schrøder-Christensen, E. P. H., vicedir., cand. oecon., Alborg.
Schubart, Henning, advokat, ekspeditionssekr., Kbh.
Schultz, Aage, statsaut. installatør, Dragør.
Schultze, Mogens, malerm., Gentofte.
Schytz, Sigurd, borgmester, Hgør.
Sebbelov, Erik, Charlottenlund.
Sebbelov, Henning, fabrikant, Rungsted Kyst.
Seibæk, Gregers, gross., Kbh.
Semler-Jørgensen, A., dir., civiling., Randers.
Sereng, Ingemar, Malmö, Sverige.
Sigurd, Ulf, Valby.
Simonsen, Evald, ing., Hgør.
Sivertsen, Poul S., skibsinsp., Torshavn, Færøerne.

Sjøberg, Otto Chr., Gentofte.
Skadhauge, Povl Wind, arkt., M.A.A., Haslev.
Skandinavisk Emballage A/S, Kgs. Lyngby.
Skelmose, E. Knudsgaard, styrmand, Albertslund.
Havneudvalget i Skive, Skive.
Skotte, E., havnemester, Hgør.
Skov, Sigvard, mus.insp., mag. art., Kolding.
Skovgaard-Petersen, Kjeld, dispachør, Kbh.
Skovmand, Jørgen, lærerstud., Hvidovre.
Skrivergaard, Knud, redaktør, Kbh.
Slottved, Ib, falckredder, Silkeborg.
Smidth & Co. A/S, F. L., Valby.
Smidt, Carsten M., overlæge, dr. med., Næstved.
Snorrason, Egill, overlæge, dr. med., Kbh.
Sommer, Anker, Kbh.
Sommer, Egon, dir., Odense.
Sonne, H. O., civiling., Charlottenlund.
Sonne-Hansen, K., dir., Charlottenlund.
Spiro, Anatol, ing., Hgør.
Spits, F. G., Groningen, Holland.
Sprenger, K., fabrikant, Hgør.
Stallknecht, G., skibsfører, Kbh.
Starch-Petersen, B., billedskærerm., Hgør.
Steffensen, H. C., dir., Hgør.
Steffensen, James, afd.ing., Hellerup.
Steiner, B. J., overfaktor, Søborg.
Steiness, Ib, styrmand, Espergærde.
Steiness, Kirsten, fru, Espergærde.
Stender, Poul, stud. med., Charlottenlund.
Stenderup, Finn, cand. pharm., Kbh.
Stengaard, Børge, snedker, Hgør.
Stephensen, Magnus, arkitekt, Gentofte.
Stockholm, Jon, skoleelev, Hillerød.
Storm, P. W., pens. maskinmester, Kbh.
Strandgaard, Aage, arkt., Kbh.
Stridsland, Gregers, kontorchef, Brønshøj.
Struckmann, C., skibsmægler, Esbjerg.
Struwe, Klaus, Kbh.
Struwe, Sten, stud. scient., Kbh.
Strøiman, Axel, sparekassebestyrer, Odense.
Strömbäck, A. W., sekretær, Kbh.
Strøyberg, Jens, apoteker, Assens.
Stub-Nielsen, Axel, dyrlæge, Hgør.
Stürup, C., & Co.s efterflg. A/S, Hgør.
Stützer, Per, maskinarb., Hgør.
Stærmose, Erik, orlogskapt., Kbh.
Stöcker, Otto, kapt., Hamborg, Tyskland.
Svalgaard, Robert, toldkontrollør, Thisted.
Svane, Erik, LRS., Padborg.
Svarer, Jørgen, fuldmægtig, Ærøskøbing.
Sveistrup, Margrethe, bibliotekar, Hgør.
Svendborg Bank A/S, Svendborg.
Svendborg Havneudvalg, Svendborg.
Svendsen, C. J., underfyrmester, Højstrup.
Svendsen, Carl, arkitekt, Espergærde.
Svendsen, Jørgen, ing., Hgør.
Svendsen, Paul W. E., red., Alborg.
Svendsen, Sv. K., kredslæge, Hgør.
Svitzers Bjergnings-Entreprise A/S, Em.Z., Kbh.
Sylvestersen, Joh., Randers.
Søby, Hans, HRS., Kbh.
Søgaard, C., cand. pharm., Hgør.
Sønderborg, H. Rask, ørelæge, Esbjerg.
Sørensen, Carl, afd.ing., Bagsværd.
Sørensen, E., skibs- og bådebygger, Alborg.
Sørensen, E. Gether, overlærer, Hgør.
Sørensen, Frank, ing., Kbh.
Sørensen, Frederik Richard, overtoldass., Hou.
Sørensen, Jens Wilhelm, stenhugger, Alborg.
Sørensen, K. E., skibsmægler, Kbh.
Sørensen, Keld F., overtrafikass., Hgør.
Sørensen, R. J., kompasretter, kapt., Brønshøj.
Sørensen, S. H., kaptajn, Kbh.
Sørensen, Svend, lærer, Rudkøbing.
Sørensen, Torben, slotsbetj., Hgør.
Sørensen, Vagn, kontorass., Hgør.

Talbo, Uno, skibsing., Vindeby pr. Svendborg.
Taxholm, Mogens, ing., Frederikssund.
Tegner, V. P. B., civiling., Kbh.
Thalbitzer, Carl, red., Kbh.
Thalbitzer, V., fhv. amtsforvalter, Hgør.
Thaulow, Per, pol.-assessor, Virum.
Theisen, Nils A., Espergærde.
Thisted, S. A. Gjeding, materialist, Herning.
Tholstrup, Olaf, ing., tekn. adjunkt, Horsens.
Thomsen, Carl, skibsfører, Rønne.
Thomsen, E., bankfuldmægtig, Kbh.
Thomsen, J., Vanløse.
Thomsen, O. K., major, Silkeborg.
Thorbro, Inga M., fru, Frederikssund.
Thorkilgaard, Ole, øjenlæge, Odense.
Thorlak, E., direktør, Hgør.
Thorlak, John, styrmand, Hgør.
Thorlak, Sv., kapt., Frejlev.
Thornberg, H., underdir., civiling., Varde.
Thunbo, Anton, gross., Kbh.
Thuse, Viggo, Herlev.
Tikøb sognerråd, Espergærde.
Tilly, Chr., statsaut. revisor, H.D., Herlev.
Tofte, Grethe, Hgør.
Tofte, Knud, sognepræst, Skibby.
Traunholm, A., skibsfører, Rungsted Kyst.
Trondal, M., skibsfører, red., Nyborg.
Truelsen, Truels, styrmand, Herlev.
Trødni, Heine á, direktør, Torshavn, Færøerne.
Tscherning, Carl, lektor, Birkerød.
Tuborgs Bryggerier, Hellerup.
Tvede-Jensen, M., ing., Ølstykke.
Tvener, Knud, prokurist, Skodsborg.
Tvermoes, Sven, gross., Kbh.
Tvevad, Jørgen, arkivar, Gentofte.

Ulrich, N. C., trafikkontrollør, Kbh.
Ulrich, Ruth, lektor, frue, Ålsgårde.

Valentin-Hjorth, K., gross., Kbh.
Valeur, Bent, adjunkt, Tønder.
Vallentin, Andreas, arkitekt, Tåstrup.
Vanggaard, Thork., overlæge, dr. med., Kbh.
Vedel, Lavge, cand. polit., Humlebæk.
Vedelstrup, Peter, gymnasieelev, Kbh.
Veistrup, C., civiling., Hgør.
Vejlø, Børge, afd.ing., Kbh.
Velschou, T., stud. mag., Kbh.
Vemming, C., læge, Nykøbing F.
Vestergaard, Erik, overbibl., Hgør.
Vestergård, Poul, bilinsp., ing., Torp.
Vibæk, Jens, dir., cand. mag., Kbh.
Videbæk, Henrik, skoleelev, Hellerup.
Vidstid, Chr., Nørresundby.
Vidø, Leif, cand. mag., Nærum.
Vilandt, Leif R., kapt., Springforbi.
Vilholm, Gunnar, mejeriejer, Hgør.
Vilholm, fru mejeriejer, Hgør.
Villadsen, Jens, fabrikant, Gentofte.
Villadsen, Johs., skibsmægler, Alborg.
Villumsen, A., fru, Brønshøj.
Villund, Kjeld, aktuar, cand. act., Hvidovre.
Vistisen, Sv., advokat, LRS., Charlottenlund.
Vohlert, Knud, gross., Kbh.

Voigt, P., Kgs. Lyngby.
Voss, C., mejerist, Hgør.
Vaabenhistorisk Selskab, Gentofte.

Walker, Fred M., ing., Glasgow, Skotland.
Warnekær, Poul, gross., Hellerup.
Weilbach, J. S. V., sejl- og kompasmager, Kbh.
Werdelin, Lars, Malmö, Sverige.
Wessing, H., overass., Tåstrup.
West, Ole, købmd., Hgør.
West, Werner G., tekstilarbejder, Svendborg.
Westergaard, H., dir., Charlottenlund.
Whitehill, Walter Muir, Dr., Boston, U.S.A.
Wiberg, Jenny, gross., frue, Kbh.
Wiedemann, Sigurd, montør, Hgør.
Wielandt, H., fuldmægtig, Roskilde.
Wiibroes Bryggerier A/S, C., Hgør.
Winde-Wiemer, Paritz, meteorolog, Valby.
Windfeld-Hansen, Ib, direktør, Bredballe pr. Vejle.
Winther-Frandsen, B. C., driftsleder, Søborg.
Winther-Frandsen, fru driftsleder, Søborg.
Wistoft, C. A., Kbh.
Witt, H., direktør, Gentofte.
Wolff, Per, civiling., cand. polyt., Birkerød.
Worm, Erik, stud. mag., Hellerup.
Worm, J. B., afd.chef, Kbh.
Worm, M., fyrskibsfører, Alborg.
Wærum, J., dir., civiling., Hellerup.
Waagensen, Viggo, Kbh.
Waagepetersen, H. L., civiling., frue, Kbh.
Waagepetersen, H. T., gross., Kbh.

Zilstoff, Mary, Charlottenlund.

Ørbech, G., automekaniker, Charlottenlund.
Ørberg, Paul G., arkivar, Tapdrup pr. Viborg.
Ørby, Niels, Lyngby.
Öst, Åke, järnvägsman, Malmö, Sverige.
Østergaard, Torsten, overlæge, dr. med., Hgør.

Aagesen, Elise, kontorass., Kbh.
Aalborg Portland-Cement-Fabrik A/S, Kbh.
Aalborg Værft A/S, Alborg.

Meddelelser om forandringer i adresse og stilling bedes venligst tilsendt Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør.

BYTTEFORBINDELSER

Altonaer Museum, Altona.
Aust-Agder Museet, Arendal.
Bergens Museum og Bibliotek.
Bergens Sjøfartsmuseum.
Blekinge Museum, Karlskrona.
Borgarsyssel Museum, Sarpsborg.
Bornholms Museum, Rønne.
De sju Häradernas kulturhistoriska Förening, Borås.
Chalmers tekniska Högskolas Bibliotek, Göteborg.
Kommissionen for Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser.
Danmarks tekniske Museum, Helsingør.
Dansk Folkemindesamling.
Dansk Sømandskirke i fremmede Havne.
Deutsche Staatsbibliothek, Berlin.
Drammens Museum.
Erhvervsarkivet, Århus.
Falsterbo Museum, Falsterbo.
Finlands Museiförbund, Helsingfors.
Finlands Navigationsförbund, Helsingfors.
Finska Fornminnesföreningen, Helsingfors.
Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg.
Städtisches Museum, Flensborg.
Focke-Museum, Bremen.
Folklivsarkivet, Lund.
Det nationalhistoriske Museum på Frederiksborg Slot.
Fries Scheepvaartmuseum, Sneek, Nederland.
Gamle Bergen Museum, Bergen.
Købstadmuseet „Den gamle By", Århus.
Det kgl. danske geografiske Selskab.
Gilleleje Museum.
Glasgow Art Gallery and Museums, Glasgow.
Föreningen Gotlands Fornvänner, Visby.
Kommissionen for videnskabelige Undersøgelser i Grønland.
Göinge Hembygdsförening, Broby (Skåne).
Göteborgs historiska Museum.
Göteborgs Sjöfartsmuseum.
Göteborgs och Bohusläns Fornminnesförening.
Haderslev Amts Museum, Haderslev.
Hallands Hembygdsförbund, Halmstad.
Staats- und Universitäts-Bibliothek, Hamborg.
Museum für Hamburgische Geschichte, Hamborg.
Handelsflådens Velfærdsråd.
Handelshøjskolens Bibliotek.
Bornholmsk Samfund, Rønne.
Frederiksborg Amts historiske Samfund.
Historisk Samfund for Fyns Stift.
Historisk Samfund for Hjørring Amt.
Holbæk Amts historiske Samfund.
Lolland-Falsters historiske Samfund.
Historisk Samfund for Præstø Amt.
Randers Amts historiske Samfund.

Historisk Samfund for Ribe Amt.
Historisk Samfund for Ringkøbing Amt.
Historisk Samfund for Sorø Amt.
Historisk Samfund for Sønderjylland.
Historisk Samfund for Thy og Han Herred.
Vejle Amts historiske Samfund.
Historisk Samfund for Viborg Amt.
Historisk Samfund for Aalborg Amt.
Museet for Holbæk og Omegn.
Hordaland Landbruksmuseum, Garnes.
Horsens Museum.
Hälsingborgs Museum.
Hærmuseet, Oslo.
Hålogaland Historielag, Harstad.
Institut for dansk dialektforskning.
Institut for jysk Sprog- og Kulturforskning, Århus.
Institut für deutsche Volkskunde, Deutsche Akademie der Wissenschaften, Berlin.
Institut für Völkerkunde, Göttingen.
Institut für Weltwirtschaft, Kiel-Wik.
Institute of Ethnology, Åbo.
Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart, Rotterdam.
Jydsk Selskab for Historie, Århus.
Jönköping Läns Hembygdsförbund.
Kalmar Läns Fornminnesförening.
Universitätsbibliothek, Kiel.
Museet på Koldinghus, Kolding.
Kullabygd, Höganäs.
Kulturhistoriska Museet, Lund.
Københavns Bymuseum.
Københavns Stadsarkiv.
Liverpool Public Museums, Liverpool.
Lolland-Falsters Stiftsmuseum, Maribo.
Universitetsbiblioteket, Lund.
Malmö Fornminnesförening.
Malmö Museum.
Marineforeningen, København.
Mariner's Museum, Newport News, USA.
Marinmuseum och Modellkammaren, Karlskrona.
Maritiem Museum „Prins Hendrik", Rotterdam.
Maritime Museum, Haifa (Israel).
Marstal og Omegns Museum.
Københavns Universitets medicinsk-historiske Museum.
Kulturhistoriska Museet Murberget, Härnösand.
Les Amis des Musées de la Marine, Paris.
Muzeum Morskie, Gdansk.
Marine Historical Association, Mystic Seaport, USA.
Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen.
Nationalmuseet.
Nordenfjeldske Kunstindustrimuseum, Trondheim.
Nordiska Museet, Stockholm.
Nordisk Institutt for Sjørett, Oslo.
Nordland Fylkesmuseum, Bodø.
Nord-Trøndelags Historielag, Sakshaug.
Norrbottens Läns Hembygdsförening, Luleå.
Foreningen til norske Fortidsminnesmerkers Bevaring, Oslo.
Norske kunst- og kulturhistoriske museer, Oslo.
Norsk Sjøfartsmuseum, Bygdø, Oslo.
Ny Carlsberg Glyptotek.
Odense Bys Museer.
Städtisches Museum, Osnabrück.
Peabody Museum, Salem (Mass.), USA.
Polskie Towarzystwo Historyczne, Szczecin.
Polskie Towarzystwo Nautologiczne, Gdynia.

Pomorski Muzej, Dubrovnik, Jugoslavien.
Den antikvariske samling i Ribe.
Rigsarkivet, København.
Rijksmuseum, Amsterdam.
Roskilde Museum.
Museum der Stadt Rostock.
The Royal Scottish Museum, Edinburgh.
De Sandvigske Samlinger, Lillehammer.
San Francisco Maritime Museum, San Francisco, USA.
Schiffbautechnische Gesellschaft e.V., Hamborg.
Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte, Kiel.
Schleswig-Holsteinisches Landesmuseum, Slesvig.
Schweizerisches Verkehrsmuseum, Luzern.
Science Museum, London.
Shiplovers' Society of Victoria, Melbourne.
Statens sjöhistoriska Museum, Stockholm.
Sjöhistoriska Museet vid Åbo Akademi, Åbo.
Smithsonian Institution, Washington.
Society for Nautical Research, Greenwich.
Historielaget for Sogn, Leikanger.
Det statistiske Departement, København.
Stavanger Museum, Stavanger.
Stockholms Stadsmuseum.
Kulturhistorisches Museum, Stralsund.
Sunnhordland Folkemuseum, Stord.
Svenska Kryssarklubben, Stockholm.
Søfartens Bibliotek, København.
Foreningen til Søfartens Fremme, København.
Hist.-top. Selskab for Søllerød Kommune, Holte.
Museet på Sønderborg Slot.
Tekniska Museet, Stockholm.
Trelleborgs Museum.
Trondheims Sjøfartsmuseum.
Tøjhusmuseet, København.
Tønder Museum.
Kungl. Universitetsbibliotek, Uppsala.
Valdres Historielag, Nord-Etnedal.
Varbergs Museum.
The Library of Congress, Washington.
Vereeniging nederlandsch historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam.
Vestfold Historielag, Tønsberg.
Vestlandske Kunstindustrimuseum, Bergen.
Det kgl. norske Videnskabernes Selskabs Bibliotek, Trondheim.
Västerbotten Läns Museum, Umeå.
Örebro Läns Museum, Örebro.
Östergötlands och Linköping Stads Museum, Linköping.
Åbo Akademi, Institut för nordisk etnologi.
Ålands Museum, Mariehamn.

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.
Skibstømrer- 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

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 gaveydelser har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Assurance-Compagniet Baltica A/S
Sophus Berendsen A/S
Botved Boats A/S
BP Olie-Kompagniet 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
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.
Lemvigh-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 Rebslaaeri
A/S Thomas Ths. Sabroe & Co.
N. Schiøtt & Hochbrandt
Forsikrings-Aktieselskabet Absalon Skandinavia
Sundbusserne A/S
A/S Tuborgs Bryggerier
A/S Varde Staalværk
Iver C. Weilbach & Co. A/S
G. W. Ventilation A/S
C. Wiibroes Bryggeri A/S
Aalborg Værft A/S
Aarhus Oliefabrik A/S

For meget dækket ét sted
- for lidt et andet
...det er der ikke system i!

De og Deres familie bør sikres rigtigt...

ikke én forsikring for meget og ikke én for lidt. Baltica System Forsikring er den moderne og effektive form for sikring, der betyder:

1) En saglig vurdering af Deres forsikringsbehov.
2) Rigtig dækning de rigtige steder.
3) Hvert år en ajourført oversigt over Deres forsikringer.
4) Alle familiens forsikringer samlet under ét i...

BALTICA SYSTEM® FOR SIKRING

System skal der til!

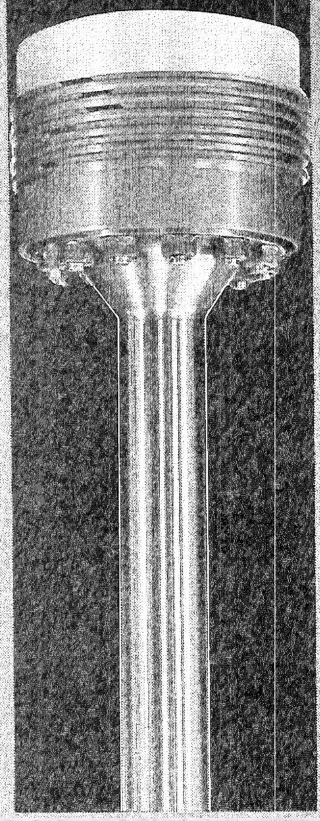
Læs mere herom i Baltica's nye forbrugervejledning for familiens forsikringer. Den fås hos alle Baltica-medarbejdere samt på selskabets hovedkontor: Bredgade 40, København K - Tlf. (01) 14 21 22, lokal 256.

SOPHUS BERENDSEN A/S
KØBENHAVN

i tanken

BURMEISTER & WAIN
DIESEL PROPULSION

enkeltskruede anlæg
indtil 44.400 EHK
maximal kontinuerlig ydelse

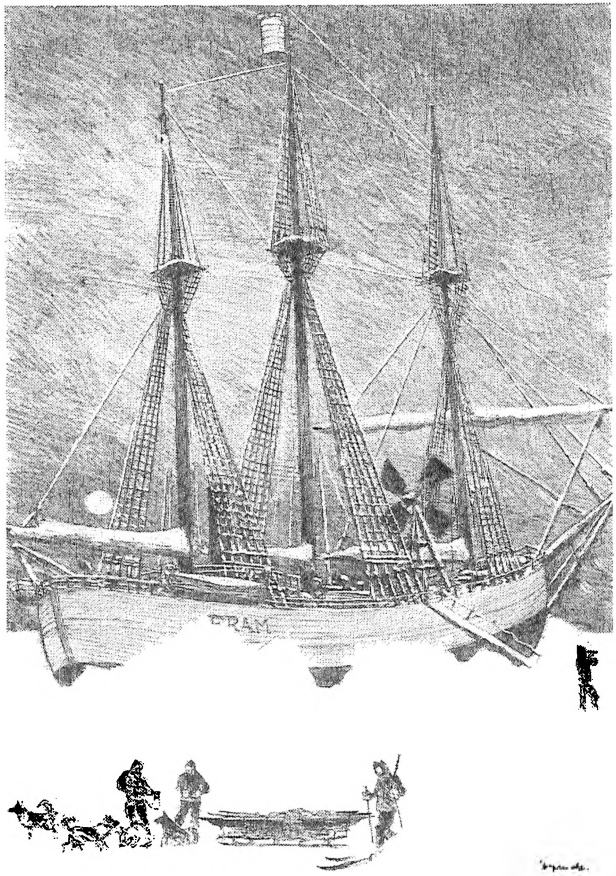


B&W marine dieselmotorer installeres i alle skibstyper i søfarende nationers handelsflåder verden over.

BURMEISTER & WAIN
B&W

VI
ER TIL
FOR
DEM

LANDMANDSBANKEN

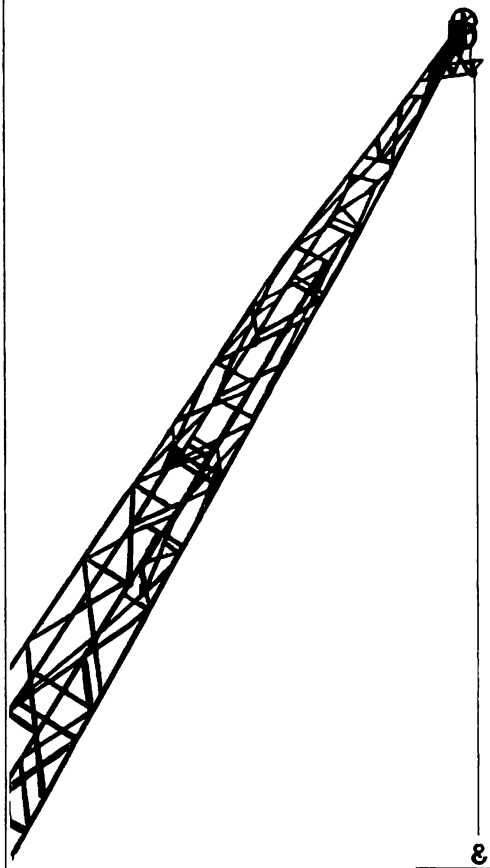


Frithiof Nansens „Fram" i Arktis 1894

DANSK ESSO A/S . INTERNATIONAL BUNKEROLIE . ESSOMARINE LUBRICANTS . SCT. ANNÆ PLADS 13, KBH. K . TELF. 14 28 90

ind til Esso der er mere energi

DET DANSKE STAALVALSEVÆRK A/S
DANSK
STAAL
FREDERIKSVÆRK



FREDERIKSHAVN VÆRFT & TØRDOK A/S

HSM
HELSINGØR

HELSINGØR SKIBSVÆRFT OG MASKINBYGGERI

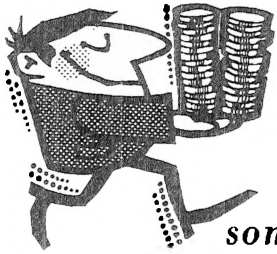
AKTIESELSKAB

ELSINORE SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO. LTD.

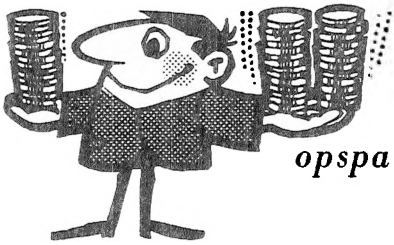
Parat til et godt køb, takket være

OPSPARINGSLÅN

Indsætter De
et fast beløb
hver måned
(mindst 50 kr.)
til højeste rente,



kan De efter
12 måneder låne
lige så meget,
som De har sparet op
og efter 24 måneder det dobbelte

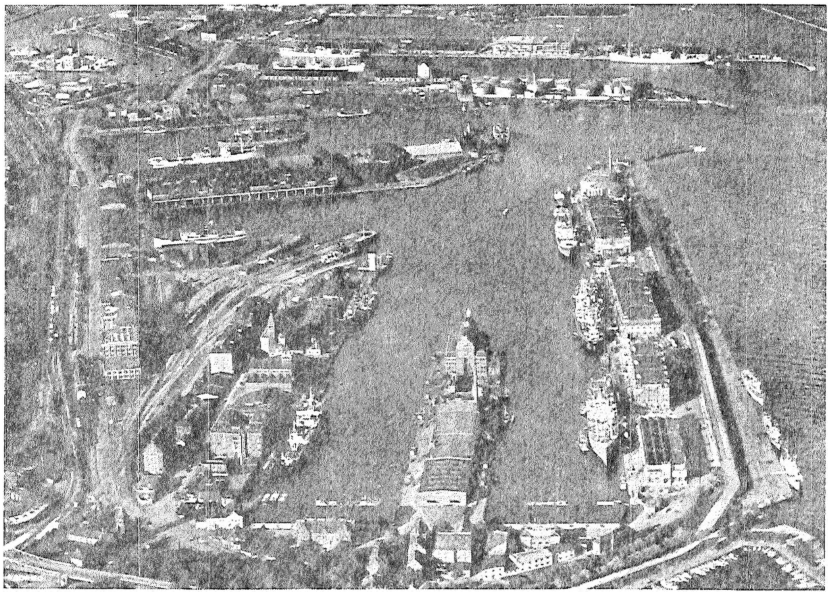


- kom ind
og tal
opsparingslån med

HANDELSBANKEN
- også ungdommens bank

KIØBENHAVNS HANDELSBANK AKTIESELSKABET KHB 1873

KØBENHAVNS FRIHAVN



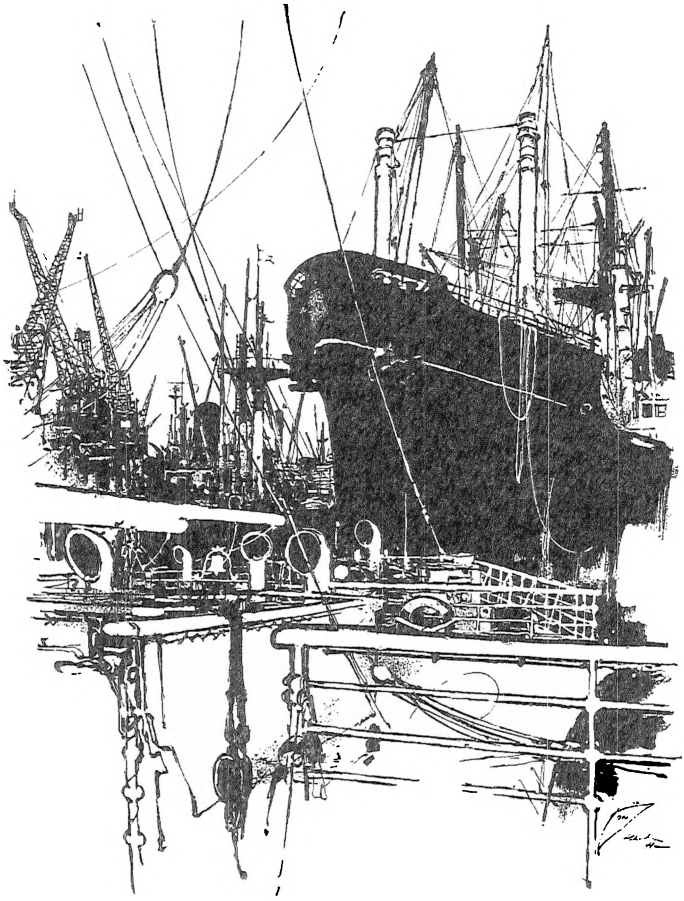
Frihavnen i fugleperspektiv

Største, hurtigste og billigste frihavn i Nordeuropa

Driftsledelse:

Københavns Frihavns-Aktieselskab

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



KØBENHAVNS HAVN

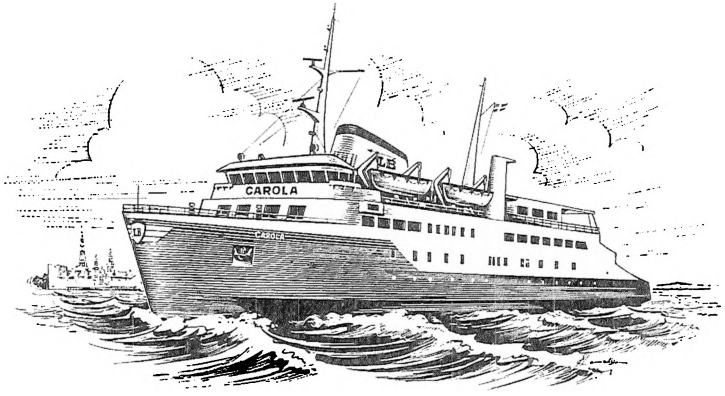
Internationalt

Roll-on/Roll-off Center

FRIHAVN

TAG LB - ruten fra Kronborg -

den naturlige vej over SUNDET



- specialbyggede bilfærger!

HELSINGØR - HÄLSINGBORG

LINJEBUSS INTERNATIONAL

Helsingør: (03) 21 25 58 - Telex 5358

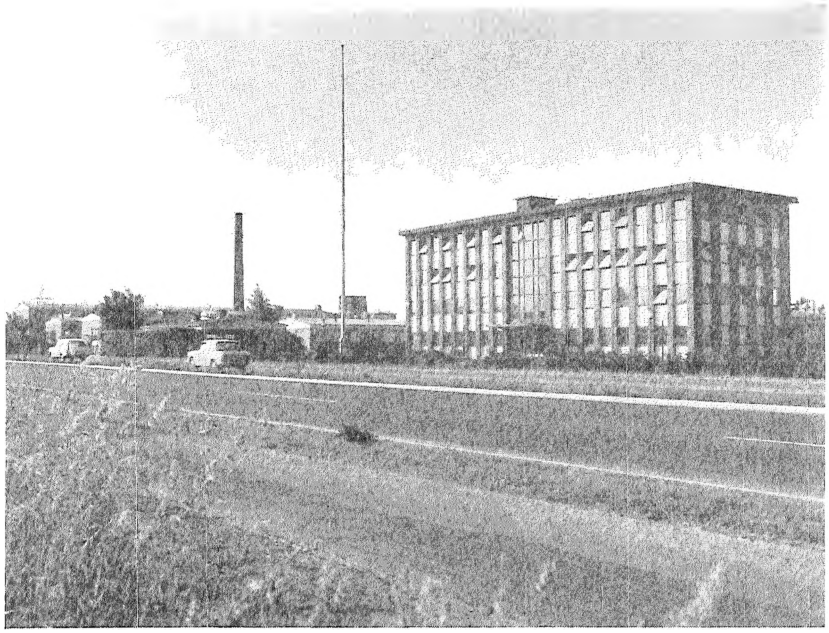
JERN

STÅL

CEMENT

LECA

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



ANTIBIOTIKA

HORMONER

HEPARIN

DIURETIKA

ENZYMER

SYNTETIKA

LØVENS KEMISKE FABRIK - KØBENHAVN

L E O

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.

er det sidste af de mange skibsklareringsfirmaer, som prægede Helsingør

i sundtoldstiden

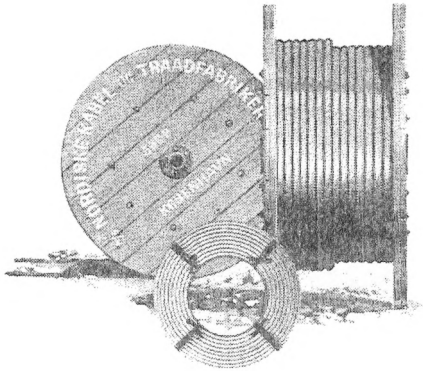
TOBAKSVARER
I 160 ÅR

NORDHAVNS-VÆRFTET

AKTIESELSKAB

NKT

LEDNINGER OG KABLER



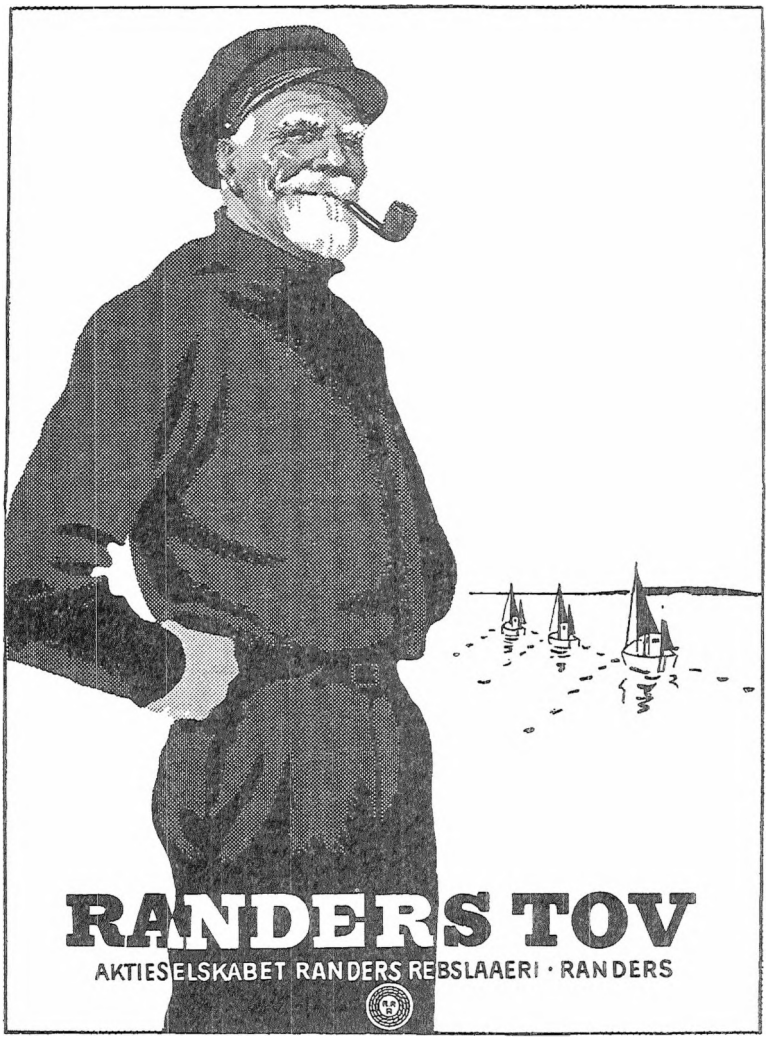
Løn på konto

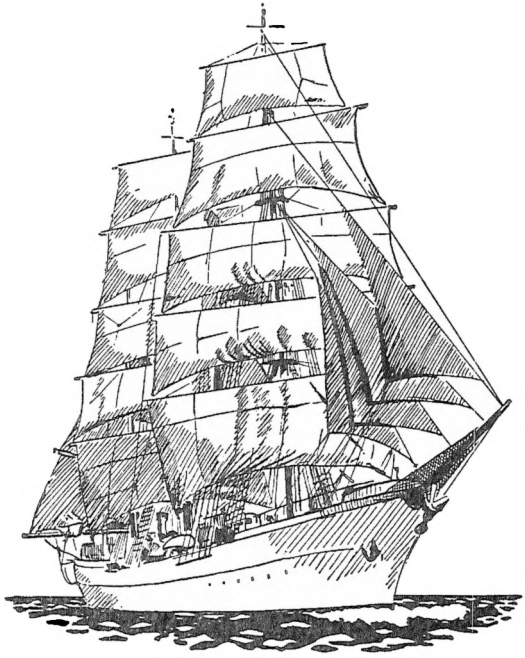
En lønningskonto er den moderne og rationelle form for lønudbetaling. Uden besvær for arbejdsgiver eller medarbejder overføres lønnen fra firmaets bank til funktionærens egen bankafdeling. Lønningskontoen giver klare fordele både for firmaet og funktionæren, især hvis den kombineres med en konto i Privatbanken!

Alle får det lettere med en

LØNNINGS KONTO i

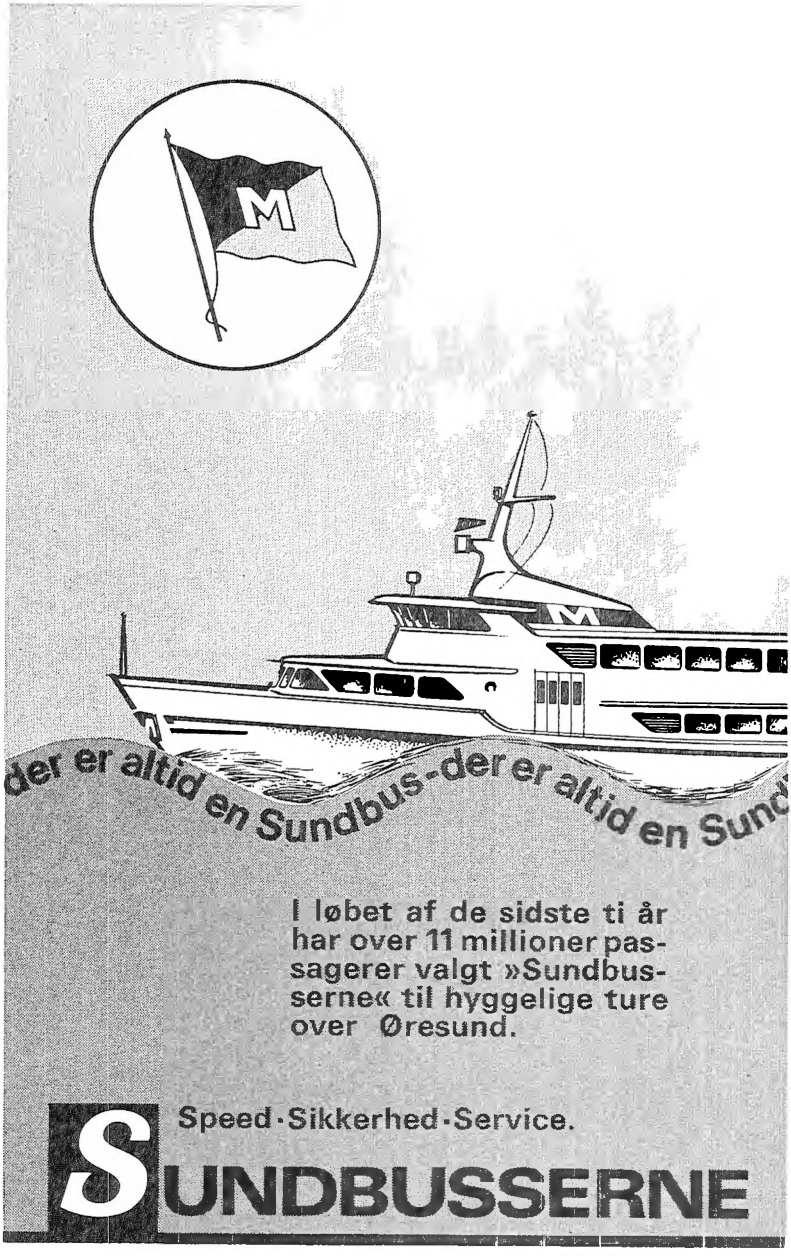
PRIVATBANKEN

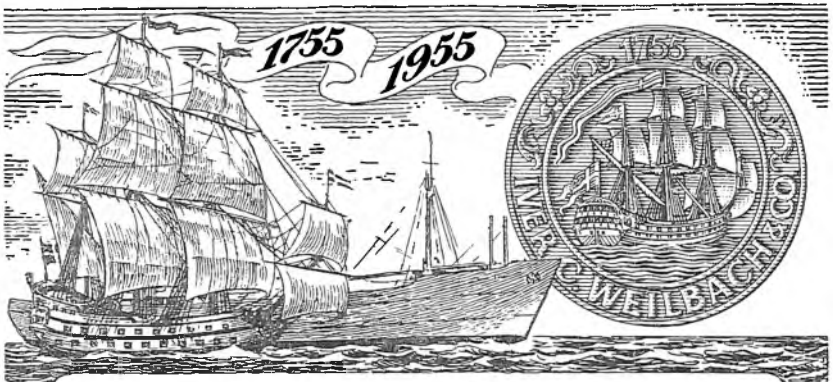

RANDERS TOV
AKTIESELSKABET RANDERS REBSLAAERI · RANDERS



DE SAMARBEJDENDE FORSIKRINGS-AKTIESELSKABER

ABSALON SKANDINAVIA


M
der er altid en Sundbus - der er altid en Sund
I løbet af de sidste ti år
har over 11 millioner pas-
sagerer valgt »Sundbus-
serne« til hyggelige ture
over Øresund.
Speed · Sikkerhed · Service.
SUNDBUSSERNE



VIKING

KOMPASSER

NAUTISKE INSTRUMENTER

SØKORT

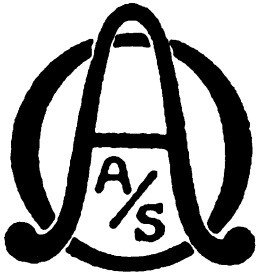
Iver C. Weilbach & Co. A/S
SØLVER & SVARRER
AMALIEGADE 30 KØBENHAVN K TLF. MINERVA *5927
TELEX: 2709
TELEGRAM: COMPASWEILBACH

Silbestos

SPRØJTE ASBEST ISOLERING

VIBYAIR CO A/S
VIBY SJÆLLAND
TELEFON (03) 39 30 30

AALBORG VÆRFT A/S

AARHUS OLIEFABRIK A/S

AARHUS