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 1982

ÅRBOG
1982

Omslag: s/s »Helsingør« løber af stabelen den 5. juni 1883. Udsnit af træsnit i Illustreret Tidende 1883.

Cover: The launching of s.s. Helsingør, 5th June 1883. Section of woodcut from Illustreret Tidende, 1883.

ÅRBOG
1982

Udgivet af
SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS
VENNER

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG
(DANISH MARITIME MUSEUM)
HELSINGØR

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1982 (bind 41 i rækken af museets årbøger)

er sat med Times og trykt hos NoFo-print, Helsingør. Reproarbejdet er udført hos NoFo-print. Papiret er 100 g Claudia, leveret af Michaelis Papir. De engelske oversættelser er foretaget af fru Maureen Neiiendam, London.

Redigeret af Hans Jeppesen, Hanne Poulsen
og Johnna Hendriksen.

ISSN 0085-1418
Bogladepris kr. 120,00.

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag.
Aftryk i referat af årbogens indhold er tilladt, når årbogen angives som kilde, og et eksemplar af aftrykket indsendes til Handels- og Søfartsmuseet.
Ved aftryk i større omfang må forfatterens samtykke indhentes gennem redaktionen.

INDHOLD

Henning Henningsen: Museumsdirektør Hans Jeppesen 3
Erik Gøbel: Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807 *(Danish voyages to the West Indies and Guinea)* 5
Erik Hemmingsen: En dansk-amerikansk messedrengs erindringer fra danske dampskibe *(A Danish-American cabin boy's reminiscences on board Danish steamships)* 54
John T. Lauridsen: Skibsbyggeri for den danske krone i Neustadt i 1640'rne *(Ship built for the Danish Crown in Neustadt during the 1640s)* . 70
Hanne Poulsen: Helsingør Værft 1882-1982 *(Helsingør Shipyard 1882-1982)* 84
Hans Jeppesen: Handels- og Søfartsmuseet - Status og fremtid *(Danish Maritime Museum - Status and future)* 165

Museets protektor, komité og personale 173
Henning Henningsen: Christian Nielsen (1940-1982) 174
Museets beretning og regnskab 179
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners beretning og regnskab for 1981-82 197
Selskabets bestyrelse og nytilkomne medlemmer 207
5-års register til årbøgerne 1977-81 209

Tidligere registre:
til årbog 1942-61 i årbog 1961
til årbog 1962-66 i årbog 1966
til årbog 1967-71 i årbog 1971
til årbog 1972-76 i årbog 1976

Ved vagtskiftet på Handels- og Søfartsmuseet overtog cand.mag. Hans Jeppesen den 1. november 1981 direktørposten.

Han er født 1944 i København som søn af skibsfører Peter Kristian Jeppesen, blev student 1963 fra Gl. Hellerup Gymnasium og studerede historie og europæisk etnologi ved Københavns universitet. 1973 afsluttede han sine studier. Ind imellem havde han flere jobs, deriblandt også af maritim art, f.eks. sejlede han som hovmestermat nogen tid og var instruktør på en sejlerskole. I fem år var han fast studentermedhjælp på Orlogsmuseet, ligesom han havde flere opgaver på Vikingeskibshallen med særudstillinger, undervandsarkæologi og arkivundersøgelser. Fra 1973 ledede han som museumsinspektør Limfjordsmuseet i Løgstør, hvis speciale er søfart og fiskeri. Ind imellem vikarierede han for chefen for Vikingeskibsmuseet og Nationalmuseets skibshistoriske Laboratorium, og igennem en årrække var han tillige leder af Dansk Sportsdykkerforbunds kursus i undervandsarkæologi på Nationalmuseets skonnert »Fulton«. I 1978 fore-

tog han det bemærkelsesværdige udgravningsarbejde af Kollerupkoggen, som han redegjorde for i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1979. Han har skrevet flere andre maritime artikler, og hans specialeopgave om Søindrulleringen i 1770-1802 er netop blevet trykt i Norsk Sjøfartsmuseums årbok 1981. Fra 1974 var han sekretær og senere næstformand i Museumsrådet for Nordjyllands amt, i hvilken egenskab han var konsulent ved flere museers planlægning og ved indsamlingsarbejder. Fra 1976 fungerede han som medlem af Statens Museumsnævn, som han blev formand for 1. januar 1981.

Som det vil fremgå af denne korte præsentation har Hans Jeppesen alle mulige forudsætninger for at virke til gavn og glæde for Søfartsmuseet i mange år. At han samtidig er en munter mand og afholdt af alle, han er kommet i kontakt med, skal tilføjes for fuldstændighedens skyld.

Henning Henningsen

There was a change of the watch at The Danish Maritime Museum on the 1st November 1981, when the post of Director was taken over by Mr. Hans Jeppesen, M.A.

He was born in Copenhagen in 1944 and is the son of a shipmaster, Peter Kristian Jeppesen. In 1963 he matriculated from Hellerup Gymnasium and began to read history and European ethnology at Copenhagen University. He completed his studies in 1973 having had various jobs in the meantime, some of them to do with the sea, such as messman and instructor at a sailing school. For five years he was employed as assistant at the Naval Museum and worked on occasions for the Viking Ship Museum in connection with special exhibitions, underwater archaeology and document research. In 1973 he was appointed curator of the Limfjord Museum in Løgstør, which is particularly concerned with fishing vessels. He deputised on occasions for the director of the Viking Ship Museum and the department of the National Museum which is concerned with the history of ships. For a number of years he led the course in underwater archaeology which the Danish Divers' Association held aboard the schooner *Fulton*, belonging to the National Museum. In 1978 he carried out the remarkable excavation of the Kollerup cog reported in the Danish Maritime Museum's yearbook 1979. He has written several other articles on maritime subjects and his thesis on enlistment in the navy from 1770-1802 has just been publicated. In 1974 he became secretary and then vice-chairman of the Museums Board for North Jutland and as such was involved in the planning and establishment of several museums. In 1976 he became a member, and on 1st January 1981 the chairman, of the National Museums Council.

From this brief introduction it is clear that Hans Jeppesen's background and qualifications will profit and benefit the Maritime Museum for many years to come. That he has a sense of humour and is liked by everyone he comes into contact with completes the portrait of the man.

DANSK SEJLADS PÅ VESTINDIEN OG GUINEA 1671 - 1807

Af
ERIK GØBEL

Arkivar ved Rigsarkivet, Erik Gøbel fortsætter her sine studier over den maritime baggrund for Danmarks tropekolonibesiddelser. Ud fra et omfattende utrykt kildemateriale beskriver han blandt andet ruter og tider for sejladserne til Vestindien og Guinea mellem 1671 og 1807. Oftest gik turen direkte fra Europa til Caraibien og kun meget sjældnere ad den berygtede trekantrute med slaver fra Afrika til Amerika. Rejserne varede gerne henholdsvis knap 1 år og omkring 1½ år.

I - Indledning

I størsteparten af de 250 år, Danmark besad kolonier i Vestindien og Afrika, var handelen og søfarten på disse oversøiske pladser af stor betydning for hele monarkiet og især for hovedstaden. Alene fra 1671 til 1807 sendtes over tre tusinde togter under dansk flag til disse fjerne destinationer, og indtil midten af det nittende århundrede udrustedes yderligere to tusinde vestindietogter.

I afgangshavnene betød dette, at mange penge og folk involveredes direkte i bygning og udredning af skibe, i bemanding og sejlads samt i forædling og videredistribution af returlasterne. Hertil kom endvidere en sand vrimmel af afledede effekter i form af toldadministration, assurance, konvojering og så videre - for slet ikke at tale om de mindre håndgribelige størrelser som øget nationalprodukt og højere levestandard. Det er mit håb en anden gang at kunne klarlægge disse økonomiske aspekter af den danske vestindiehandel.

Bærer for hele det merkantile system var imidlertid i egentlig forstand søfarten, og i det følgende skal denne beskrives som en første nødvendig del af forskningsplanen.

De navigationsmæssige forhold bliver eksemplificerede ved de togter, vi i dag kan kortlægge detaljeret, selv om det kun er forholdsvis få. Afgrænsningskriteriet indebærer, at vi fortrinsvis skal beskæf-

tige os med danske togter, hvorfra skibsjournaler er bevarede. Det fundne halve hundrede stykker er opregnede i bilaget, som dog ikke tør gøre krav på at omfatte alle endnu eksisterende journaler[1]. Yderligere togter kan klarlægges ud fra andre kildetyper - se for eksempel Georg Nørregaards mange afhandlinger i årbogens tidligere bind. Disse er dog ikke inddragne i det følgende, da det udvalgte materiale er tilstrækkeligt grundlag at konkludere på.

II - »Havmanden«s togt 1674-1676

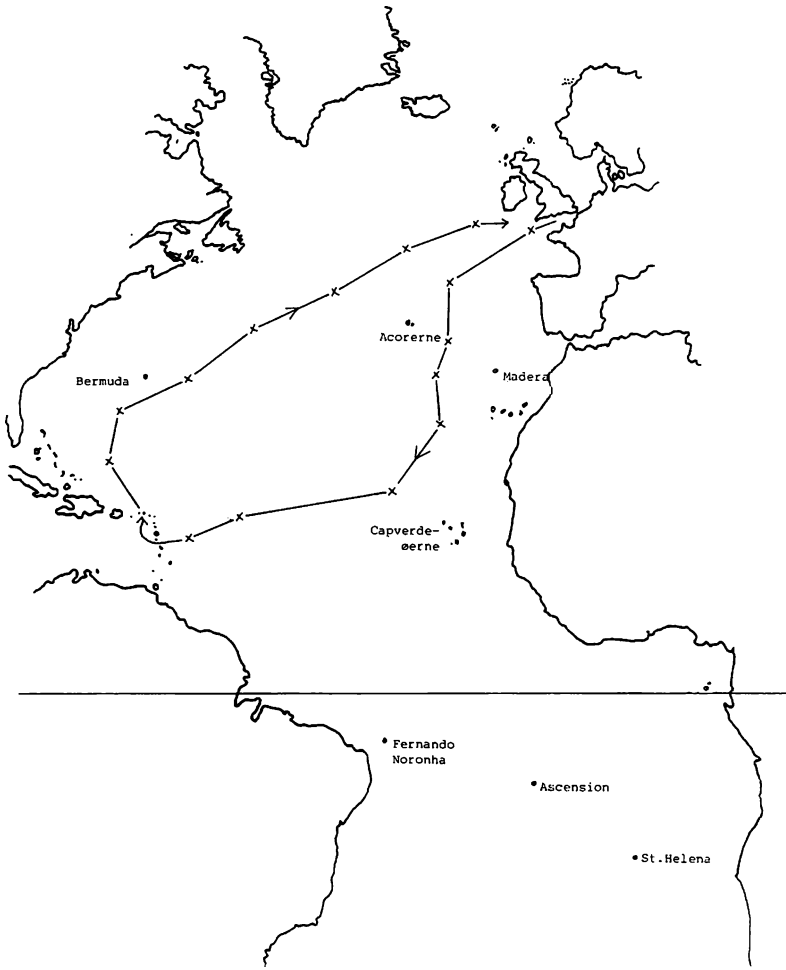
»Havmanden«s togt er den første danske sejlads til Caraibien, vi kan beskrive i detaljer.

Skibet, der var løbet af stabelen i Haderslev 1672, overdroges i februar 1674 det nyoprettede Vestindisk-guineisk Kompagni af dronningen i stedet for 4.000 sletdaler, som hun ellers havde lovet at skyde ind i foretagendet. Det tidligere orlogsfartøj af 66 fods længde genfinder vi herefter også under navnet »Neptunus«, som for eksempel da det blev udstyret med pompøse søpas på latin og dansk. Skipper var Hermann Schrøder fra København, og rejsen skulle gå »til St. Thomas ... og siden efter lejlighed hid tilbage«[2].

Selve togtet og navigationen kan følges i Valentin Lourentz' skibsjournal[3]. Han fungerede som overstyrmand ombord, indtil han efterfulgte kaptajn Schrøder ved dennes død.

I følge med en lille jagt kaldet »St. Vincent« afsejlede »Havmanden« under kanonsalut fra Københavns red 10. oktober 1674; men først to uger senere stod man Sundet ud. Imidlertid viste fartøjet sig helt uregerligt og tog en del vand ind gennem kanonportene, så man måtte søge nødhavn i Norge. Her lå man to måneder i Borkshavn og reparerede og ventede på mildere vejr. I farvandet vest for Norge mødte fartøjet imidlertid atter modvind, og skibsrådet besluttede derfor at søge gennem Den engelske Kanal i stedet for at tage vejen nord om England. Efter at have haft sidste landkending af den engelske kanalkyst varede det præcis to måneder endnu, inden besætningen fik de vestindiske øer Martinique og St. Dominica i sigte 7. april 1675, sejlede ind mellem dem og kunne kaste anker ved St. Thomas fem døgn senere.

Ikke før midten af november var returladningen af råsukker, tobak og ingefær lastet, så man kunne påbegynde rejsen tilbage til Europa. På dette tidspunkt var forholdet mellem kaptajn og styrmand efterhånden så tilspidset, at guvernør Jørgen Iversen måtte medsende en planter til at holde dem fra hinanden, »at de ej skulle fordrages



»Havmanden«s rute direkte til Vestindien 1674-1676. Karakteristisk for de første togter sejlede man sydpå temmelig langt fra Europas kyster; i senere tider lå ruten lidt længere mod øst. Positionerne er afsatte med 1 uges mellemrum, og det fremgår tydeligt, at hastigheden var højest tværs over Atlanten på udturen i nordøstpassatens område. På hjemrejsen var farten mere stabil.

The »Havmanden«'s direct route to the West Indies 1674-1676. The first expeditions sailed south far out from the coast of Europe; later their route lay further to the east. Positions are shown at weekly intervals and it is clear that speed was greatest crossing the Atlantic on the outward voyage in the zone of the N.E. Trades. On the voyage home speed was more constant.

som katte og hunde«. Selve juleaften fik de ombordværende imidlertid andet at tænke på, da en voldsom storm hersede med skibet i to hele døgn, slog hul agter og fyldte kahytten med vand, »og folkene maatte gaa til deres knæ, ja dybere, i vand under dæk«. Derfor måtte man søge ind til Plymouth, hvor den nye skipper ikke rigtig kunne finde ud af forholdene, men »løb fuld og gal al den tid han var der«, hvilket var tre måneder, inden skuden atter lå sejlklar. »Der vi da skulle fra Plymouth, gik der bort af havnen, styrmanden var fuld og skipperen gal, saa den ene ville have skibet hid den anden did, saa skibet drejede i en hvirvelstrøm og drejede paa en klippe, saa at stævnen blev stødt i stykker, hvilket var guds store naade, at skibet blev beholden, thi havde klippen ikke været saa stejl i vejret, som den var, havde skibet aldrig kommet deraf men havde maattet blive der staaende«. Videre kom man dog, og 4. maj 1676 ankredes i Amsterdam, hvor skibet blev losset.

For den første periode i vestindiefarternes historie er dette togts tøvende og famlende gennemførelse typisk. Bemærkelsesværdigt er tillige, at kaptajnernes instrukser blev holdt i helt generelle vendinger angående selve navigationen[4].

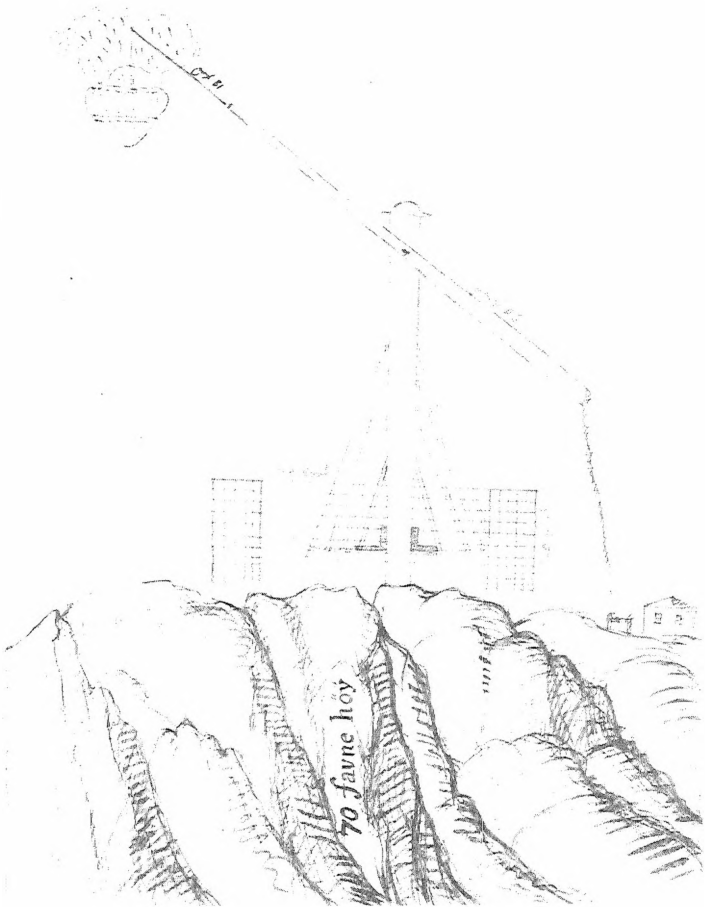
I løbet af en indkøringsfase på ti eller tyve år udviklede der sig alligevel en række faste rutiner, som gennem hele resten af sejlskibsepoken perfektioneredes mere og mere - og blandt andet gav sig til kende i de stadig mere omfattende og detaljerede kaptajnsinstrukser.

Professionaliseringen gjaldt alle sider af vestindiehandelen; men som sagt skal vi her kun se på selve sejladserne.

III - Sejlruter

Et skib kunne dirigeres ad tre forskellige atlanterhavsruter til de danske tropebesiddelser[5]. Enten kunne det sejle direkte til Vestindien og hjem, eller det kunne gå til Guinea og hjem, eller det kunne følge trekantruten, som gik fra Europa til Guinea og derfra videre til Caraibien og først derefter hjem.

Trekantrutens særegne formål var at fragte negerslaver fra Afrika til Amerika, og denne dramatiske trafik har tiltrukket sig uforholdsmæssig stor interesse blandt forskerne. Dette hænger til en vis grad sammen med, at menneskehandelen navnlig blev drevet af de oktrojerede handelskompagnier, hvis arkiver er betydelig bedre bevarede end de private handelshuses[6]. I nærværende sammenhæng kan for eksempel nævnes, at af det halve hundrede togter, der har kunnet kortlægges detaljeret, er kun eet eneste privat: »Elisabeth og Ma-



Vippefyret på Lindesnes, Norges sydligste punkt, var et meget vigtigt sigtemærke for navigatørerne. Derfor havde man allerede i 1655 oprettet fyr her; det afbildede var et dobbeltfyr, som bestod af en fyrgryde på Markø foruden vippefyret på fastlandet 70 favne over havet, endda med en arm af 68 fods længde. I 1799 opførte man på samme sted et 10 alen højt hvidmalet fyrtårn, som bedre kunne tjene som dagmærke. - Rigsarkivet, Søetaten, Admiralitetets indkomne sager marts 1723 nr. 97.

Bascule light, Lindesnes. The southernmost tip of Norway was an important mark for navigation and there was a beacon here as early as 1655. The illustration shows a double beacon which consisted of a fire basket on Markø and, on the mainland, a bascule light which stood four hundred and twenty feet above sea level and in addition had a pole sixty eight feet long. In 1799 a twenty feet high lighthouse was built on the same spot, painted white to make it clearly visible by day.

ria«s rejse 1789 for Frederik Frederiksens regning med 14 mand ombord. Resten fordeler sig nogenlunde ligeligt imellem kompagniernes og orlogsflådens skibe. Endda er det sådan, at de fleste af Guineisk Kompagnis 16 togter er belagte med flere skibsjournaler og -protokoller, lige som mange af orlogstogterne er det[7]. Fordelingen af destinationer er blandt bilagets 51 togter: 30 i direkte vestindiefart, 19 i trekantfart og 2 i afrikafart.

Imidlertid gik af de ialt tre tusinde handelstogter kun omkring halvandet hundrede i trekantfart, medens de direkte vestindiesejladser tegnede sig for hele 95%. Rejser til Guinea tur/retur udgjorde kun en forsvindende del og foretoges fortrinsvis af små forsyningsskibe for regning af Rentekammeret eller Generaltoldkammeret[8].

Kompagniskibene udsendtes næsten altid fra København, hvor den høje direktion selv holdt mønstring ombord. Påfaldende er her de mange salutskud, som bragede ind over byen ved en sådan lejlighed, idet der saluteredes såvel ved herrernes ankomst som ved hver af deres skåler og atter ved deres bortfart. Således nåede man på mønstringsdagen i juni 1767 at løsne 125 skud fra »Fredensborg«s 14 kanoner i løbet af et par timer. Det er rundt regnet et skud i minuttet! På »Grevinden af Laurvigen«s trekantfart fra november 1730 til oktober 1732 lod man kanonerne buldre 1.301 gange ialt; dette fandt kompagnidirektionen dog i overkanten af det tilladelige, og kaptajn Cornelius Bagge måtte efter hjemkomsten godtgøre for 29 rigsdaler krudt[9].

Ombord på de langt talrigere private vestindiefarere, der tegnede sig for 92% af den udredede tonnage 1747-1807, foregik mønstringen som regel uden større ståhej. Og selv om vestindiefarten udpræget var et anliggende for hovedstadens skippere og redere, der alene udsendte næsten tre fjerdedele af tonnagen, afgik en del skibe fra andre havne i Danmark og Norge. Men langt vigtigst blandt provinshavnene blev Altona ved Elben under revolutions- og napoleonskrigene, lige som den nærliggende by Glückstadt havde spillet en betydelig rolle i det syttende århundrede.

Et par uger efter mønstringen var alt klart ombord, og kaptajnen fik sine sidste forholdsordrer, og skibet kunne sejle til Helsingør. Her ankrede man et bekvemt sted; men ingen måtte gå i land, da afsejlingen skulle kunne ske uden ophold efter pasekspeditionen[10]. Straks, når vinden føjede sig, stod man Sundet ud og saluterede behørigt for Kronborg.

Hermed regnedes den egentlige rejse for påbegyndt. Og bemær-

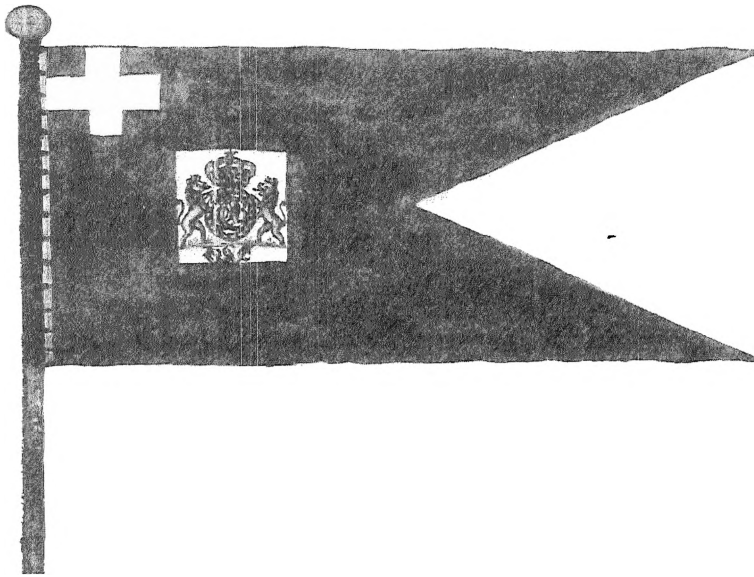
kelsesværdigt nok var turen ud gennem Kattegat et af de vanskeligste stræk på den lange rejse. Det grunde vand omkring Anholt, Læsø og Skagen Rev tvang fartøjerne til at gå ret tæt ind under svenskekysten. Men denne var uheldigvis læ kyst med de dominerende vestenvinde og ikke mindst -strømme[11]. Derfor blev halvdelen af fartøjerne nødt til at søge havn i Sverige eller oftere i Sydnorge. I januar 1750 måtte »Jægersborg« dog gå i havn så langt nordpå som Trondhjem[12]. Opholdet i Norge varede gerne nogle uger, som man kunne benytte til at supplere vand- og proviantbeholdningen samt til at trimme skibet endnu en gang og udbedre skader på riggen.

Fra Skagerak havde kaptajnerne ordre til at gå nord om De britiske Øer, da ruten mellem Shetlandsøerne og Færøerne regnedes for den sikreste. Kun »om vinden ej did vil føje og Eder er meget kontrær, da [maa I] sætte Eders kurs igennem Kanalen«[13]. Gennem næsten hele Vestindisk-guineisk Kompagnis eksistens 1671-1754 betragtedes turen syd om England som en risikabel nødløsning, der kun sjældent kom i anvendelse. Selv da »De tre Prinsesser« afsejlede 1747 fra Altona, fik besætningen besked om at gå norden om England; det samme var tilfældet ved en afsejling fra Husum i 1722[14]. Men fra Guineisk Kompagnis periode 1765-1776 gik skibene derimod oftest gennem Kanalen på udrejsen.

Videre sydpå løb ruten i behørig afstand af kysterne: kanalgennemfarerne nærmest og de nordomsejlende længst ude i Atlanten. Dette hang sammen med faren for de krydsende mauriske kapere, som der advaredes mod helt indtil 1740'rne, hvor den danske konge ved traktat fik ordnet forholdene nogenlunde. Men skipperen skulle altså sejle »saa vidt i søen, at han sig ej for tyrkiske sørøvere mere kan have at befrygte«[15]. En passende kurs regnedes oprindelig for at gå et halvt hundrede mile eller 300-400 kilometer vest om Madeira, præcis som også nederlænderne siden 1675 var instruerede om[16]. Dette var absolut ingen overdreven ængstelse, thi »Det kongelige danske vestindiske Kompagnis Vaaben« blev i 1686 opbragt af maurerne, skønt det var et bevæbnet fregatskib på omkring 50 kommercelæster[17].

På dette europæiske stræk af sørejserne til Caraibien var de tre nævnte rutevarianter identiske. En lille forskel kunne imidlertid forekomme med hensyn til, om fartøjerne søgte europæiske havne og i givet fald hvilke.

Skibe på vej til Guinea søgte kun nødtvungent havn mellem Norge og Afrika. Men fartøjer i direkte fart på Vestindien handlede og for-



Vestindisk-guineisk Kompagnis flag. Hinsides den nordlige vendekreds måtte kompagniskibene anvende orlogsflådens splitflag, gøs og vimpel. Nord for vendekredsen var det i stedet tilladt dem at føre det særlige kompagniflag med »et lidet kryds oven i enden ved flagstangen og i midten i hvidt felt vores kongelige ciffer holden af tvende løver«; således kundgjorde Christian VI i 1734-oktrojens §22. - Rigsarkivet, VgK 2.

Flag of the West Indies and Guinea Company. South of the Tropic of Cancer company ships had to fly the swallow-tailed flag, jack and pennant of the navy. North of the Tropic of Cancer they were permitted to fly the special company flag with »a small cross in the upper corner at the staff and on a white field our royal cipher supported by two lions«, according to a charter by Christian VI in 1734.

friskede ofte på Madeira, der lå bekvemt næsten midtvejs på ruten ud. Eksempelvis fik kaptajn Peter Krogh Collin på »Prinsesse Wilhelmine Caroline« i 1748 en ladning hvede, rug, hør, pibestaver, jern og klæde med fra Danmark. På Madeira skulle den kunne sælges med 50% avance, og for det forøgede beløb skulle lastes madeiravin, som var i høj kurs blandt Vestindiens plantere og embedsmænd. Mellem 1748 og 1807 omtaler 37 algierske søpas, at togtet skal gå via Madeira, og muligvis har endnu flere anløbet øen. Desuden var navnlig or-

logsskibene med deres talstærke besætninger hyppige gæster på Funchals udmærkede red - således alle 10 der er undersøgte for perioden 1795-1806. Det er desuden værd at mærke sig, at da staten i 1764 forbød anløb af nogen fremmed havn på ud- eller hjemrejsen, undtog man alene Madeira, »hvortil de lige som forhen maa indløbe, de for ejlandene fornødne vine at indtage«[18]. Også navnlig englænderne søgte ofte ind til denne ø[19].

Egentlig forfriskning var dog almindeligvis ikke påkrævet for en direkte vestindiefarer. Derimod forekom det i perioder forholdsvis hyppigt, at skibene gik fra Danmark i ballast eller kun delvis lastede for så at indtage hovedlasten i anden europæisk havn. Dette var særlig almindeligt under den florissante handelsperiodes stormagtskrige, hvor især Niels Rybergs kaptajner ofte hentede kød og flæsk fra Cork i Irland til de danske Jomfruøer[20]. I ældre tid hændte det, at man søgte at løse problemet med at skaffe de bedste og billigste eksportvarer ved at lade ekspeditionerne udgå fra Amsterdam. Dette var navnlig hyppigt under Store nordiske Krig og i årene lige efter; men især i 1760'erne og 1790'erne udgik en hel del danske skibe fra nederlandske havne ifølge de algierske søpasprotokollers oplysninger. Under Den amerikanske Uafhængighedskrig har vi tilsvarende eksempel på, at et af Kongelig grønlandske Handels skibe indtog en vestindieladning i den franske havneby Havre de Grâce[21]. Også togter via England, Pyrenæerhalvøen eller Middelhavet melder søpassene ofte om i den florissante periode - for eksempel herfra med norsk tømmer og derpå i ballast til Dansk Vestindien[22]. Desuden gik særlig en del af Rybergs fartøjer via eller fra og til Færøerne på grund af hans specielle økonomiske interesser på disse øer[23], der fungerede som base for omfattende smuglerier af kolonivarer til Storbritannien. I et enkelt outreret tilfælde gik Christopher Battiers »Amalie Christiane« fra København via Grønland til St. Croix og retur direkte til hovedstaden[24].

Men som sagt: omkring Madeira skiltes vejene for direkte vestindiefarter og togter via Afrika.

Med Dansk Vestindien som destination var det næsten ingen kunst at udstikke og følge kursen over Atlanten; thi både strømmen og den stadige nordøstpassat bar rask skibene den rette vej[25]. Kaptajnsinstrukserne gjorde da heller ikke meget ud af forskrifter for denne del af turen. Som regel stod der blot, at man skulle sejle »forbi de flamske ejlande [Acorerne] og saa direkte til St. Thomas i Vestindien«[26]. Ruten gik fra Madeira sydvestpå, indtil man omtrent midt ude i oce-

anet nåede den tyvende breddegrad. Her drejedes eventuelt en smule mere mod styrbord og vest.

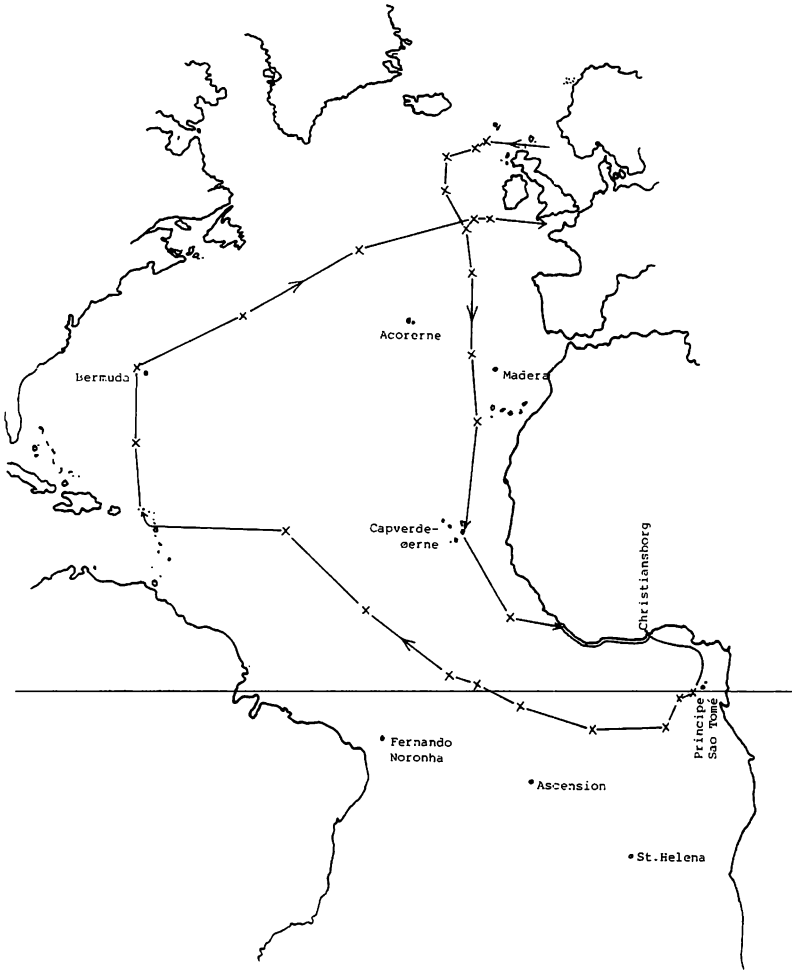
Med Guinea som destination var sagen derimod mere kompliceret. Ruten gik øst om De capverdiske Øer, ind mod den afrikanske kyst og halvandet tusinde kilometer langs Peberkysten og Elfenbenskysten til det danske hovedfort Christiansborg på Guldkysten, det nuværende Ghana. Kun enkelte skibe havde ikke påbud om at søge til Christiansborg - for eksempel det tidlige »Charlotte Amalie Regina Danica«, som 1674 alene skulle tage lokale handelsmæssige hensyn og derfor endda kun skulle sejle til St. Thomas, såfremt slaverne ikke kunne afsættes andet steds i Caraibien[27].

Kystfarten ændrede dog i nogen grad karakter alt efter de skiftende handelskonjunkturer i området. Ved hjælp af kaptajnernes instrukser - som meget mindede om udlandets - tegner der sig følgende billede af de påtænkte ændringer[28].

Gennem hele den undersøgte periode var det meningen, at de danske skibe helst skulle handle ved Christiansborg og kongens andre forter. Men bortset fra korte åremål var fartøjerne i praksis nødt til at handle langs ovenkysten vest for den danske kyststrækning, hvilket instrukserne med ganske enkelte undtagelser tog højde for. For eksempel sejlede skibene i 1730-1740'rne tæt langs kysten, hvor de for de medbragte tekstiler, flintebøsser, krudt, brændevin og caurier (møntsneglehuse) byttede sig til guld, slaver og elfenben - plus millie, korn og palmeolie til slavernes forplejning[29]. I 1731 angav kompagniet årsagen til, at kysthandelen var nødvendig: slavemangel ved Christiansborg på grund af stammekrige[30].

Selve slavehandelen og dens mange dramatiske aspekter vil jeg ikke behandle, men i stedet henvise til den omfattende speciallitteratur, som foreligger om dette emne[31].

I skibsjournalerne ser vi, hvorledes skibene anduvede kysten på 7° eller 8° nordlig bredde indtil 1720'rne, hvorefter første landkending af Afrika faldt en smule sydligere, således i 1770'erne typisk på 5° nordlig bredde - ganske som for de franske slaveskibes vedkommende[32]. Denne landfaldsforskydning fra vore dages Sierra Leone til Liberia genfindes i instrukserne, der efterhånden ønskede den så sydlig som muligt. Undervejs østpå langs kysten ankrede man som regel hver nat for ikke at komme til at forbisejle en eneste af de tæt ved hinanden liggende handelspladser. Men trods al forsigtighed hændte det, at fartøjer kom til at stå på grund, således Guineisk Kompagnis snau »Eleonore«, som først kom flot efter 4 døgn ved Kap Tagrin i



Trekantruten som »Christiansborg« gennemsejlede 1766-1767. Krydsene angiver positionerne med ugentlige intervaller og viser, at det gik langsomst fremad i farvandene nærmest Danmark-Norge samt i det ofte vindstille kalmebælte langs ækvator. Lidt atypisk gik »Christiansborg« nordvest om Bermuda i stedet for som sædvanligt at sejle sydøst om øen.

The triangular route which the »Christiansborg« followed 1766-67. Crosses indicate positions at weekly intervals and show that progress was slow in waters near Denmark-Norway and also in the Doldrums near the Equator, when there was often no wind at all. Somewhat unusually the »Christiansborg« sailed north west of Bermuda instead of south east, as was more common.

Sierra Leone[33]. Ret ofte skete det, at skibene også måtte tage østpå fra hovedfortet for at indhandle de nødvendige slaver eller hente dem ved de mindre støttepunkter som fortet Fredensborg eller logen Qvitta. Dette skete til eksempel for »Christiansborg«, der yderligere sinkedes af et oprør 27. februar 1775 blandt de 239 slaver ombord[34].

Når slavelasten var indtaget ved Guineas havneløse kyst, og rejsen skulle fortsætte til Vestindien, kunne der opstå problemer med at komme frem. Hvis ikke luften er helt stille, blæser sydøstpassaten (og tidvis monsunen fra sydvest) svagt mod land, samtidig med at strømmen langs kysten uophørlig går kraftigt mod øst. Eneste mulige vej væk fra Guldkysten for et sejlskib var derfor: østpå langs land og altså ind i Guineabugten. Her drev man så rundt med daskende sejl i ulidelig hede og ventede på en smule luftning. De heldigste fartøjer drev kun ind i Beninbugten til cirka 4° østlig længde, inden de kunne vende syd ud og »fange passaten«, hvilket vil sige at drage nytte af den nede omkring Ækvator. Men mange måtte først helt ind i Biafrabugten.

Både europæere og afrikanere led i varmen, og man havde tilladelse til at søge de portugisiske øer Sao Tomé og Isle de Prince eller eventuelt Kap Lopez i Gabon på fastlandet. Oftest valgte skibsrådet dog øerne, da disse lå lige på ruten, og da man her regnede sandsynligheden for slaveoprør mindre end på fastlandet. 11 af de undersøgte 19 trekantfarere ankrede op ved »Sankt Thomas« eller Isle de Prince, hvor slaverne kom i land i såkaldte pakhuse for at få frisk frugt, grønt og kød, og hvor skibets vandbeholdning blev suppleret op. Problemerne i Guineabugten illustreres ganske godt ved »Ada«, som 28. august 1776 med sin 25 mand store besætning og 145 slaver var lettet fra Christiansborg, men efter at have krydset uden fremgang i over to uger møjsommeligt måtte manøvrere ind til Sao Tomé, hvortil snauen ankom 26. september med sine syge ombordværende. Eller ved søsterskibet »Eleonora«, der to år inden ankom til samme ø med 55 af 185 slaver meget syge også efter blot en måned i søen[35].

Nogenlunde fra Ækvator og sydpå hersker sydøstpassaten året rundt, og hertil kommer den vestgående ækvatorialstrøm, som ligeledes er kraftigst lidt syd for linien. Navigatørerne valgte derfor at sejle stik vest gennem korridoren mellem ækvator og 3°-4° syd, indtil de vendte nordvest over, således at alle passerede tæt forbi positionen 0° bredde 0° længde. Men vel at mærke beregnet efter Pico de Tenerifa, som regnedes for verdens højeste bjerg og ligger 17° vest for vore dages nulmeridian gennem Greenwich. Forskningens hidti-

Aldus vertoont Ilha Mont-serratto, als men 't oost ten zuiden van hem heeft.

Aldus vertoont Ilha Antigua oost twee implen van u.

Landtoninger af Montserrat og Antigua, set på et par miles afstand henholdsvis fra syd og øst. Nogenlunde således aftegnede den nye verden sig for udkigsmændene på vestindiefarerne, når de nærmede sig ad den vanlige rute. Om Montserrat oplyses, at dette er »en lille meget høj og træbevokset ø, strækkende sig syd-nord; sydøstfra fortoner den sig som mesanen på et skib, og øverst på det højeste bjerg er en kløft. Når man nærmer sig øen, skal der bag bjerget komme et landskab til syne, der er fladt og plant som et bord, men med et pas i midten«. Øens konturer beskrives endnu videre, og med hensyn til farver er den stedvis rød- og hvidspættet, men »på østsiden af øen ser man hvide pletter som sengelagener«. Endelig oplyses helt korrekt at Montserrat ligger på 16 grader 39 minutter nordlig bredde. - Rigsarkivet, Kort- og tegningssamlingen, Gerard van Keulen: »De nieuwe groote lichtende Zee-Fakkel« IV (Amsterdam 1734).

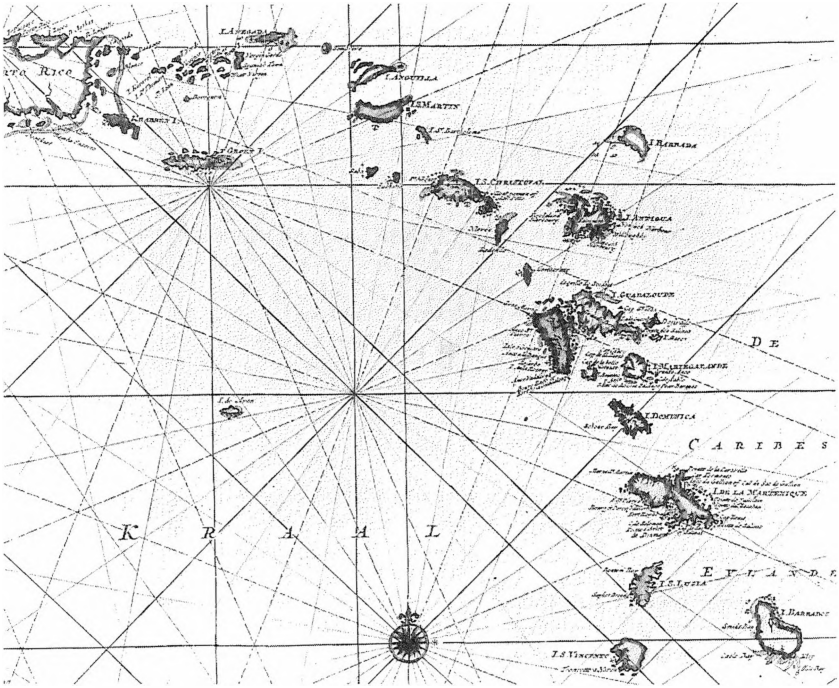
Views of Montserrat and Antigua, seen from a couple of miles out at sea from the south and east respectively. This is what the New World looked like for the look-out aboard ships approaching the West Indies by the usual route. About Montserrat we are told that it was »a small, very high island, covered in trees and stretching from south to north. Seen from the south east it looks like the sail of a ship and on top of the highest mountain there is a cleft. On approaching the island a landscape comes into view which is as flat and smooth as a table, but with a pass in the middle.« The appearance of the island is further described and as to its colour it is in places mottled red and white, but »in the east there are white patches like sheets.« Finally we are told, quite correctly, that the position of Montserrat is 16°39'N.

dige opfattelse af trekantruten som placeret udelukkende nord for Ækvator er således fejlagtig[36].

Gennem Kalmebæltet bar havstrømmen gerne slaveskibene uden større problemer, og snart nåede de den sekstende eller syttende nordlige breddegrad. Efter den lange oceansejlads var længdebestikket som regel lidt unøjagtigt; men det gjorde ikke så meget, da man blot fulgte breddegraden vestpå, indtil Antillerne kom i sigte.

Fra og med landkendingen af de amerikanske øer falder beskrivelsen af de to ruter til Vestindien atter sammen.

Topgasterne fik som regel første landkending af den nye verden i skikkelse af den lille engelske ø Antigua. Den almindeligvis fulgte rute løb herefter ind mellem Antigua og Montserrat, syd om Nevis og derfra vest om St. Christopher og St. Eustatius og Saba til de danske



Antillerne som de var aflagte i van Keulens store søatlas fra 1734. Ifølge påtegningen var dette »nyt og meget nøjagtigt«, og det var da også uhyre udbredt internationalt, foruden på de danske skibe. Skipperne sørgede så vidt muligt for at nærme sig ørækken ved dagens lys; og sejltiden fra den første landkending af Antigua til opankring ved de danske øer var gerne et par døgn. - Rigsarkivet, Kort- og tegningssamlingen.

The Antilles as they were charted on van Keulen's maritime atlas, 1734. This was recommended as being »new and very accurate«, and was in wide use not only on Danish ships but on those of other countries. Ships tried, as far as possible, to approach the archipelago by day and took about a couple of days from the first landfall of Antigua until casting anchor in the Danish Virgin Islands.

øer[37] - samme rute som englænderne benyttede, og som søfarten holdt fast ved gennem resten af sejlskibsepoken[38].

Fire skibe valgte andre ruter ind gennem ørækken i nærheden af Antigua; og et enkelt fartøj kommende fra Madeira sejlede fra nordøst direkte til St. Croix gennem det brede sund vest for Anguilla. Hertil kommer de to allertidligste anduvninger, vi kender: »Pelikanen« i 1673 og »Havmanden« på sit allerede omtalte togt to år efter

valgte begge at gå igennem det dengang mest benyttede stræde mellem Martinique og St. Dominica længere sydpå. Op gennem 1680'erne og 1690'erne foreskrev kaptajnernes instrukser netop den vej, idet direktionen dog påbød skipperne at holde sig på mindst to miles afstand af de forskellige øer, »saa og ej at komme det ejland Dominica paa 3 mile nær for ej at vorde overvældet af de der paa landet boende vilde mennesker«[39]. Ellers er instrukserne helt tavse om sejladsen i de vanskelige caraibiske farvande.

Vanskelige var de, fordi vinden altid kommer fra øst, og det derfor var næsten umuligt at komme tilbage, hvis man kom for langt vest for øerne. Just dette uheld indtraf 1710 for to skibe, som holdt sig nede på 13. breddegrad for at få landkending af Barbados, men ikke fik det - og sluttelig endte helt inde på Nicaraguas kyst, hvor både »Fridericus Quartus og »Christianus Quintus« forliste totalt[40]. Endnu så sent som i 1756 forbisejlede »Kronprins Christian« uforklarligt de danske øer med en slavelast fra Guinea; skibet måtte i stedet gå til St. Louis på Haiti med sin ladning[41].

En tilsigtet variant af den traditionelle trekantrute udviser Vestindisk Handelsselskabs brigantine »Frederikke Louise« i 1785: Fra hjemhavnen på St. Thomas først med sukker til Virginia i Nordamerika, herfra med en tobaksladning til Guldkysten, hvorfra kaptajn William Ballingall skulle bringe slaver retur til Charlotte Amalie[42]. Hvor almindelig denne trafik var, er ikke undersøgt; ej heller er farten på trekanten mellem København, Dansk Vestindien og Nordamerika.

Indtil 1733 sejlede alle danske vestindiefarere planmæssigt til St. Thomas, hvis naturhavn udgør en af Caraibiens fortræffeligste ankerpladser: beskyttet mod det åbne hav, med god ankerholdebund og med udmærkede provisionsmuligheder[43]. Lille St. Jan erhvervedes 1718, men blev aldrig andet end et appendiks til naboøen St. Thomas; ikke et eneste af de udstedte algierske søpas omtaler St. Jan som destination. Efter købet af St. Croix fra franskmændene i 1733 blev denne snart dansk hovedø i Caraibien. I tidsrummet fra 1754 til 1772 opkrævede myndighederne på St. Croix 1,1 million rigsdaler i told og ankerpenge - eller 4 gange så meget som på St. Thomas og 105 gange mere end på St. Jan[43b]. Det lader sig dog ikke sige, hvor mange fartøjer der anløb St. Croix, og hvor mange St. Thomas, efter som søpassene tilsyneladende ikke skelner mellem destinationsangivelserne »Dansk Vestindien«, »St. Croix eller St. Thomas«, »St. Croix og St. Thomas« og så videre.

Når returladningen af kolonialprodukter som sukker, bomuld og kaffe var indtaget, havde Vestindisk-guineisk Kompagnis første skippere ordre om at sejle hjem »agter om England« eller »neden om Hitland [Shetland]«, samme nordlige vej som de var sejlet ud. Men snart blev kaptajnerne stillet frit i valget mellem at gå gennem Kanalen eller nord om[44]. Efter 1733 sejlede de returnerende fartøjer syd om England - undtagen under Syvårskrigen 1756-1763, hvor denne vej var alt for risikabel.

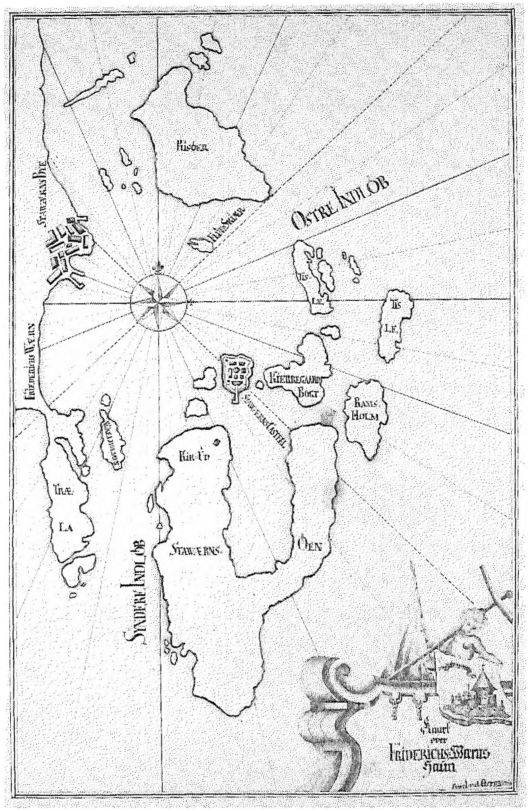
Hjemrejsen gik derfor for alle europæiske nationer stik nordpå fra de små Antiller og i en bue syd og øst om Bermuda, hvorfra Golfstrømmen og de dominerende vestenvinde blæste fartøjerne mod Europa i en næsten lige linie[45].

Det ønskeligste var naturligvis at få fragterne hjem så snart som muligt. Derfor havde kaptajnerne som regel forbud mod at søge havn uden i højeste nød; men i 1697 og året derpå fik Inne Pietersz og Jan Vinck besked om at søge ind til Flekkerø i Norge og afvente direktionens nærmere ordrer der, hvis de kom til Nordsøen, så sent som efter november, og der dermed var bare ringeste risiko for isdannelser i Øresund. Også senere efterlevede man denne ordre. Og for eksempel under Store nordiske Krig havde skipperne forholdsordre om at anløbe norsk havn for eventuelt at kunne gå hjem i konvoj derfra[46].

I praksis søgte knap halvdelen af de hjemvendende koffardifartøjer havn i Norge, og som regel angav skibsrådet i protokollen en eller flere af begrundelserne: modvind og hårdt vejr, vand- og proviantmangel eller sygdom og svækkelse blandt de ombordværende. Flere skibe havde således kun eet læggers ferskvand i behold, og på fregatten »Christiansborg« i 1772 var der så mange syge, at kun overstyrmand Balling var i stand til at navigere skibet[47].

Dover derimod søgte man kun i tilfælde af fare for forlis, som eksempelvis den uheldige paketbåd »Fortuna«, der nær var gået ned med mand og mus og ankom til England for at reparere med 16 tommer vand i lasten[48].

Med første sikre landkending efter at have krydset Atlanten kom sandhedens time for de spændte navigatører: hvor godt eller skidt havde deres bestik været? Med hensyn til breddegraden var positionsbestemmelsen uden større problemer hele vor periode igennem, da middagssolhøjden kunne måles temmelig nøjagtigt. Længdegraden derimod måtte man beregne sig til i skibsjournalen hovedsagelig ved hjælp af den udsejlede distance, som med sandur og



Frederiksværn havn og flådebase, tegnet i anlægsåret 1750 af J. von der Osten. Her ind til Stavanger søgte flere vestindiefarere enten for at forfriske, reparere ved værftet eller søge beskyttelse under kastel og søbatterier. Men som kortet anskueliggør, var besejlingsforholdene temmelig vanskelige, og hertil kom endda en masse blinde skær. Ofte blev skibene tvunget ind, således »Den dydige Sophie« som under norskekysten i november 1777 fik tåge og søndenvind, så man måtte ligge underdrejet et halvt døgn og til slut med vinden springende om i sydvest søgte ind til Frederiksværn. - Rigsarkivet, Kort- og tegningssamlingen, Søetaten D 793.

Frederiksvaern harbour and naval base, drawn in 1750, the year it was built, by J. von der Osten. Quite a number of West Indiamen called here near Stavanger to provision, make repairs or seek the protection of the citadel and the coastal batteries. But, as the chart shows, navigation conditions were difficult and included many sunken rocks. Often ships were forced into harbour. The »Dydige Sophie«, for example, in November 1777, was compelled by fog and a south wind to lie hove-to off the Norwegian coast for twelve hours until the wind shifting to the south west enabled it to make harbour in to Frederiksvaern.

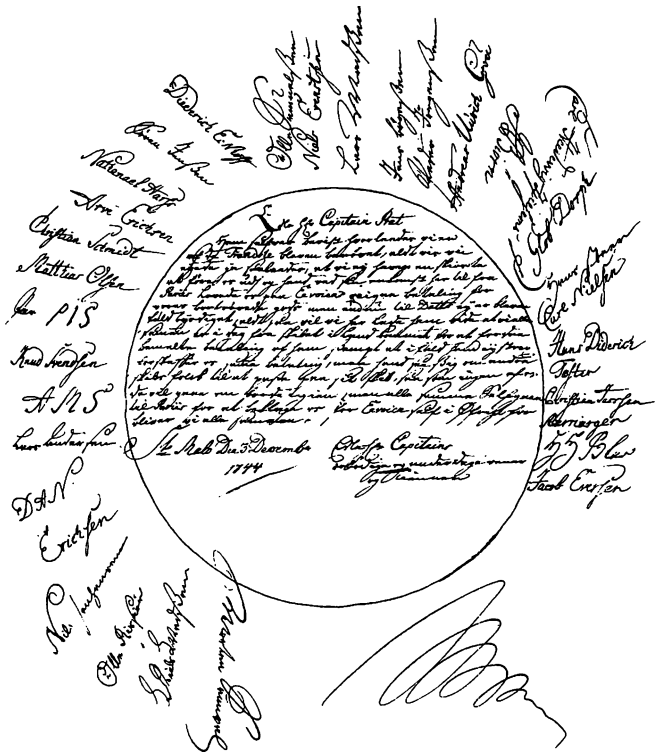
håndlog ikke blev præcis, og da navnlig ikke når vind- og strømafdrift var kraftig. Resultatet var, at længdebestikket som regel var en grad eller to galt efter oceanpassagen - men det var var trods alt et betydelig bedre resultat end på datidens franske skibe[49]. Selv på »Prøven« 1782-1783, der bar sit navn på grund af navigationseksperimenterne ombord, var misvisningen ved det traditionelle bestik fra Amerika til Europa 3½°. Derimod viste de to medbragte kronometre efter 41 døgn kun henholdsvis 1 og 1½ minut galt, og positionsbestemmelsen afveg følgelig bare 1/4° og 1/3°[50]. Kronometrene blev dog aldrig almindeligt forekommende på de private vestindiefarere inden 1807. Man klarede sig godt nok uden, urene var dyre at anskaffe, og de var ikke altid præcisere end det gammelkendte bestik - søuret på »Iris« i 1798 tabte næsten et halvt minut om dagen[51], hvilket selv ved en hurtig atlantkrydsning på en måned giver en fejl på næsten 4 længdegrader.

Under storkrigenes ophedede konjunkturer for neutrale skibe fastholdt de dansk-norske fartøjer ikke altid de ellers faste rutiner. De to skibe, hvis rejser nøje kan følges under Den amerikanske Frihedskrig 1778-1783, havde således begge ærinde på sydkysten af Haiti, der som øens andet navn Hispaniola siger var spansk. Efter at være blevet eskorterede til de danske Jomfruøer fortsatte den grønlandske handels skibe til Santo Domingo, hvor de blandt andet lastede kaffe og sukker. Turen hjem gik for »General Eickstedt«s vedkommende i 1782 vest om og ud mellem Haiti og Cuba, medens »Prøven« året efter gik øst om øen[52].

Også orlogsmændene afveg relativt ofte lidt fra den slagne vej, men altid ud fra handelsmæssige hensyn. Omkring 1800 medbragtes i flere tilfælde store kontante summer til Guadeloupe, Martinique eller endog Tanger; medens for eksempel fregatten »Thetis« med sine 301 mand og 40 kanoner gik til Port Liberté på Guadeloupe for at afhente 6.000 sølvpiastre samt Vestindiske Handelsselskabs fra Europa kommende skibe for at bringe disse sikkert til St. Thomas; ganske det samme gjorde »Bornholm« under Den amerikanske Frihedskrig[53].

Tilsvarende eskorterede »Christiania« 5 danske fartøjer fra St. Thomas til og fra den nederlandske ø Curacao ved Sydamerikas kyst 1781. Endvidere nåede fregatten tre gange til Haiti og to gange til Guadeloupe, foruden ofte at pendle mellem St. Croix og St. Thomas - alt sammen i løbet af 13 måneders ophold i Vestindien[54].

Fra de relativt få skibe, som returnerede fra Afrika direkte til Dan-



På vej hjem fra St. Thomas blev »Wilhelmine Galej« bordet af franske kapere 11. oktober 1744 og indbragt til St. Malo på Bretagnes nordkyst. Her mødte man så mange fortrædeligheder, at kaptajn Pratt tog til Paris for at klage hos den danske gesandt J.H.E. Bernstorff. Mandskabet var i mellemtiden frarøvet alle ejendele af franskmændene, »saaledes at vi ej haver en skjorte at føre os udi«, og nægter i protestskrivelsen at gå ombord igen, før de har fået erstatning. Det hele endte dog med, at skibet stod Øresund ind 14. april 1745. Lige som i mange samtidige bondeklager over hoveriet i Danmark er navnene skrevet i ring for at dække over initiativtager eller pennefører. Rigsarkivet, VgK 208.

On the way home from St. Thomas the »Wilhelmine Galej« was boarded by a French privateer on the 11th October 1744 and taken in to St. Malo on the north coast of Brittany. Here it met with so many indignities that Captain Pratt journeyed to Paris to make a complaint to J.H.E. Bernstorff, the Danish envoy. The crew, in the meantime, had all their possessions stolen by the French »so that we do not have a shirt to wear«, and in a letter of protest refused to go on board again until they had received compensation. In spite of all this the ship sailed back into the Sound on the 14th April 1745. As in many peasant complaints against harsh conditions in Denmark from the same time they signed the petition as a round robin so the name of the ringleader was concealed.

mark, er kun fundet een skibsjournal, nemlig fra »Havmanden«s rejse 1680-1681. I stedet for som planlagt at gå til Vestindien blev skibet som følge af slavemangel i Guinea sendt direkte retur til København. Ruten gik som trekantfarernes ind i Beninbugten og gennem korridoren syd for Ækvator ud midt i oceanet, hvor man sejlede næsten stik nord og kom langt vest om Acorerne indtil højden af Newfoundland, hvor kursen blev lagt nordøst over nord om De britiske Øer. Vel sagtens gik også for denne rute udviklingen i retning af senere at gå gennem Kanalen; i hvert fald valgte chaluppen »Qvitta« denne vej 1773[55].

At ruten direkte hjem fra Guinea til Danmark næsten aldrig benyttedes hænger sammen med, at man ikke kunne regne med at spare nævneværdig tid i forhold til ruten via Caraibien. Da Vestindisk-guineisk Kompagnis direktører i 1727 drøftede spørgsmålet, fastslog de, at der »ville være en 4 ugers forskel i sejladsen i det aller højeste« - foruden tiden på St. Thomas. Ruten gik nemlig alligevel blot et par hundrede mile øst om Antillerne[56].

Naturligvis var det også på tale at lade Asiatisk Kompagnis skibe fra Ostindien gå hjem via Guinea. Herved ville man undgå først at transportere varerne helt til Danmark og derfra reeksportere dem til Afrika. På baron von Søhlenthals tilsyneladende både billige og forsyningssikrende forslag svarede man imidlertid, at dette ikke kunne lade sig realisere, da Asiatisk Kompagni ikke ville kunne risikere sine skibe på Guldkysten, hvorfra man ikke uden videre kunne returnere til Europa[57]. Atter ser vi, hvordan de naturbestemte ruter over verdenshavene ikke lod sig ændre efter handelens og økonomiens ønsker.

En supplerende gruppe af skibe, hvis rejser kan kortlægges minutiøst, udgør de orlogsmænd, som staten sendte ud for at konvojere eller som stationsskibe i kolonierne beskytte dansk-norske handelsinteresser under verdenskrigene 1756-1763 og 1778-1783 og 1793-1815. I det store og hele forløb krigsskibenes sejladser ad ganske samme ruter, som de fritsejlende koffardimænd benyttede. Dog betød ufredstiderne, at konvojerne relativt sent vedblev at sejle nord om England for at undgå det udsatte farvand mellem Storbritannien og Frankrig, hvor det ydermere var ekstra vanskeligt at holde sammen på en konvoj.

De undersøgte konvojer var af ganske varierende størrelse: lige fra »Møen« der afsejlede fra Dansk Vestindien 10. september 1759 med ni skibe, som endda nåede samlet til Norge, til »Thetis« der gik fra St.

19. Post.

Sex Canon-Skud.

Naar Escadren skal gjøre meere Sejl, dog saa, at den rætter sig efter den en Chef Commanderende, da lader han fyre sex Canon-Skud; hvorpaa Enhver haver at sætte meere Sejl til.

At gjøre meere Sejl.

20. Post.

Trende Fyrer i Stor-Vantet, een over den anden, og eet Canon-Skud.

Naar den en Chef Commanderende vil, at Escadren skal mindske Sejl; Da giver han det tilkjende med trende Fyrer i Stor-Vantet, een over den anden, og lader derhos fyre eet Canon-Skud; Da Alle have at mindske Sejl, tilligemed den en Chef Commanderende.

At mindske Sejl.

21. Post.

Een Fyr paa Flag-Stokken, og een paa Mesans Raaen, af et particulair Skib.

Bliver noget Skib fremmede Sejlere vaer, sætte han een Fyr paa Flag-Stokken, og een under Mesans Raaen: Hvorpaa, naar den en Chef Commanderende svarer ham med samme Signal, han haver at hidse og fryge den Fyr, under Mesans Raaen, eengang for hver Sejlere, han haver seet.

Skulde han forneemme, at de Skibe, han blev vaer, vare Orlogs-Mænd, da advarer han derom med eet Canon-Skud.

At der forneemmes fremmede Sejlere.

22. Post.

Tvende Fyrer, een over den anden, udi Fokke-Vantet, een paa Boug-Sprydet, og ni Canon-Skud.

Naar den en Chef Commanderende vil give tilkjende, at Escadren skal ankre, sætter han tvende Fyrer, een over den anden, udi Fokke-Vantet, og een paa Boug-Sprydet, hvorved fyres ni Canon-Skud.

De andre Skibe sætte alle een Fyr paa Campagnen, og een paa Boug-Sprydet.

Naar den en Chef Commanderende under dette Signal lader eet Canon-Skud affyre, giver han derved tilkjende, at han lader Ankeret falde. Hvorpaa alle Skibene ankre, og ligesom de ere komne til Ankers, indtages deres extraordinaire Fyrer.

At ankre.

23. Post.

Tvende Fyrer udi Kryds Stænge-Vantet, den eene over den anden

Naar den en Chef Commanderende vil at Escadren skal fortøje, sætter han tvende Fyrer udi Kryds Stænge-Vantet, den eene over den anden.

At fortøje.

Under sejlads i konvoj kommunikerede man om dagen ved hjælp af signalflag, om natten ved blandt andre de her indtegnede blussignaler, og i tåge ved serier af kanonskud. I 1759, hvorfra signalbogen stammer, anvendte man 96 forskellige dagsignaler. Et af de oftest benyttede var et hvidt flag med en vandret rød stribe hejst i fortoppen; dette angav, at konvojen skulle slutte tættere sammen. - Rigsarkivet, Søetaten, Admiralitetets signalbøger.

When sailing in convoy ships communicated by signal flags in daylight, by night by means of flares some of which are illustrated here, and during fog by a series of cannon shots. In 1759, the date of this signal book, ninety six different day signals were in use. One of the most frequent was a white flag with horizontal red stripe displayed at the foretop, which indicated that the convoy should close op.

Thomas i juli 1800 kun med den lille »Iresine«[58]. Nødvendigheden af beskyttelse kan belyses ved, at alene englænderne opbragte knap 150 dansk-norske skibe 1756-1763 samt 876 under krigen 1793-1801; af disse var en ukendt men pæn stor andel vestindiefarere. Hertil kom at også Frankrig anholdt neutrale skibe, vist nok endnu flere danske end England[59].

Når de hjemvendende skibe endelig havde Kronborg om styrbord, kunne deres oplevelser således have været ganske forskellige. Men bortset fra små afvigelser lå i hvert fald ruterne over oceanet næsten fast gennem hele den omhandlede periode fra 1670'erne til slutningen af den florissante epoke i 1807.

IV - Sejltider

Dette afsnit omhandler dels fartøjernes afsejlingstidspunkter fra Danmark, dels sejladsernes og udeopholdenes varigheder, samt endelig hjemkomsttidspunkterne.

Fremstillingen heraf bygger for perioden 1671-1754 hovedsagelig på papirer i Vestindisk-guineisk Kompagnis arkiv[60]. Årene 1747-1807 er til dels beskrevet ud fra oplysninger i de algierske søpasprotokoller og i slavekasseregnskaberne[61]. Over hele undersøgelsesperioden spænder de imponerende øresundstoldregnskaber, og desuden er anvendt sejladsdata fra forskelligt trykt materiale.

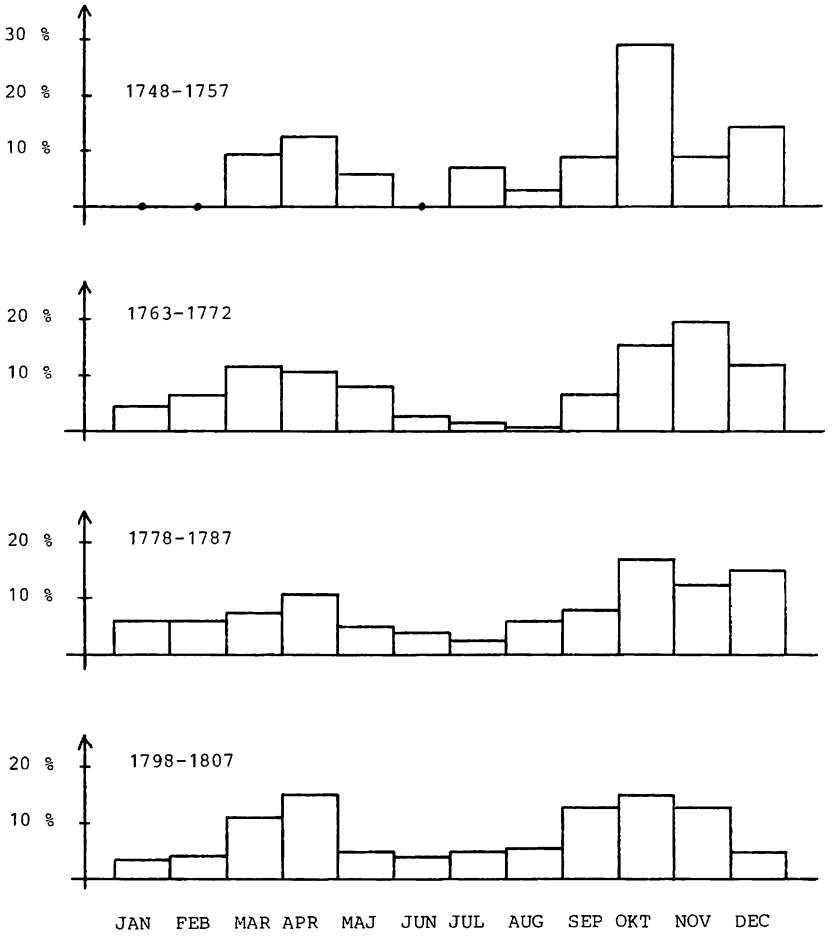
Som følge af de forskelligartede kildegrundlag må vi i det følgende være opmærksomme på, at småafvigelser for eksempel i forholdene før og efter midten af århundredet meget vel netop kan skyldes forskelle i kildematerialet.

For en række detaljerede eksempler på sejltider henvises en gang for alle til bilaget.

Afsejlingerne fra Øresund før 1754 faldt i to markante grupper: en om vinteren plus en om foråret eller sommeren. Af de 140 togter med kendt afsejlingsdato direkte herfra til Vestindien afgik flest i månederne oktober-december (44%) og næsten lige så mange i april-juni (31%). Af 84 fartøjer destinerede til Guinea afgik hovedparten i juli og august (30%) samt november og december (26%). Dette billede holdt sig næsten uforandret gennem firsårsperioden.

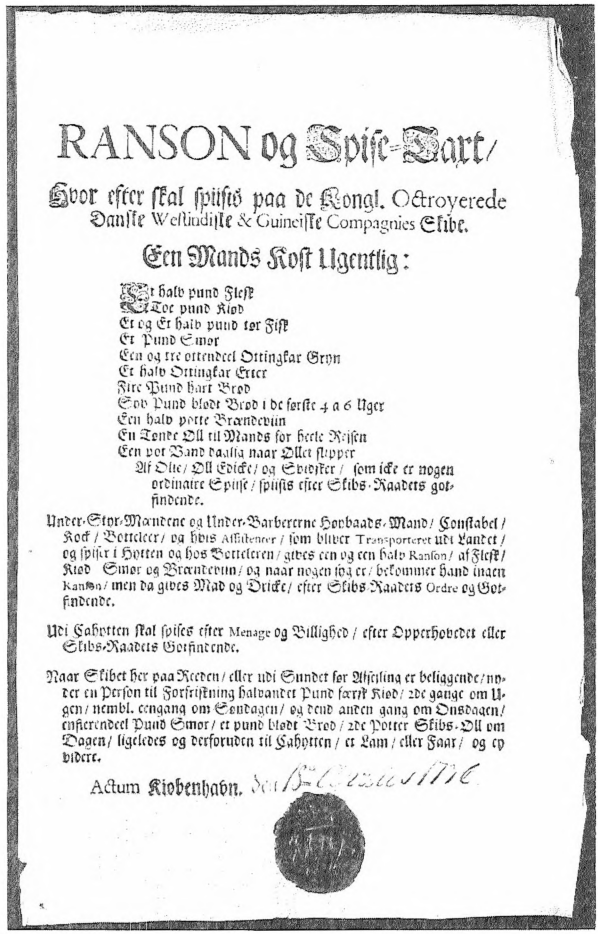
Dette passer godt sammen med bogholder Peter Mariagers oplysning om, at kompagniet sædvanligvis udsendte skibe såvel i efteråret som i foråret[62]. Specielt for guineatogternes vedkommende mente en række kompagniembedsmænd i 1727, at et skibs »avantagie af at afsejle i juni maaned bestaar derudi, at travattiden ved ankomsten til

Fordeling af afsejlinger fra Øresund direkte til Vestindien



Guinea alt er forbi«, medens fordelen ved at afgå om vinteren var, at skibet så kunne være færdigekspederet i Afrika, inden stormperioden satte ind i marts[63].

For skibe destinerede direkte fra Danmark til Vestindien var det ideelle, at de afsejlede ved vintertide og senest i februar. På denne måde ankom de for det første til øerne i høstudskibningsmånederne,



RANSON og Spise-Tart/

Hvor efter skal spisis paa de Kongl. Octroyerede Danske Westindiske & Guineiske Compagnies Skibe.

Een Mands Kost Ugentlig:

Et halv pund Flesk
Tre pund Kiød
Et og Et halv pund tør Fisk
Et Pund Smør
Een og tre ottendeel Ottingkar Grøn
Et halv Ottingkar Ærter
Fire Pund hart Brød
Syv Pund blødt Brød i de første 4 a 6 Uger
Een halv potte Brændevin
En Tønde Øl til Mands for heele Reisen
Een pot Vand daglig naar Øllet slipper
Af Olie/ Øl Eddike/ og Svidsker/ som icke er nogen ordinaire Spise/ spisis efter Skibs-Raadets gotfindende.

Under-Styr-Mændene og Under-Barbererne Hovbaads-Mand/ Constabel/ Kock/ Bøttelcer/ og hvis Assistenter/ som bliver Transporterer udi Landet/ og spiser i Hytten og hos Bøttelceren/ gives een og een halv Ranson/ af Flesk/ Kiød Smør og Brændevin/ og naar nogen sog er/ bekommer hand ingen Ranson/ men da gives Mad og Dricke/ efter Skibs-Raadets Ordre og Gotfindende.

Udi Cahytten skal spises efter Menage og Billighed/ efter Opperhovedet eller Skibs-Raadets Gotfindende.

Naar Skibet her paa Reeden/ eller udi Sundet før Afsejling er beliggende/ nyder en Person til Forfriskning halvandet Pund farsk Kiød/ 2de gange om Ugen/ nembl. engang om Søndagen/ og denn anden gang om Onsdagen/ enfierendeel Pund Smør/ et pund blødt Brød/ 2de Potter Skibs-Øl om Dagen/ ligeledes og derforuden til Cahytten/ et Lam/ eller Faar/ og ey videre.

Actum Kiøbenhavn.

Spisereglement for menige ombord på vestindiefareren »Grevinden af Laurvigen« i 1763. På slavehalerne fik de sorte præcis samme rationer af flæsk og brændevin, og i det hele taget var der ikke afgørende forskel på forplejningen for matroser og slaver; det gjaldt jo om at holde så mange som overhovedet muligt i live. Derimod fik underofficerer tilmålt halvanden portion, og kaptajn, overstyrmand med flere fik dobbelte rationer af flæsk, kød, smør og brændevin. - Rigsarkivet, VgK 205.

Messing regulations for the crew aboard a West Indiaman, the »Grevinden af Laurvigen«, in 1763. On slaveships the blacks got exactly the same amount of salt pork and liquor as the crew and in general there was little difference between their rations. The important thing was to keep as many alive as possible. The petty officers received one and a half, and the captain, mate and a few others double, rations of salt pork, meat, butter and liquor.

for det andet undgik de orkantiden derovre, og for det tredie kunne de atter nå København, inden den farligste vinter satte ind[64]. Efterhånden slækkede kompagniet dog noget på sin ideale fordring, og i 1751, hvor Pieter de Wint foreslog at lade et fartøj befragte og afgå fra hovedstaden til St. Croix i maj måned, fastslog den søfartskyndige direktør Jesper Reichardt, at Vestindisk-guineisk Kompagni kun burde afsende skibe i marts eller senest primo april samt om efteråret i september eller begyndelsen af oktober[65].

Efter 1747 fordeler pasekspeditionerne sig som vist i vedstående diagram for udvalgte tiårsperioder. Atter er stabiliteten meget udtalt - også inden for det enkelte år - med forårs- og vinterkoncentration. Selv om der ses en svag tendens til at sprede afsejlingerne over hele året, således at frekvensspredningen 1748-1807 falder jævnt fra 29 til 11½ procentpoints.

Dog må vi huske på, at de algierske søpasprotokoller kun oplyser datoerne for passenes udstedelse i Kommercekollegiet i København og deres tilbagelevering samme steds efter endt rejse. Tidsafstanden mellem pasudstedelse og afsejling fra Øresund var i gennemsnit omkring 3 uger, hvorimod der gik cirka 1 uge fra et københavnerskibs hjemkomst til pasafleveringen[66]. En kontrol ved hjælp af sundtoldregnskabernes oplysninger i årene 1772-1778 og 1784-1795 viser da også temmelig nøje overensstemmelse med det allerede skitserede billede.

Mellem 1671 og 1754 anvendte 35 skibe i gennemsnit 156 døgn på rejsen fra Danmark til hovedfortet Christiansborg i Guinea. Dette tal lå fast igennem hele perioden, og spredningen omkring snittet var meget ringe, bortset naturligvis fra enkelte havarister. Forholdet illustreres tillige ved Guineisk Kompagnis femten slavetogter i bilaget. 1766-1776 var dette selskabs kaptajner i snit 136 døgn om at nå frem; men som vist sejlede de inden da som regel 4 uger langs ovenkysten. Dette sidste er muligvis forklaringen på, at de danske skibes sejltider fra Europa til Guinea lå noget højere end de store slavenationers[67].

For at få slavetogterne afviklede så hurtigt som muligt indførte Vestindisk-guineisk Kompagni i 1702 pengepræmier for navigationsofficererne under visse omstændigheder. Hvis skibet nåede fra Sundet til Christiansborg på under henholdsvis 12 uger, 10 uger eller 2 måneder, fik kaptajn og styrmænd til deling 30, 50 eller 100 rigsdaler. Indtil 1747 sejlede imidlertid bare 3 fartøjer (omtrent hvert niende) på præmietider; og i dette år konverteredes hastighedsducøren til en fast løndel. Af Guineisk Kompagnis togter nåede hvert femte til

Christiansborg på de tidligere præmietider. Herefter gik man i stedet over til at give skibsofficererne en vis procentdel af værdien af slavernes og sukkerets salgsværdi[68].

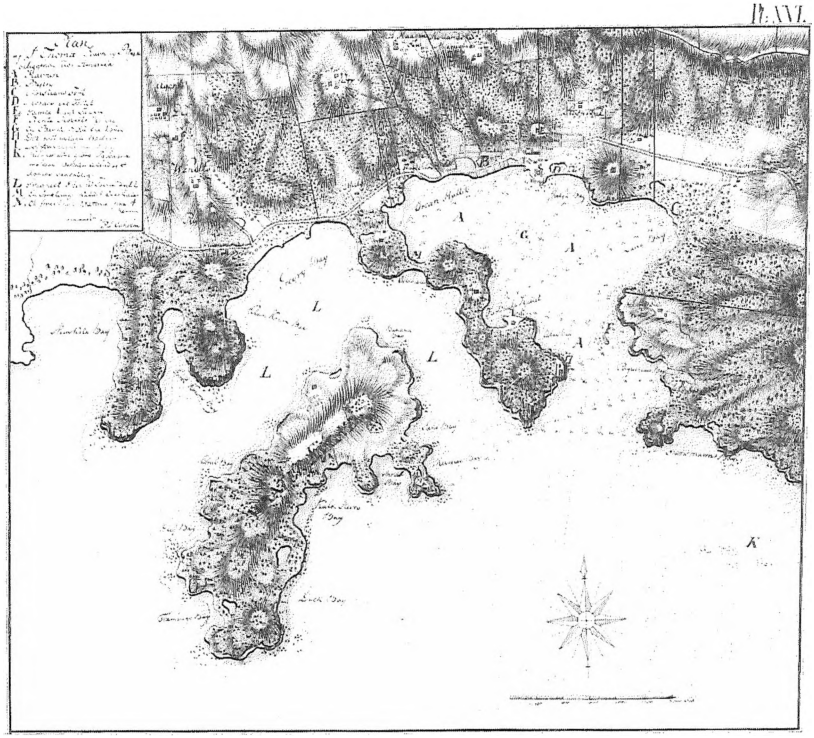
Opholdet ved det danske fort i Afrika varierede kraftigt med handelskonjunkturerne. Var slaveudbudet rigeligt, lå man kort tid ved fæstningen, lige som når der ingen slaver var at få, og danskerne derfor måtte handle langs andre kyststrækninger. Til andre tider lykkedes det langt om længe at få tilfredsstillende last ved Christiansborg. Som regel angav kaptajnens instruks dog en maksimal ventetid ved det danske fort, således i 1747 på 8-9 uger ud af 2-3 måneder ved kysten i det hele taget[69]. Før 1754 varierede opholdene ved fortet fra 3 uger til 1 år; Guineisk Kompagnis skibe lå der i gennemsnit 6 måneder - eller nogenlunde som tidens andre europæiske fartøjer[70].

Typisk ankom Vestindisk-guineisk Kompagnis kaptajner i december-marts og afsejlede i marts-maj. Altså opholdt de sig der netop uden for de omtalte regn- og stormperioder.

Den såkaldte mellempassage fra Guinea til Vestindien med den værdifulde slavelast ombord blev ofte afbrudt af opankring ved Sao Tomé eller Isle de Prince, hvor man forudså et ophold af 1½-3 ugers varighed[71]. Præmietiderne for sejladsen fra Afrika til Caraibien var på under 4 måneder, 19 uger og 22 uger[72], sandsynligvis regnet fra ankring ud for Christiansborg til ankomst til dansk havn i Amerika. Af 15 togter mellem 1702 og 1747 sejlede 4 til den store ducør og 1 til den mindste. Ingen af bilagets togter fra Guineisk Kompagni ville have fået præmie; thi disse brugte typisk 3½ måned alene til overfarten - til forskel fra det ældre kompagnis knap 3 måneder. Som antydet medgik dog temmelig lang tid til overhovedet at nå korridoren syd for Ækvator.

Sejladserne direkte fra Europa til Caraibien blev naturligvis gennemførte meget hurtigere, endda hurtigere end rejsen fra Danmark til fort Christiansborg. De gunstige vind- og strømforhold på ruten tværs over Atlanten betød, at udturene for Vestindisk-guineisk Kompagnis fartøjer stedse varede godt 100 døgn. En sejlads som i årene 1772-1778 kunne reduceres til 81 døgn i snit for de 137 fartøjer, der figurerer både i sundtoldregnskaber og lokale vestindiske havnelister.

Der var dog en ret udpræget sæsonbestemt forskel på sejladserne. De fartøjer, der afsejlede fra Danmark i sommerhalvåret fra marts til august, havde relativt travlt og anvendte kun 50-60 døgn til udturen. Medens de, som afgik i det sene efterår eller om vinteren, brugte næ-



Kort over St. Thomas havn, tegnet af P.L. Oxholm omkring 1779. I den medfølgende rapport forklarede han: »Havnen...er stor og dyb nok, endog for de sværeste krigsskibe; den er temmelig ren for skær...Omtrent i midten af havnen ligger en sandbanke [G] 17 til 18 fod under vandet, paa hvilken store købmandsskibe somme tider rage, naar de er ladte; men det er af liden farlighed, da de ved floden [højvande] kommer af igen...Skibene ligger derfor stedse til ankers, hvor ankrene er nedtegnede«. Rigsarkivet, Kort- og tegningssamlingen, Rentekammeret 337.327.

Map of the harbour at St. Thomas, drawn by P.L. Oxholm about 1779. In his accompanying report he writes: »The harbour...is large and deep enough for even the biggest man-of-war: it is practically clear of rocks. Almost in the middle of the harbour there is a sandbank [G], seventeen or eighteen feet under the surface, on which big merchantmen sometimes run aground when they are laden, but there is little danger as they come off at the next high tide...Ships always lie at anchor, therefore, where an anchor is shown on the map«.

sten dobbelt så lang tid til rejsen[73]; thi dels var vejret hårdere, og dels kunne man under ingen omstændigheder nå at returnere med last inden for samme sejlsæson.

To hundrede år senere regnede man med normale udrejsetider på cirka 45 døgn[74]. Men i 1770'erne tilfalder rekorden kaptajn Hans Petersen Klein fra København, som stod Sundet ud 27. oktober 1776 og ankrede ved Frederikssted på St. Croix allerede 9. december, altså 43 døgn senere. Hans skib »Aletta« var typisk for de københavnske vestindiefarere: drægtigheden var på 96½ kommercelæst, og det havde 18 mand ombord. Ydermere hørte både reder og skipper til de allermest sagkyndige og erfarne i denne fart. Lars Madsen var en af dem, der udrustede flest vestindietogter, ialt 77 i årene fra 1763 til 1781, og Hans Petersen Klein gennemførte 18 heraf[75]. Madsen havde i øvrigt selv sejlet som skibsfører og besad (som senere omtalt) i 1752 tidsrekorden for gennemførelsen af et helt vestindietogt.

Allerhurtigst gik det dog for Vestindisk Handelsselskabs nyerhvervede »Lucie Emerentze« på dettes første rejse i 1783 fra Plymouth til St. Thomas, hvorfra kaptajn Svend Jensen begejstret tilskrev sin direktion hjemme i København. »Jeg kan med fornøjelse lade Dem vide, at jeg er lykkelig og vel arriveret til St. Thomas den 30. december og har haft en meget lykkelig rejse i 29 dage. Skibet sejler saa vel, at jeg har ingen set, som kan følge os. Skibet har sejlet 10 til 11 mil i vagten [godt 10 knob], hvilket er meget for et skib at sejle; og er et forskrækkeligt galant skib tillige med. Saa jeg kan ikke nok som rose det«. I størrelse og bemanding lignede »Lucie Emerentze» ganske »Aletta«[76]. Hurtigere end på 1 måned har det næppe været muligt at komme fra Danmark til Vestindien, da selv større sejlskibes tophastigheder lå lige over 10 knob i det attende århundrede[77].

Havneopholdet i Dansk Vestindien var af nogenlunde samme varighed for direkte rejser og for slavetogter. Begge kategorier havde en ladning at losse og en ny at laste, inden turen atter gik hjemad. Fra 1670'erne til 1750'erne skete dog en markant udvikling i retning af kortere ophold i Caraibien: gennemsnitlig mindskedes opholdene fra næsten 200 til knap 100 døgn for de ialt 44 skibe, hvis ankomst- og afsejlingsdatoer er kendte. Også for visse år i 1770'erne kan dette forhold belyses for St. Croix' vedkommende[78].

Ophold i Dansk Vestindien:

ankomst	1765 feb.-jul.	7 skibe à gnst.	77 døgn
	1772 feb.-jul.	20	56
	1773 jan.-maj.	21	105
	1774 jan.-maj.	13	144
	1776 jan.-jul.	36	67
	1777 feb.-jul.	35	78
	1778 jan.-aug.	27	83

overliggere	1772/73	8 skibe à gnst.	194 døgn
	1775/1776	6	169
	1776/1777	13	191
	1777/1778	14	260
	ikke overliggere ialt	159 skibe à gnst.	83 døgn
	overliggere ialt	41 skibe à gnst.	212 døgn

Tabellens togter falder i to helt forskellige kategorier: dem der måtte ligge vinteren over i vestindisk havn, og dem som straks lastede og vendte hjem. Ankomsttidspunktet var afgørende for, om man faldt i den ene eller anden gruppe. For nåede et skib øerne i perioden fra januar til juli, eventuelt august, kunne det nå at indtage sukkerladning og afsejle inden orkantiden. Sukkerrørene blev høstede i februar eller marts, og råsukkeret var parat til udskibning nogle måneder senere. Modsat indtrådte den officielle orkantid 25. juli, så intervallet var ret kort[79]. Hvis ikke man blev færdig i tide, måtte fartøjet aftakles og vente på roligere vindforhold eller ny høst. I årene 1772-1778 udklareredes de sidste skibe fra St. Croix hvert år i månederne august og september. Der var en udpræget tendens til, at jo nærmere på denne frist skibene ankom, desto hastigere fik de deres returladning indenbords og kom afsted igen. De mest almindelige afsejlingsmåneder århundredet igennem var juni og juli.

Medens man ikke kunne ændre ret meget ved de helt naturbundne sejltider over oceanet, lå det trods alt anderledes med havneopholdet i Dansk Vestindien. I Vestindisk-guineisk Kompagnis befragtningskontrakter med private redere aftalte man et maksimalt ophold på 59 døgn; senere mente Generaltoldkammeret, at 4-5 uger måtte være højden for paketbåden[80]. Disse tal gjaldt utvivlsomt alene for ikke overvintrende, og de afspejler det videre spillerum, som efterhånden opnåedes.

Et standende stridsemne mellem kompagniherre eller reder i København og udsendt handelsmand var, hvor hastigt fartøjerne med rimelighed kunne forventes at blive returlastede. Skønt for eksempel havneopholdet på øerne gav mulighed for at vedligeholde og reparere fartøjerne, indebar et langt ophold en række ulemper: skibsskrogene tog betydelig skade af orme i tropehavet, omkostningerne blandt andet til mandskabets underhold voksede, fartøjet ankom til risikable hjemlige farvande i den farlige vinter, og hertil kom den investerede kapitals forøgede omslagstid.[81].

Et tilsvarende godt incitament til at afvikle hjemrejsen så hastigt som muligt var, at sukkeret i lastens egetræsfade kun var halvt raffi-

Seilferdige Skippere.

Capitain Pet. H. Løve agter med første aabne Vande med Skibet 3 Søstre at asseile til Christianstæd paa St. Croix, hvorhen han medtager Fragtgods. Vedkommende vilde behage at henvende dem til Skibet ved Østerøiske Compagnie beliggende, eller til Mægler N. Schiøtt.

Capt. Peter H. Dahl, førende Skibet Bernhardine, agter den første aabne Vande at asseile herfra til St. Croix, hvorhen han medtager Fragtgods og Passagerer. Vedkommende vilde behageligen melde sig til Skibet ved Toldboden beliggende, eller til Mægler N. Schiøtt.

Skpr. Johnsen, førende Sluppen 2 Søstre kaldet, agter ved første aabne Vande at asseile her fra til Arendal, Langesund, Østerriisøe, Kragerøe, Øxefiord, Lillesand og Christianssand, hvorhen han medtager Fragtgods; Vedkommende vilde behageligen henvende dem til Skibet, ved Toldboeen beliggende, eller til Mægler N. Schiøtt.

Skibsleilighed til Bergen og Drammen, som med første aabne Vande agter at asseile, anvises i Nyehavn No. 9.

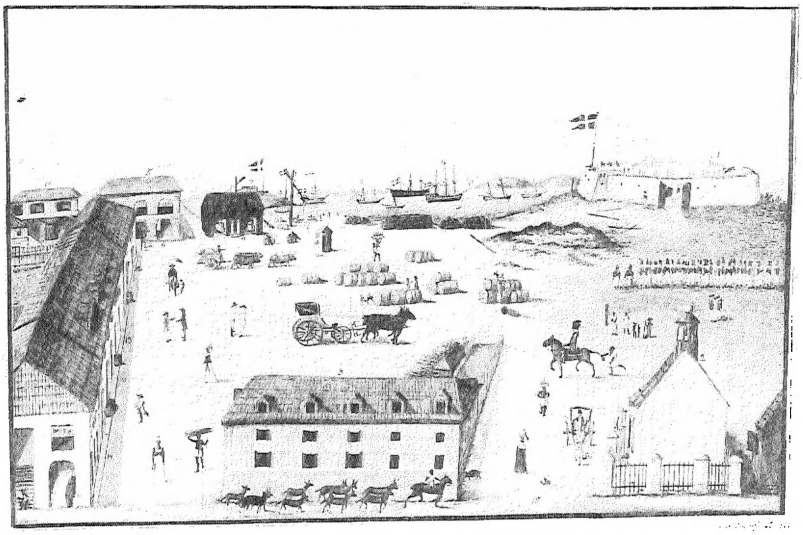
Skibsleilighed til Christiania anvises af Mægler N. Schiøtt.

Dagbladsannoncer gjorde ofte opmærksom på sejlklare skibe, som var parate til at bringe såvel gods som passagerer fra København til Vestindien. De to nævnte fartøjer er henholdsvis Frederic de Conincks »De tre Søstre« og J.J. Frølichs »Bernhardine«. Som følge af den ualmindelig hårde isvinter 1794-1795 kom skibene først afsted en måned efter annoncens indrykning. - Universitetsbibliotekets 1. afdeling, Kongelig alleene Privilegerede Kiøbenhavns Adresse-Contoirs Efterretninger 27. marts 1795.

Newspaper advertisements often announced the departure of ships which would carry goods and passengers from Copenhagen to the West Indies. The two here are Frederic de Coninck's »De tre Søstre« and J.J. Frolich's the »Bernhardine«, though due to the unusually severe winter of 1794-95 they did not leave until a month after the advertised date.

neret. Dette såkaldte muscovadosukker var en klæbrig brun substans, hvoraf en femtedel nemt kunne lække ud undervejs hjem. Lugten ombord kunne derfor blive temmelig kvalm, og passagerer klagede over, at der over alt afsattes et blyagtigt lag, som smittede af på ens tøj[82].

Hjemrejsen til Europa var identisk for trekantfarere og direkte



Havnepladsen i Christianssted på St. Croix, tegnet af H.G. Beenfeldt i 1815. Fortet Christiansværn dominerer det travle udskibningssted, hvor sukkerfadene ligger parate sammen med tømmer. Midt i forgrunden er Proviantgården, hvor slaveauktionerne oftest fandt sted, bag denne ses det lille toldkontor, og ved selve kajen findes butik, vejerbod, kran og slæbested. Ude i Bassinet ligger skibene for anker; en enkelt europafarer er delvis aftaklet og har åbenbart belavet sig på at blive liggende orkantiden over. - Rigsarkivet, Kort- og tegningssamlingen, Rentekammeret 337, 211b.

Christianssted harbour, St. Croix. Drawing by H.G. Beenfeldt, 1815. The fort of Christiansvaern dominates the busy harbour where barrels of sugar and timber are waiting to be loaded. Centre foreground is the victualling yard where slave auctions were held. Behind it the small customs house, and on the quayside a shop, the weighhouse, crane and slipway. Among vessels at anchor in the basin is one from Europe, partly dismantled and obviously staying in port during the hurricane season.

ekspeditioner. Næsten halvdelen af kaptajnerne lettede anker og stævnede hjemefter i juni eller juli, færre i månederne efter.

Indtil midten af det attende århundrede mindskedes varigheden for hjemturen gradvis fra knap 4 måneder til godt 3 måneder for de par snese skibe, hvis sejltider vi kender.

Men også disse gennemsnit reducerede man betydeligt i 1770'erne.

Tabellen viser tiderne for rejsen mellem St. Croix og Helsingør og understreger samtidig det stærke enhedspræg, rejserne bar[83].

Varighed af hjemture fra St. Croix til Helsingør:

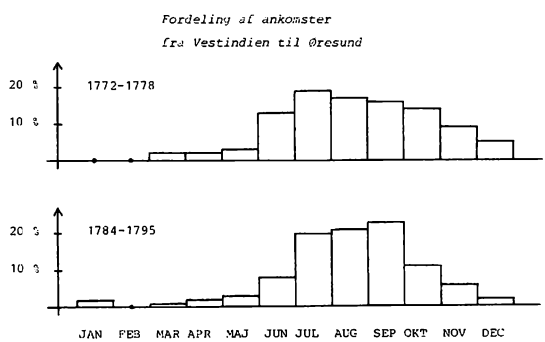
Afsejling	1772 mar.-aug.	22 skibe à gnst.	67 døgn
	1773 apr.-aug.	24	66
	1774 apr.-sep.	28	73
	1775 apr.-sep.	29	62
	1776 feb.-sep.	47	71
	1777 mar.-sep.	21	70
	1778 feb.-sep.	31	70
Ialt		202 skibe à gnst.	69 døgn

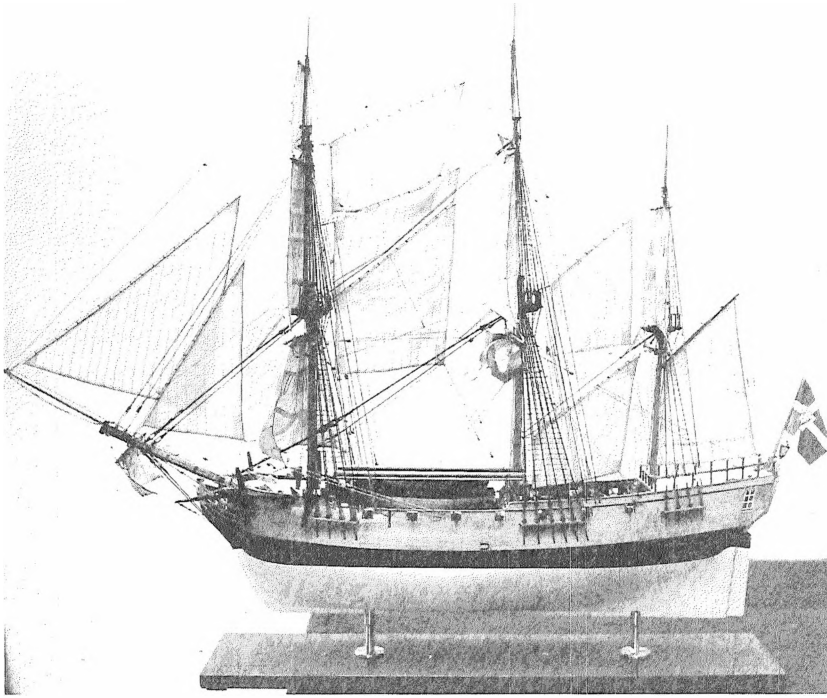
På dette stræk af de lange farter spillede årstidsvariationer ingen afgørende rolle; men som det fremgår, afsejlede skibene overhovedet kun i månederne fra februar til september - og endda kun ganske få i august og september.

Hurtigste hjemtur i disse år var på 40 døgn mellem Christianssted og Kronborg[84]. Som vist i bilaget nåede en række af orlogsmændene efter 1792 dog endnu hastigere hjem; aller hurtigst var fregatten »Iris« med 37 døgn.

En af de hurtigste nederlandske returrejser på denne tid var på 45 døgn med skibet »Haast U Langzaam«; i gennemsnit varede denne nations returrejser 74 døgn, en smule længere end franskmændenes. Ved sejlskibsæraens slutning omkring århundredskiftet regnede man med hjemture af 35-45 døgns varighed[85].

I Vestindisk-guineisk Kompagnis tid stod de returnerende langfarere oftest Øresund ind i juni eller juli. Men i det hele taget kunne månederne fra maj til oktober fremvise en del hjemvendende skibe. Næsten samme mønster genfinder vi i øresundstoldregnskaberne for senere perioder. Dette er anskueliggjort i det vedføjede diagram, som dækker henholdsvis 280 og 388 returskibe i de to perioder.





Det bevæbnede fregatskib »Frederiksdal« var som så mange andre vestindiefarere bygget i Flensborg 1780-1782. Reder var først det meget store københavnske handelshus van Hemert, personificeret ved halvbrødrene Pieter van Hemert og Gysbert Behagen. Begge tilhørte det indflydelsesrige patriciat omkring den tyske reformerte kirke. Senere sejlede fartøjet for kaptajnløjtnant Diderich von Holstein, der var Behagens svigersøn. På dette handelstogt, der er omtalt i bilaget, fungerede »Frederiksdal« samtidig som øvelsesskib for seks af orlogsflådens løjtnanter samt nogle kadetter. Både 1794 og 1795 gjorde skibet vestindietogter med von Holsteins svoger generaladjudant Thøger Abo som reder. Herefter gik det i norgesfart, og efter Abos fallit solgtes det til Norge 1799. - Handels- og Søfartsmuseet, nybygget model.

The »Frederiksdal«, an armed frigate, which like many West Indiamen was built in Flensborg, 1780-82. Its first owner was the very big Copenhagen commercial firm of van Hemert, headed by two half brothers Pieter van Hemert and Gysbert Behagen. They belonged to the influential patrician set centred round the German reformed church. Later the ship passed into the possession of lieutenant commander Diderich von Holstein, who was Behagen's son-in-law. On the trading voyage mentioned in the article the »Frederiksdal« also functioned as a training ship for six naval lieutenants and a number of cadets. In 1794 and 1795 the vessel made voyages to the West Indies for another owner, von Holstein's brother-in-law Thoger Abo, adjutant general. Thereafter it sailed between Denmark and Norway until it was sold to Norway in 1799 after Abo's bankruptcy.

Med Kronborg om styrbord regnedes togterne for afsluttede. I første halvdel af det attende århundrede var der præmie på 200 rigsdaler til deling mellem kaptajn, overstyrmand og styrmænd på de skibe, som fuldendte togter direkte fra Sundet til Dansk Vestindien og retur på under 1/2 år[86]. Imidlertid lykkedes det kun at få gennemført 2 rejser så hurtigt (ud af 102 med kendte rejsetider 1674-1754). Rekorden tilfaldt kaptajn Lars Madsen på »Enigheden«, der 28. august 1752 ankom til Helsingør efter at være udsejlet mod St. Croix 151 døgn forinden. Fartøjet var på 60 kommercelæster og tilhørte Peter Casse i hovedstaden, men var befragtet for kompagniets regning[87].

I det syttende århundredes slutning var skibene gerne borte på de direkte togter omkring et års tid, medens gennemsnittet i perioden 1723-1754 lå helt fast på 10 måneder, fordelt ligeligt mellem udtur, ophold i Caraibien og hjemtur. Siden tiltog varighederne dog atter, vel nok som følge af, at man oftere anløb fremmede havne for at drive handel. Af slavekasseregnskaberne fremgår, at 19 skibe hjemkomne 1755-1757 i gennemsnit havde haft besætningerne forhyrede i 10,2 måneder, 72 fatøjer i 1769-1771 i snit 11,3 måneder og 108 vestindiefarere 1784-1786 i 12,5 måneder. I litteraturen vedrørende nederlandsk, engelsk og fransk direkte vestindiesejlads nævnes over alt tilsvarende varigheder på 1 år eller lidt mindre. Langt ind i det nittende århundrede regnede man med, at skibe i regelmæssig vestindiefart kun kunne nå at gennemføre eet togt om året[88].

Flittigste vestindiekaptajner var

1772-1778:

Morten Hermansen Rønne af København

Sundet ud	Sundet ind	borte	hjemme	ankomst Vestindien	afsejling Vestindien
13.04.1772	20.09.1772	160 døgn		04.06.1772	18.07.1772
08.11.1772	15.09.1773	311	49 døgn	15.02.1773	25.07.1773
11.12.1773	07.10.1774	300	87	?	29.07.1774
19.02.1775	15.08.1775	177	135	?	27.06.1775
02.12.1775	28.07.1776	238	109	06.04.1776	30.05.1776
15.11.1776	13.08.1777	271	110	?	?
28.12.1777	15.08.1778	230	137	23.03.1778	?
12.12.1778			119	?	?
	gnst.	241 døgn	107 døgn		

1784-1795:

Henrik Rasmussen af København

Sundet ud	Sundet ind	borte	hjemme
07.05.1784	12.06.1785	401 døgn	
25.10.1785	05.01.1787	437	134 døgn

03.04.1787	28.09.1787	178	88
11.11.1787	04.10.1788	327	44
04.12.1788	28.09.1789	298	61
07.11.1789	16.09.1790	313	40
20.11.1790	09.09.1791	293	65
13.11.1791	25.08.1792	285	59
24.10.1792	13.06.1793	232	60
06.10.1793	17.06.1794	254	115
	gnst.	302 døgn	74 døgn

En konkret illustration af disse generelle konklusioner giver tabellen, som viser den hyppigst passerende vestindieskipper ifølge sundtoldregnskaberne for hvert af de undersøgte tidsrum, 1772-1778 og 1784-1795.

At netop Morten Hermansen Rønne og Henrik Rasmussen nåede at gennemføre flest togter skyldtes kun i ringe grad, at de sejlede hurtigere end andre. I højere grad spillede det derimod en rolle, at de var aktive i hele undersøgelsesperioden, at de hver gang gik ud og ind gennem Øresund (i stedet for eksempelvis Norge eller Elben), samt at de ikke ind imellem gik til andre destinationer end Vestindien.

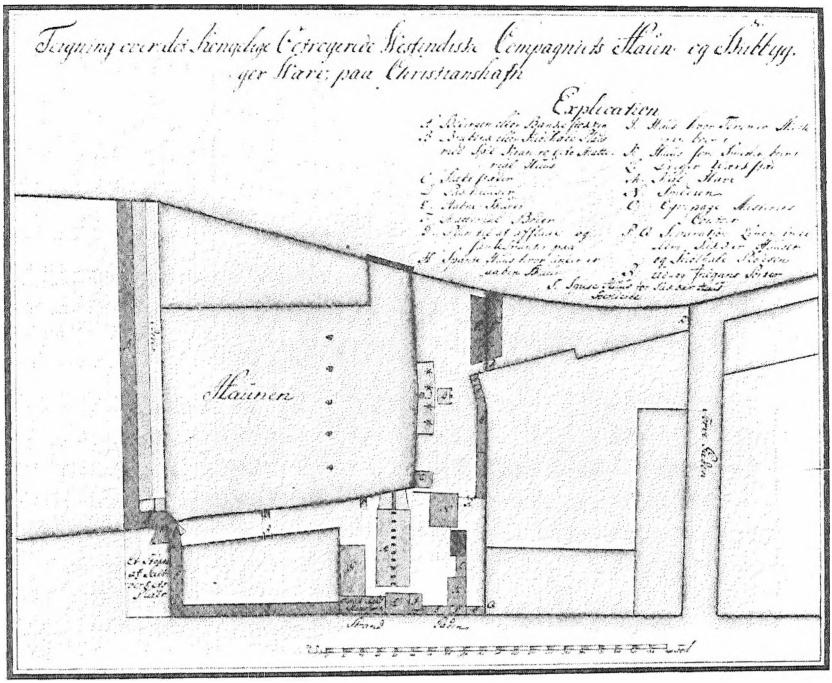
Togterne til Guinea og retur via Jomfruøerne var relativt længe om at finde en fast rutine. Men fra 1720'rne og frem til 1750'erne varede de gerne lige omkring 1½ år ialt. Som vist i bilaget formåede Guineisk Kompagni siden hen ikke at nedbringe varigheden af trekanttogterne; i snit varede disse i perioden fra 1766 til 1776 19 måneder, hvoraf dog ophold i Guinea og Caraibien tilsammen udgjorde de 9 måneder.

Tidsforbruget for de andre europæiske slavehandelsnationers togter var nogenlunde tilsvarende, dog med en tendens til at de franske og engelske afvikledes en smule hurtigere end de danske; på nederlandske skibe faldt der endda bøder, såfremt et trekanttogt varede mere end 20 måneder[89].

V - Konklusion

Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807 foregik inden for uforanderlige naturgivne rammer. Dog indebar epoken en umiskendelig udvikling i retning af hurtigere gennemførte togter, selv om ruterne var næsten uændrede og forblev uændrede i resten af sejlskibenes tid frem til vort eget århundrede.

Som for den ostindiske farts vedkommende afvikledes de første rejser let tøvende og famlende, skønt indkaldte udenlandske eksperter medvirkede - således den nederlandske skipper Arent Hendrich-



Vestindisk-guineisk Kompagnis imponerende anlæg på Christianshavn i 1750. Mellem Torvegade og Strandgade lå kompagnihuset med administrationslokaler for direktion, bogholder og andre embedsmænd; desuden det store sukkerraffinaderi med bolig for de fyrre ansatte. Hertil kom havnen med skibsværftet, som blandt andet omfattede bedding, bradbænk til kølhaling, spanteplads og -hus, drejerværksted, smedie og tillige en række boliger for værftets folk. - Rigsarkivet, Hofetatens kongelige resolutioner 1750 nr. 631.

The West Indies and Guinea Company's impressive establishment on Christianshavn in 1750. Their headquarters, between Torvegade and Strandgade, contained administrative offices and counting-house. In addition there were the large sugar refinery and living quarters for the forty people it employed, harbour and shipyard with slipway, careening place, timber yard, turners' workshop, smithy and dwellings for shipyard workers.

sen på Vestindisk-guineisk Kompagnis første togt 1671 med »Den gyldne Krone«[90]. Inden længe oparbejdede danskerne imidlertid selv en rutine og professionalisering, som trådte markant frem allerede i dette første kompagnis tid. Man kunne allerede i 1712 kræve som en rimelig betingelse for at indgå befragtningskontrakt, at der foruden

en erfaren skipper ombord skulle være to dygtige styrmænd, »som før har gjort rejse til St. Thomas«[91].

Hidtil har forskningen hovedsagelig koncentreret sig om kolonihistorien i egentlig forstand. Kun sporadisk har den beskæftiget sig med sejladserne - og da fortrinsvis ved at fremdrage de dramatiske men helt atypiske togter, som gik ad trekantruten, eller som fejlede på grund af forlis, slaveoprør og piratoverfald.

I modsætning hertil har jeg koncentreret mig om at udfinde det almindelige og typiske for rejserne.

Med hensyn til *forlisfrekvensen* var denne ikke udpræget høj i Vestindisk-guineisk Kompagnis periode (knap 9%), og senere sandsynligvis meget lavere endnu. Det er endvidere værd at bemærke, at de mest risikable farvande i så henseende ikke var de åbne oceaner eller det caraibiske øhav. Før 1754 skete de fleste havarier i Kattegat, Skagerak og Nordsøen; til disse 8 kom 5 forlis i fjerne farvande foruden 5 skibe, der forsvandt sporløst[92].

Hvad *pirateri* angår, var dette tilsyneladende intet nævneværdigt problem for de dansk-norske fartøjer. Snarere har sørøvere generet vareudvekslingen de caraibiske øer imellem, hvor transporten oftest skete på relativt små fartøjer, og hvor trafikken var tæt. Langfarerne var til forskel herfra ofte udsatte for at blive opbragte af kapere i krigstider.

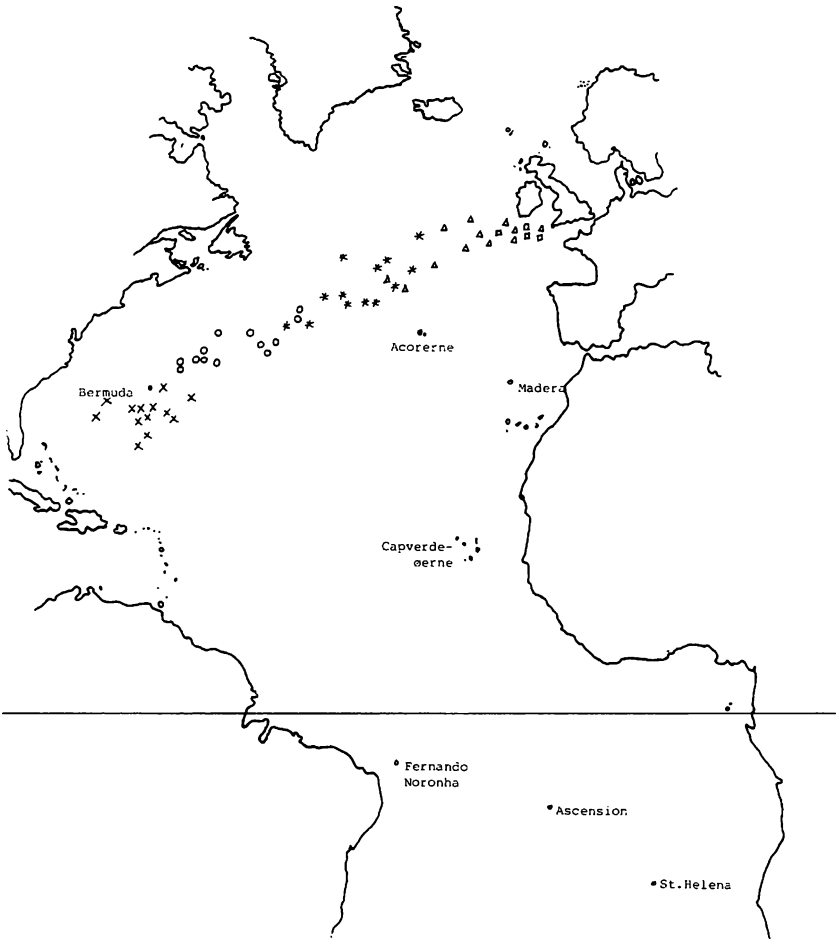
En tredie fejlagtig forestilling beskæftiger sig med *dødeligheden* ombord på skibene. Denne var imidlertid kun høj for de ganske få, som gik i trekantfart. Her var den til gengæld helt oppe på 33% for mandskabet og 17% for slaverne[93] - som man helst ville men altså ikke formåede at holde i live.

Endelig må vi gøre op med myten om vestindiesejladsen som værende næsten identisk med *trekantfarten*. For Vestindisk-guineisk Kompagnis epoke spillede slaveskibene ganske vist en markant rolle alene i kraft af deres antal, som omtrent var:

1671-1696	38 togter af ialt	67 er	57%
1697-1733	24 togter af ialt	53 er	45%
1734-1754	25 togter af ialt	109 er	23%

Men i perioden 1747-1807 gik kun cirka 150 skibe eller 4½% ad trekantruten, medens mindst 3.050 sejlede direkte til Vestindien. Trekantfarerne udgjorde ligeledes kun 5% af den tonnage, som løste algiersk søpas til Caraibien; dog var trekantsejlernes andel jævnt faldende fra 8% til bare 3% i løbet af denne tresårsperiode[94].

Stort set samme fordeling mellem de to rejseruter genfinder vi for



Rejserute for tretten orlogsmænd som uafhængigt af hinanden returnerede fra Vestindien til København i årene 1794-1807. Deres positioner er hver for sig anførte med en uges mellemrum: et kryds efter 1 uges sejlads, en bolle efter 2 uger, en stjerne efter 3 uger, en trekant efter 4 uger og eventuelt en firkant efter 5 ugers sejlads. På denne måde aftegner der sig en præcis landevej, ad hvilken alle sejlede over oceanet - ganske vist med små afvigelser i tidsforbruget.

The route followed by thirteen men-of-war which returned to Copenhagen from the West Indies, independently of one another, between 1794 and 1807. Their positions are indicated at weekly intervals: after one week's voyage by a cross, after two by a circle, after three by a star, after four by a triangle and after five, if necessary, by a square. The result is a definite highway across the ocean followed by all, though with small variations in the time taken.

de andre europæiske landes vedkommende. Foruden de anvendte sejlruter var også sejltiderne nogenlunde ens for nederlandske, engelske, franske og danske sejladser[95].

Som tommelfingerregel varede de direkte sejladser i anden halvdel af det attende århundrede 9 måneder ialt, fordelt ligeligt mellem udtur, ophold i Dansk Vestindien og hjemtur, der altså hver lagde beslag på 3 måneder. De direkte togters varighed var faldet fra omkring 1 år i det syttende århundrede. Trekantfarterne varede gerne 1½ år i alt i Guineisk Kompagnis periode, fordelt på 4 måneders udrejse, 6 måneder i Afrika, 3 måneders overfart derfra til Vestindien, 3 måneder i Amerika og endelig 3 måneders sejlads hjem igen. Dette grove tidsskema havde været gældende for størsteparten af slavetogterne siden 1720'rne[96].

Denne opnåede rutine indebar fasthed og forudsigelighed i afviklingen af både direkte togter og trekantrejser. Derved udgjorde *professionaliseringen* den nødvendige basis for en helt central gren af dansk handel i den florissante periode frem til 1807 - og dermed for Københavns vigtigste industri, sukkerraffineringen og for landets største eksportartikel, sukker.

Noter

1 F.eks. skulle skibsjournalen fra »Møen«s togt 1781-1783 bero i Marinens Bibliotek ifølge Rigsarkivets *folioregistratur 85b5*. Alligevel kan journalen ikke findes.

2 *Danske Kancelli C 24* 28.02.1674 og 18.09.1674 og 25.09.1674. - Hvor intet andet bemærkes i det følgende, befinder arkivalierne sig i Rigsarkivet.

3 Kopi af skibsjournalen i *VgK 191*, heri også en række edelige erklæringer fra skibets mandskab.

4 F.eks. kaptajn Henrik Colls instruks med »Charlotte Amalie Regina Danica« 30.12.1674 i *VgK 191*.

5 Ruterne til Asien er beskrevne i *Erik Gøbel*: Asiatisk Kompagnis kinafarter 1732-1772. Sejlruter og sejltider (i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1978) og *Erik Gøbel*: The Danish Asiatic Company's Voyages to China 1732-1833 (i Scandinavian Economic History Review XXVII 1979). En lang række problemer omhandlede der gælder også for vestindiefarten.

6 Se om tropehandelskompagnierne *Erik Gøbel*: Danske oversøiske handelskompagnier i 17. og 18. århundrede. En forskningsoversigt (i Fortid og Nutid XXVIII 1980) og *Ole Feldbæk*: The Organization and Structure of the Danish East India, West India and Guinea Companies in the 17th and 18th Centuries (i Leonard Blussé & Femme Gaastra (eds.): Companies and Trade (Leiden 1981)).

7 Asiatisk Kompagni, Vestindisk-guineisk Kompagni (VgK), Guineisk Kompagni (GK) og Vestindisk Handelsselskabs (VHsk) arkiver er fortegnede i *J.O. Bro-Jørgensen & Aage Rasch:* Asiatiske, vestindiske og guineiske handelskompagnier (=Vejledende arkivregistraturer XIV) (København 1969); Kongelig grønlandske

Handels (KGH) i Rigsarkivets *folioregistratur 140*; Søetatens samling af skibsjournaler (SSJ) i Rigsarkivets *folioregistratur 85b2*.

8 De lange linier er fortrinsvis trukket på grundlag af *øresundstoldregnskaberne* 1671-1747, 1772-1778 og 1784-1795 samt Kommercekollegiets algierske søpasprotokoller 1747-1771 og 1778-1807 (*Kommercekollegiet 195-202 og 1186-1190 og 1850-1853*). I den forbindelse vil jeg gerne takke Erik Oxenbøll for uvurderlig hjælp ved EDB-arbejdet med materialet; se herom *Erik Gøbel & Erik Oxenbøll:* EDB og historie (i 1066. Tidsskrift for historisk Forskning XI 1981) p. 11-27. Desuden tak til Hans Chr. Johansen som beredvilligt har leveret EDB-udskrifter af sundtoldregnskaberne 1784-1795. Endvidere til Svend Erik Green-Pedersen og min far som begge har hjulpet ved afskrivningen af kilderne.

9 *GK 88* 12.06.1767; *VgK 226*: »Beregning ... ang. kanonkrudt paa Grevinden af Laurvigen 1730-1732«.

10 F.eks. *GK 6* 05.06.1771: § 2 i kaptajn Peder Hansen Birks instruks.

11 F.eks. *VgK 23* 08.06.1719: §2 i kaptajn Frederik Moths instruks; *VgK 24* 05.04.1730: §2 i kaptajn Jesper Reichardts instruks.

12 Koncept til generalbrev af 25.04.1750 i *VgK 213*.

13 *VgK 27* 31.10.1682: §1 i kaptajn Jan Bloems instruks.

14 *VgK 25* 21.10.1747: §4 i kaptajn Michel Jacobsen Rønnes instruks; *VgK 199* 30.11.1722: §1 i kaptajn Jacob Augustinus Basballes instruks.

15 F.eks. *VgK 29* 10.07.1697: §1 i kaptajn Inne Pietersz' instruks. Se også kompagniets trykte *skibsartikler* af 14.09.1742 §L,1.

16 *VgK 27* 31.10.1682: §2 i kaptajn Jan Bloems instruks; *W.S. Unger:* Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel I. Beknopt overzicht ... (i Economisch-Historisch Jaarboek XVI 1956) p.153-155.

17 *Peter Mariager:* Een saavidt mueligt fuldstændig Historisk Effterretning Extraheret af Det VestIndiske og Guineiske Compagnies Archiv, Bøger og Protocoller ... (Ny kgl. Saml., 426a, folio) p.58; *Danske Kancelli C 24*: latinsk søpas af 16.11. 1686. Jfr. også *Henri Robert:* Les Trafics coloniaux du port de La Rochelle au XVIIIe siècle (Poitiers 1960) p.114f.

18 *VgK 26* 25.04.1748: §9 i kaptajn Peter Krogh Collins instruks; *Jacob Henric Schou:* Chronologisk Register over de Kongelige Forordninger ... IV (København 1822), 9. april 1764 kap.I §6.

19 *Lucy Frances Horsfall:* The West Indian Trade (i C. Northcote Parkinson (ed.): The Trade Winds. A Study of British Overseas Trade during the French Wars 1793-1815 (London 1948)) p. 183.

20 *Aage Rasch*: Niels Ryberg 1725-1804. Fra bondedreng til handelsfyrste (Aarhus 1964) p.134f; *VgK 26* 31.12.1749: §9 i kaptajn Nicolai Høyers instruks. Jævnfør plakat herom af 09.04.1764 i *Schou:* op.cit.IV.

21 *KGH* skibsjournal for »Prøven« 04.12.1782-16.02.1783.

22 *Generaltoldkammeret 1-C-1-b:* Vestindisk ekspeditionsprotokol 16.09.1773.

23 *Rasch:* op.cit. p. 170-175.

24 *Generaltoldkammeret 1-C-1-b:* Vestindisk ekspeditionsprotokol 05.09.1777.

25 F.eks. *VgK 27* 30.09.1685: § 3 i kaptajn Jørgen Meyers instruks.

26 F.eks. *VgK 25* 26.11.1751: §4 i kaptajn Jørgen Mortensen Grønbergs instruks.

27 Således påbudt i kaptajn Henrik Colls instruks i *VgK 191* 30.12.1674 §§3, 5, 7 og 8.

28 *VgK 21-29* passim; *GK 6* 05.06.1771 og 20.11.1771; *Handels- og Kanalkompagniet:* Administrationen i København: instruks for handelsassistent Christian Hansen 30.11.1782. - Jfr. også f.eks. *Elizabeth Donnan* (ed.): Documents Illustrative of

the History of the Slave Trade to America II (Washington 1931) p.366-371; *P. Dieudonné Rinchon:* Pierre-Ignace-Liévin van Alstein, capitaine négrier, Gand 1733-Nantes 1793 (Dakar 1964) p. 239-246: *W.S. Unger:* Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel II. De slavenhandel der Middelburgsche Commercie Compagnie 1732-1808 (i Economisch-Historisch Jaarboek XXVIII 1961) p.119-126; *J. Hudig*: De Scheepvaart op West-Afrika en West-Indië in de Achttiende Eeuw (Amsterdam 1926) p.18-22.

29 *Erik Gøbel:* Danish Trade to the West Indies and Guinea 1671-1754 (i Scandinavian Economic History Review XXX 1982); *Ole Justesen:* Kolonierne i Afrika (i Ole Feldbæk & Ole Justesen: Kolonierne i Asien og Afrika (København 1980) p. 342-353.

30 *Mariager:* op.cit. p.131.

31 Se f.eks. litteraturlisterne hos *Justesen:* op.cit. p.465-468 samt hos *Ove Hornby:* Kolonierne i Vestindien (København 1980) p.391-394.

32 *John Everaert:* De franse slavenhandel. Organisatie, conjunctuur en sociaal milieu van de driehoekshandel 1763-1793 (Brussel 1978) p.82-85.

33 *GK 99* 23.-27.04.1773.

34 *GK 94* og *95* og *113* 10.03.1775.

35 *GK 104* og *105* og *121; GK 115* 16.-17.02.1774. Se også *GK 118* 20.11.1770.

36 *Henning Henningsen:* Trekantfarten (i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1973) p.137; *Hornby:* op.cit. p.74. Tilsvarende gælder internationalt, se f.eks. *Henry A. Gemery & Jan S. Hogendorn* (eds.): The Uncommon Market. Essays on the Economic History of the Atlantic Slave Trade (New York 1979) sidste opslag; se dog *Everaert:* op.cit. p.195f og figur IV.

37 *Paul de Løwenørn:* Beretning om en Reise foretaget ... i Aarene 1782 og 1783 med Fregatten Prøven for at undersøge de i Dannemark forfærdigede Søe-Længde Uhrer (København 1785) p.57f. Se også skibsjournaler som f.eks. *KGH* skibsjournal for »General Eickstedt« 26.-29.05.1782 eller *VHsk 422* 24.-26.04.1785.

38 *Horsfall:* op.cit. p.185f; *Karl Andree:* Geographie des Welthandels I (Stuttgart 1867) p.439.

39 *VgK 27* 08.11.1689: §4 i kaptajn Peter Eriksen Helsings instruks; *VgK 27* 31.10. 1682: §2 i kaptajn Jan Bloems instruks.

40 *Georg Nørregaard:* Forliset ved Nicaragua 1710 (i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1948).

41 *Marinens Bibliotek:* skibsjournal for »Christiansborg« 04.03.1756.

42 *VHsk 528* 06.08.1785: §§1, 6 og 12 i kaptajn William Ballingalls instruks.

43 *Johan Lorentz Carstens:* En almindelig Beskrivelse om alle de Danske, Americanske eller West-Jndiske Ey-Lande [i 1730'rne], udg. af Herluf Nielsen (i Danske Magazin 8 III 1967-1970) p. 188-194.

43b *Generaltoldkammeret IV-C-3-d:* Diverse protokoller revisions- og regnskabsvæsenet vedkommende: visdomsbog mærket med en trekant (1770'erne).

44 *VgK 21-29* passim. Jfr. også *Generaltoldkammeret IV-B-3-a:* Dokumenter vedkommende paketbåden »St. Croix«s ekspeditioner 1768-1773: §§ 11-12 i kaptajn Cort Gylvis Orms instruks af 05.06.1773.

45 *Horsfall:* op.cit. p.186f.

46 *VgK 29* 10.07.1697: §13; *VgK 22* passim, især 16.04.1698: §11. Se også *VgK 208:* kaptajn Boye Henriksen Prats brev hjem fra Mandal 16.02.1745.

47 *GK 112* 06.09.1772; endvidere f.eks. *VgK 204* »Grevinden af Laurvigen« 03.10. 1734.

48 *GK 107* og *108* 05.-30.11.1775.

49 Udtur: f.eks. *SSJ 558* 03.11.1787; hjemtur: f.eks. *GK 94* 11.10.1775. Se desuden *Everaert:* op.cit. p.76-78.

50 *Løwenørn:* op.cit. p.102f og 60.

51 *SSJ 689A* 31.10.1798.

52 Se note 21 og 37.

53 *SSJ 732A* 06.-18.09.1799 og *732B:* kommandoprotokol p.13f og brevkopi af 20.05.1799; *Søetaten XVI:* kaptajn Peder Schiønnings rapport angående »Bornholm«s vestindiske togt 1779-1781.

54 *SSJ 543* 08.08.1780-16.09.1781.

55 *SSJ 4:* »Havmanden« 1680-1681; *GK 112.*

56 *VgK 187* 16.10.1727: svar på forespørgsel fra Frederik Holmsted.

57 *VgK 81:* Henrik Frederik von Søhlenthals pro memoria og Peter Mariagers svarkoncept 31.05.1749.

58 *SSJ 502* 10.09.1759; *SSJ 732A* 16.07.1800.

59 Vedrørende de tre krige, se f.eks. *Knud L. Jarnhus:* Dansk-norske prisesager i Public Record Office. Foreløbig beretning om en igangværende undersøgelse (i Arkiv II 1968) og *Viggo Sjøqvist:* Dansk-norske prisesager under krigen 1756-1763 (i Arkiv III 1969); *Ole Feldbæk:* Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser (København 1971) især p.50-61 og 114-121; *Axel Linvald:* Kronprins Frederik og hans Regering 1797-1807 (København 1923) p.97-224 og *Jarnhus' lister* fra High Court of Admiralty over opbragte danske skibe 1793-1801 (Rigsarkivets journal 1965 5411-3). - Se tillige *Ole Feldbæk:* Denmark and the Armed Neutrality 1800-1801. Small Power Policy in a World War (København 1980) p.15-33.

60 De vigtigste rækker er: *VgK 191-216* (dokumenter vedrørende skibsekspeditioner 1671-1754), *VgK 298-301* (fakturabøger 1696-1754), *VgK 464-471* (lossebøger 1705-1747) samt *VgK 304-311* (auktions- og toldregningers kopibøger). Desuden *Danske Kancelli C 24* (vestindiske sager 1671-1699, heri latinske søpas); *Mariager:* op.cit.; *Kay Larsen:* Dansk-vestindiske og -guineiske Personalia og Data I-VIII (1929). Hertil kommer spredte enkeltoplysninger mange andre steder fra.

61 Se note 8. Bemærk lakunen 1772-1777, som er helt lukket ved hjælp af *Generaltoldkammeret IV-C-2-b:* Søpasprotokol 1771-1773 og dennes fortsættelse i *Generaltoldkammeret I-C-1-b:* Vestindisk ekspeditionsprotokol 1773-(1777). Tak til Poul Olsen der har gjort mig opmærksom på ekspeditionsprotokollen. *Reviderede regnskaber:* Københavns skipperlavs slavekasseregnskaber 1744-1796.

62 *Mariager:* op.cit. p.176.

63 *VgK 187* 16.10.1727; *Det Kongel. Danske West-Indiske og Guineiske Compagnies Participanters vedtagene Convention ... 26. September Ao. 1733* (København u.å.) §16.

64 Se note 63. Bemærk også *VgK 15* 22.02.1734, hvor direktionen mener, det er for silde at udsende skib i februar.

65 *VgK 20:* Peter Mariagers pro memoria af 15.04.1751.

66 Ifølge stikprøver på 363 togter i årene 1747-1754 og 1784-1787 og 1792-1795, hvor variansen dog er temmelig stor. Jævnfør forordningen af 01. 05.1747 §6 ifølge hvilken pasblanketterne skulle tilbageleveres til den lokale magistrat højest 8 dage efter hjemkomsten (*Schou*: op.cit.). - Om algierske søpasprotokoller som kilde til dansk søfart agter jeg at publicere en artikel i Arkiv 1983.

67 *Unger:* op.cit. (1961) p.36-38; *Robert Louis Stein:* The French Slave Trade in the

Eighteenth Century. An Old Regime Business (Madison, Wisc. 1979) p.74; *Gaston-Martin:* Nantes au XVIIIe siècle. L'Ère des négriers 1714-1774 (Paris 1931) p.65.

68 *VgK 22* 01.08.1702: § 15 i kaptajn Willem Resens instruks; *VgK 20:* Peter Brandorphs pro memoria til direktionen af 19.12.1749; *J.G. Moltkes privatarkiv (5979)* pakke 5: Papirer vedrørende den kongelige guineiske handel 1777-1779: udateret trykt kaptajnsinstruks §§41 og 44 (trykket mangler i Bibliotheca Danica).

69 *VgK 26* 04.11.1747: §§9 og 10 i kaptajn Jacob Gudes instruks. Se også *VgK 22* 09.07.1717: §3; *VgK 24* 24.05.1732: §10 stk. 9; *GK 6* 05.06.1771: §15.

70 *Unger:* op.cit. (1961) p.39; *Hudig:* op.cit. p.31-43; *B.K. Drake:* The Liverpool-African Voyage c. 1790-1807. Commercial Problems (i Roger Anstey & P.E.H. Hair (eds.): Liverpool, the African Slave Trade and Abolition. Essays to Illustrate Current Knowledge and Research (Bristol 1976)) p.146; *Gaston-Martin:* op.cit. p.85-87.

71 *VgK 26* 04.11.1747: §9 i kaptajn Jacob Gudes instruks. Se også *VgK 22* 01.08.1702: §39 i kaptajn Willem Resens instruks.

72 Se note 68.

73 *Sundtoldregnskaberne* 1772-1778, sammenholdte med *Vestindiske lokalarkiver:* udtagne sager fra St. Croix guvernement: ud- og indgående skibe 1767-1779. Desværre er disse vestindiske lister fragmentariske.

74 *Andree:* op.cit. p.439; *Th.P. Funder:* Vindens Benyttelse (i Bering Liisberg (ed.): Danmarks Søfart og Søhandel II (København 1919)) p.545.

75 Se note 73. Endvidere *Generaltoldkammeret I-C-1-b:* Vestindisk ekspeditionsprotokol 05.09.1776 nr.240; *Waterskoutens protokol* for København 21.09.1776 (findes i Landsarkivet for Sjælland S57-R1-B1); *algierske søpasprotokoller* passim.

76 *VHsk 406:* breve af 11.10.1782 og 02.01.1783; *algiersk søpasprotokol* 01.09.1781 nr.359.

77 Se f.eks. *Howard I. Chapelle:* The Search for Speed under Sail 1700-1855 (London 1967) passim.

78 *Vestindiske lokalarkiver:* udtagne sager fra St. Croix guvernement: ud- og indgående skibe 1767-1779 (sic).

79 *Generaltoldkammeret IV-C-3-c:* protokol indeholdende vestindiske og guineiske efterretninger, især kongelige resolutioner 1716-1759: heri pro memoria »Om Vinde« (forfattet efter 1778) p.1; *P.P. Sveistrup:* Bidrag til de tidligere dansk-vestindiske Øers økonomiske Historie med særligt Henblik paa Sukkerproduktion og Sukkerhandel (København 1942) p.3 og 27-35; *Kay Larsen:* Dansk Vestindien 1666-1917 (København 1928) p.9; *Carstens:* op.cit. p.249. - Jfr. tillige helt tilsvarende engelske forhold (*Horsfall*: op.cit. p.183).

80 *VgK 206:* kontrakt af 13.02.1737 vedrørende »Enigheden« og »Frederikke Amalie« 1738-1739; *VgK 209:* kontrakt vedrørende »Frederikke Amalie« 1745-1746 og »Williamine Galej« 1746-1747; *Generaltoldkammeret IV-B-3-a:* dokumenter vedkommende paketbåden »St. Croix«s ekspedition 1768-1773: §10 i kaptajn Cort Gylvis Orms instruks af 05.06.1773.

81 Blandt mange eksempler kan nævnes *VgK 89* 03.09.1698: brev hjem fra Johan Lorentz §2; *VgK 214* 30.09.1751: brev til Christian Suhm §1; *VgK 888* 08.09.1746: post scriptum til generalbrev hjem fra Guinea. Se endvidere *H. West:* Bidrag til Beskrivelse over Ste. Croix ... (København 1793) p.196.

82 Beregnet på grundlag af bl.a. *VgK 304* folio 55ff; *VgK 472; J.G. Moltkes privatarkiv (5979)* pakke 14: papirer vedkommende Guineisk Kompagni 1765-1777: om

returvarer fra Vestindien 1775. Se også *Horsfall:* op.cit. p.168 og 181.

83 Se note 73.

84 *Vestindiske lokalarkiver:* udtagne sager fra St. Croix guvernement: ud- og indgåede skibe 1767-1779 01.05.1772; *sundtoldregnskaberne* 10.06.1772.

85 *Unger:* op.cit. (1961) p.85; *Pierre Dardel:* Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIIIe siècle (Paris 1963) p.419; *Paul Butel:* Les négociants bordelais. L'Europe et les Îles au XVIIIe siècle (Paris 1974) p.225f; *Andree:* op.cit. p.439f; *Funder:* op.cit. p.552.

86 *VgK 24-26* passim, f.eks. § 13 i kaptajn Jørgen Mørks instruks af 10.04.1754.

87 *Algiersk søpasprotokol* 10.03.1752 nr. 7; *sundtoldregnskaberne* 30.03.1752 og 28.08.1752; *VgK 81* 24.06.1752.

88 *Johannes Petrus van de Voort:* De Westindische plantages van 1720 tot 1795 (Eindhoven 1973) p.46; *Horsfall:* op.cit. p.182f; *Dardel:* op.cit. p.418; *Jürgen Brockstedt:* Die Schiffahrts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815-1848 (Köln/Wien 1975) p.314.

89 *Pieter C. Emmer:* De vaart buiten Europa. Het Atlantisch gebied (i F.J.A. Broeze et al. (eds.): Maritieme geschiedenis der Nederlanden III (Bussum 1977)) p.314-317; *Hudig:* op.cit. p.21; *K.G. Davies:* The Royal African Company (London) 1957) p.189f; *Jean Mettas:* Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle I. Nantes (Paris 1978) passim.

90 Se f.eks. *1671-oktroj* §13; *1734-oktroj* §15; *Johannes Lindbæk* (ed.): Aktstykker og Oplysninger til Statskollegiets Historie 1660-1676 II (København 1910) p.515-517; *G.L. Grove:* Nogle Oplysninger om Tordenskiolds første Langfart (i Personalhistorisk Tidsskrift III 4 1895) p.160; *Larsen:* op.cit. (1929) om Arent Hendrichsen.

91 *VgK 30* 26.11.1712: §2 i kontrakt mellem kompagniet og Robert Davidsen Faye.

92 *Mariager:* op.cit. p.22, 45, 110-112 og 205-207. *Edward L. Towle & Robert F. Marx & Alan B. Albright:* Shipwrecks of the Virgin Islands. An Inventory 1523-1825 (St. Thomas 1976) fortegner mærkeligt nok ikke et eneste dansk forlis ældre end 1807.

93 *Svend Erik Green-Pedersen:* Om forholdene på danske slaveskibe med særlig henblik på dødeligheden 1777-1789 (i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1973).

94 Også trekanten Nordamerika-Afrika-Vestindien er stærkt overvurderet ifølge *Gary Max Walton:* Trade Routes, Ownership Proportions and American Colonial Shipping Characteristics (i Les Routes de l'Atlantique. Travaux du nieuvième Colloque International d'Histoire Maritime 1967 (Paris 1969) p.471-483).

95 Se den tidligere nævnte udenlandske litteratur. Desuden *Clarence Henry Haring:* Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs (Cambridge, Mass. 1918) p.223 og 228; *Gösta Webe:* S:t Barthélemy. Svensk koloni 1784-1878 (i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1981).

96 Mange steder i kildematerialet opstilles fine skemaer over sejltider, men oftest er det kun ønsketænkning. Se f.eks. Missive til det Vestindiske og Guineiske Compagnies Directeurer fra *Oliger Pauli* (København 1681) p.5; *J.G. Moltkes privatarkiv (5979)* pakke 14: papirer vedkommende Guineisk Kompagni 1765-1777: skema over skibenes gang. Disse eksempler opererer med trekanttogters gennemførelse på henholdsvis 10 og 15 måneder.

Sejltider for direkte vestindietogter

løbenummer	skibets navn	koffardi/orlogstogt	Sundet ud	nord/syd om England	Danmark - Vestindien	heraf ankerdøgn	i Vestindien	Vestindien - Danmark	heraf ankerdøgn	nord/syd om England	sejldøgn ialt	rejse ialt	hjemmefra ialt
101	Havmanden	K	24.10.1674	S	170	69	216	164	93	S	172	334	550
102	Fortuna	K	15.10.1685	N	132	?	131	99	?	N	?	231	362
103	Christiansfort	K	19.01.1710	S	127	?	?	?	?	?	?	?	?
104	Christiansborg	O	05.05.1755	N	84	4	244	62	-	N	142	146	390
105	Docquen	O	05.05.1755	N	84	4	244	60	-	N	140	144	388
106	Møen	O	26.04.1759	N	78	10	59	206	135	N	139	284	343
107	København	K	04.05.1759	S	110	19	304	57	-	N	148	167	471
108	Hvide Ørn	O	04.12.1759	N	64	-	100	55	-	N	119	119	219
109	Christiansborg	O	25.05.1760	N	43	-	45	50	-	N	93	93	138
110	Møen	O	09.06.1779	N	49	-	360	239	167	N	121	288	648
111	Lærken	O	27.12.1779	S	127	55	forbliver i Vestindien						
112	Christiania	O	14.06.1780	S	55	3	404	78	14	S	116	133	537
113	General Eickstedt	K	15.12.1781	N	165	67	217	?	?	?	?	?	?
114	Prøven	K	24.11.1782	S	172	118	90	57	4	S	117	239	329
115	Friderica	K	26.10.1784	S	182	75	?	?	?	?	?	?	?
116	Frederiksdal	K	21.07.1787	S	108	36	209	49	2	S	119	157	366
117	Elisabeth og Maria	K	04.05.1789	N	56	-	35	116	49	S	123	172	207
118	Lougen	O	25.04.1793	S	54	5	374	37	1	S	85	91	465
119	Nidelven	O	08.05.1794	S	50	-	399	56	-	S	106	106	515
120	Freya	O	29.05.1795	S	47	6	385	55	10	S	86	102	487
121	Iris	O	14.06.1797	S	50	5	440	49	15	S	79	99	539
122	Freya	O	16.07.1798	N	83	10	359	40	1	S	112	123	482
123	Thetis	O	03.07.1799	S	65	6	313	62	3	S	118	127	440
124	Iris	O	22.11.1801	S	73	29	210	37	-	S	81	110	320
125	Lougen	O	?	?	?	?	?	46	-	S	?	?	?
126	Frederikssten	O	22.06.1802	N	63	3	241	40	-	S	100	103	344
127	Frederikssten	O	15.10.1803	S	67	12	208	39	-	S	94	106	314
128	Fylla	O	07.09.1804	S	57	10	250	38	-	S	85	95	345
129	Diana	O	09.09.1805	S	72	11	232	38	-	S	99	110	342
130	Fylla	O	21.08.1806	N	86	15	201	45	1	S	115	131	332

Sejltider for trekanttogter

løbenummer	skibets navn	koffardi/orlogstogt	Sundet ud	nord/syd om England	Danmark - Guinea	heraf ankerdøgn	heraf langs kysten	i Guinea	Guinea - Vestindien	heraf ankerdøgn	i Vestindien	Vestindien - Danmark	heraf ankerdøgn	nord/syd om England	sejldøgn ialt	rejse ialt	hjemmefra ialt
201	Christiansborg	K	09.01.1723	N	301	81	79	138	80	-	96	198	116	N	313	579	813
202	Haabet Galej	K	05.02.1724	N	81	-	18	111	99	8	134	58	-	N	222	238	483
203	Christiansborg	K	17.09.1725	N	162	7	45	216	149	17	90	82	-	N	334	393	699
204	Grevinden af Laurvigen	K	25.06.1733	?	228	?	161	52	59	?	58	?	?	S	?	?	?
205	Christiansborg	K	08.07.1766	N	102	3	12	126	86	-	65	65	7	S	241	253	444
206	Eleonora	K	11.11.1766	S	70	2	22	321	58	-	89	67	-	S	181	195	605
207	Fredensborg	K	24.06.1767	S	99	17	11	204	77	-	68	strander i Norge					
208	Ada	K	04.04.1768	S	92	-	28	120	105	-	78	54	-	S	233	251	449
209	Christiansborg	K	09.10.1768	N	239	118	16	143	122	17	73	57	6	S	269	416	632
210	Eleonore	K	18.10.1769	S	114	11	59	201	112	25	137	67	-	S	208	293	631
211	Ada	K	05.06.1770	S	84	-	23	85	82	9	122	45	-	S	189	211	418
212	Christiansborg	K	24.06.1771	S	154	29	35	124	64	-	43	128	54	S	238	346	513
213	Ada	K	05.12.1771	S	95	34	8	96	84	7	60	53	-	S	193	234	390
214	Fortuna	K	31.07.1772	S	149	31	41	134	99	19	39	236	151	S	252	484	657
215	Eleonore	K	21.12.1772	S	199	64	78	189	133	25	66	65	9	S	231	397	652
216	Ada	K	26.07.1773	?	74	-	10	364	141	26	97	44	-	S	233	259	720
217	Christiansborg	K	23.05.1774	S	95	-	25	203	90	-	49	386	303	S	253	571	823
218	Ada	K	21.12.1775	S	86	19	15	164	98	11	179	43	-	S	192	227	570
219	Eleonore	K	10.08.1776	S	383	245	33	207	103	22	60	?	?	S	?	?	?

Sejltider for direkte afrikatogter

løbenummer	skibets navn	koffardi/orlogstogt	Sundet ud	nord/syd om England	Danmark - Guinea	heraf ankerdøgn	heraf langs kysten	i Guinea	Guinea - Danmark	heraf ankerdøgn	nord/syd om England	sejldøgn ialt	rejse ialt	hjemmefra ialt
301	Havmanden	K	23.10.1680	N	101	-	29	100	164	32	N	214	246	346
302	Qvitta	K	07.06.1770	S	103	16	21	902	153	22	S	207	256	1158
303	Holsten	O	06.08.1779	N	98	15	12	fortsætter til Asien						

I bilaget er over alt regnet med 10 sejldøgn langs ovenkysten på vej mod Christiansborg.

Kildegrundlag for og bemærkninger til enkelte togter er følgende: 101: *VgK 191;* returnerer til Amsterdam. 102: *VgK 170.* 103: *VgK 503;* dagbogen omfatter kun udrejse. 104: skibsjournal i *Marinens Bibliotek.* 105: *SSJ 475;* følges med foregående skib på udtur. 106: *SSJ 502;* overvintrer i Norge på hjemrejse. 107: *Asiatisk Kompagni 878b og 878c.* 108: *SSJ 515* og *Søetaten XVI,* kaptajn Bendix Lasson Billes arkiv. 109: *SSJ 517.* 110: *SSJ 541;* overvintrer i Norge på hjemrejse. 111: *SSJ 547.* 112: *SSJ 543.* 113: *KGH* skibsjournaler af henholdsvis kaptajn Thorsen og overstyrmand Benstrup og andenstyrmand Simonsen; ingen af disse omfatter hjemrejse. 114: *KGH* skibsjournal af kaptajn Løvenørn. 115: *VHsk 422;* fra Vestindien går skibet som omtalt med ny kaptajn til Nordamerika og Guinea og retur til Vestindien. 116: *SSJ 558.* 117: *Københavns skipperlav 365* (i Landsarkivet for Sjælland). 118: *SSJ 630.* 119: *SSJ 647.* 120: *SSJ 672C.* 121: *SSJ 689A.* 122: *SSJ 707.* 123: *SSJ 732A.* 124: *SSJ 772A.* 125: *SSJ 781;* logbogen omfatter kun ophold i Vestindien og hjemtur. 126:*SSJ 788.* 127: *SSJ 800.* 128: *SSJ 810.* 129: *SSJ 830.* 130: *SSJ 836;* afleverer presenter i Tanger på udtur. - 201: *SSJ 320A og 328A;* lange ophold i Norge og Færøerne på udtur, overvintrer i Norge på hjemtur. 202: *SSJ 348B.* 203: *SSJ 348B.* 204: *VgK 204,* kaptajn Bagges kortfattede beretning hjem fra Norge. 205: *GK 90 og 110.* 206: *GK 96.* 207: *GK 88 og 89 og 109.* 208: *GK 101.* 209: *GK 91 og 111;* pga reparation overvintres i Norge på udtur. 210: *GK 97 og 98;* ret langt ophold på Isle de Prince. 211: *GK 118.* 212: *GK 92 og 93 og 112;* søger nødhavn i Norge tre gange på hjemtur. 213: *GK 102 og 119.* 214: *GK 107 og 108;* reparerer i 5 måneder i Dover på hjemtur. 215: *GK 99 og 100 og 115;* ret langt ophold på Sao Tomé. 216: *GK 103 og 120;* ret langt ophold på Sao Tomé. 217: *GK 94 og 95 og 113 og 114;* overvintrer i Norge på hjemtur pga reparationer. 218: *GK 104 og 105 og 121.* 219: *GK 116;* overvintrer 1/2 år i Hull på udtur pga reparationer. - 301: *SSJ 4.* 302: *GK 106 og 122;* fungerer som kystskib 2½ år. 303: *SSJ 531A og 531B.*

DANISH VOYAGES TO THE WEST INDIES AND GUINEA 1671-1807

Summary

For most of the two hundred and fifty years Denmark had *colonies* in the West Indies and Guinea trading expeditions to these overseas possessions were of great importance for the entire realm and for Copenhagen in particular. Between 1671 and 1807 alone over three thousand voyages under Danish flag were made to these distant destinations and a further two thousand up to the middle of the nineteenth century. The article describes the seamanship necessary for these voyages in the period between 1671, when the island of St. Thomas in the West Indies was occupied, until 1807, when neu-

tral Denmark's flourishing overseas trade received a decisive blow in the war with England.

The most important *source material* made use of is log books from some fifty voyages listed in the appendix. Other unpublished sources include the Sound Toll Registers, records of sea passes. West Indian harbour accounts and captain's orders. Foreign accounts provide an international basis of comparison.

Three different Atlantic *routes* led to Denmark's small tropical colonies, as shown in the diagrams. Ships could either sail direct to the West Indies and back again to Denmark, or to Guinea and back, or they could follow a triangular route - from Europe to Africa, then on to the Caribbean before finally returning home again. Remarkably enough, the choice of routes was as follows: ninety five per cent of the ships went straight to the West Indies and back again, five per cent made the triangular voyage and almost none went straight to Guinea and back again.

Until the middle of the eighteenth century ships usually sailed north of the British Isles; only later did they prefer the shorter but more difficult passage through the English Channel. From there the direct route to the West Indies lay southwards to Madeira, where course was set south west, with following N.E. Trades, until about 20^0N when they turned due west until they sighted the Antilles. As a rule they sailed in between Antigua and Montserrat and continued along the archipelago until, east of Puerto Rico, they reached St. Thomas, St. John and St. Croix in the Danish Virgin Islands.

After Madeira slavers went on south towards the Cape Verde Islands, and from there to the coast of Africa. From about 5-7^0N they made their way along the coast, trading as they went, to the main Danish fort of Christiansborg on the Gold Coast. From there the current carried them into the Gulf of Guinea and to the Portuguese islands of Principe and Sao Tomé just south of the Equator, where westerly currents and the S.E. Trades finally took them westwards. After passing through the Doldrums they sailed north west until they reached the 20th parallel which they followed due west.

The homeward passage was the same for vessels which had sailed directly to the West Indies and those which had come via Guinea. Normally they sailed north to Bermuda, from where the Gulf Stream and the westerlies carried them straight to Europe - until 1733 usually round the north of Scotland, after that preferably through the English Channel.

Ports of call were kept to a minimum; though it was often necessary to seek shelter in harbours on the Norwegian coast. However calls were often made in foreign ports to take on provisions (e.g. Madeira), trade (e.g. Cork and Amsterdam) or carry out repairs (e.g. Plymouth).

Duration of voyages has also been the subject of investigation. April and November were favourite months for leaving Denmark. In the second half of the eighteenth century voyages to the West Indies and back took about nine months, equal time being spent on the outward journey, in port in the West Indies and the passage home. This meant that ships arrived in the Caribbean just as the sugar harvest was ready for loading, that they managed to avoid the season of hurricanes over there, and also that they could get back to Copenhagen before winter conditions set in. During the seventeenth century such voyages had taken about a year.

After the 1720s the triangular voyage usually took over a year and a half from start to finish - four months being spent on the outward voyage, six months in Africa, three

months on the middle passage, three months in America and, finally, three months to return home.

Danish expeditions to the West Indies and Guinea between 1671 and 1807 took place under certain unchangeable natural circumstances. This meant that the routes and duration of voyages made by the Dutch, English and French were similar to those of Danish ships. Nevertheless the period in question shows unmistakable signs that voyages were being speeded up even though routes were almost unchanged and remained so throughout the age of the sailing ship until the present century.

The first Danish expeditions were tentative and exploratory, as were also those to the East Indies, and some foreign assistance was required. But gradually the Danes themselves achieved a *routine* and *professionalism* which was very obvious by early in the eighteenth century. This expertise led to stability and regularity in both direct and triangular voyages, and provided the necessary basis for one vital aspect of Denmark's trade and Copenhagen's most important industry, sugar refining, and consequently for the country's biggest export, sugar.

EN DANSK-AMERIKANSK MESSEDRENGS ERINDRINGER FRA DANSKE DAMPSKIBE

Af
ERIK HEMMINGSEN

Forfatteren, der er professor og doktor i matematik ved Syracuse Universitet i staten New York, kom 21 måneder gammel til USA 1919. Han er søn af den danske kaptajn Herman Rudolf Hemmingsen (1873-1936), som efter kortere og længere farter i sejlskibe og dampskibe i 1913 fik S/S »Gulfaxe« at føre. Under 1.verdenskrig sejlede han mellem Danmark og England gennem minespærringerne. Efter krigen drog han til Pensacola, Florida, for at overvåge bygningen af nogle dampskibe. Han blev i USA og førte her en 4-mastet skonnert og sejlede også som styrmand på et tankskib, indtil han i 1926 gik i land på grund af sygdom. Forfatteren måtte tidligt tjene til livets ophold og til sit studium, bl.a. ved at gå til søs i ferierne. Et par af disse rejser fortæller han her morsomt om. Han behersker, som man vil se, det danske sprog udmærket, og har forøvrigt i mange år været medlem af Selskabet Handels- og Søfartmuseets Venner.

Midt i universitetets juleferie bragte posten Handels- og Søfartsmuseets årbog 1979. Vore børn og barnebarn var lige rejst hjem efter julebesøget. Det sneede hårdt udenfor, der kom en dejlig duft af hjortesteg fra køkkenet, og stemningen var lige passende til, at et billede i årbogen skulle vende mine tanker tilbage til mine drengedage på danske skibe. Det var billedet af en død kakerlak, knust i en skibsprotokol fra 1780, der opfriskede disse minder. Kakerlakken kunne efter udseendet let have været en af de mange, jeg kendte så godt, dengang jeg sejlede som messedreng. Nu til dags regner man vel sådanne udyr for at have levet på skibe og plaget sømænd i en forlængst svunden tid, men den tid ligger ikke længere tilbage, end min hukommelse kan række. Naturligvis er tidsrummet fra 1928 indtil 1980 mere end en fjerdedel af tiden fra 1780 til 1980, og året 1928 er nu næsten

ved at være længe siden. Det er kanske derfor, vi dengang var lidt gammeldags i forhold til det, man nu er vant til.

Som messedreng var jeg på søen to somre, begge gange til Sydamerika på små danske dampere i 1928 og 1935. De skibe, hver på ca. 1500 tons, ville ligne robåde i sammenligning med moderne containerskibe eller tankere. Det var »Halland«, kapt. Poul Haure-Petersen, fra det Dansk-Franske Dampskibsselskab og »Paula«, kapt. L. Jørgensen, fra J. Lauritzens rederi Vesterhavet.

»Halland« var bygget 1924 til Østersøfarten, men blev meget snart sendt over Atlanten for at sejle i »time charter« mellem U.S.A. og Sydamerika og Cuba. Stykgods blev bragt fra New York til Venezuela, og en ladning rørsukker kom fra Cuba tilbage til U.S.A., oftest til Philadelphia, hvor der var en stor rørsukkerfabrik. Denne rundtur fortsattes med små variationer i godt seks år, hovedsagelig med de samme officerer, hvoraf flere var påmønstret i håbet om at sejle i danske farvande for ofte at komme hjem til kone og børn.

Det var nok rørsukkerladningen på »Halland«, der fik kakerlakkerne til at formere sig noget så grusomt. De levede højt af sukkeret, mens turen gik nordpå. Efter sukkeret var losset, og lasten nogenlunde gjort ren, kom vore små brune venner vandrende op af lasten til os andre for at se, om vi ikke også havde lidt, de kunne spise af. Det hjalp ikke meget på situationen, at skibet ikke var egnet til tropefart. Bag træværket i messen levede de i tusindvis. Det kunne vi se hver morgen, efter frokostbordet var ryddet af, og alt vasket op. Så fik vi en sprøjte hos kokken til at give messen en omgang »flit« eller »black flag«. Med dette blev alle hjørner og sprækker grundigt sprøjtet, hvorefter vi løb ud af messen og lukkede godt til. Cirka en halv time senere kunne vi gennem et koøje se, hvordan tusindvis af kakerlakkerne havde mistet forstanden. De løb meget hurtigt hen ad dørken, op ad de hvidmalede vægge og hen ad dækket (når man kom tilsøs, lærte man hurtigt ikke at bruge ordene »gulv« og »loft«). Kun få øjeblikke senere drattede dyrene ned bare for pany at søge mod væggene og tage turen om igen. Det var, som om det regnede med dem derinde. Efter nogle minuttets forløb blev de trætte, vendte sig om på ryggen for at sprælle lidt og døde tilsidst i et lag på dørken, bænkene og spisebordet. De blev fejet op og smidt over bord, uden at dette synes at formindske antallet af den næste dags døde. Kokken, der for os drenge var indehaveren af alverdens magt og visdom, forklarede, at vi kun havde forstyrret de nærmeste lag af kakerlakkerne. Muligvis havde han ret. Vaskede vi giften af bordet? Det husker jeg ikke.

Når jeg hentede kartofler til kokken, plejede jeg at måtte skubbe dyrene til side med bunden af den pøs, kartoflerne skulle bæres i. Dyrene er lyssky, og de prøvede på at løbe deres vej, når døren blev åbnet, men de kunne ikke alle nå at forsvinde i tide. Blandt kartoflerne levede de godt, og kokken måtte skære meget mere end skrællen væk for at få kartoflerne til at se appetitlige ud.

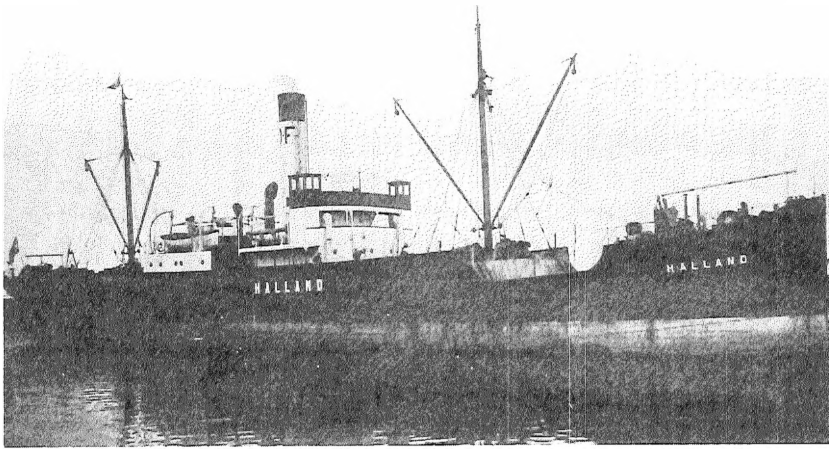
»Paula» havde også kakerlakker, men kun nogle få stykker. Den var ti år yngre end »Halland«, og meget bedre egnet til tropefarten. Det var muligt, men aldeles ikke let der ombord at finde et par stykker, når nogle af matroserne ville arrangere et væddeløb. Det ene af dyrene fik sig en lille klat maling på ryggen, og så blev de sluppet løs i den dybe rende i yderkanten af varmtvandskedlen i kabyssen, hvor de blev godt kvikket op af temperaturen.

På begge ture sejlede vi fra Hoboken, New Jersey, en skummel, afsides del af New Yorks havn, hvor D.F.D.S.'s Amerika-både også dokkede. Derfra gik det sydpå helt inde ved kysten for at holde til Labradorstrømmen, som hjalp os med flere knobs fart. Lidt længere ude i søen løber Golfstrømmen hårdt nordpå.

Arbejdet begyndte, straks vi kom ombord, med en lille pause inde hos styrmanden til påmønstring. »Halland»s styrmand rømmede sig stærkt og kom med nogle strenge formaninger, da han hørte min alder, som var godt to år mindre end strengt nødvendigt. Flere gange senere på turen tog han mig i skulderen og spurgte: »Hvor gammel er det nu, vi siger, du er?« Svaret skulle være noget som »tretten«, og det tal skulle jeg frem med uden et øjebliks tøven.

Et par dage efter afrejsen, godt halvvejs ned langs Nordamerikakysten, skiftede vandet brat farve. Det var ved Cape Hatteras, hvor den grønne Labradorstrøm dykker under den blå Golfstrøm. Labradorstrømmen er mild at sejle i om sommeren, mens Golfstrømmen har store bølger. Der, hvor de mødes, er søen altid urolig. Heldigvis var »Halland«s kok kommet med en advarsel i tide, og vi fik reddet borddækningen, mens kaptajnens tallerkener i salonen, hvor hovmesteren havde glemt strømskiftet, røg på dørken og blev smadret. Jeg kom der forbi nogle minutter senere og kunne høre, at kaptajnens stemme lød meget mere bornholmsk og en smule grovere end sædvanlig. Godt var det, at det var den stakkels tyske hovmester og ikke mig, han var gnaven på.

Begge kokke var gode og tålmodige folk at arbejde for. Dag ud og dag ind kom de med gode råd og gentagne påmindelser. F.eks. var det svært at huske, hvilke officerer skulle op af køjen til et måltid og



S/s »Halland« (Dansk-Fransk D/S) hvor artiklens forfatter var messedreng ombord i 1928 kun 11 år gammel.

The s.s. »Halland«, built 1924 for Dansk-Fransk Company, sailed for time charter between the U.S.A., S. America and Cuba. The writer was cabin boy aboard in 1928.

derefter på vagt til de forskellige tider. Dette var kompliceret ved, at maskinmestrene altid havde samme vagttider, mens styrmændenes skiftede. Til at begynde med måtte kokkene også forklare, på hvilke dage gangene skulle gøres rene, og dørken vaskes i officerernes lukafer. Hovmestrene kom naturligvis for at se efter, om alt gik, som det skulle, men det var kokkene, der havde hovedarbejdet med os drenge. Hovmesteren på »Halland« husker jeg kun dunkelt. Hovmester Andersen på »Paula« var en god og hjælpsom mand. Kun en af de seks hovmestre, jeg har kendt, synes jeg ikke om, og ham var jeg heldigvis ikke underordnet.

Selv om moderne skibe kan være bedre indrettet end »Paula« og »Halland«, må en messedrengs arbejde have holdt sig nogenlunde uforandret gennem årene. Der skal endnu serveres kaffe ved kaffetiderne og mad ved måltiderne. Der skal gøres rent i messen, gangene og lukaferne, og kokken skal have hjælp. En væsentlig del af arbejdet, som nu forhåbentlig er forsvundet, var den evige pudsning af

messingtøjet. Der var olielamper, skuffehåndtag, hængsler, kroge, koøjer og meget andet, som skulle skinne trods den salte luft og sprøjtet fra søerne. Nutildags er disse genstande vel nok forkromet. I 1935 var jeg oppe for at servere kaffe midt om natten; derefter var der kaffe klokken 6, frokost kl. 8, middag kl. 12, kaffe kl. 15 og aftensmad kl. 18. Det var en lang dag. Mon den ikke er lidt forkortet nu?

På »Paula« var jeg ene om arbejdet. På »Halland« var vi to drenge. Den anden, Erwin Morck (Øjvind Mørck kaldtes han af sine forældre), var en norsktalende amerikaner, hvis sprog var mandalsk og derfor næsten dansk. Lige inden afsejlingen bragte gamle Mørck os ned til skibet. For at få tiden til at gå på den lange tur fra Brooklyn til Hoboken fortalte han os lidt om arbejdet, han havde haft som norsk sejlskibstømmermand, en fortælling, der var krydret af diverse »midler« mod søsyge, hvoraf kun den, hvortil der brugtes en halv meter sejlgarn og en terning saltet flæsk, nu kan drives frem af min hukommelse. Meningen var, at flæsketerningen skulle bindes til garnets ene ende og derefter nedsvælges og trækkes op tre gange.

I bølgerne ved Cape Hatteras blev Øjvind meget søsyg, en ubehagelighed, som gentog sig hver gang, vi slingrede lidt. Han havde det så slemt, at han ikke engang blev genstand for det normale drilleri. Det var ellers muligt, at en stakkels træt, lidt søsyg og uerfaren dreng kunne sendes over hele skibet for at lede og spørge efter »nøglen til udskejningen«, som skulle findes, førend det var muligt for ham at skeje ud.

Øjvind var meget ked af tilværelsen ombord. Han kunne ikke rigtig passe sig ind i livet og arbejdet. Det gik galt fra begyndelsen af. Den første dag glemte han, at affaldsvandet fra officerernes servanter skulle tømmes på læsiden, og fik derved en pøsfuld slået i ansigtet af vinden. Maden kunne han ikke lide, og arbejdet kedede ham. Han klagede meget over, hvad han kaldte de primitive forhold ombord: at vi skulle hente vand fra pumpen til opvask og servanterne, at alt affaldsvand skulle bæres ud på dækket for at blive hældt over bord, at petroleumslamperne skulle bruges i lukaferne, når skibet lå til ved kajen, osv. Det værste var dog, at han ikke kunne få sig en flødeis med sirup og nødder på, helst fra butikken i Brooklyn, hvor hans kammerater kunne træffes.

Øjvind kunne bedre end jeg huske, hvilke madretter ugedagene bragte. Hver morgen prøvede han på at gætte dagens kost. Det var let nok, for hver dag havde sine faste retter, som serveredes med li-

den afveksling. F.eks. var det vistnok om torsdagen, at vi fik rød sødsuppe lavet af hindbærsaft, nogle rosiner og lidt sagogryn, fulgt af frikadeller og kogte kartofler. For mig var dette ugens bedste spise. Selv efter kødet blev lidt dårligt, var frikadellerne faste og velsmagende. Andre dage bragte kødsupper, kålsupper, gule ærter og gul sødsuppe, fulgt af kogt kød og kartofler eller diverse former for hachis og labskovs.

Kødet blev bragt ombord på »Halland« lige inden afsejlingen og kom med nogle store stykker is, som nok kunne have hjulpet, hvis vejret havde været køligt. Uheldigvis havde temperaturen været oppe på 36 grader i flere dage, inden vi sejlede, med det resultat, at isen hurtigt smeltede i det godt opvarmede køleskab. I de dage tænkte jeg ikke videre over det. I mit hjem brugte vi altid is i et isskab om sommeren og var vant til, at kød kun holdt sig et par dage, selvom det lå lige oven på isen. Dengang jeg som barn sejlede med min far på en fire-mastet skonnert, han førte, var der også vanskeligheder med kød og smør. En overgang troede jeg, at smør nødvendigvis skulle være harskt for at smage rigtigt. Kendskabet til disse gamle afsmage fik jeg opfrisket på »Halland«.

Nogle dage ud på søen, efter isen var smeltet, blev kødet hængt i et bur i mastetoppen, naturligvis med en solid top på buret for at forhindre fuglene fra at svine det til. Luften hjalp meget, således at de fleste retter smagte nogenlunde godt. Heldigvis bliver man jo lidt sulten af arbejdet. Der var dog en brun slimet ret, lavet af de mest medtagne dele af kødet, kogt sammen med nogle kartoffelstumper, som jeg næsten ikke kunne få sat til livs. Førend vi nåede Venezuela, lærte jeg heldigvis at sætte pris på den gode friske smag, som klipfisken havde.

Øjvind og jeg prøvede at fiske lidt, men skibets ti knob tillod det ikke med de grejer, vi havde. I Golfstrømmen kunne vi dog pille flyvefisk op fra dækket, således at kokken kunne lave nogle gode retter til os tre alene.

På »Paula« var det helt anderledes med opbevaring af kødet. Der havde man et stort elektrisk fryserum, fyldt med en masse fint kød, købt i Argentina nogle måneder tidligere. Den fineste mørbrad, jeg nogensinde har spist, fik vi en gang imellem der ombord til morgenmaden. Ugedagenes rækkefølge bragte også dér deres faste retter. Kun én var lidt for ubehagelig, den bestod af spaghetti, tilsat en mængde små terninger saltet flæsk af en størrelse, der lige passede til gamle Mørcks »middel« mod søsyge.

På »Paula« og også på »Halland« var det arrangeret, at hovmestrene »havde kosten«. Dette betød, at de fik en bestemt sum til at købe den daglige proviant for. Hvis denne kunne købes billigere, beholdt hovmesteren besparelsen. I 1935 var kødpriser i Argentina ualmindeligt lave, og »Paula«s kok sagde, sikkert med rette, at »høkeren« havde tjent mange penge på handelen, da han fyldte et næsten tomt køleskab dér.

Hovmestrene på skibe, som sejlede i nogenlunde faste ruter, kendte efterhånden de handlende, varerne og forholdene i de fleste havne, de kom til. De kunne dér købe effektivt til stor gavn for dem selv og mandskabet. I nogle havne gik hovmestrene selv i land på indkøb, hvis der var tid. Oftest var de afhængige af havnens skibshandler, som mødte op på kajen, mens vi dokkede, med skibets post, forudbestilte varer og tilbud, som kunne friste hovmesteren. Mange var danske eller havde lært at tale sproget hos en dansk far eller bedstefar. Det var hyggeligt at have dem til at komme ombord, hvor vi drenge kunne høre dem fortælle nyheder og berette om de byer. vi ikke kunne nå at komme i land for at se.

Det sidste, vi så af fastlandet på rejserne sydpå, var Floridakysten ved Miami. Store hoteller kunne ses inde på de hvide strande, og palmetræernes grønne toppe kunne skimtes over bølgerne. Begge gange kom vi dér forbi lige efter aftensmåltidet, mens solen var ved at gå brat ned i havet. Dér bliver det mørkt i løbet af nogle få minutter, for solen bevæger sig ikke langs horisonten som i den danske sommer. Stjernehimlen forandrer sig også i løbet af rejsen til syden. De hjemlige stjerner begynder at forsvinde, polarstjernen har flyttet sig nordpå ned mod horisonten, og den første aften syd for Florida kan man begynde at se sydkorset. Hvis vejret er pænt, og man står ved skibets agterende, kan man se, havet gløde, hvor kølvandet bobler. Det er millioner af små havdyr, som fosforescerer, når de bliver rystet op. Da ved man, man er kommet til troperne.

Byen La Guaira, »Halland«s første havn i Sydamerika, lå op ad en stejl bjergside på begge sider af en lille elvdal, der førte vand ned ad bjerget. En meget stor del af byen kunne dengang ses i løbet af den eftermiddagstime, Øjvind og jeg havde til at gå i land. Der var endda lidt tid til at klatre op på bjerget for at se på nogle mandshøje kaktusplanter, som voksede der. Vi blev dog jaget bort af nogle soldater, som kom ud af, hvad vi havde troet var en fæstningsruin.

La Guaira var den første havneby, jeg så i Sydamerika, og den husker jeg bedst. Der var naturligvis store forskelle mellem byerne,

Forfatteren fotograferet som messedreng ombord på s/s »Paula« 1935 med en af de flyvefisk, der i Golfstrømmen fløj op på dækket, og hvoraf der kunne tilberedes en lækker spise.

The writer as cabin boy aboard the »Paula«, 1935, with a flying fish which leapt on to the deck in the Gulf Stream and made a delicious meal.

men disse forskelle svandt ved indtrykkene af den spansk-amerikanske arkitektur.

I rejsens tredie havn i Venezuela, Maracaibo, kom »Halland« slet ikke nær ved land. Skibet ankrede op ude på reden, hvor der blev losset i nogle lægtere. Hele dagen kunne vi se mange smådampere på ca. tusind tons sejlende ud og ind af havnen. De fleste gik med olie fra et eller andet sted på Maracaibo-søen til en af de hollandske øer lige udenfor. Lidt adspredelse fik vi ved at ro hen til det Dansk-Franske

rederis motorskib, »Bretagne«, som også lå og lossede dér. »Bretagne« var et af tre næsten ens skibe på godt fem tusind tons, bygget mellem 1927 og 1930, og syntes vældig stor i forhold til »Halland«. De to andre, »Irland« og »Bornholm«, har jeg senere sejlet på.

Det næste land vi så, var Cuba-kysten ved den snævre bjergkløft, som er indsejlingen til Santiago. Dér morsede man fra land, at »Halland« skulle laste i Media Luna, men skulle først til Manzanillo for at komme gennem karantænen. Turen østpå langs sydkysten var lang og kedsommelig. Sierra Maestras ensformige, gulbrune bjerge var afbrændte af sommersolen og så meget lidt indbydende ud.

Cirka femogtyve år senere var det i de samme Sierra Maestra bjerge, at Fidel Castro holdt til, mens han begyndte sit oprør. Lige efter han blev stærk nok til at vove sig ud af bjergene, var Media Luna hans hoved-kvarter.

Hvor skibet dokkede, var der kun et par huse og en noget skummel beværtning ved en lang støvet vej, der førte gennem nogle marker, forbi markarbejdernes huse, ind til hvad kunne kaldes bykernen. På alle sider af byen lå sukkerrørsmarker og ananasplantager med nogle få mango- og appelsintræer til afveksling. Frugterne købte vi nogle af. De var modne og dejlige, ikke som dem der er plukket grønne til eksporten. For at komme tilbage til skibet klatrede vi op på et tog, der bragte store brune sække sukker til »Halland«.

I den skumle havnebeværtning i Media Luna tilbød værten mig at »låne« hans datter, der var lidt yngre end mig, hvis jeg ville stjæle et rugbrød fra skibet til ham. Fra gårdene rundt om den landsby, jeg var vokset op i, vidste jeg, hvordan det gik til, når dyrene parrede sig, men jeg syntes, det var en modbydelig tanke at skulle overføre mine teoretiske kundskaber til praksis ved hjælp af den grimme lille pige, så jeg afslog.

Sukkersækkene var ikke så stærke, som man godt kunne have håbet. Det varede ikke mange timer, førend det brune, klæbrige sukker lå over hele dækket og blev trådt ind i gangene, hvor messedrengene skulle vaske det af. I sukkerfabrikken i Media Luna havde man udskilt det meste af den brune melasse fra sukkeret, men der var endnu tilstrækkeligt tilbage til at plage os. Af melassen blev der lavet rom, en billig drik dér på øen, som vi gerne ville have lidt af til at bringe med hjem.

Det var midt i spiritusforbudets tid i U.S.A. med det resultat, at spirituosa stod i høj kurs derhjemme.

Øjvind brugte alle sine penge, både sin gage og en betydelig sum

fra forældrene, til indkøb af rom, whisky og likører. I sin fritid gennemsøgte han skibet i håb om at finde gode gemmesteder. Ved en anden lejlighed havde jeg set det amerikanske toldvæsen visitere skibet, og det morede mig, at jeg kunne finde alle flaskerne, han så omhyggeligt gemte. Tilsidst spurgte Øjvind kokken, hvad han kunne foreslå. »Ja», svarede kokken, »der er et hemmeligt sted bag i ovnen, hvor mange flasker kan ligge godt i sikkerhed i varmen. Jeg har nogle, som skal i land i New York, og der er også plads til dem, du har. Lige netop som tolderne kommer ombord ved ankomsten i U.S.A., bager jeg brød. Det skal nok kunne gå. I havnen sidder tolderne i salonen og drikker kaptajnens whisky, opblandet halvt om halvt med øl. Når de har siddet dér en times tid eller to, kan de ikke se noget som helst. Så skal vi sikkert kunne få det hele i land«.

I Øjvinds hjem drejede meget af samtalen sig om, hvordan man kunne skaffe drikkevarer under forbudet. For ham var det eneste spændende ved Sydamerikaturen, at han kunne komme hjem som en helt med en masse flasker. Dette medførte, at han tidligt blev dranker. Hans ulykke var, at han ikke senere i livet kunne forlade en halvtom flaske.

På hjemturen gik det bedre og lettere med arbejdet. Meget, som i begyndelsen syntes svært, var blevet rutinemæssigt. Det var derfor muligt at iagttage mere af, hvad der foregik på skibet, specielt i fritiden: Maskinchefen, som i de dage kaldtes »første mester«, var ivrig frimærkesamler. Han havde lige anskaffet inflationsmærkerne fra efter den første verdenskrig og viste mig dem, mens han fortalte om forhold i de forskellige lande. En af de yngre officerer tog en ny pladespiller frem sammen med den ene plade, han havde haft råd til at købe. Det var dagens landeplage, »Ramona«, som vi hørte på mange gange hver dag, mens ejeren sad og læste i et lille katalog over andre plader, som han gerne ville købe et par stykker af i New York eller Philadelphia.

Kaptajnen havde en betydelig samling skydevåben i et mere eller mindre hemmeligt skab i kahytten. Sent i november 1918 var han kommet til en belgisk havn, hvorfra det var let at tage en taxa ud til krigens skyttegrave. Der havde han pillet våben og kikkerter op, som han tog med sig ombord. I forvejen havde han en automatisk pistol og nogle jagtgeværer. Disse mange våben synes at give ham en tryghedsfølelse, som jeg ikke forstod dengang. Hvad der blev af samlingen, ved jeg ikke, for den kom ikke med, da han blev fører af M/S »Bornholm«.

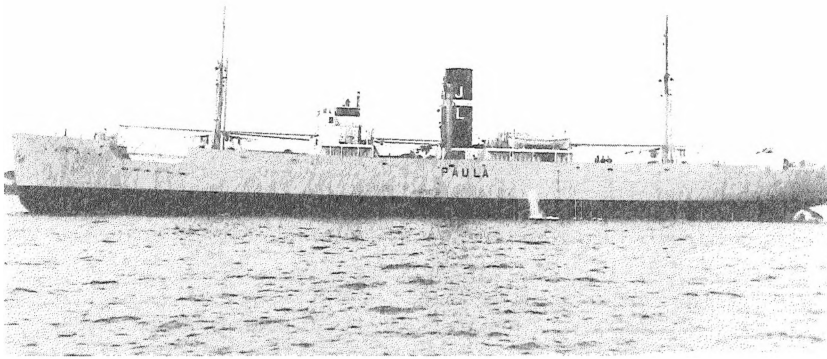
Aftentimerne gik med lidt læsning. Af min far havde jeg fået Marryats Mr. Midshipman Easy, som hurtigt blev læst. Heldigvis havde en af officererne det meste af et populær-videnskabeligt tidsskrift, *Frem*, hvoraf jeg kom igennem flere hefter om dagen. Det var sikkert lige så meget af dette som af at tale med kokken og besætningen, at jeg lærte en hel del dansk den sommer. Søen, skibet, rejsen og Frem gav mig en meget væsentlig udvidelse af mit ordforråd, som jeg aldrig ville have fået i min mors køkken i U.S.A.

Mens »Halland«s kurs gik sydpå til Venezuela, skulle »Paula« gennem Panamakanalen til Sydamerikas vestkyst i 1935. Den første havn, vi ankom til, var Buenaventura i Columbia, op ad en flod, midt i en tropisk urskov, og nær ved en stor snekronet vulkankegle. Bjergene på vestkysten blev større og større, efterhånden som vi kom sydpå. Tilsidst stod de op fra Stillehavet som en kolossal vold.

Byerne dér havde mere interesse for mig end dem i Venezuela i 1928, ikke fordi de var andet end spansk-amerikanske havnebyer, men fordi der i dem skete forskelligt, som en dreng synes værd at huske.

I Guayaquil i Ecuador kom folk ombord for at sælge gode håndlavede lædervarer: bælter, tasker og kufferter. Der handledes ikke med penge, men med cigaretpakker, som kunne købes hos hovmesteren uden for tolden. En enkelt pakke kostede dengang 13 cent, altså to og halvtreds øre, og ved at prutte lidt fik jeg en håndkuffert for fireogtyve pakker. I Callao solgtes sølvhalsbånd og -armbånd, hvis led var skåret af en peruviansk sølvmønt, der havde en pragtfuld lama på den ene side. Sølvet mellem relieffet af dyret og mønternes rand var forsigtigt skåret væk, og de var samlet ved påloddede stykker sølvkæde. I Callao gik jeg og en skibskammerat i land for at finde lidt oldtidskeramik, lavet af en af landets indianerstammer i alle tænkelige dyre- og menneskeskikkelser, som ikke var særlig dyre hos den handler, vi fandt. Da vi kom tilbage til dokken, blev vi stoppet af toldvæsenet, som meget strengt fratog os vore indkøb. De vidste lige bestemt, hvad vi havde med os, fordi handleren havde telefoneret til dem samme øjeblik, vi forlod ham, for at sige, at vi havde købt sager, hvis eksport var forbudt.

Vor eneste passager, en ung tysk student, søgte at købe et indskrumpet menneskehoved, fremstillet af en indianerstamme oppe i bjergene. Han havde været der før og havde set et lille tørret kineserhoved, som han i mellemtiden havde gået og ønsket sig. Mange af hovederne var fint forfalskede af abekattehoveder, sagde han, men han



S/s »Paula« (D/S Vesterhavet) bygget 1934 og sat i fart på Amerikas vestkyst. I dette nye skib var forfatteren messedreng i 1935.

The s.s. »Paula«, built 1934 for Vesterhavet Company and put into service on the west coast of S. America. The writer was cabin boy on the new vessel in 1935, and the work of a cabin boy was the same whether the ship was old or new.

havde tiltro til den handler, som havde vist ham kineserhovedet. I de dage kostede et sådant hoved femogtyve dollars, for mig en formue (det var en dollar mere, end hele den hyre jeg fik ombord for to måneders arbejde). De fem af de femogtyve var til handleren, de tyve var til at købe en riffel, som kunne byttes hos indianerne med et nyt hoved. Uheldigvis var der ingen hoveder til salgs, og tyskeren måtte overbevise sig selv om, at det ville have været for farligt at prøve på at få hovedet i land i New York, hvor toldvæsenet var meget strengt med den slags.

I Callao kom en skægget, enbenet dansker ombord. Det var Peter Freuchen, som rejste dér dengang. Han blev genkendt af skibets besætning lige så snart, han kom hinkende langs dokken. Freuchen var kun en af de mange danskere, der kom om bord, ofte bare for at tale deres modersmål lidt og få et ordentligt stykke rugbrød.

I den lille by Arica i Chiles nordligste provins fik vi det eneste regnvejr, vi så på denne ørkenkyst. Lige som der skulle losses, kom en stor sort sky ned ad bjerget og gav os en ordentlig skylle. Meget hurtigt åbnedes dørene i en skole, der lå lige over for dokken, således at alle klasserne kunne marchere ud i regnen. Børnene stod og følte med fingrene på vandet, som det faldt, blev stående et par minutter derefter for at tørre af i solskinnet og marcherede så ind igen. Det hele tog kun fem minutter. En chilener, som jeg kendte i 1939 på universitetet, havde sit hjem dér i byen. Han fortalte, at det var den første regn, byen havde haft i tyve år, og at man bagefter daterede hændelser i byen, eftersom de skete før eller efter regnen.

Lidt længere sydpå i Tocopilla lå den engelske krydser »Exeter«, hvis store mandskab let kunne have overvældet byen, hvis der ikke havde været arrangeret lidt adspredelse. Blandt andet var der en boksekamp mellem den chilenske boksemester og den peruvianske. Det viste sig meget snart, at den chilenske var peruvianeren langt overlegen. De indfødte var naturligvis henrykte, men byens embedsmænd havde nu det ubehagelige problem at finde på noget andet til at få aftenen til at gå med. Vi kunne se, at et eller andet diskuteredes nede ved bokseringen, hvor den chilenske boksemester tilsidst blev enig med byens høje herrer. Derefter blev der råbt fra ringen på dårligt engelsk, nogenlunde godt tysk og på spansk, at enhver, som havde lyst til at prøve, kunne få lov til at bokse med mesteren. I nogle få spring var vor styrmand dernede. Mens handskerne blev bundet på ham, spurgte jeg en skibskammerat, om dette ikke let kunne gå galt. Styrmanden havde ganske vist skuldre som en okse og meget lange arme, men han var ikke professionel bokser. »Du har ret«, kom svaret, »det kan let gå galt. Jeg har en gang set styrmanden i et slagsmål. Han er ikke til at komme ind på livet af. Den store næve på den massive underarm virker som en kølle. Lad os bare håbe, han ikke slår for hårdt til«. Det gik som spået. Den chilenske boksemester fik sig én på hovedet i løbet af nogle få sekunder og blev slået ud, en hændelse som byens borgere absolut ikke satte pris på. Deres vrede var så stor, at vi kun slap ud med nød og næppe med hjælp fra de britiske matroser, der uventet bragte os helt ned til »Paula«. De var begejstrede for styrmandens boksning og blev den aften gode venner med alle danskere. Fire år senere, i 1939, var det »Exeter«, der deltog i slaget med det meget stærkere bevæbnede tyske krigsskib »Graf Spee« uden for Montevideos havn. Begge skibe led alvorlige skader, »Exeter« vistnok de fleste, men slaget satte en ende på »Graf Spee«s kapervirk-

somhed. Nogle af vore venner fra den aften i Tocopilla var sikkert med.

»Paula« havde en lidt blandet besætning. Vi fremmede var to amerikanere, en engelskmand, en finne, en svensker og to sydamerikanere. De sidste var kommet med for at rejse hjem og blev afmønstret i deres hjemlige havne. Den ene amerikaner rømte i Panama-kanalen. Vi manglede derved en letmatros og to matroser ud af en ganske lille besætning, noget der gik ud over dæksdrengen, som fik lov til at arbejde overtid uden betaling, indtil nye folk fandtes. Heldigvis kom skibshandlerne i Antofagasta og i Valparaiso hver med en dansk matros. Den ene var lige sluppet ud af fængsel og stank noget så modbydeligt. Han var mange dage om at lufte ud. Den anden var en meget dygtig sømand, der var blevet alvorlig syg af at få for meget at drikke.

Det var skibshandleren Charles Horn i New York, som skaffede mig hyre på »Paula«. I en stor havn som New York var der ofte flere danske skibe, der trængte til folk, end der var ledige skandinaviske sømænd. Derfor var det muligt for en skibsvant, dansktalende amerikaner at komme til søs. Meget tidligt om morgenen mødte jeg op ved Horns kontor, hvorfra han kørte mig, den anden amerikaner og nogle store sække ned til skibet. På vejen til Hoboken fortalte han, at det havde været meningen, at jeg skulle have været ungmand på Dansk-Fransk's motorskib »Bornholm«, men at der pludselig blev risiko for, at »Bornholm« ikke ville vende tilbage til U.S.A., indtil efter skoleåret var begyndt. Derfor skulle jeg ud med »Paula« som messedreng. Dette var lidt af et tilbageskridt, men havde den fordel, at jeg ikke var kendt af nogen på skibet. Hvorimod kaptajnen på »Bornholm« var ham fra »Halland« i 1928, og der var dem, der huskede mig fra andre ture med Dansk-Fransk's skibe. Muligvis var der en anden fordel, for da vi traf »Bornholm« i Antofagasta, hørte vi, at en af dæksdrengene derombord var faldet ned i lasten og havde slået sig helt i stykker.

Valparaiso var den største havneby på vestkysten. Det var også det eneste sted, vi turde blive i land næsten hele natten. Kokken havde bekendte i en restaurant i byen, hvor han havde arrangeret en fin middag, hvortil nogle af os var inviteret. Den middag havde han glædet sig til i flere uger, for det var fremmed mad, som han ikke selv havde skullet lave. Vi var en ti stykker, nogle fra »Paula« og nogle fra »Bornholm«, som også lå ved dokken, der nød af stedets bedste kød- og fiskeretter.

Resten af natten gik vi fra den ene beværtning til den anden for at

drikke øl, tale med skibskammerater og bekendte og slappe af. På et sted ved navn Graf Zeppelin traf vi nogle af officererne og besætningen fra »Bornholm«. Det var hyggeligt at tale med dem, selv om der ikke var meget ved beværtningen. Ud over navnet var det eneste tyske, vi kunne finde, den melodi, som tre-mands orkestret spillede hele natten. Der var pauser, men melodien var altid »An der schönen blauen Donau«. Vi prøvede på dansk, engelsk og tysk at få musikanterne til at fremtvinge en hvilkensomhelst anden melodi, men forgæves.

En stor del af samtalen den aften drejede sig om hovmesteren på »Bornholm«. Han var ikke særlig velanset af andre end kaptajnen der ombord. Man påstod f.eks., at tebladene fra kaptajnens eftermiddagste blev brugt igen til officerernes næste dag og til mandskabets dagen efter. Jeg havde aldrig før hørt så mange hovmesterhistorier. De må have ophobet sig fra tidernes morgen. Hvorvidt de var sande i dette tilfælde, var ikke godt at sige, men jeg var velkendt med den hovmester og forstod godt, at alle klagede over ham.

Hjemme igen fra sådan en sommertur havde jeg følelsen af at have set mig lidt om i verden og at være i stand til at forsørge mig selv. Dette hjalp stærkt, når jeg kedede mig på skolebænken. Det var mig klart, at der var udveje fra skolen, hvis de trængtes, og netop denne følelse gjorde udvejene unødvendige. Ellers er det ikke godt at vide, hvilke gale streger jeg kunne have fundet på. I nutiden er den forlængede, tvungne skolegang som et fængsel for alt for mange børn. De bliver ødelagte af at sidde og kede sig uden at have håb om undsætning.

Under krigen blev både »Halland« og »Paula« torpederet, den første i Nordsøen, den anden op under Island, muligvis med nogle af mine bekendte. Heldigvis var der dem, der overlevede krigsårene: skibsføreren, f.eks., og en af maskinmestrene fra turen 1928 på »Halland« sejlede endnu sammen på Dansk-Fransk's Liberty skib »Grønland« i 1947. Fra dette skib gik min gamle kaptajn i land, da han faldt for aldersgrænsen et par år senere. En nat i foråret 1953 sov han stille hen. Ham skyldte jeg meget. Havde han ikke villet have den ti-årige messedreng med på »Halland« i 1928, havde jeg sikkert ikke kunnet finde hyre på andre skibe. Det var let for en erfaren messedreng at komme til søs, men det ville have været næsten umuligt for en tilfældig amerikansk skoledreng at gøre det samme.

A DANISH-AMERICAN CABIN BOY'S REMINISCENCES ON BOARD DANISH STEAMSHIPS

Summary

The author, who is Professor of Mathematics at Syracuse University, is the son of a Danish shipmaster who settled in the U.S.A. after the First World War. He was prompted by the illustration of a squashed cockroach in the Museum's 1979 yearbook to put on paper his reminiscences of the summers of 1928 and 1935 when he served as cabin boy aboard two Danish steamships, both of 1500 tons, sailing in South America. On the first voyage he was only ten years old, but said he was twelve.

On the first occasion the s.s. »Halland« was bringing a cargo of sugar cane to the north, though the ship was not suited to the tropics. The sugar attracted and sustained an army of millions of cockroaches. Every day the mess was sealed and poison sprayed everywhere. Soon afterwards a coating of dead cockroaches was swept up and thrown overboard.

The s.s. »Paula« was ten years younger, had only a few cockroaches and was much better equipped for the tropics. Meat, for example, was stored in a large electric freezer. On the »Halland« it had been hung in a cage at the top of the mast. The author describes the work a cabin boy had to do, under cook's orders. His day was a long one. Meals and coffee were served up six times every twenty four hours. What the young cabin boy disliked most of all was everlastingly polishing all the brass aboard. As well as life aboard, where he felt everyone treated him well, he describes the visits ashore he made. La Gueira, in Venezuela, was the first port the author put in at in South America, therefore he remembers it particularly clearly. From there he sailed to Maracaibo and Media Luna, on Cuba, where a cargo of brown sugar was taken aboard in sacks which split so that the brown sticky substance was trodden in the gangways and the two cabin boys had to wash them clean.

The s.s. »Paula« had another run, through the Panama Canal to the west coast of South America. Here the first port of call was Buenaventura, then Guayaquil in Ecuador, and Calao and Arica in Chile, where the ship arrived in time for the first rain after twenty years of drought. The seventeen year old cabin boy on the s.s. »Paula« was more interested in the goods offered for sale in the various ports he called at.

SKIBSBYGGERI FOR DEN DANSKE KRONE I NEUSTADT I 1640'rne

Af
JOHN T. LAURIDSEN

På grundlag af blandt andet det bevarede regnskabsmateriale viser mag.art. John T. Lauridsen, at de fleste skibe, der indgik i orlogsflåden i 1640'rne, blev byggede på et privat værft i Neustadt i Slesvig-Holsten. Værftets ejere var de to Hamborgkøbmænd Albert Baltser Berns og Gabriel Marselis, og blandt nybygningerne var orlogsskibet »Trefoldigheden«, hvorfra kong Christian IV ledede slaget ved Kolberger Heide i 1644.

Da H.D. Lind i 1889 udgav sin stofmættede bog »Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm«, bragte han i forbindelse med sin behandling af de kgl. skibsbyggere et tillæg om den danske krones skibsleverandører. Blandt disse omtales den kgl. faktor i Hamborg og storleverandør til den danske krone Albert Baltser Berns og hans skibsværft i Neustadt. Lind sammenstillede for første gang de trykte oplysninger om Berns' skibsværftsaktivitet og supplerede dem fra utrykte kilder, hvad der betegner et for den tid stort fremskridt, men til nogen afklaring af værftets betydning nåede han ikke. Jeg skal her på grundlag af bl.a. nye arkivstudier forsøge at uddybe kendskabet til Berns' skibsbyggeri for den danske krone og at vurdere betydningen af værftet i Neustadt for den kgl. orlogsflådes opbygning i 1640'rne[1].

A.B. Berns, der var født i København i 1602, havde allerede fra 1625 fungeret som leverandør til den danske krone. Omkring 1630 flyttede han til Hamborg, hvor hans svigerfar Gabriel Marselis d.æ. drev en omfattende international handelsvirksomhed, og det er disse to købmænd i fællesskab, vi i slutningen af 1630'rne træffer som ejere af et skibsværft[2].

Kan vi tro Berns, var det Corfitz Ulfeldt, der på Christian IV's vegne først havde tilskyndet Gabriel Marselis d.æ. og ham til at etablere

sig som skibsværftsejere i den danske krones magtområde. I hvert tilfælde tillod Berns sig i en erstatningsansøgning i 1647 flere gange at erindre kongen om, at skibsværftet i Neustadt gennem Ulfeldt var startet på kongens egen begæring[3]. Den første efterretning om dette skibsværft er fra oktober 1638, hvor det fremgår, at Berns og Marselis selv havde ladet et skib bygge der[4], men også for Christian IV har byggeriet givetvis været i gang på dette tidspunkt. Fra det kgl. omslagsregnskab i begyndelsen af 1639 fik Berns udbetalt 3000 rdl. til det igangværende byggeri for kronen, et byggeri som kongen selv kom til Neustadt og beså i juni samme år[5]. Rimeligvis er værftet startet senest 1638, og placeringen i Neustadt skyldtes sikkert den forholdsvis store trærigelighed i området der omkring.

Kongens indtryk efter den første besigtigelse af værftet må have været positiv, for der oprettedes den 27. oktober 1639 en kontrakt med Berns og Marselis om levering af flere skibe[6], hvis konstruktion og udrustning, som det fremgår af bl.a. kongens egne breve, fortsat nøje blev overvåget i de følgende år. Kongen foretog i januar 1641 også endnu en personlig besigtigelse af byggeriet, og skrev efter besøget til Corfitz Ulfeldt om skibene, »att ded største er sa sterck aff tømmer, som ieg er uyss pa, at magen inted fyndis y Europa«[7]. Desværre kendes byggekontraktens indhold ikke, men i de følgende år udbetaltes der jævnligt penge ifølge den, især via det kgl. omslagsregnskab, som er en af hovedkilderne til de følgende oplysninger, og efterhånden tilgik der den kgl. flåde den ene nybygning efter den anden fra værftet i Neustadt. Det drejer sig bl.a. om nogle af de allerstørste og mest kendte orlogsskibe i Christian IV's og senere Frederik III's orlogsflåde; skibe som »Trefoldigheden« og »Frederik«.

Det skal her indføjes, at de skibe, som Christian IV lod bygge i Neustadt, givetvis af kongen blev opfattet som hans personlige og ikke rigets ejendom, ganske som det havde været tilfældet med de orlogsskibe, som skibsbygger Peter Mikkelsen i Itzehoe tidligere havde leveret. For disses vedkommende havde Christian IV i et brev til rigsrådet i 1633 påpeget, at de var betalt kontant over det kgl. omslagsregnskab og derfor ikke havde kostet riget en daler[8]. Tilsvarende betaltes de af Berns og Marselis leverede skibe indtil Christian IV's allerseneste år næsten udelukkende over kieleromslaget og fra kongens egen kasse; denne betalingsmåde nævnes udtrykkeligt i slutopgørelserne for et par af skibene, og det må givetvis bl.a. ses som en understregning af, at flåden var kongens personlige ejendom og ikke var betalt med rigets midler.

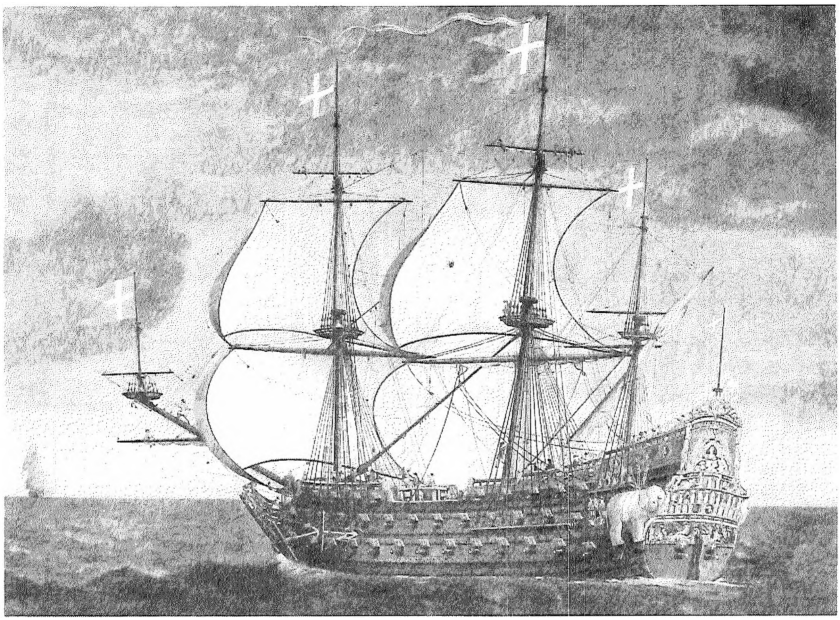
I det følgende er samlet en række relevante oplysninger om de skibe, der blev leveret til eller var bestemt for den danske krone, og som havde fået kølen lagt på skibsværftet i Neustadt i Berns' og Marselis' ejerperiode. Det kan bl.a. bemærkes, at året for det enkelte skibs aflevering til kronen afviger noget fra de tidspunkter, der opgives i den foreliggende litteratur, men at oplysningerne her bygger på det originale regnskabsmateriale eller kvitteringer. Det samme gælder de opgivne priser for det enkelte skib, men her gælder det, at det er noget usikkert i nogle tilfælde, hvor megen udrustning der fulgte med i form af sejl, tovværk, kanoner m.v. I de fleste tilfælde kan vi gå ud fra, at priserne ikke inkluderer skibenes bestykning, i nogle tilfælde heller ikke sejl og tovværk, men det sidste gælder især for de skibe, der blev leveret i de første år af værftets virksomhed.

På værftet i Neustadt byggede Berns og Marselis i det mindste følgende skibe til den danske krone:

Navn	*Kanoner*	*Besætning*	*Pris*	*Vurderet 1653*	*Afleveret*
(ukendt)	?	?	8000 rdl.	-	1639[9]
Sancte Maria	?	?	13500 rdl.	-	1639[9]
Sorte Bjørn	36	92	?	20000 rdl.	1640[10]
Trefoldigheden	60	300	?	53000 rdl.	1642[11]
Graa Ulv	36	150	?	38000 rdl.	1642[11]
Pelicanen (?)	42	150	?	38000 rdl.	1642[12]
Ørnen	?	?	?	-	(1644)[13]
Unavngivet	?	?	?	-	(1644)[13]
Victoria	56	280	52350 rdl.	53000 rdl.	1647[14]
Frederik	94	434	75000 rdl.	70000 rdl.	1649[15]

Med undtagelse af de to første skibe, hvoraf boierten »St. Maria« var et fragtskib, drejede det sig næsten udelukkende om mellemstore og helt store orlogsskibe. »Sorte Bjørn«, »Trefoldigheden« og »Graa Ulv« nævnes udtrykkeligt som byggede efter kontrakten af 1639. Det sidste af skibene, »Frederik« skilte sig ved sin størrelse ud fra de øvrige; det var et såkaldt »hovedskib«, der skulle tjene som kommandoskib og udgøre flådens kerne. For de to skibe, der var under bygning i 1644, »Ørnen« og det endnu unavngivne, henvises der til den nærmere omtale nedenfor.

Listen gør ikke krav på fuldstændighed, bl.a. kan der måske være bygget flere handelsskibe for kronens regning eller eventuelt mindre både og pramme. For »Pelicanen«s vedkommende skal tages det forbehold, at det kun er fra samtidig svensk side, at skibet angives som bygget i Neustadt, mens det ikke har kunnet dokumenteres i Berns'og Marselis' regnskabsmateriale. Det udelukker imidlertid



Orlogsskibet »Frederik« (Friderich) bygget Neustadt 1649. Maleri af ubekendt ca. 1650 på Gaunø.

The Frederik, a man-of-war built at Neustadt in 1649. Artist unknown, c.1650, at Gaunø.

ikke, at »Pelicanen« kan være leveret fra Neustadt, da regnskabsmaterialet langt fra er fuldstændigt bevaret, og det heller ikke for alle de øvrige skibes vedkommende har været muligt at efterspore samtlige afbetalinger. Hertil kommer, at »Pelicanen« var af samme type og konstruktion som »Graa Ulv«, der med sikkerhed byggedes på Berns'og Marselis' værft i Neustadt, hvorfor jeg vil antage, at den samtidige svenske kilde har ret, og at også »Pelicanen« var fra dette værft.

Det nævnes i slutopgørelsen for et par af skibene, at betalingen var sket over omslaget og fra kongens eget kammer. I dag kan betalingerne fra sidstnævnte kilde kun undtagelsesvis følges, men hertil kommer yderligere, at 50 til 60.000 rdl. betaltes til skibsbyggeriet i form af det salpeter, som Christian IV havde ladet konfiskere på nederlandske skibe i 1639. Dette salpeter tilbagekøbte Gabriel

Marselis d.y. i Amsterdam, en søn af Gabriel Marselis d.æ., på de implicerede nederlandske købmænds vegne for 60 til 70.000 rdl. Heraf skulle de 10.000 rdl. betales kontant, og for resten skulle der leveres 2 skibe fra værftet i Neustadt[16]. Det er sandsynligvis hovedsageligt disse steder, kilderne til de resterende betalinger må søges.

En nødtørftig angivelse af værdien af de i Neustadt byggede orlogsskibe, ganske vist fuldt udrustede som orlogsskibe, men efter en del års brug, giver en vurdering formentlig udarbejdet i anledning af den med Generalstaterne afsluttede alliancetraktat i februar 1653. Vurderingssummerne er indsat i skemaet ovenfor og beløb i alt 272.000 rdl. svarende til ca. 1/3 af den samlede danske orlogsflådes værdi omkring dette tidspunkt[17]. Alene dette gør det klart, hvilken afgørende betydning Berns' og Marselis' værft har haft i 1640'rne for nytilgangen af skibe til den kgl. orlogsflåde, og det også på trods af usikkerheden omkring »Pelicanen«s byggested.

Christian IV's faste skibsbygger i Itzehoe gennem mange år, Peter Mikkelsen, var død senest ved januar 1635, da hans *arvinger* udbetaltes penge ved omslaget. Arvingerne fortsatte ikke byggeriet af skibe for kongen[18]; Berns og Marselis kan således betragtes som Peter Mikkelsens afløsere som kgl. skibsleverandør. På Bremerholm, orlogsflådens hovedbase, byggedes der på trods af de enorme tømmerleverancer hertil i 1640'rne ingen orlogsskibe, men kun mindre både og pramme, foruden at der foretoges de nødvendige reparationer, og i Norge byggede Christoffer Gøje i 1641 sit sidste skib for kronen[19]. Af de københavnske storleverandører havde Rasmus Jensen Hellekande et skibsbyggeri på Christianshavn, men herfra ses der ikke leveret orlogsskibe til kronen, selv om Hellekande i begyndelsen af 1640'rne stillede flere skibe til orlogsflådens rådighed[20]. Der kan ikke være tvivl om, at det kgl. flådebyggeri i 1640'rne helt overvejende havde været i Berns' og Marselis' hænder. Skibsværftet i Neustadt var på kort tid blevet et væsentligt led i det danske oprustningspotentiel, og det er ikke mindst på den baggrund, at vi må opfatte den opmærksomhed, værftet vakte, fra flere sider.

Rådet i Lübeck klagede 1643 over det skadelige skibsbyggeri i Neustadt, der lagde skovene øde og ville ruinere byen. Hertug Frederik anmodedes derfor om at gøre en ende på dets eksistens. Anmodningen var fremkaldt af et benådningsbrev, som Berns den 5. november året før var blevet tildelt for værftet. Havde Lübecks råd ventet et positivt svar, kan det kun skyldes uvidenhed om værftets betydning for den kgl. oprustning. Hertug Frederik afviste klagen, skibs-

byggeriet ville ikke skade byen, og ansvaret for træhærgningerne påtog hertugen sig, idet han bemærkede, at hvis adelen ikke måtte levere træ til skibsbyggeriet, ville det i stedet blive solgt til Holland eller et andet land. I 1649 var det galt igen, efter at Berns havde anlagt en reberbane i forbindelse med skibsbyggeriet. Blandt Lübecks håndværkere så reberne sig truede heraf. For at få Berns til at afstå fra dette foretagende, ville reberne yde ham en bedre behandling[21]. Udfaldet af dette udspil kendes ikke.

Fra en anden kant kunne den danske krone ikke nøjes med at beskytte værftet i Neustadt med ord og skrivelser. Så tidligt som i 1640 var kronens potentielle fjende nr. 1, Sveriges magthavere, blevet opmærksomme på skibsbyggeriets eksistens og fulgte til stadighed dets aktivitet[22], indtil de under Torstenssonkrigen fik en lejlighed til at komme dette for Sverige skadelige byggeri af orlogsskibe til livs. I foråret 1644 erobrede svenske tropper Neustadt, mens Berns og Marselis havde to skibe under bygning, det ene med kølen lagt, det andet næsten færdigt. Der blev fra svensk side straks gjort forberedelser til at overføre begge skibe til Sverige som krigsbytte sammen med et lager af adskillige tusinde planker. Skibsværftsarbejderne blev taget til fange. Christian IV forsøgte at hindre værftets plyndring ved at lade 3 orlogsskibe krydse under Wismar og i håb om at tilbageerobre det næsten færdigbyggede skib eller i det mindste at få det ødelagt, men uden held. Både tømmeret, takkel, tovværk og det næsten færdigbyggede skib nåede velbeholdent til Wismar den 17. juni. Skibet tilgik straks den svenske flåde under navnet »Ørnen«. Inden de svenske tropper blev tvunget til at forlade Neustadt igen i juli, nedrev og nedbrændte de skibsværftet, hvorved det for en tid lykkedes svenskerne at få Berns' og Marselis' byggeri af orlogsskibe til den danske krone standset, men ikke længe. Værftet blev efter krigen genopbygget fra grunden, og der blev pany lagt kølen til skibe bestemt for den kgl. flåde. Resultatet var selvsagt bl.a. fornyet svensk interesse for, hvad der foregik[23]. Under den svensk-danske magtkamp var det af vital betydning at være informeret om modstanderens rustningspotentiel.

A.B. Berns søgte senere erstatning for værftets ødelæggelse, først i forbindelse med de danske fredsforhandlinger med Sverige, hvor Corfitz Ulfeldt afviste sagen på grund af dens »beskaffenhed« og i stedet henviste ham til Christian IV. Ved den følgende henvendelse til kongen, viste Ulfeldt sit velvillige sindelag ved at søge at presse Christian IV til at overlade Berns godset Wandsbeck i Holsten som

erstatning. Dette så kongen dog ingen grund til, blot fordi Berns »siig selffuer til profiit (havde) ladiit mig bekomme alle allehande waare«, men han gav sig alligevel til sidst. Berns tilforhandlede sig på kongens anbefalingsskrivelse til grev Pentz Wandsbeck, dog i den mening at det skulle skænkes ham som skadeserstatning for skibsværftet, således at kongen og rigsrådene skulle udstede en obligation til grevinde Pentz, hvem godset var givet som gave. Imidlertid sad grev Pentz i så stor gæld til Gabriel Marselis d.æ.'s arvinger med pant i Wandsbeck, at der kun blev 17.000 rdl. tilovers af købesummen på 39.000 rdl. Herpå gav Berns grevinde Pentz en revers lydende på at skaffe ham kongens og rigsrådernes obligation for summen, hvilket også skete. Hermed var sagen dog langtfra afsluttet. Gabriel Marselis d.y. mødte op hos Berns med dennes revers og krævede de 17.000 rdl. plus rente, 1020 rdl., hvilket Berns måtte give ham. På den måde fik Berns efter eget udsagn ingen erstatning for den lidte skade ved overtagelsen af Wandsbeck. Et fornyet krav indleveret i december 1647, lydende på 61.186 rdl. og forsynet med Ulfeldts anbefaling, kom for sent til at den dødssyge konge kunne indfri det, om han havde villet[24]. Ulfeldts løfte, afgivet på kongens vegne, om, at erstatningssummen skulle blive betalt, fik heller ingen virkning[25].

I det hele taget gik de kgl. leverandører en vanskeligere tid i møde i årene efter Torstenssonkrigen, og det af flere grunde, både politiske og finansielle. Endnu i de første efterkrigsår og før Christian IV's død kunne Corfitz Ulfeldt via sin magtposition sikre sine begunstigede leverandører særlige vilkår. Efter at orlogsskibet »Victoria« var blevet afleveret på Bremerholm, lovede Ulfeldt den 17. november 1647 Berns og Marselis 2000 rdl. som rentebetaling ved omslaget 1649 for skibet, og såfremt hovedsummen blev stående længere, da 8% p.a. i rente. Det var en åbenbar tilsidesættelse af da gældende lov, hvorefter 6% p.a. var den højst tilladelige rentesats, og under de ændrede magtforhold efter tronskiftet 1648 opnåede Berns og Marselis heller ikke mere end de 6%[26]. Det er det eneste eksempel, der er fundet på noget, der kunne ligne en skriftlig blottelse fra Ulfeldts side, mens beviser for, at han tog betaling for favoriseringen af bl.a. Berns og Marselis, ikke har kunnet fremdrages[27].

Både Ulfeldts manglende held med at sikre Berns og Marselis erstatning for det af svenskerne ødelagte skibsværft og hans mislykkede forsøg på at sikre dem en særlig gunstig rente af de penge, som de havde tilgode for skibsbyggeriet, varslede, at der var en ændret holdning til de hidtidige kgl. leverandører under udvikling og ikke mindst

Neustadts beliggenhed nord for Trave-flodens munding ses på dette udsnit af E. Dahlbergs kort fra 1660.

Neustadt's position north of the Trave estuary. A detail of E. Dahlberg's map of 1660.

til dem, der havde nydt Corfitz Ulfeldts og hans svoger Hannibal Sehesteds særlige bevågenhed. Dette kom til udtryk bl.a. i forbindelse med Berns' og Marselis' aflevering af orlogsskibet »Frederik«, det første afleveret til kronen fra Neustadt efter Frederik III's regeringstiltrædelse.

Fra nytår 1648 havde Frederik III ladet føre permanent tilsyn med færdiggørelsen af »Frederik«, og allerede inden skibet ankom til København i midten af oktober 1649, havde han givet Christoffer Lindenov besked om straks ved dets ankomst at lade det føre ind til havnen, at lade alt registrere ombord og at lade alt blive, som det forefandtes, til der blev givet anden ordre[28]. Der var ingen tvivl om, at

kongen ville sikre sig, at han ikke kom til at betale for mere, end han havde fået leveret, og det var netop prisen, der opstod uenighed om. Efter skibets ankomst var både kongen og dronningen ombord og udtalte deres beundring for det kolossale skib, men de skulle tillige have ytret sig kritisk over den forlangte pris[29]. Den 8. december 1649 kunne den svenske resident Magnus Dureel indberette til den svenske konge, at Frederik III ikke var tilfreds med det nye skib, som Berns og Marselis krævede 150.000 rdl. for, men som ikke engang skulle være vurderet til 60.000 rdl. Kongen ville lade »Frederik« vurdere og oven i vurderingssummen give Berns og Marselis 10.000 rdl. som fortjeneste, ellers ville han slet ikke betale for skibet[30]. At Dureel ikke har været helt dårligt underrettet fremgår af, at Peder Vibe nogle måneder senere, den 18. april 1650, kunne fortælle, at Corfitz Ulfeldt for tiden ikke viste sig angiveligt på grund af sygdom, men at den egentlige årsag var, at Ulfeldt var utilfreds med, at »Frederik« var blevet takseret til 63.000 rdl., skønt han havde lovet Berns 95.000 rdl.[31]. Med den nye konges stigende greb om magten mistede Ulfeldt sin tidligere position, og det blev efterhånden umuligt for ham at varetage de tidligere begunstigede leverandørers interesser.

Til uenigheden om prisen kom fra kronens side utilfredshed med »Frederik«s sødygtighed og anvendelighed som orlogsskib. I juli 1650 beordredes skibet prøvesejlet fuldt udrustet for at man kunne vurdere dets sejlegenskaber, og det er rimeligvis på dette togt, at det afsløredes, at »Frederik« var et »ubekvemt« skib, der i høj sø hverken kunne vende eller bruge det underste lag kanoner[32]. Det sidste var ikke mindst alvorligt for skibets slagkraft. Af regnskabsmaterialet fremgår det, at prisen for »Frederik« tilsidst blev 75.000 rdl. eller 12.000 rdl. mere, end det ifølge Peder Vibe skulle være blevet vurderet til[33]. Det vil sige, at Frederik III ikke gav meget mere i fortjeneste til Berns og Marselis, end han ifølge Dureel allerede i oktober 1649 skulle have besluttet sig til.

Om Berns' og Marselis' reaktion på kronens modtagelse af »Frederik« og problemerne omkring salgssummens størrelse er det svært at udtale sig. Det må i hvert tilfælde være blevet helt klart for dem, at det ikke længere var nok at have Corfitz Ulfeldts tilsagn om en bestemt pris for leverancer, når den nye regering under Frederik III, som i dette tilfælde desavouerede ham. En kendsgerning er det, at »Frederik« var det sidste skib Berns og Marselis leverede til den danske kongemagt fra værftet i Neustadt[34]. Bag skibsleverancernes ophør kan have skjult sig gensidig utilfredshed om pris og kvalitet, men

sandsynligvis er det næppe det, der har været afgørende. To andre faktorer spillede ind.

For det første var der i 1640'rnes slutning påbegyndt bygningen af 3 orlogsskibe af kgl. skibsbygmester James Rubbens. Det foregik i Norge under Hannibal Sehesteds tilsyn. Den konkurrence, værftet i Neustadt herved blev udsat for, og de afsætningsvanskeligheder, der opstod, får vi et klart indtryk af ved de bestræbelser, som Berns og Marselis samtidig udfoldede til anden side. Det lykkedes dem i 1648 at afsætte et enkelt skib til Portugal, mens gentagne forsøg på at få den spanske krone til at aftage skibe magen til »Frederik« fra værftet i Neustadt, bestræbelser kanaliseret gennem den spanske gesandt Bernardino de Rebolledo i 1648-49, helt mislykkedes[35].

For det andet gik kronens betaling for de to sidste skibe, som Berns og Marselis havde leveret, særdeles langsom. Der var ikke som tidligere tale om kontante udbetalinger, mens byggeriet endnu stod på, tværtimod fulgte den lovede betaling heller ikke efter skibenes levering. For eksempel skulle 20.000 rdl. for »Frederik« have været betalt til omslaget i 1652; det skete ikke, og endnu 1658 var hverken »Victoria« eller »Frederik« blevet fuldt betalt[36].

Bygningen af orlogsskibe krævede meget store investeringer, ikke mindst når de var af »Frederik«s størrelse, og skulle der bygges det ene efter det andet, måtte betalingerne holde nogenlunde trit hermed. I modsat fald hobede et enormt tilgodehavende sig hurtigt op. Denne situation var indtrådt for Berns og Marselis omkring 1650. Med kronens stigende betalingsvanskeligheder efter Torstenssonkrigen var skibsbyggeriet blevet en risikabel affære, og det var sandsynligvis dette og i mindre grad konkurrencen fra skibsbyggeriet i Norge, der fik Berns og Marselis til at afhænde værftet i Neustadt.

Salget skete inden 1652, da der påny blev leveret kronen et orlogsskib fra Neustadt, men uden Berns og Marselis som leverandører. Om den nye værftsejer allerede på dette tidspunkt var Claus Reimers, som i 1660'erne leverede skibe derfra, er derimod uvist[37].

Berns' og Marselis' position som den danske krones hovedleverandør af orlogsskibe begrænser sig til 1640'rne, men er et slående eksempel på, hvordan der i den senere del af Christian IV's regeringstid lagdes en ny kurs for den dansk-norske rustningsproduktion. Hvor kronen tidligere selv havde stået for en væsentlig del af orlogsbyggeriet og kun købt en mindre del, vendtes billedet i slutningen af 1630'rne, og det blev næsten helt overladt til private købmænd, først og fremmest Berns og Marselis, at forestå orlogsbyggeriet. Denne

udvikling må ikke betragtes isoleret, men skal ses i sammenhæng med, at Berns og Marselis samtidigt startede et kanonstøberi i Glückstadt, byggede og financierede et tøjhus samme sted, mens Gabriel Marselis d.y. påbegyndte et engagement i den norske bjergværksdrift[38].

På alle områder fra udvindingen af de nødvendige råstoffer til støbning af kanoner, bygning af våbenarsenaler, financiering af våbenlagre og bygning af orlogsskibe søgtes storkøbmænd i større omfang inddraget som ejere og eneansvarlige. Det gælder ikke alene A.B.Berns og familien Marselis, selv om de var de mest fremtrædende på dette område; også en række andre købmænd engageredes i tilsvarende aktiviteter, bl.a. bjergværksdriften i Norge, krudtfabrikation m.m. Kronen havde selv tidligere helt eller delvis stået for den mest vitale del af sin rustningsproduktion, hvis der ikke blev foretaget indkøb i udlandet. Nu skulle en væsentlig del heraf overlades private pengestærke borgere mod passende privilegier og med forkøbsret for kronen af alle produkter. Hensigten var at få en øget rustningsproduktion igang i den dansk-norske krones magtområde og helst også med anvendelse af råstoffer herfra.

Denne udviklingstendens havde både en statsfinanciel og en udenrigspolitisk baggrund. 1620'rnes merkantilistiske eksperimenter med kronen som initiativtager og hovedinteressent havde været en fiasko, og et tiår senere tillod statsfinancernes forringede stilling ikke længere en sådan statslig aktivitet. På den anden side krævede den fortsatte magtkamp med Sverige en stadig militær opbygning. Som fremhævet af Hermann Kellenbenz, var det samarbejdet med storkøbmænd som Louis de Geer, familien Trip og andre, der gjorde det muligt for Gustav Adolf og Axel Oxenstierna at gå fra defensiven i offensiven i 1600-tallets første halvdel[39]. Christian IV's stigende anvendelse af og afhængighed af sine handelsforbindelser, bl.a. også de udenlandske, og forsøgene på at få dem til at engagere sig i den danske rustningsproduktion må ses som et forsøg på at leve op til den svenske udfordring både militært og financielt[40]. I denne udvikling opnåede A.B. Berns og familien Marselis en helt central placering, som en af den danske kronens vigtigste leverandører, bankiér og producenter. Skibsværftsaktiviteten i Neustadt er et af beviserne herfor.

Noter

[1] Denne artikel er en lille del af en igangværende undersøgelse af udenlandsk handelskapitals indflydelse i Danmark-Norge i 1600-tallet og forholdet til kronen specielt.

[2] Om Berns' og Marselis' levnedsløb kan foreløbigt henvises til *Dansk biografisk leksikons* 2. og 3. udg.

[3] Her og i det følgende er det utrykte kildemateriale, der henvises til, at finde i Rigsarkivet, Kbh. Berns' ansøgning er i Rentekammeret (herefter Rtk.), Afregninger IX, 8, IIL, dat. 14. dec. 1647.

[4] *Kancelliets Brevbøger 1637-1639*, 1944, s. 531.

[5] Kong Christian den Fjerdes Kalenderoptegnelser fra Aarene 1617, 1629 og 1639. Udg. af C.F. Bricka, *Danske Samlinger* 1. Rk. V, 1869-70, s.80; Rtk., Reviderede civile regnskaber, kgl. omslagsregnskab 1639 udgift no. 121. Skibet skulle i alt koste 8000 rdl.

[6] Rtk., Rev. civ. regnsk., kgl. omslagsregnskab 1641 udgift no. 125.

[7] *Kong Christian den Fjerdes Egenhændige Breve*, udg. af C.F. Bricka og J.A. Fridericia, IV, 1882, s.422; V, 1883-85, s.15; VII, 1891, s.77; VIII, 1947, s.183ff., 203 (VIII udg. v. J. Skovgaard, udg. herefter cit. *Chr. IV's breve*).

[8] *Chr. IV's breve* III, 1878-80, s.102, Jfr. Knud Klem: Christian 4. og Bremerholm, *Årbog 1977. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*, s.103f.

[9] Det ukendte skib: Rtk. Rev. civ. regnsk., kgl. omslagsregnskab 1639 udgift no. 121. Sancte Maria: samme sted 1640 udgift no. 109; J.H.P. Barfod: *Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-1699*, 1967, s.9. - I det følgende er kanontallet opgivet efter Barfod op.cit. s.7f., 15 og besætningernes størrelse efter H.D. Lind: Om Kong Kristian den Fjerdes Orlogsflaade, *Tidsskrift for Søvæsen,* Ny Række, 25, 1890, passim.

[10] Kgl. omslagsregnskab op.cit. 1641 udgift no. 125.

[11] Ibid. 1643 udgift no. 174.

[12] C. Bruun: *Curt Sivertsen Adelaer*, 1871, s.420, 426.

[13] Se nedenfor note 23.

[14] Rtk. Afregninger IX, 8, VII; Bemærk at denne pris ikke inkluderer kanoner. Fejlagtigt anføres afleveringsåret 1650 for »Victoria« hos H.G. Garde: *Efterretninger om den danske og norske Søemagt* I, 1832, s.146f., Bruun op.cit. s. 277, Barfod op.cit. s.10, 15, 31. »Victoria« afleveredes i Kbh. 23.sept. 1647 ifølge en kontrakt af 16. jun. 1646.

[15] Rtk. Afregninger IX, 8, XXVI.

[16] Sune Dalgård: Salpetertolden af 1638-39 og den private spekulationshandel bag den, *Historisk tidsskrift* 11. Rk. IV, 1953-56, s.322f, 330f.

[17] P. Holck: Flaadelister omkring Krigsaarene 1644-45, *Tidsskrift for Søvæsen* 114, 1945, s.551.

[18] Kgl. omslagsregnskab op.cit. 1635 udgift; H.D. Lind: *Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm*, 1889, s.376f. Det er muligt at følge udbetalingerne til Mikkelsen for hans skibsbyggeri i de kgl. omslagsregnskaber forud for 1635.

[19] H.D. Lind: Underslæb paa Bremerholm under Korfitz Ulfeldts Finansstyrelse, *Historisk tidsskrift* 6.Rk. V, 1894-95, s.381, Lind op.cit. (note 18) s.377f.

[20] *Dansk biografisk leksikon*, 3. udg. 7 1981, s.333.

[21] E. Baasch: *Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik,* Hamburg 1899, s.122, E. Baasch: *Die lübecker Schonenfahrer,* Lübeck 1922, s.257f.

[22] F.W.L. Badse: *Det russisk-østbaltiske markeds betydning for den dansk-norske stat* 1629-43, Utrykt speciale, Kbh.'s Universitet 1968, s.87 og note 259; *Handlingar rörande Sveriges historia* 3. serie, X, 1905, s.424.

[23] C.C. Gjörwell: *Nya svenska biblioteket*, II, Stockholm 1763, s.429, 431; *Kancelliets Brevbøger 1644-1645*, 1968, s.46, se også ibid. s.58, 87, 105; A. Zettersten: *Svenska flottans historia åren 1635-1680,* Norrtelje 1903, s.362, 587; Rtk. Afregninger IX, 8, IIL (Berns' erstatningsansøgning); *Handlingar rörande Sveriges historia* 3. serie, XII, 1909, s.262.

[24] Rtk. Afregninger IX, 8, IIL; *Chr. IV's breve* VI, 1885-86, s.78, 84; VIII 1947, s. 363; udateret optegnelse uvist af hvem i Kongehusets og Rigets arkiv, Rigens hofmesters Breve 1643-1661, Breve til Joachim Gersdorff, pk. 7.

[25] Rtk. Afregninger IX, 8, IIL.

[26] Danske Kancelli B.250 Kommissionsakter ang. revision af adskillige afregninger 1651-53; Rtk. Afregninger IX, 8, VII. Det skal i øvrigt bemærkes, at revisionskommissionen intet har bemærket om Ulfeldts skriftlige løfte til Berns og Marselis.

[27] Jfr. også Johan Jørgensen: *Det københavnske patriciat og staten ved det 17. århundredes midte*, 1957, s.51ff.

[28] Bruun op.cit. s.224f.; H.D. Lind: *Frederik den Tredies Sømagt,* Odense 1896, s.27f.

[29] Lind op.cit. (note 28), s.27f.

[30] P.W. Becker: *Samlinger til Danmarks Historie under Kong Frederik den Tredies Regiering,* I, 1847, s.30.

[31] J.A. Fridericia (udg.): Breve fra Statsmænd i Danmark til den danske Resident i Stockholm, Peder Juel fra Aarene 1648-55, *Danske Magazin* 5. Rk. II, 1889-92, s. 370.

[32] Lind op.cit. (note 28), s.27f.

[33] Se note 15.

[34] Sikkerheden med hensyn til hvilke og hvor mange skibe Berns og Marselis lod bygge for den danske krone er størst for 1640'rnes anden halvdel, da regnskabsmaterialet for denne periode er mere fuldstændigt bevaret.

[35] Lind op.cit. (note 18), s.374f.; Barfod op.cit. s.10, 31; Baasch: Beiträge op.cit. s.14, 121 og samme: Der Verkehr mit Kriegsmaterialen aus und nach den Hansestädten vom Ende des 16. biz zur Mitte des 17. Jahrhunderts, Jahrbücher für Na*tionalökonomie und Statistik*, 137, Jena 1932, s.542; Emil Gigas: *Grev Bernardino de Rebolledo. Spansk Gesandt i Kjøbenhavn 1648-1659,* 1883, s.23, 38.

[36] Rtk. Afregninger IX, 8, VII, XV og XXXVI; kgl. omslagsregnskab op.cit. 1652, udgift. En del af betalingen for begge skibe indgik i assignationer, der i 1658 blev givet gods i pant for.

[37] Barfod op.cit. s.10, 20, 22ff., 29, 31.

[38] Herom henvises til min kommende undersøgelse.

[39] H. Kellenbenz: Spanien, die nördlichen Niederlände und der skandinavisch-baltische Raum in der Weltwirtschaft und Politik um 1600, *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte,* 41, Wiesbaden 1954, s.329.

[40] Der er næppe tvivl om, at Corfitz Ulfeldts og Hannibal Sehesteds magtperiode i 1640'rne har accelereret denne udvikling.

SHIPS BUILT FOR THE DANISH CROWN IN NEUSTADT DURING THE 1640s

Summary

The author shows that most of the men-of-war built for the Danish navy in the last decade of Christian IV's reign came from a yard at Neustadt in Schleswig-Holstein owned by Albert Baltser Berns and Gabriel Marselis, two merchants of Hamburg. They included the celebrated »Trefoldigheden« and the huge »Frederik« with its ninety four cannon. During the war with Sweden the yard was destroyed by the Swedes, who had for a long while been keeping the shipbuilding which was going on there for Denmark under close observation. However the yard was rebuilt after the war. About 1650 Bern and Marselis ceased building ships for the Danish navy as the large sums they were owed for ships and other goods already delivered were considerably ion arrears from the financially hard-pressed monarchy - and shipbuilding on such a scale was an expensive affair.

The reason Denmark, in the 1640s, put most of its naval shipbuilding into the hands of private citizens - and this went, too, for other parts of its arms production - was the continual struggle for power and arms race with Sweden. If Denmark was to compete at all it was necessary to follow the example of Sweden and join forces with substantial international merchants. Among these Berns and Marselis were Denmark's largest and most important foreign business and financial connections.

HELSINGØR VÆRFT 1882 - 1982

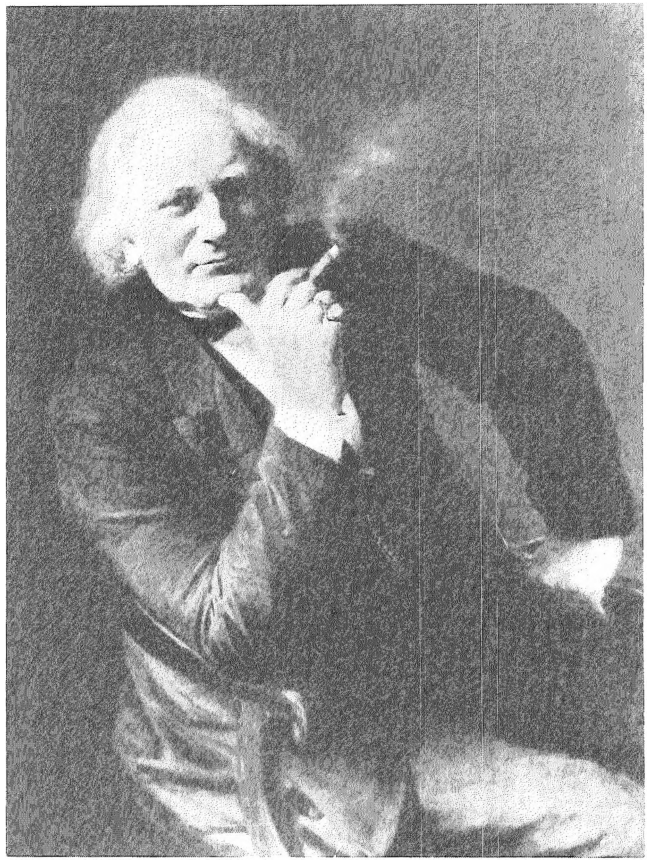
Af
HANNE POULSEN

Om et værft, der har været i virksomhed i hundrede år, kan skrives bøger om arbejdslivet, de tekniske fremskridt og om produktet. Når det gælder en så alsidig industrivirksomhed som Helsingør Værft, er det især svært at begrænse fremstillingen. Forfatteren har valgt at lægge hovedvægten på det samspil mellem reder og værft, der har skabt Helsingør Værfts specielle image.

Den 1. marts 1982 var det hundrede år siden, at de offentlige myndigheder indvilligede i at fremleje arealet mellem Kronborg og Barfoed & Rohmanns træskibsværft til aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri. Koncessionen til værftets oprettelse var i november 1881 blevet overdraget grosserer og skibsreder M.C. Holm og skibsbygmester Vilh. Dyhr.

Mads Holm, Værftets grundlægger

Mads Holm var født i Nykøbing Mors i 1827 som et efter tidens sprogbrug »uægte« barn af væverpige og kogerske Maren Nielsdatter, men i 1838 blev moderen gift med tøffelmager Lars Holm, der lyste drengen i kuld og køn. Mads Christians store interesse var skibsbyggeriet, og han kom i lære som skibstømrer hos skibsbygger Berthel Holm i Nykøbing. Mester var dog ikke tilfreds med sin læredreng, der måtte flytte til Thisted, hvor skibsbygger Strand helt anderledes forstod og påskønnede den lidt sære og allerede da ambitiøse lærling. Om Holm udtalte Strand senere, at da han havde været to år i lære, kunne han måle sig med de fleste svende. Mads Holm blev svend i 1846 og arbejdede et årstid på skibsbygmester Paghs værft i Ålborg, før han aftjente sin værnepligt til orlogs. Herefter tog Mads Holm til Helsingør og fik arbejde på træskibsværftet. Da en amerikansk bark, der var under reparation her, manglede en tømmermand, lod han sig forhyre og



Mads Christian Holm (1827-1892), skibsreder og grundlægger af Helsingørs Jernskibsværft og Maskinbyggeri. Maleri af Bertha Wegmann 1891. Original Helsingør Værft.

Mads Christian Holm (1827-92), shipowner and founder of the Helsingør Iron Shipbuilding Yard and Engineering Works. Portrait by Bertha Wegmann, 1891. Original in possession of the yard.

sejlede med dette skib til Boston, hvorfra han med et andet fortsatte til Californien sammen med udvandrere og guldgravere. Vel ankommet til San Francisco forlod også mandskabet skibet, som måtte blive liggende i havnen som utallige andre.

Nu var tømmermand M.C. Holm i San Fransisco, og da her var

mest brug for hustømrere, tjente han ved dette arbejde så mange penge, at han kunne anlægge et skibsværft på det sted, hvor nu byen Oakland ligger. Rygterne om den første store verdensudstilling i Paris 1855 nåede Californien, og Mads Holm rejste tilbage til Europa for at se udstillingen. Fra Paris tog han til København, hvor han opholdt sig i vinteren 1855-56, og i foråret 1856 vendte han tilbage til sin fødeby nu som en rig og agtet mand. Hans mor var død i 1854, men han fandt sig nye venner med tilknytning til skibsfarten som agent Steenberg, dennes søn og den gamle konsul Schade. For Schade lod Holm en galease ombygge til sænkekølsskonnert efter amerikansk mønster. Men forholdene i Nykøbing var for trange og adgangen til skibstømmer for besværlig til, at Holm ville investere sine penge i et skibsværft her. Derimod lejede Holm et lille værft i Åbenrå, hvor han lod bygge en og måske flere sænkekølsskonnerter[1].

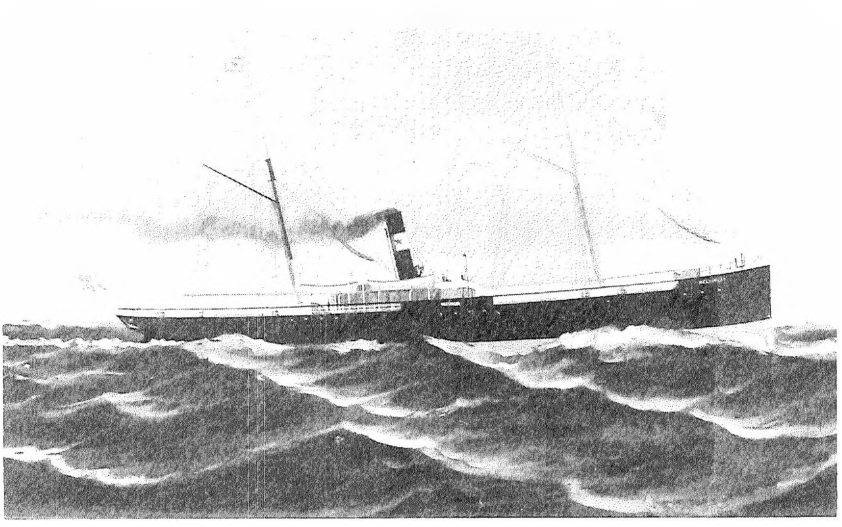
I Åbenrå fandt Mads Holm også sin hustru Emilie, som han blev gift med i 1861. Emilie Holm var datter af Boy Bendixen, en af Løjtlands velhavende kinakaptajner og redere. Emilies to søstre var gift med kinakaptajnerne Hans og Johann Matthiessen. Efter Boy Bendixens død 1861 lod de tre svigersønner for arven bygge barkskibet »Boy Bendixen«, opkaldt efter arveladeren. Det løb af stabelen 1862 og blev af Johann Matthiessen ført jorden rundt. Ved tabet af Sønderjylland i 1864 blev også Åbenrå tysk, men for den tysktalende og kosmopolitisk indstillede familie Bendixen betød nationalitetsskiftet en ændring til det bedre. Mads Holm var dansksindet, men det var ikke kun fædrelandskærlighed, der fik Mads Holm til med sin hustru i 1870 at flytte til København. Han så, ligesom andre driftige forretningsfolk havde set det, en mulighed for at udnytte den stigende efterspørgsel på skibs- og især dampskibstonnage, der kulminerede under den fransk-tyske krig 1870-71. Og hertil behøvede han et neutralt flag som dannebrog.

I 1866 var stort set alle danske dampskibsrederier blevet slået sammen til Det Forenede Dampskibs-Selskab, men adskillige nye selskaber blev stiftet i årene derefter. I 1869 blev dampskibselskabet Danmark dannet, i februar 1871 stiftede Mads Holm dampskibsselskabet Norden, og samme år blev dampskibsselskabet Kjøbenhavn grundlagt. D/S Nordens første skib var en damper af samme navn. Den sejlede i kystfart på Kina, hvor Mads Holm havde sine forbindelser og et godt kendskab til mulighederne. Allerede året efter blev det muligt at købe yderligere to skibe. De var som det første på ca. 2000 brt. og bygget i Glasgow.

Nu var Mads Holm jo skibsbygger af profession, og det varede ikke mange år, før han begyndte at se sig om efter et sted, hvor han kunne bygge skibe til sig selv og andre og ikke mindst, hvor man kunne lade de sejlende skibe efterse og reparere. En etablering i København viste sig hurtigt at være umulig. Finansmanden C.F. Tietgen, der blandt sine foretagender talte Det Forenede Dampskibs-Selskab og Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri, modsatte sig enhver form for samarbejde med den opkomling og mulige konkurrent, som han så i Mads Holm.

Holm vendte derpå sin interesse mod Helsingør. Gamle forbindelser var der ikke tale om. Han havde forladt byen som ung og ubemidlet skibstømrer, nu kom han tilbage som reder og grosserer og ligemand med de gamle købmandsfamilier. En kreds af borgere i Helsingør havde længe haft planer om at oprette et værft for bygning og reparation af dampskibe. Havnen var blevet udvidet, og et konsortium havde i 1863 anlagt en patent-ophalingsbedding. Holm gjorde tanken om oprettelsen af jernskibsværftet til sin egen, og efter langvarige og vanskelige forhandlinger fik han koncession til at anlægge et jernskibsværft. Sværest var det at få en egnet plads til skibsbyggeriet, den eneste mulighed ville være at overtage et stykke af den daværende eksercerplads ved Kronborg og anlægge værftet for enden af den udvidelse af det nordlige havnebassin, der foregik i årene 1877-85. Mads Holm stillede til slut byrådet over for et ultimatum. Hvis man ikke fik bevæget Krigsministeriet og Indenrigsministeriet til at afstå arealet senest 1. marts 1882, måtte tanken om et jernskibsværft opgives. Ved en byttehandel blev sagen gennemført, og på den forudbestemte dato blev et areal på 37.312 m^2 overdraget jernskibsværftet. På samme dag overtog Mads Holm også formelt pladsen, hvor Løves træskibsbyggeri havde ligget. Koncessionen overlod Mads Holm til et aktieselskab Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, og skibsbygmester Vilh. Dyhr blev af Mads Holm opfordret til at lede foretagendet. Dyhr var som Mads Holm født i Nykøbing Mors, men var blevet uddannet i England, hvorfra han i 1872 kom til værftet i Flensborg. Det var herfra Mads Holm kendte hans dygtighed som skibsbygger.

Anlægget af værftet var vel forberedt, og på selve overtagelsesdagen, den 1. marts 1882, blev fundamenterne påbegyndt til værftets anlæg. Et halvt år efter kunne man flytte ind i de tre værkstedsbygninger, der var tegnet af arkitekt Gnudtzmann i tidens karakteristiske stil. Umiddelbart efter at bygningerne var taget i brug, blev are-



Værftets nybygning nr. 1 s/s »Helsingør«, under bygningen solgt til Det Helsingørske D/S og afleveret 1883. Ubetegnet gouache på H&S.

The first vessel built by the yard, the s.s. Helsingør. Sold while under construction to the Helsingør Steamship Co. and delivered 1883. Unsigned gouache, Danish Maritime Museum.

alet for beddingerne afgravet og jævnet, samtidig med at skibsbygningshallen blev rejst. En af de første installationer, der blev rejst, var den trebenede kajkran, der kunne løfte 45 tons. Den var nødvendig for at kunne modtage og anbringe de kedler og maskiner, som blev bragt af et af rederiet Nordens skibe. Kajkranen blev først fjernet i 1949. For reparation og eftersyn af skibe blev en tørdok af 103 meters længde anlagt fra august 1882 af et firma i Helsingborg. Den kunne dog først tages i brug i 1884 på grund af jordbundsmæssige vanskeligheder. Til nybygningerne blev rejst tre byggebeddinger på henholdsvis 35, 44 og 48 fods længde (ca. 11, 14 og 15 m).

Nu stod der et efter den tids forhold fuldt moderne skibsværft parat til at konkurrere med værftet i København. Det gjaldt om at vise omverdenen, hvad man formåede.

Aktieselskabet havde ved sin stiftelse en aktiekapital på 1,6 mill. kroner. Mads Holm var formand for bestyrelsen til sin død 1892 og

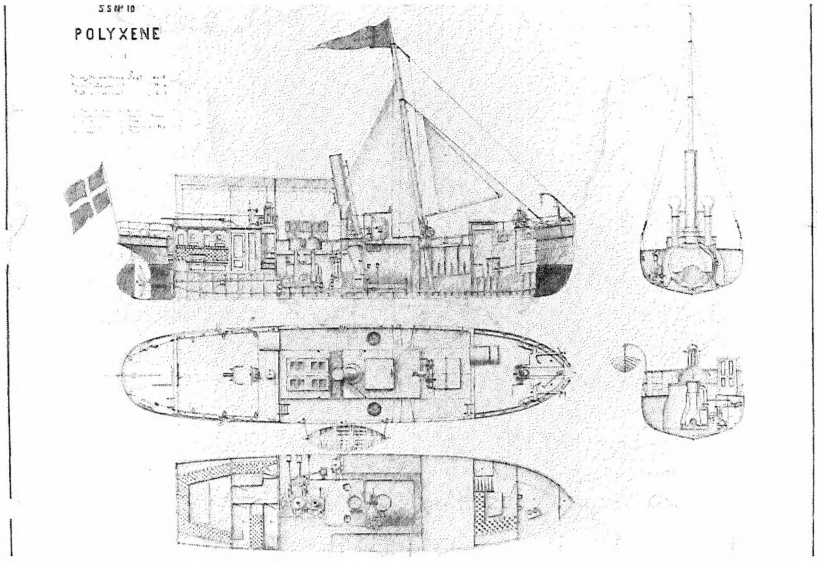
ledede værftet som direktør fra oktober 1887 til maj 1892, få måneder før sin død.

De første ti år

Nybygning nr. 1, en skonnertrigget fragtdamper på 1081 brt. blev under bygningen solgt til Det Helsingørske Dampskibsselskab, der i sine velmagtsdage få år før var det største rederi i provinsen. Den var forsynet med en dampmaskine på 500 IHK, som ligeledes var værftets maskine byggenummer 1. Nybygningen løb under stor lokal festivitas af stabelen den 5. juni 1883 og fik navnet »Helsingør«. Det følgende år løb fem fragtdampere af stabelen. Nybygning nr. 3 blev leveret til mæglerfirmaet H. Schuldt i Flensborg. Firmaet havde i 1882 fået to dampskibe bygget i Flensborg, og det ene forliste på sin første rejse. Gode råd var nu dyre, og budstikken gik. Schuldt må have kendt og forhandlet med skibsbygmester Vilh. Dyhr om bygningen af de to første skibe, før Dyhr rejste til Helsingør for at lede værftet. Så værftet i Helsingør leverede et erstatningsskib og vandt tid ved at bruge hovedparten af tegningerne til byggenummer 1, kun blev der installeret en lidt svagere maskine. Skibet overtog navnet »Fero« fra sin forgænger, men led desværre hurtigt også samme skæbne. I 1896 fik H. Schuldt igen leveret en nybygning fra Helsingør, denne gang et næsten dobbelt så stort skib[2].

Nybygning nr. 5 var »J.N. Madvig«, et fragtskib på 1779 brt. bestilt af D/S Danmark i København. Dette selskab var grundlagt 1869 af L.H. Carl for at besejle ruten London-Østersøen under skarp opmærksomhed fra Tietgen og C.P.A Koch. Tre skibe havde rederiet fået bygget i England og i årene 1870-79 fire hos B&W, men siden støttede rederiet værftet i Helsingør. I 1890, 1895 og 1903 leverede man skibe til rederiet, der i 1911 kom under samme ledelse som D/S Norden og i 1917 blev slået sammen med dette.

Et ganske lille fartøj, nybygning nr. 8 »Svanen« på 40 brt., en slæbedamper leveret til sukkerfabrikken i Nykøbing Falster, skal kun nævnes, fordi den er den ældste af værftets nybygninger, der endnu sejler; kun har den fået indsat dieselmotor. Ikke meget større end »Svanen« var »Polyxene«, nybygning nr. 10 og leveret 1884 til greve A.W. Knuth og opkaldt efter - ikke en dejlig dame i den græske mytologi - men grevens kusine. Den sejlede på Bandholm og øerne i godt 30 år med post, gods og passagerer, hvorefter den kom til Kalvehave-Koster overfarten og blev omdøbt til »Koster«. »Polyxene« var værftets første passagerdamper, og den blev som type efterfulgt af



Generalarrangement til s/s »Polyxene«, nybygning nr. 10, 1884. Ud fra sådanne meget udførlige tegninger blev kontrakten sluttet mellem reder og værft. Farvelagt tegning i privateje.

Plan of the s.s. Polyxene, No. 10, 1884. Contracts were completed on the basis of such detailed drawings, between shipowner and yard. Coloured drawing in private ownership.

»Mercur« på 41 brt., leveret 1885 til Hobro Fjordbådsselskab, og »Jarl« på 233 brt. til det Østbornholmske Dampskibsselskab i Hasle.

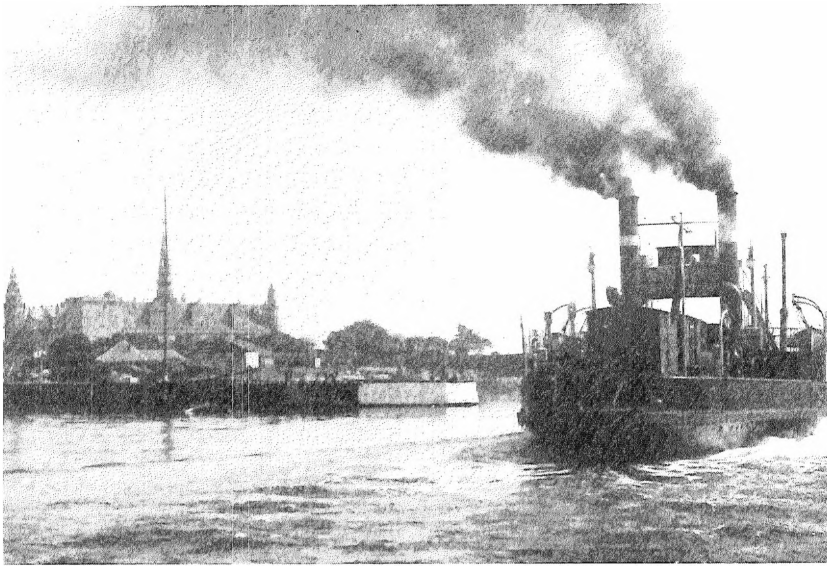
De generelt faldende konjunkturer gennem 1880'erne ramte også det nyetablerede værft. Ganske vist modtog man en del ordrer, men de fleste var på mindre skibe, således at værftets kapacitet ikke fuldt ud lod sig udnytte. Mads Holm henvendte sig til regeringen og fik udvirket, at en kommission fra Orlogsværftet på Marineministeriets vegne besigtigede og godkendte værftet. Som et resultat heraf modtog værftet den 1. marts 1886 en bestilling på to transportbåde til marinen. De blev leveret i juni 1886 som de første nybygninger til den danske stat. Herefter var der stilstand på værftet. Græsset groede højt omkring byggebeddingerne, og på værkstederne lod ledelsen riggerne lave sjippetove og blokkemagerne dreje kosteskafter for at holde beskæftigelsen. Direktør Dyhr fratrådte sin stilling i september

1887, og Mads Holm overtog ledelsen. Den Danske Landmandsbanks Helsingørafdeling trådte da hjælpende til og åbnede på eget initiativ værftet en kassekredit på en halv million kroner. For egen regning satte Holm nu en større fragtdamper i bygning. Den blev på stabelen købt af D/S Kjøbenhavn, et af konsul Fisker's selskaber, og døbt »Hafnia«. Rederiet var tilfreds og bestilte straks efter et søsterskib, »Russia«, der blev leveret 1889. Begge blev sat ind i oversøisk trampfart. I 1892 leverede værftet en lignende, men lidt større nybygning til dampskibsselskabet. Med rederiet H.M. Gerckens i Hamburg sluttede Holm allerede i december 1887 kontrakt om to mindre fragtdampere, der som »Gefle« og »Sundsvall« blev leveret 1888 og 1889. H.M. Gerckens sejlede en årrække på de svenske provinshavne, og for her at vise sin velvilje opkaldte man skibene efter de pågældende ankomsthavne. I årene indtil 1902 blev yderligere fem skibe bygget til rederiet. Også et andet tysk selskab, D/S Hansa i Bremen, fik i årene 1889-91 leveret tre større fragtskibe.

Fragtmarkedet fik i årene 1888-91 en pludselig og stærk opblomstring, og ordrerne på skibe strømmede ind. For året 1887-88 blev der for første gang udbetalt udbytte til aktionærerne i Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, nemlig 3%, og de følgende år 6, 8 og 10%, hvorefter det gik ned til ca. 5%. I 1889-90 leverede værftet fire søsterskibe, ganske små, ca. 390 brt., til D/S Østersøen, der var det nyeste af de Fisker'ske selskaber, oprettet 1888 på grund af de stigende konjunkturer også i Nord-Østersøfarten. Til sit eget rederi Norden fik M.C. Holm bygget et skib på 1632 brt. I overensstemmelse med rederiets navneskik at lade forstavelsen være Nord- fik det ved søsætningen i 1890 navnet »Nordvest«. Af værftets bestyrelse modtog Mads Holm en model af skibet i sølv som tak for hans personlige indsats for at holde værftet igang i nedgangsårene. Desuden bestilte man hos malerinden Berta Wegmann et portrætmaleri af M.C. Holm til ophængning i direktionsværelset.

I 1890 blev også to ordrer effektueret til den danske stat, isbryderen »Mjølner« med en maskine på 1000 IHK og fyrskibet »C.F. Grove«. Af større betydning for værftet blev dog ordren på den enkeltsporede hjulfærge »Kronprinsesse Louise« med plads til seks jernbanevogne, afleveret 1891 til Helsingør-Helsingborg overfarten, som DSB havde overtaget i 1888. Denne opgave blev løst så godt, at færgen blev den første i en lang række på omkring 25 nybygninger til DSB.

Med efterspørgslen efter tonnage fulgte en fornyet interesse for de



Hjulfærgen »Kronprinsesse Louise«« bygget til Helsingør-Helsingborg overfarten 1891 som den første færge til DSB. Bemærk de fire master med elektriske lamper, de var dengang en sensation.

The paddle ferry Kronprinsesse Louise, built in 1891 as the first ferry for the Danish State Railways, for the service between Helsingør and Helsingborg in Sweden. The electric lights on the four masts were a sensation at the time.

store sejlskibe, nu med skroget bygget af stål. Værftet i Helsingør påtog sig i 1891-93 at bygge fire barkskibe, to til Tyskland og to til Fanø, de sidste opkaldt efter det populære og stærkt søfartsinteresserede, kongelige par, prins Valdemar og prinsesse Marie. Bygningen af disse store sejlskibe var dog forbundet med så store omkostninger, at værftet ikke senere påtog sig lignende opgaver.

Mads Chr. Holm ledede som direktør værftet til maj 1892, men var formand for bestyrelsen til sin død i september samme år. Det er rimeligt at standse op og vurdere værftets indsats i den første tiårsperiode, der falder sammen med Mads Holms »regeringstid«. Ser man på værftets liste over nybygninger og kunder og sammenligner med den tilsvarende liste over Burmeister & Wain's nybygninger, falder en markant forskel i øjnene. B&W bygger for danske kunder, for statsbanerne, marinen, toldvæsenet, Københavns havnevæsen, DFDS og Em. Z. Svitzer, samt for enkelte andre private redere. Så-

ledes blev fem skibe leveret til dampskibsselskabet Dannebrog. Først i 1891-92 blev et par skibe bygget til tyske kunder, det ene, »Hudiksvall«, til H.M. Gerckens. I disse år var Helsingørs kapacitet udnyttet til det yderste, så selv gamle kunder måtte man skuffe.

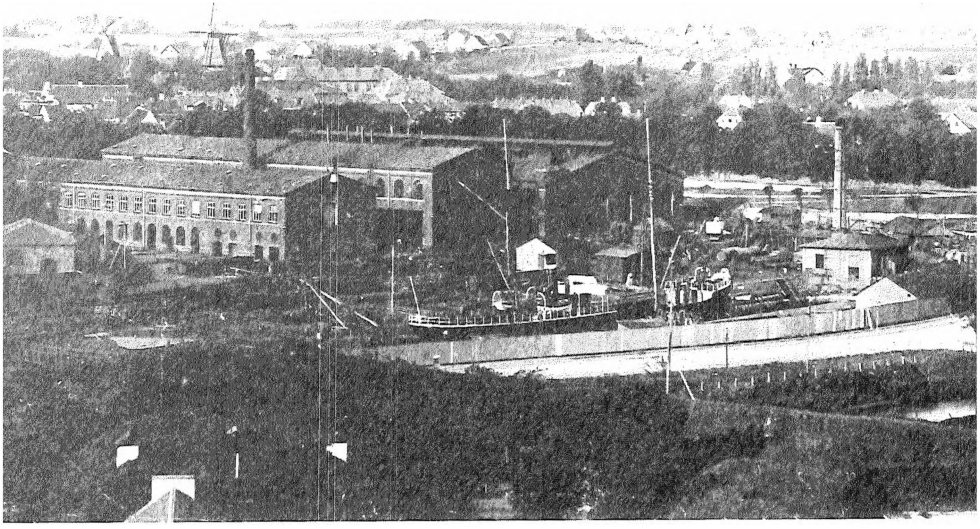
Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri modtog i perioden 1882-1892 24 ordrer fra danske kunder, ti fra tyske og fem fra det øvrige udland. De danske bestillere var de nye dampskibsselskaber, af disse kan nævnes de Fisker'ske selskaber, der næst efter DFDS var den største rederivirksomhed omkring århundredskiftet og med hensyn til trampfart den største. Mange af de danske ordrer var dog ganske små, så ser vi på bruttotonnagen, ændrer billedet sig således, at de danske kunder fik leveret 16.477 brt. og de tyske 11.538 brt. I det hele modtog udlandet langt over halvdelen af tonnagen, og det er næppe forkert at sige, at disse ordrer, i høj grad blev formidlet ved Mads Holm, men også af Vilh. Dyhr, var den marginal, der betød, at værftet kunne overleve den første og vanskeligste periode. Ser man frem over nybygningerne i det følgende årti, ændres billedet ikke meget. Kun leveres et stigende antal skibe til svenske og norske redere. Ny god kunde bliver D/S Neptun af Bremen, og til det baltisk-russiske D/S Helmsing og Grimm, som man tidligere havde bygget til, blev leveret endnu fire skibe. Dette firmas førstemand, Axel Carøe, var dansk.

Til sin efterfølger som direktør valgte Mads Holm S.C.W. Bindesbøll, der efter uddannelse i Ålborg og Malmø (Kockum) fungerede som chefkonstruktør hos R. Dickson i Middlesborough. Formand for bestyrelsen efter Mads Holms død blev ejeren af træskibsværftet, skibsbygmester Chr. Rohmann, der siden jernskibsværftets start havde været revisor for dette.

Efter de glimrende år 1888-91 fulgte en afmatning. Fragtmarkedet blev hæmmet af udførselsforbud, toldkrig og strejker. Dog lykkedes det værftets nye ledelse at opretholde en hæderlig beskæftigelse, også ved at gå uden for det egentlige skibsbygningsfag. Værftet havde tidligere bygget et par mindre jernbanebroer, og derfor turde man påtage sig det arbejde at udføre Langeliniebroen, den endnu eksisterende overførsel over jernbaneterrænet ved Østerport station. Broen blev indviet 1894, og værftet høstede stor anerkendelse for sin udførelse af opgaven, men økonomisk gav den underskud.

Værftet udbygges

Værftets hovedbeskæftigelse var dog blevet reparationerne. Det var

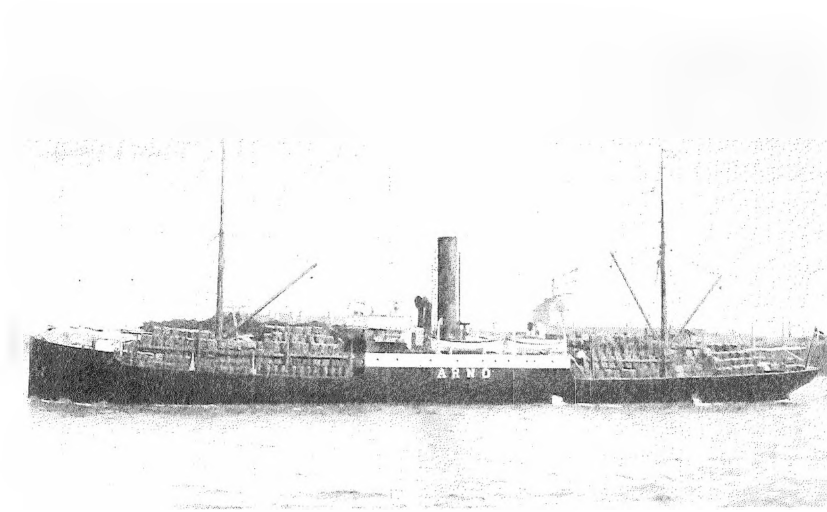


Helsingørs Jernskibsværft og Maskinbyggeri set omkring 1900 fra Kronborg ydre vold. Foran de tre værkstedsbygninger ligger en fragtdamper i tørdokken fra 1884.

The yard in 1900, seen from Kronborg's outer rampart. In front of the three workshops a cargo steamer is in the dry dock built in 1884.

herfra, man havde de faste indtægter. Man havde fundet en fast kundekreds, og beliggenheden var den bedste. Gang på gang havde man dog måttet afvise reparationer, fordi en havarist gennem længere tid optog tørdokken, og det var en stor ulempe, at Patent-ophalingsbeddingen ikke tilhørte værftet. En udvidelse af både areal og materiel var blevet tvingende nødvendig. Efter lange forhandlinger kunne værftet i 1896 overtage ophalerbeddingen, af Helsingør kommune leje det tilstødende areal, der rummede træskibsværftet samt lade anlægge en ny tørdok, der blev taget i brug i 1897. Den var 372 eng. fod (112 m) lang, og kunne rumme de største af de forbipasserende skibe til eftersyn og reparation.

Efter udvidelsen lykkedes det værftet ved en perfekt løsning af specialopgaver at gøre sig kendt i videre kredse. I december 1897 blev afleveret bjergningsdamperen »Herakles« til Bergnings- och Dykeri A/B Neptun i Stockholm. Af sagkyndige blev den i henseende til udstyr og indretning betegnet som den mest fuldkomne bjergningsdamper i Norden, og det danske firma Em.Z. Svitzers Bjerg-



s/s »Arno« leveret 1898 til DFDS's Middelhavsruter. Var sammen med søsterskibet »Tiber« de første skibe af en meget lang række bygget på Helsingør Værft til DFDS.

The s.s. Arno, delivered 1898, for service in the Mediterranean, to the United Danish Steamship Co. With its sister ship, Tiber, it was the first of a large number of vessels which the yard built for DFDS.

ningsentreprise bestilte med det samme en bjergningsdamper magen til. I 1897 byggede værftet til D/S Bore i Åbo et passagerskib til fart mellem Stockholm og finske havne. Det var udstyret med alle tænkelige bekvemmeligheder og samtidig konstrueret som isbryder. Rederiet var så tilfreds med skibet, leveret januar 1898 som »Bore« (I), at det to år efter bestilte et søsterskib, »Bore« (II). Da »Bore« (I) i 1961 passerede København på sin sidste rejse på vej til ophugning i Lübeck - det skulle kun ophugges, fordi de lovpligtige klassearbejder ville blive for bekostelige - indbød man en repræsentant fra værftet til at bese skibet, der endnu »var et vidnesbyrd om det gode arbejde, der også i forrige århundrede blev præsteret i Helsingør«. »Bore« (I) var dog kun et af mange nybygninger fra værftet, der opnåede en høj alder.

Hjulfærgen »Kronprinsesse Louise« havde en årrække alene besejlet overfarten Helsingør-Helsingborg, da endnu en enkeltsporet hjulfærge »Kronprins Frederik« blev leveret til DSB i 1898.

Mere bemærkelsesværdigt var det dog, at værftet i dette og følgen-

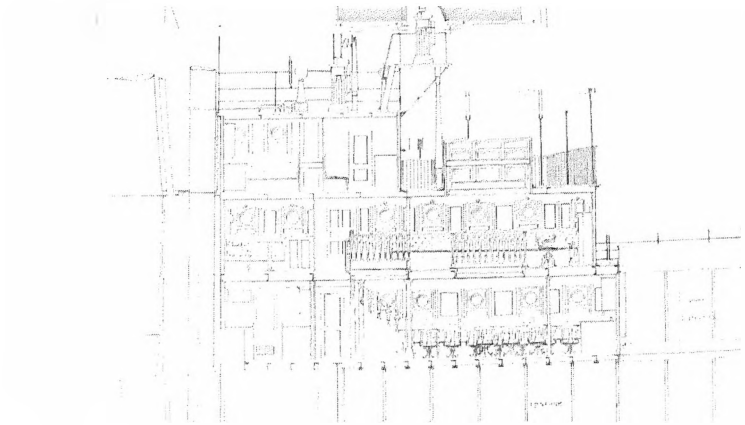
de år byggede to søsterskibe til DFDS, »Arno« og »Tiber«, til selskabets fragtruter til Middelhavet. Herefter blev to lægtere leveret til selskabet. Efter at C.F. Tietgen og M.C. Holm begge i 1892 havde forladt deres virksomheder, ophørte det modsætningsforhold, der havde været mellem de to ledere og deres foretagender. Årene fremover skulle vise et stadig tættere samarbejde mellem Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri og DFDS, og med Burmeister & Wain et frugtbart interessefællesskab.

I januar år 1900 sluttede værftet kontrakt med DFDS om et kombineret fragt- og passagerskib til ruten Esbjerg-Newcastle. Det var den hidtil mest betydningsfulde opgave, værftet havde påtaget sig både med hensyn til skib og maskine. Skibet skulle kunne holde en fart af 15 knob for at gøre turen på 23 timer, derfor blev det efter beregning udrustet med en maskine på 3600 IHK, der fik sin damp fra fire kedler. Af passageraptering var der separatkahytter og saloner for 52 1. klasses passagerer samt - under dæk - plads for 174 emigranter. For lasten, smør og flæsk, var der ventilations- og klimaanlæg og et Hall's fryseapparat. Ruteskibet blev afleveret som »J.C. la Cour« den 5. august 1901.

Ved værftets udvidelse i 1896 havde man ønsket at bygge en særskilt og brandsikret bygning for kontorer og tegnestuer. Først i år 1900 blev dette dog økonomisk muligt. Bygningen blev rejst på det nylejede areal ud mod Allegade og taget i brug i maj 1901. Der blev også indrettet en træbygning med varme, hvor arbejderne kunne spise deres medbragte mad. Alle steder blev der indlagt elektrisk lys.

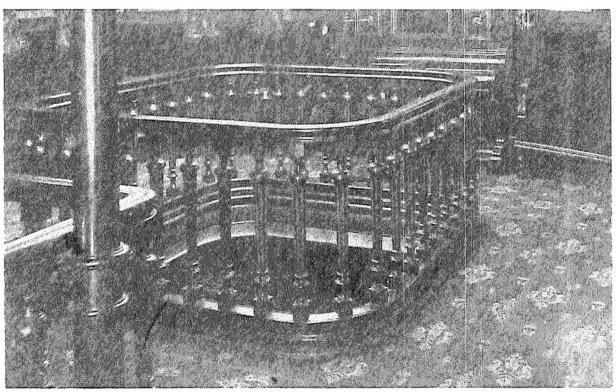
Med årene var både skibe og kedler blevet stadig større, og for at lette nitte- og stemmearbejdet, der hidtil var sket ved håndkraft, blev i 1901 installeret et pneumatisk anlæg, så arbejdet kunne ske ved trykluft. Ved denne arbejdslettelse, der dog først slog helt igennem omkring 1920, kunne også arbejdspriserne reduceres og værftets konkurrenceevne bedres. Den gamle kajkran, der var konstrueret til at løfte 45 tons, var heller ikke længere tilstrækkelig. Man besluttede da at anskaffe en tårndrejekran, der, drevet af damp fra skibsbyggeriets kedler, kunne løfte 80 tons. Denne stod færdig i 1906 og gjorde fyldest i mange år. Først i 1975 blev den revet ned.

I 1902 indtraf endnu en krise for skibsfarten, og der skete en voldsom nedgang i fragterne. Depressionens virkninger på værftet i Helsingør blev dog afhjulpet ved en ordre fra DSB på to togfærger leveret 1902 og 1903. Den første var dampfærgen »Helsingborg« til Helsingør-Helsingborg overfarten. En mere betydningsfuld ordre var



Udsnit af generalarrangement for s/s »J.C. la Cour« 1901, bygget for DFDS som kombineret fragt- og passagerskib til ruten Esbjerg-Newcastle. På dette midtskibs udsnit ses øverst kaptajnens salon, herunder en antydet aptering for 52 1.klasses passagerer. Bemærk i konversationssalonen et opretstående klaver længst til højre. De 174 emigranter agter under dæk synes efter tegningen at have haft mindre plads. Farvelagt tegning i privateje.

Cross section of s.s. J.C. la Cour, 1901, built for DFDS, as a combined cargo and passenger ship for the Esbjerg-Newcastle service. In this midship section the captain's cabin is above. Below is sketched in accommodation for 52 first class passengers. In the saloon, on the extreme right, there is a piano. The 174 emigrants below deck appear, according to the sketch, to have less commodious accommodation. Coloured drawing in private possession.



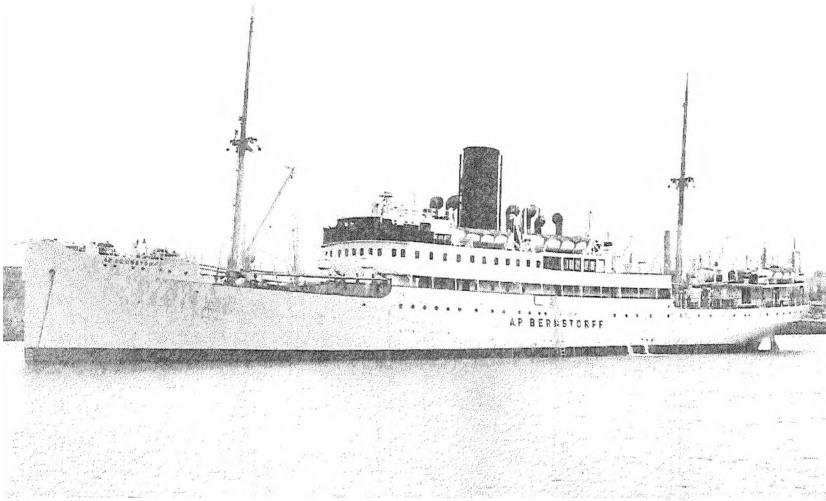
Et gammelt fotografi viser, hvordan trappeløb og konversationssalon omborg på s/s »J.C. la Cour« så ud i virkeligheden.

An old photograph of the staircase and saloon on s.s. J.C. la Cour.

dampfærgen »Prins Christian« bygget til Gedser-Warnemünde overfarten. Den var for sin tid lidt af et teknisk vidunder. Den havde to drivskruer og holdt rigelig 14 knob ved to triple-expansionsmaskiner, der indicerede 2600 hestekræfter (IHK). Til jernbanevogne havde færgen en effektiv sporlængde på 128,5 m og saloner til 1150 passagerer fordelt på 1., 2. og 3. klasse. De lave byggepriser, der var et resultat af den manglende efterspørgsel på tonnage, fik dog også en og anden reder til at supplere sin flåde til gunstige priser. D/S Vendila, grundlagt af firmaet Svendsen og Christensen 1898, havde fået sine første skibe leveret fra skotske værfter. Selskabet fik nu i 1904-05 bygget fire næsten ens fragtskibe på hver godt 1421 brt. på Helsingørs Jernskibsbyggeri, det var »N.F. Høffding«, »J.D.S. Adolph«, »Alfred Hage« og »T.M. Werner«, alle opkaldt efter danske købmænd. Til marineministeriet leveredes i 1906 fiskeriinspektionsskibet »Islands Falk«. Også i 1906 leverede værftet to søsterskibe, de største skibe værftet endnu havde bygget, »Kotonia« og »Boscia«, hver på 2624 brt. til de Fisker'ske selskaber Union og Dan. Konsul P.L. Fisker var i 1903 indtrådt i værftets bestyrelse, hvor han sad til 1910. Til og med 1906 kunne værftet holde en rimelig beskæftigelse og udbyttet til aktionærerne, der siden 1891/92 havde været på 5-6%, var fortsat af denne størrelsesorden, indtil beskæftigelsen faldt stærkt i slutningen af 1907, og det så ud til, at værftet i vinteren 1907-08 ville stå helt uden nybygningsarbejde. For egen regning satte værftet da en fragtdamper på 1544 brt. igang. Den blev under bygningen købt af firmaet Schach Steenberg, København, og døbt »Skinfaxe«. Da værftet i 1908-09 igen byggede to skibe, blev de også overtaget af Steenberg som »Rimfaxe« og »Gulfaxe«. Yderligere bestilte firmaet endnu et skib, et søsterskib til »Gulfaxe«. Alligevel havde værftet i disse år tab og kunne hverken betale udbytte eller foretage afskrivninger. Først i løbet af 1911 indtraf den længe ventede bedring i fragtmarkedet, og efterspørgslen på tonnage steg.

Samarbejdet med DFDS

Som før nævnt var skibsreparationerne af stor vigtighed for værftets beskæftigelse. Efter værftets udbygning med henblik på at kunne betjene flere reparationskunder sluttede DFDS omkring århundredskiftet overenskomst med værftet om eftersyn af et bestemt antal dampere om året. Herved blev værftet istand til at udfylde ledig plads i dok og på bedding. Gennem de første 25 år havde værftet leveret 111 nybygninger og foretaget reparationer på 3068 skibe. Perioden



Passager- og fragtskib s/s »A.P. Bernstorff«, leveret 1913 til DFDS's Nordsørute. Det var et efter sin tid meget moderne og elegant udrustet skib, hvis dampmaskine var den største, der endnu var bygget på værftet.

The passenger and cargo vessel s.s. A.P. Bernstorff, delivered 1913 to the United Danish Steamship Co. For its time a modern and elegantly furnished vessel, with the largest steam engine until then built by the yard.

sluttede netop med, at værftet i skarp konkurrence fik overdraget sit hidtil største reparationsarbejde, nemlig en forlængelse på 48¾ fod af dampfærgen på Gedser-overfarten, »Prinsesse Alexandrine«, der i den nye dok blev skåret over for og agter for maskinrummet og nye stykker indbygget. Samtidig blev færgen gjort dobbeltsporet for at kunne overføre flere jernbanevogne ad gangen.

Til DFDS leverede værftet i årene 1910-13 ti skibe, de fleste fragtskibe, men også flere kombinerede passager- og fragtskibe. Disse skibe til DFDS gav især meget arbejde til tegnestuerne, da rederiet forlangte at få alle tegninger indsendt til godkendelse. Mange ting, man plejede at udføre efter sædvane, måtte nu tegnes først. Den betydeligste af disse ordrer var det kombinerede passager- og fragtskib »A.P. Bernstorff«, der skulle indsættes på ruten Esbjerg-Harwich. Det var med sine 2316 brt. betydelig større end de andre skibe på ru-

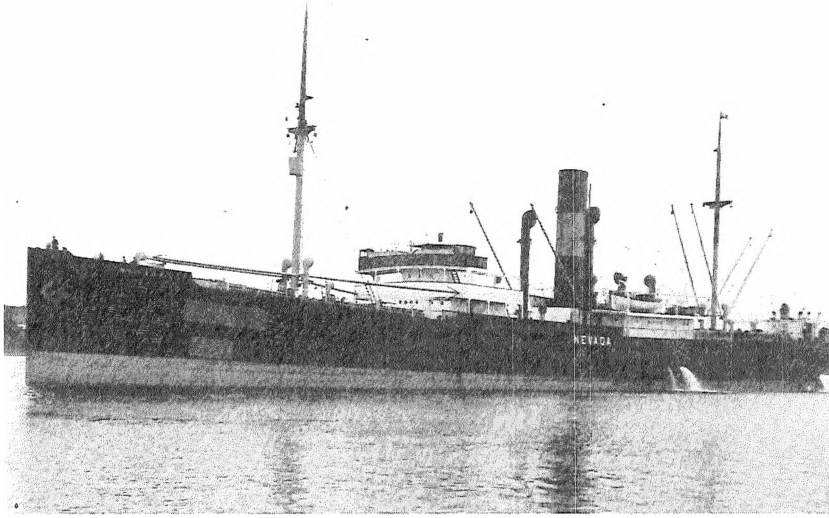
ten. Maskinen, en 3300 IHK tregangsmaskine, var den største dampmaskine, værftet til da havde fremstillet, og skibet kunne gå med en fart af 17 knob. Om forholdene i øvrigt var samtiden enig med redaktøren af Dansk Søfartstidende, der skrev: »Ombord er alt, såvel med hensyn til lasteforholdene som med hensyn til passagerernes bekvemmelighed, indrettet efter de nyeste og bedste principper«. Ikke mindst derfor fik »A.P. Bernstorff« sin plads i Danmarkshistorien, da det med medlemmer af regering og rigsdag sejlede bagefter kongeskibet til genforeningsfestlighederne i 1920.

I februar 1913 fik værftets bestyrelse meddelelse om, at et konsortium havde opkøbt så betydelige aktieposter, at man var i besiddelse af majoriteten af selskabets aktiekapital. I marts s.å. blev det oplyst, at de opkøbte aktier var overført til B&W, som derved var kommet i besiddelse af majoriteten af værftets aktiekapital. I rederikredse fandt man dog, at B&W's heraf følgende monopolstilling var særdeles uheldig og til skade for kunderne. Efter pres fra rederne overdrog direktør Knudsen fra B&W da halvdelen af B&W's aktiepost i værftet til DFDS. Efter de nye aktionærers ønske blev værftets bestyrelse udvidet fra 6 til 8 medlemmer, og direktør Høst fra DFDS og direktør Knudsen fra B&W blev indvalgt i bestyrelsen. B&W's hensigt med aktieopkøbet var et ønske om et nærmere samarbejde såvel teknisk som økonomisk mellem B&W og Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri. I august 1916 fik DFDS en henvendelse fra B&W, som ville overdrage sin aktiepost i værftet til selskabet. Efter nogen forhandling - også om den udbytteprocent, der skulle udbetales - overtog DFDS aktieposten, og udbyttet blev fastsat til 30%. Siden da har DFDS stået som hovedaktionær og har derfor haft en afgørende indflydelse på værftets forhold. Da rederiet J. Lauritzen i 1964 erhvervede aktiemajoriteten i DFDS, overgik indflydelsen til dette rederi.

Et direkte samarbejde med B&W skete inden for udviklingen af dieselmotorer. Fra (1918) 1919 var B&W og værftet i Helsingør parthavere af Holeby Dieselmotorfabrik. I 1930 udtrådte Helsingør af dette samarbejde og sluttede i stedet i 1935 kontrakt med B&W om licens for bygning af B&W dieselmotorer på værftets maskinbyggeri.

Første verdenskrig

Under krigen 1914-18 gik tallet af nybygninger stærkt ned på danske værfter på grund af mangel på materialer, men værftet klarede sig tilfredsstillende ved reparationsarbejder. Nogle nybygninger løb dog af stabelen under stadig stigende vanskeligheder. I 1917 blev kun af-



s/s »Nevada« afleveret til DFDS i krigsåret 1917 som eneste nybygning det år. Det var det største skib, der til da var bygget på værftet.

The s.s. Nevada, delivered to DFDS in 1917, the only vessel to be built during that year of the war, and the largest ship until then to be built by the yard.

leveret et skib, det var fragtskibet »Nevada« til DFDS. Det var med sine ca. 7000 tons det største skib, værftet endnu havde bygget. »Nevada« var dimensioneret således, at det kunne gå i værftets nye dok, men arbejdsprocesserne blev besværliggjort ved, at værftets daværende anlæg ikke var indrettet på at bygge så store skibe. Da »Nevada« var søsat - med et skjold på agterstævnen for at tage farten af skibet - blev kølen lagt til passagerskibet s/s »Kjøbenhavn«, ligeledes bestilt af DFDS. Under dette bygningsarbejde kulminerede vanskelighederne med at skaffe materialer og udstyr. Således måtte værftet selv konstruere og udføre styremaskinen, der skulle have været leveret fra England.

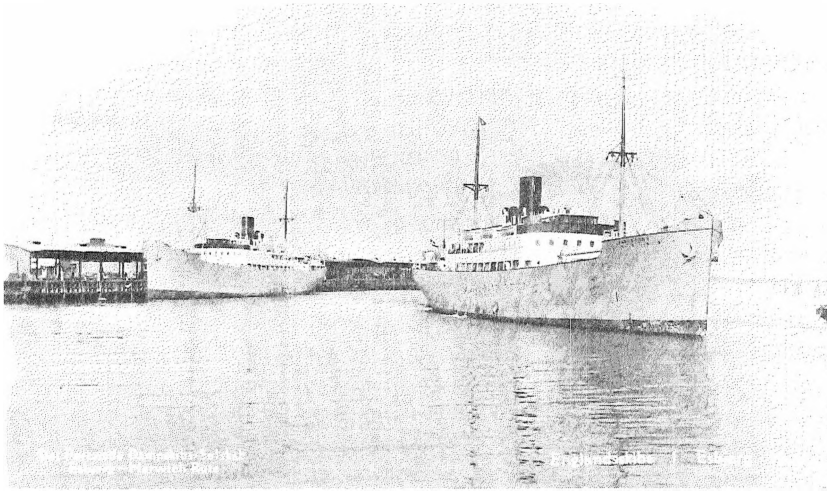
Adskillige danske rederier havde lidt store tab under krigen 1914-18. Mange skibe blev minesprængt, stukket i brand eller torpederet. D/S Dannebrog havde mistet omkring 24 skibe i trampfart på Nord- og Østersøen med kul eller træ. Da selskabet efter krigen søgte at genoprette tabet, blev ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

bestilt og i 1919-20 afleveret to mindre og en større fragtdamper, alle efter rederiets navneskik med endelsen -borg. D/S Torm's flåde var intakt indtil 1917, hvor man mistede fem dampskibe, mens de - rekvireret af England som neutral tonnage - sejlede med engelske officerer og engelsk mandskab. Til dette rederi, som ikke tidligere havde fået leveret nybygninger fra Helsingør, byggede værftet to søsterskibe i 1919-20. Desuden fik firmaet Schach Steenberg, der nu havde stiftet D/S Primula, til dette selskab leveret endnu en »Rødfaxe« og en »Gulfaxe«. Af DSB fik værftet i 1919 overdraget sin hidtil største ordre fra statsrederiet, nemlig en dobbeltskruet og dobbeltsporet jernbanefærge til Gedser-Warnemünde ruten. Den blev den første færge med høj bovport og fik en sporlængde på 157 m og plads for 1098 passagerer. Der var i mere end en forstand gods i de gamle nittede jernskibe; færgen, der fik navnet »Danmark« sejlede sin sidste tur på ruten den 15. april 1968.

Mellemkrigsårene

Efterkrigsårenes højkonjunktur varede ikke længe. Ved årsskiftet 1920-21 var fragtraterne gået så langt ned, at det var næsten umuligt at få fragterne til at dække udgifterne. Handelsflådens skibe blev oplagt i stort tal, og værfterne modtog kun få nye ordrer. Takket være adskillige ordrer på kombinerede passager- og fragtbåde, der med den stigende passagertrafik ikke var så afhængige af øjeblikkets fragtpriser, kunne Helsingørs Jernskibsværft dog i de kriseperioder, der indtraf både i begyndelsen og i slutningen af 1920'rne, opnå rimelige resultater. Også på arbejdsmarkedet var der i disse år uro. På værftet i Helsingør var årene 1920-21 og 1924-25 ret urolige med lockout og strejker for arbejdsstyrken, der i disse år lå mellem 800 og 1100 mand.

I 1923 påbegyndte man den modernisering af værftets bygninger og anlæg, som allerede længe havde syntes påkrævet. Af jernbeton blev i 1924 opført en ny skibsbygningshal i to etager, i den øverste blev indrettet afslagningsloft og værksteder. I den højloftede skibsbygningshal kunne man overalt benytte sig af hurtigkørende traverskraner, der var konstrueret med svingbar udlægger for også at kunne betjene mellembygningen og korrespondere med pladelageret øst for værkstederne. De oprindelige tre mindre beddinger blev erstattet af to helt moderne, betonfunderede, den længste på 133 meter, og mellem de to beddinger blev anlagt en bane med to elektriske 3-5 tons kørekraner. Nord for kontorbygningen blev opført en større



Efter ønske fra DFDS leverede værftet i 1925 og 1926 to last- og passagerskibe til overfarten Esbjerg-Harwich som dieselmotorskibe. Ialt byggede værftet fire søsterskibe til denne overfart. Et lokalt postkort viser m/s »Parkeston« fra 1927 og et af søsterskibene.

In 1925 and 1926 the yard delivered to DFDS two cargo and passenger ships with diesel engines, ordered for the Esbjerg-Harwich service. Four ships of the same class were built for this route. This postcard shows the m.s. Parkeston, built 1927, and one of its sister ships.

bygning, hvori der bl.a. blev indrettet marketenderi og omklædningsrum for arbejderne og i kælderen en cykelstald. Reparationsafdelingen fik i 1928 en moderne ophalerbedding i stedet for den gamle fra 1863.

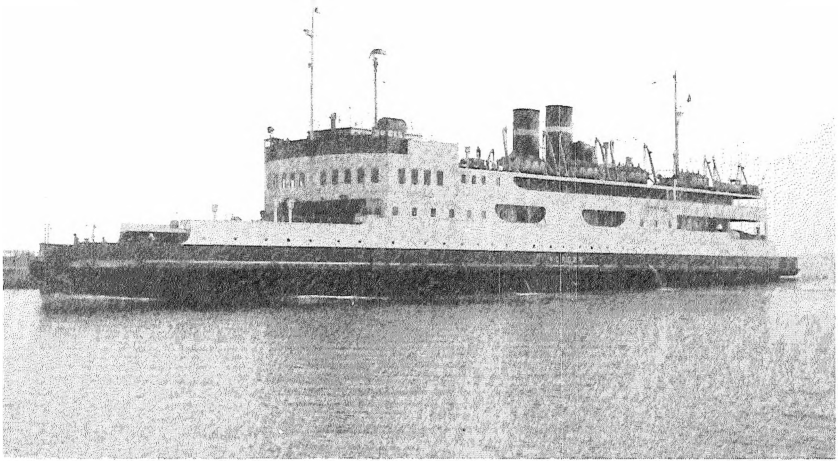
Før, under og i årene efter de store ombygninger leverede værftet en række ret ensartede last- og passagerdampere til rederiet Svea i Stockholm, der selv ejede Finnboda værft. Ni eksportbåde med indretning for 10-12 passagerer og udstyret med »gotiske« navne udgik fra værftet til dette rederi i årene 1911-28 tillige med flere maskinanlæg.

Over halvdelen af det antal ordrer, værftet effektuerede i årene 1921-28, var passagerbåde med indretning for tillige at kunne medtage fragt. Tonnagemæssigt var der dog mere ligevægt takket være et par fragtmotorskibe i sværvægtsklassen som motortankskibet »Brit-

ta« til rederiet Mascot i Oslo, leveret 1928, på 6316 brt. og 8870 tdw. Også tankene skulle nittes, og under skibets bygning var det største antal nittere nogensinde beskæftiget på værftet. Af næsten tilsvarende dimensioner var m/s »Stanford« til et andet Oslo-rederi, Standard, leveret samme år. Af kombinerede passager- og fragtbåde blev 1922-23 til DFDS leveret søsterskibene »Bergenhus« og »Trondhjem« på ca. 1400 brt. til selskabets besejling af Vestnorge. I de følgende år blev leveret en lang række store passagerskibe, der gennem en menneskealder gjorde værftet kendt i vide kredse for at udvikle en stadig større finesse inden for passagerapteringen og ekspertise med hensyn til et skibs fremdrift og evne til at manøvrere i havn. Samtidig med at værftet efter sin ombygning stod som et fuldt moderne skibsværft, gik man efter ønske fra DFDS over til at bygge dieselmotorskibe. Det første af ialt fire søsterskibe på 2762 brt. var »Parkeston« og »Jylland«, der henholdsvis 1925 og 1926 blev indsat på ruten Esbjerg-Newcastle. Det var en vanskelig opgave at konstruere de hurtiggående motorpassagerskibe, da man ikke ud fra teoretiske beregninger kunne bestemme hestekraften ved den forlangte fart, men måtte prøve sig frem ved forsøg i modeltanke. Dette måtte foregå i England og Tyskland, da man herhjemme først omkring årsskiftet 1958-59 fik en modelforsøgsstation, Danmarks hydro- og aerodynamiske Laboratorium. Det endelige resultat blev en teknisk nyskabelse udviklet i samarbejde mellem værftet og DFDS under ledelse af direktør J.A. Kørbing, der 1922 indtrådte i værftets bestyrelse.

I 1925 havde DFDS oprettet en direkte rute mellem København og Reykjavik. Ruteskibet blev bestilt i Helsingør, og i 1927 blev m/s »Dronning Alexandrine« indsat i denne fart, som det besejlede til 1965, hvor det blev ophugget. I perioder gik skibet ind til Leith og Thorshavn, og i 1951-60 gik det desuden til Grønland. Til indenrigsruten København-Århus leverede værftet i 1928 m/s »C.F. Tietgen«. Sejladsen på de indenlandske ruter foregik som natsejlads, hvorfor hovedvægten ved indretningen blev lagt på kamrene.

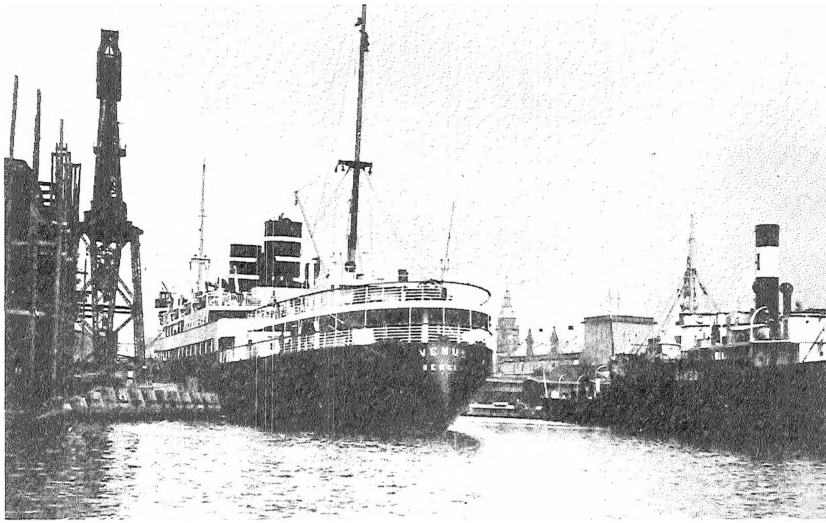
Erfaringerne med de to første Englandsbåde var så gode, at DFDS bestilte yderligere to skibe i samme serie, m/s »Esbjerg« og m/s »England« leveret 1929 og 1932. Også DSB mente nu, at det var forsvarligt at gå over til motordrift som værende mere økonomisk, og bestilte til Storebæltsoverfarten m/f »Korsør« til levering 1927. Denne nye type, som gennem en generation blev betragtet som prototypen på en Storebæltsfærge, blev forløberen for de senere kombinerede jernbane- og bilfærger, der alle er dobbeltskruede med direkte dieselmaski-



Motorfærgen »Korsør« leveret til DSB 1927 som den første af en række store jernbanefærger til Storebæltsoverfarten mellem Korsør og Nyborg.

The motor ferry Korsør, built for the Danish State Railways in 1927, the first of a number of large ferries built to transport trains across the Great Belt between Korsør and Nyborg.

neri. Typen blev gentaget med motorfærgerne »Nyborg« og »Sjælland« fra 1931 og 1933. De to sidste var omtrent søsterskibe og lidt større end »Korsør«, deres længde var ca. 100 m og effektive sporlængde 248 m. De havde plads til 1500 passagerer. Farten var 15-15½ knob. Takket være de gode resultater, værftet havde opnået med de dieseldrevne passagerbåde, fik man fra Det Bergenske Dampskibsselskab ordren på et skib til ruten Bergen-Newcastle, som skulle erstatte to passagerdampere, der hidtil havde betjent ruten. For at gennemføre dette måtte skibet kunne holde en fart af 19 knob over Nordsøen. At opgaven blev løst med bravour viste sig, da m/s »Venus« efter aflevering 1931 blev indsat på ruten og under alle vejrforhold gennemførte sine rejser programmæssigt. Såvel teknisk som med hensyn til passageraptering betegnede m/s »Venus« et højdepunkt, og ikke uden grund fik skibet hurtigt tilnavnet Nordsøens Dronning. Under 2.verdenskrig blev skibet ramt af en lufttorpedo i



M/s »Venus« under udrustning i 1930. Leveret 1931 til Det Bergenske D/S til fart over Nordsøen. Skibet blev på grund af sin hurtighed og sin elegante indretning kaldt »Nordsøens dronning«. T.h. s/s »Samsø« leveret 1930 til D/S Heimdal.

The m.s. Venus being fitted out, 1930. Delivered in 1931 to the Bergen Steamship Co. for the North Sea route. Because of its speed and elegant accommodation known as Queen of the North Sea. On the right s.s. Samsø, delivered 1930 to Heimdal Steamship Co.

tysk havn, men kom efter krigen til Helsingør og blev genopbygget, endnu en gang fuldt på højde med tidens krav.

Administrerende direktør for værftet var siden 1925 dr.techn. H.P. Christensen, hvis store viden inden for maskinområdet gjorde sit til, at værftet gennem årene gang på gang påkaldte sig opmærksomhed ved at udvikle stadig nye, bedre og mere økonomiske maskinanlæg. Adskillige allerede opfundne maskiner og kedler erhvervede man sig licensretten til at fremstille. I 1926 havde man opnået ret til at bygge kedler efter Stirling Boiler Company's patenter. Af disse landkedler har man leveret store anlæg til blandt andet elektricitetsværker. For fremstilling af marinekedler fik værftet licensretten til Babcock & Wilcox's patenter.

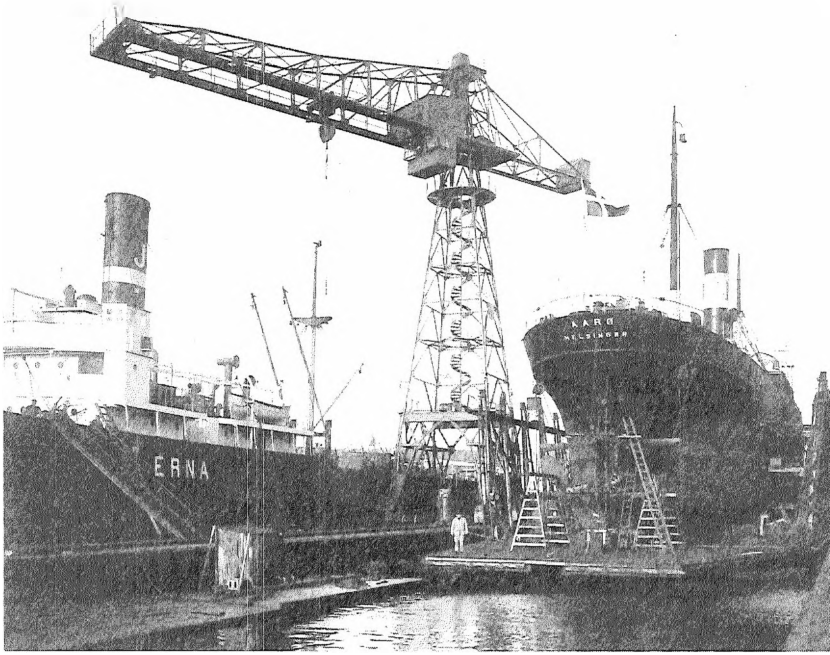
Ved siden af de store individuelle ordrer udviklede værftet fra slutningen af tyverne en speciel type fragtdampere, økonomiske både i

bygning og i drift. Længden var 252' (76,8 m) og lasteevnen stor i forhold til bruttotonnagen, 2500 tdw. Først blev tregangsmaskinen af værftets forbedrede konstruktion anvendt i disse skibe, men den blev erstattet af en Lentz ventilmaskine, efter at værftet i 1928 havde erhvervet licensretten til at fremstille denne ventilstyrede dobbeltcompound maskine. I s/s »Grete« og s/s »Ulla« leveret til D/S Vesterhavet (korresponderende reder J. Lauritzen) i 1931 blev økonomien yderligere forbedret ved, at man indbyggede en spildedampturbine af værftets eget patenterede system. Turbinen var ved kobling og kædetræk sat i forbindelse med skrueakslen og forbedrede maskinens økonomi med 15-20% ved at udnytte spildedampen fra denne. Desuden udmærkede dampmaskiner af denne type sig ved en støjfri og rolig gang.

Denne gode og økonomiske skibstype skaffede værftet flere rederier som kunder, der ikke tidligere eller kun for længe siden havde modtaget en nybygning herfra. En ny kunde var firmaet Martin Carl, der var korresponderende reder for D/S Heimdal. Siden dampskibsselskabet blev grundlagt i 1895, havde man fået sine nybygninger leveret fra engelske og skotske værfter. Nu fik man i 1924-25 to fragtskibe af økonomiklassen, anskaffet med henblik på selskabets gamle ruter, Nord- og Østersøen om sommeren, Middelhavet om vinteren. Igen i 1929-30 leverede værftet to skibe til D/S Heimdal og flere ordrer fulgte. Som de to sidstnævnte, dampskibene »Sejrø« og »Samsø« havde haft ved leveringen, fik også de ældre skibe indlagt elektriske installationer og køleskabe, og de blev alle i 1935, da der igen var god gang i fragtmarkedet, sat i oversøisk fart med de mest forskelligartede fragter. Som et eksempel kan nævnes, at s/s »Samsø« i 1935 gik med stykgods fra Antwerpen til Østafrika og videre til Saigon, herfra til Dakar med ris, kom til Caronte med jordnødder, sejlede til England med espartogræs fra Oran og vendte hjem til Danmark med en last kul[3]. I 1927 indtrådte skibsreder Axel Carl i værftets bestyrelse, hvor han sad, til han i 1936 døde kun 41 år gammel.

Frugtskibe

Konsul Lauritzen i Esbjerg havde i 1893 fra værftet fået leveret fragtdamperen »Norma«, der blev det ene af de tre skibe, der var grundlaget for stiftelsen af D/S Vesterhavet. Først i 1930-31 fik selskabet igen bygget skibe på værftet, nemlig tre dampskibe af økonomiklassen. Lastrummene på disse både kunne, som før nævnt, tilpasses forskellige fragter, og rederiet J. Lauritzen lod i samarbejde med værftet de



To af værftets meget efterspurgte lastdampere på 2500 tdw. i økonomiklassen. T.v. s/s »Erna« leveret 1930 til D/S Vesterhavet. T.h. s/s »Aarø« leveret 1925 til D/S Heimdal.

Two of the economy class cargo steamers, 2500 tons, for which there was great demand. Left, s.s. Erna, deliverede 1930 to Vesterhavet Steamship Co. Right, s.s. Aarø, delivered 1925 to Heimdal Steamship Co.

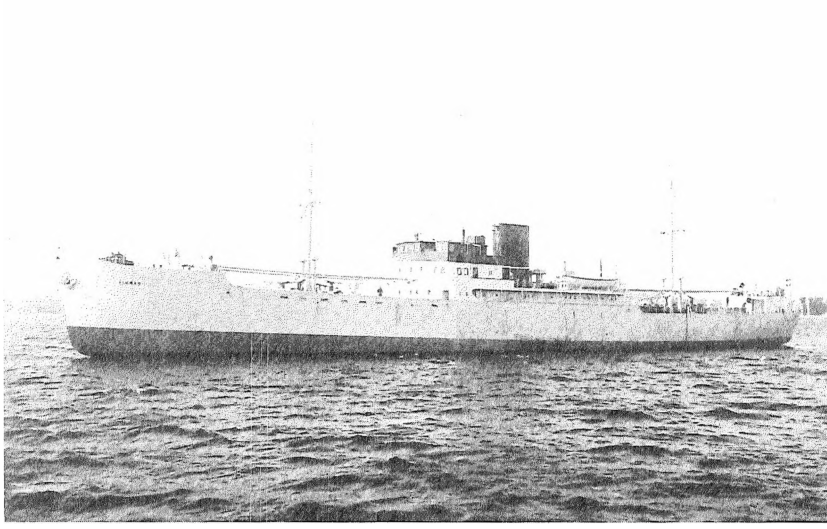
almindelige trampdampere udvikle til frugttransportskibe ved at indlægge elektrisk ventilation og køleanlæg og billiggøre driften med spildedampturbiner. Herved blev man i stand til at konkurrere med de store frugtselskabers dyre specialskibe.

I året 1931 gik rederiet fra trampfart ind for liniefart, og i forbindelse hermed skete en kraftig forøgelse af tonnagen. Linierne blev faste helårsruter med frugt fra forskellige Middelhavshavne til destinationer i Vest- og Nordeuropa, og snart blev rutenettet verdensomspændende. Fra tidligere hovedsagelig at have sejlet på Nord- og Østersøen samt til Middelhavet med trælast fra Finland satsede rederiet nu på frugtfarten fra Afrika og efterhånden især fra Sydamerika,

således at i 1935 var omtrent halvdelen af dets samlede flåde på 43 dampskibe og fem motorskibe indrettet til frugttransport[4]. Også D/S Torm gik ind i dette samarbejde med værftet i Helsingør, der som det første i Skandinavien gik ind for køleskibstypen, selvom både B&W og Nakskov Skibsværft hurtigt fulgte efter og fik deres del af ordrerne. I årene 1933-35 leverede Helsingør Skibsværft fem frugtdampere til D/S Vesterhavet og tre til D/S Torm. Værftet blev herved støttet af de to danske rederier, der vel i disse år havde klaret sig bedst trods en international krise for skibsfarten og for værfterne, forstærket da England og de skandinaviske lande »gik fra guldet«.

På grundlag af de erfaringer Helsingør Værft fik ved at udvikle en køleskibstype så at sige fra grunden, arbejdede man videre med typen, der nu også blev bygget som motorskib. D/S Torm var allerede i 1920'rne begyndt at indarbejde sig i frugtfarten fra Spanien og Italien, som selskabet efterhånden udvidede til Levanten og Persergolfen. Rederiet havde fået bygget adskillige skibe på Nakskov Skibsværft, men henvendte sig nu til værftet i Helsingør, fordi man havde behov for kølebåde, der kunne klare oversøisk frugttransport. Efter at have modtaget de tre ventilerede dampskibe, foretrak man at satse på motorskibe som m/s »Herdis« på 2775 tdw. leveret fra Helsingør 1935. Det kom samme år som første skib fra Persergolfen til New York med sæsonens første dadler[5]. Også udenlandske redere blev interesserede, og det var en triumf for værftet, da man i 1934 kunne levere det fuldt udviklede reefer-motorskib, automatisk ventileret, med isolerede lastrum og køleanlæg, »Iles de Los«, til rederiet Compagnie Fraissinet i Marseille, beregnet til at kunne transportere frisk frugt fra fransk Vestafrika til Marseille. Rederiet bestilte yderligere to reefer-både, og to tilsvarende blev leveret til redere i Haugesund i Sydnorge. Også J. Lauritzen fik to reefer-motorskibe leveret, »African Reefer« i 1935 og »Indian Reefer« i 1939. Det billige princip havde man dog måttet efterlade undervejs. Sammenligner man de to ordrer til J. Lauritzen, frugtkøledamperen »Helga« på 1700 brt. og 106.500 kubikfod kølelast, leveret 1933 og frugtkøleskibet m/s »African Reefer« på 1771 brt. og 128.100 kubikfod kølelast leveret 1935, blev prisen på den sidste 1.400.000 kr. mod 715.000 kr., altså næsten det dobbelte[6].

Dampskibenes tid var dog ikke forbi. I årene 1936-37 leverede værftet til J. Lauritzen en serie på fem shelterdækkere på 2900 brt., elektrisk ventilerede lastrum og med kraftige turbo-compoundmaskiner. Sammen med serien blev specielt til Las Palmas ruten leveret



Reefer m/s »Vibran« af Haugesund, leveret 1935. Helsingør Værft var det skibsværft i Skandinavien, der først optog køleskibe til frugttransport som et speciale. En række køleskibe af denne type blev leveret til franske, norske og danske redere.

The reefer m.s. Vibran of Haugesund, delivered 1935. Helsingør Yard was the first in Scandinavia to specialise in the building of refrigerator ships for carrying fruit. A number of ships of this type were built for French, Norwegian and Danish owners.

en tilsvarende, men kun halvt så stor damper, »Linda«. Den havde samme »moderne« udseende som de øvrige med udfaldende stævn og krydserhæk, men fik på grund af sin ringe størrelse kælenavnet Pocket-reeferen[7].

Mange værfter verden over byggede nu køleskibe, og i 1939 kneb det med at få kølelaster, der var blevet for mange reefer-skibe. Værftet havde dog op gennem 30'rne også efterspørgsel på fragtdieselmotorskibe, der ved et elektrisk drevet ventilationssystem og elektrisk drevne spil for hurtig losning og ladning var lige velegnede til frugtfart som til almindelig trampfart. Frem til 1941 fik D/S Torm fem af disse motorskibe for at sætte dem i stykgodsfart på Nord- og Sydamerika.

Nybygninger 1935-40

Til trods for en stadig voksende konkurrence kunne værftet i årene

op til anden verdenskrig dog holde en god beskæftigelse, og arbejdsstyrken var i 1939 kommet op på 2500 mand. I årene 1935-40 blev leveret 40 fartøjer af mange forskellige størrelser og typer: lægtere, færger, passagerskibe, køleskibe og almindelige fragtskibe, de fleste af disse med aptering til at medtage det efter konventionen tilladte antal på 12 passagerer. En meget interessant ordre var m/s »Svanetia«, det største passagerskib fra værftet siden afleveringen af m/s »Venus« i 1931. Det blev bestilt af en statslig importvirksomhed i Moskva og leveret 1937 til besejling af ruten Odessa-Alexandria. Skibet vakte international opmærksomhed ved at være et af de første passagerskibe, det kommunistiske USSR lod bygge i udlandet. Forholdene ombord var for skibsofficererne særdeles gode, men den vestlige verden undrede sig over passagerapteringen, der var inddelt i tre klasser til henholdsvis 44, 60 og på 3. klasse 104 passagerer, foruden at der var to luksussuiter. Værftet høstede stor anerkendelse for nybygningen, og det blev blandt andet bemærket, at roret og udformningen af agterskibet omkring dette var af »The Elsinore special streamlined type«, der havde en gunstig påvirkning på sejladsen især for et letlastet fartøj[8].

For DSB blev til Storebæltsoverfarten leveret den enkeltsporede motorfærge »Freja« beregnet for overførsel af først og fremmest biler, men den havde også et spor til overførsel af et lyntog med tre vogne. Som noget nyt kunne den dobbeltskruede og isforstærkede færge ved at bakke bryde isen, når bæltet blev islagt. I de strenge isvintre 1940-41-42 ydede »Freja» en god indsats som isbrydende færge, og statsrederiet kunne glæde sig over sin forudseenhed. Samtidig med »Freja« havde værftet et andet passagerskib med egenskaber som isbryder på stabelen. Det var s/s »Aallotar« beregnet for passagertrafikken mellem Helsingfors og Stockholm. Dens skrog skulle bygges til at modstå Bottenhavets kraftige ismasser. I 1934 havde værftet leveret en sandpumper »Stenbjørn« til A/S Carl Nielsen, som igen i 1937 modtog et yderligere forbedret fartøj af samme type med sugerør, »Storebjørn«. En god repræsentant for værftets lastfartøjstyper var kuldamperen »Ivan Kondrup«, 1937, med store luger for lastning og losning med grab og maskinen anbragt agter, således at skruetunnelen ikke gik gennem lastrummene.

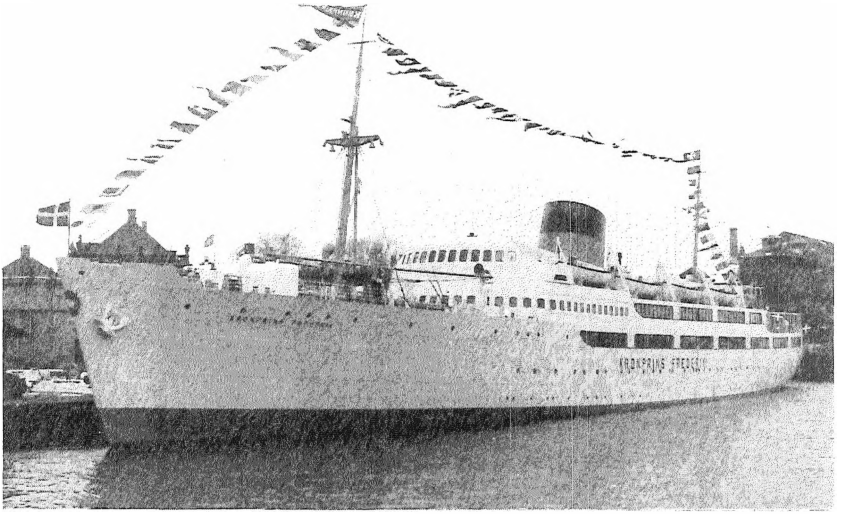
En større ordre fra DSB var motorfærgen »Storebælt« bestilt til levering 1939 som den fjerde i rækken af tresporede færger til Storebæltsoverfarten. Den blev tre meter længere end »Sjælland«, men så ellers ud som denne i det store og hele, selvom saloner, køkken og

anretterrum var bedre og mere moderne indrettet. Den største forandring lå i et ændret og betydelig stærkere maskineri, hvad der betød en forøgelse af farten til 16½ knob. De rejsende ville snarere hefte sig ved de to langskibs anbragte skorstene, der blev indledningen til en ny ændring af færgernes udseende, idet også »Sjælland«s skorstene blev fornyet og anbragt langskibs« efter schalburgtagen i 1943.

Sammen med J. Lauritzen og Torm var DFDS en stor ordretager. Selskabet fik i den omtalte femårsperiode leveret syv nybygninger. Det drejede sig om fire fragtmotorskibe, en fragtdamper og to passagerskibe. De fire fragtmotorskibe, to gange to søsterskibe på 2400 og 2500 tdw., blev leveret i 1936 og 1938, dvs. før og efter den spanske borgerkrig, til rederiets Levant-linie og Middelhavsruter, og i 1939 fulgte et større fragtskib, s/s »Texas«, bygget til besejling af de østamerikanske havne. Efter den 1. september, i verdenskrigens optrækkende faser, oplevede man en så stor opblomstring af fragttransporterne fra Sydamerika, USA og Canada, at også de fire nye Middelhavsskibe, »Tunis«, »Marocco«, »Algier« og »Sicilien« midlertidigt blev sat ind i Atlanterhavstrafikken[9].

Da passagertallet på selskabets rute Oslo-København udviste en stadig stigning på grund af den voksende interesse for at dyrke vintersport, blev de to gamle dampskibe »Kong Haakon« og »Dronning Maud« i 1937 erstattet af motorskibet »Kronprins Olav«. Dette skib, hvortil værftet havde udført sit første dieselmotoranlæg på B&W licensen, havde plads til 530 passagerer, kunne løbe 18 knob og besejlede ruten på 15 timer, dvs. 5-6 timer hurtigere end før. Den gamle Århusbåd »C.F. Tietgen« fra 1928 blev i 1939 udskiftet med m/s »Hans Broge«. Med henblik på den nye ferielov besluttede selskabet at foruden natsejladsen at foretage dagsejlads på Århusruten i sommersæsonen. Derfor fik det nye skib større maskinkraft end selskabets øvrige indenrigsbåde for at kunne tilbagelægge rejsen mellem København og Århus på 6½ time. Efter ombygning blev »C.F. Tietgen« igen sat i fart.

Omkring årskiftet 1938-39 fik værftet efter tilbud ordren på et hurtiggående dieselmotorskib til Esbjerg-Harwich ruten. Det skulle være et passagerskib af samme type som »Kronprins Olav«, men det skulle være betydelig større og kunne løbe endnu hurtigere. For at sammenligne med et af skibene på ruten, m/s »England«, den sidst byggede af de fire Englandsbåde, så skulle det nye skib løbe 19-20 knob mod 16, takket være en tilsvarende kraftigere maskine, samt have aptering til ca. 300 passagerer mod 200. De fire »gamle« motor-



M/s »Kronprins Frederik« lå færdigbygget ved udbruddet af anden verdenskrig for at blive sat ind på DFDS's rute Esbjerg-Harwich. Det blev gemt af vejen og først sat i fart 1946. Her ses det ud for Amalienborg med flag over alle toppe på kronprinsens fødselsdag den 11. marts 1946.

The m.s. Kronprins Frederik was ready at the outbreak of the Second World War for service on DFDS's route between Esbjerg and Harwich, but was put in mothballs until 1946. Here seen, next to the Palace of Amalienborg, dressed overall on the occasion of the Crown Prince's birthday, 11th March 1946.

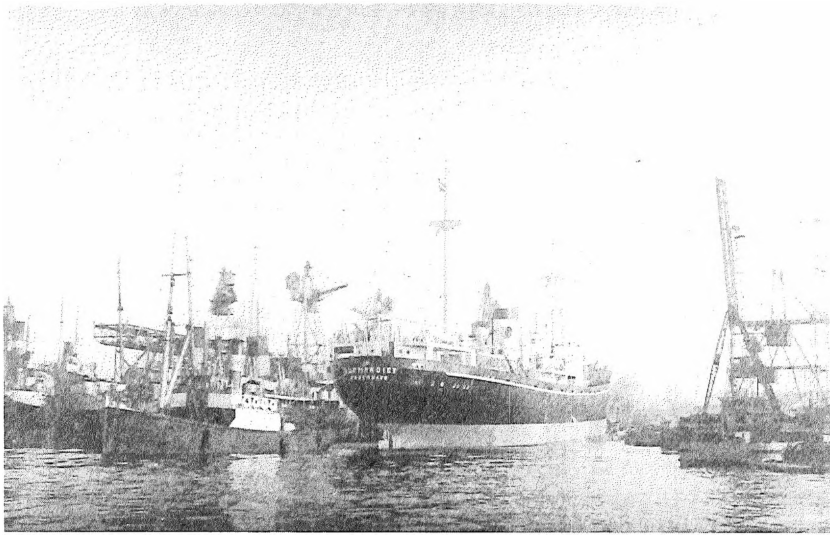
skibe var endnu fuldt anvendelige, men den nye ordre blev begrundet med den rivende udvikling i passagertrafikken over Nordsøen, samtidig med at landbrugseksporten var dalende. Når den nye rutebåd efter planen blev afleveret den 1. juni 1940, ville den være den danske handelsflådes hurtigste skib. Navnet skulle være »Kronprins Frederik«, og i den samlede planlægning indgik også et søsterskib, »Kronprinsesse Ingrid«.

Anden verdenskrig

Da tyskerne den 9. april iværksatte det overrumplende angreb på

Danmark og Norge, der blev indledningen til den fem år lange besættelse, betød det en brat afslutning på alle planer og beregninger. Alle danske skibe i fremmed farvand søgte allieret eller neutral havn for at undgå tysk beslaglæggelse. Også på de danske skibsværfter var nybygningerne især de større skibe stærkt udsat for at blive beslaglagt. Det meget store og hurtiggående fragtskib m/s »Cometa« bestilt af Det Bergenske D/S blev overtaget af tyskerne efter færdiggørelsen i 1941. Adskillige andre nybygninger blev da i næsten-færdig stand, men uden aksler og propeller, gemt af vejen til bedre tider. Det gjaldt Nordsøruteskibet »Kronprins Frederik« til DFDS og m/s »Tekla« til D/S Torm samt en serie fragtskibe til DFDS. Andre skibe blev dog leveret som normalt til rederierne efter færdiggørelsen i 1941-43. Det var et fragtskib til A/B Helsingborg, to kuldampere og en sandpumper til danske firmaer samt m/s »Eilbek« til Knöhr & Burchard i Hamburg.

Efter besættelsen var den største bekymring for de danske skibsværfter, at man nu så sig afskåret fra England, der var hovedleverandør af materialer til skibsbygningen. Direktør H.P. Christensen, der var formand for Skibsværftsforeningen, havde allerede i 1939 forelagt tanken om et dansk stålværk på skrotbasis. Dette værk blev som Det danske Staalvalseværk i Frederiksværk en realitet, og i 1942 kunne man påbegynde en udvalsning af profiler til skibsbygning, men mangelen på plader blev stadig mere følelig, efterhånden som lagrene slap op. Dette førte til forhandlinger mellem Skibsværftsforeningen og de danske og tyske myndigheder på regeringsbasis. Fra tysk side var man interesseret i at holde de danske skibsværfter igang, og de danske værfter var for at sikre beskæftigelsen og få del i de tyske leverancer af materiale nødt til at tage del i det tyske Hansa-program.[10]. Dette omfattede seriebygning af tre typer dampskibe på henholdsvis 3000, 5000 og 9000 tdw. Under forhandlingerne betingede Danmark sig, at man kunne få halvdelen af de under dette program byggede skibe til ejendom. De tyske skibe tilgik et tysk statsrederi, Schiffahrt-Treuhand G.m.b.H., for de danske nybygninger blev oprettet et dansk statsrederi, A/S af 6. Febr. 1943, som igen overlod skibene til de enkelte danske rederiers drift. Seks danske værfter blev involverede, B&W, Helsingør Skibsværft, Nakskov Skibsværft, Odense Stålskibsværft, Aalborg Værft samt Frederikshavns Værft og Flydedok. Efter planen skulle Helsingør Skibsværft bygge et stk. 3000 tonner (nybygning nr. 278) og 5 stk. 5000 tonnere (nybygn. nr. 279-283). Værfterne var enige om at lægge arbejdskraf-



M/s »Normandiet« fotograferet ved Helsingør Værft umiddelbart efter anden verdenskrig. Bygget efter det tyske Hansa-program som et af fem 5000 tonnere og efter krigen overtaget af Det Dansk-Franske D/S.

M.s. Normandiet, photographed at Helsingør Yard just after the Second World War. One of fine 5000 tonners built as part of the German Hansa programme. Taken over after the war by the Danish-French Steamship Co.

ten i de for danske hænder byggede skibe og trække bygningen af de tyske skibe i langdrag. Hertil kom de uundgåelige sabotagehandlinger mod skibene trods stadigt opsyn af gestapo. Af de for tysk regning byggede Hansa-skibe var ved besættelsens ophør kun to afleverede, og tre ikke færdigbyggede skibe var blevet slæbt bort. Disse og de øvrige efter programmet færdige eller næsten færdige skibe blev efter aftale med de allierede overdraget til danske og allierede rederier, fortrinsvis til de rederier, der havde mistet hele deres tonnage.

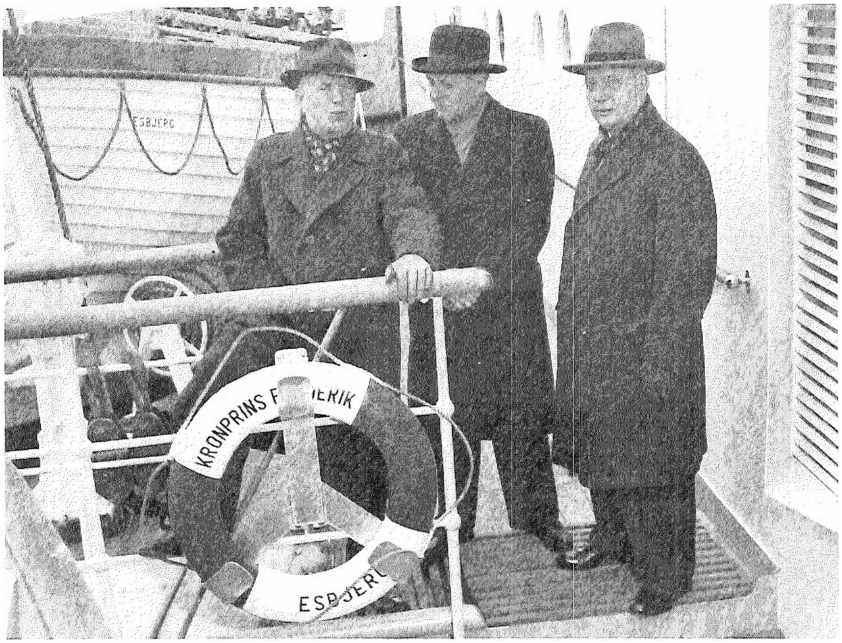
Tyskland havde under krigen et stort behov for tonnage, der skulle erstatte de store tab, landets flåde led ikke alene i åben sø ved miner og torpederinger, men også ved de allieredes bombninger af tyske havne. Adskillige skibe bygget på Helsingør Værft blev ført til Tyskland, hvor de blev stærkt beskadigede ved bombardementer. M/s »Venus« er nævnt, men også kuldamperen »Ivan Kondrup« blev søn-

derbombet. De tre Englandsbåde »England«, »Esbjerg« og »Jylland« blev alle mere eller mindre ødelagt under deres nye, tyske navne, »Jylland« blev dagen før kapitulationen, den 3. maj 1945, sænket med 800 flygtninge ombord, og står nu på havbunden ud for Travemünde som et makabert udflugtsmål for sportsdykkere.

Under krigen havde værftet haft en pæn beskæftigelse, men produktionen havde været nedsat. Af et samlet antal på 21 skibe var de fem Hansa-skibe, og et par af disse blev først helt færdiggjorte efter krigen. Et af dem, nybygning nr. 282, der som s/s »Schaartor« var sat igang til Hamburg-Amerika Linien, havde ved krigens slutning endnu ikke fået installeret sin dampmaskine. Den blev i stedet forsynet med dieselmaskineri og overdraget Det Dansk-Franske D/S som m/s »Normandiet«.

Flådens genopbygning

Under krigen havde DFDS mistet 32 skibe af sin flåde, der i 1939 havde bestået af 96 skibe. Til antallet af overlevende skibe kom dog snart m/s »Kronprins Frederik«, der blev hentet frem fra Sydhavnen for at blive gjort sejlklar. Skibets maskinrum var næsten tomt, og man måtte fra mange steder, dog hovedsagelig fra USA skaffe materiel og maskiner. Desuden fik man tilladelse til at »strippe« vraget af s/s »Bremen«, der lå udbrændt i Bremerhaven for de nødvendige kobberrør og kabler[12]. Selvom radaranlægget, der i øvrigt blev det første i et dansk skib, endnu ikke var fremskaffet, blev skibet sat i fart i 1946. Men på grund af materialemangel varede det yderligere tre år, før søsterskibet »Dronning Ingrid«, der var kontraheret 1945, kunne afleveres. »Kronprins Frederik« var bygget under samme motto som de fleste af værftets tidligere, tilsvarende nybygninger: større fart og bedre komfort. Farten, indtil 20½ knob, var vel den højeste nogensinde for et danskbygget skib og frembragt ved 2 stk. 10 cyl. B&W motorer bygget i Helsingør på licens som hovedmaskineri. Komforten for de 309 passagerer bestod i større kamre med færre køjer og vaskekumme med varmt og koldt vand, ventilation og på hvert dæk baderum og w.c.'er. Salonerne også på 3. klasse havde møbler af cubamahogny betrukket med blåt læder, og i 1. klasses rygesalon sørgede om aftenen 66 PH-lamper for en dæmpet belysning. Professor Kay Fisker var selskabets arkitekt ved skibets indretning. Ved præsentationen beundrede de besøgende de stoffer, træsorter og elektriske maskiner, der var indkøbt før krigen, og som ikke kunne skaffes i 1946[13]. Skibet blev indsat i ruten Esbjerg-Harwich og samsejlede her med



Værftets ledelse besigtiger m/s »Kronprins Frederik« efter, at skibet var blevet genopbygget på værftet 1953-54 efter sit ophold på bunden af havnen i Harwich. Fra venstre: direktør i DFDS L.O. Normann, værftets direktør H.P. Christensen og direktør for DFDS J.A. Kørbing.

The yard's managing board inspecting the m.s. Kronprins Frederik after it had been rebuilt at the yard in 1953-54 after being raised from the bottom of Harwich harbour. Left to right: L.O. Normann (Director, DFDS), H.P. Christensen (Yard Manager) and J.A. Kørbing (Director, DFDS).

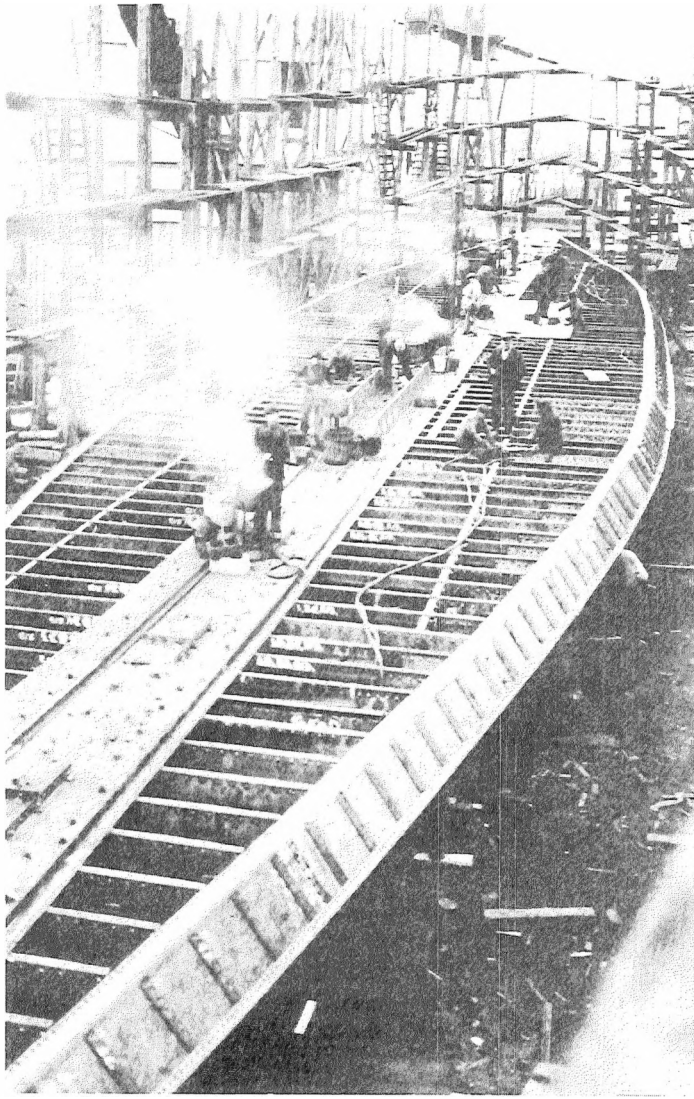
m/s »Parkeston«, det eneste af de fire søsterskibe, der havde overlevet krigen.

D/S Heimdal gik ud af krigen med kun et skib i behold, det ældste og mindste. Den nybygning, man havde kontraheret med værftet i april 1942, var blevet forsinket på grund af det tyske Hansa-program og derfor først leveret i 1947. Nybygning nr. 277, »Axel Carl«, var fra begyndelsen en repetition af den forliste nybygning nr. 261 af samme navn, en damper med lang bro over 2-lugen og »raised quarterdeck«, men værftet foreslog i overensstemmelse med de nyeste tekniske fremskridt dels nogle nye vandrørskedler, og at man gik over til olie-

fyring, dels at man skulle svejse de lodrette stød i skibssiden, mens de vandrette stadig skulle nittes. Beboelsen for og agter blev forbedret i overensstemmelse med skibstilsynslovgivningen, og antallet af nautiske instrumenter og andre hjælpemidler blev betydeligt forøget som følge af de tekniske fremskridt, krigen havde fremskyndet. Det var elektrisk log, Sperry's gyroskop-kompas, telemotorsystem med olietryk i stedet for de gammeldags rorledninger med kædetræk, ekkolod, højttaleranlæg, radar og radiotelefon. På grund af materialesituationen turde værftet først i 1946 give kontrakt på en nybygning til levering i 1948. Denne blev egentlig bestilt som et søsterskib til de to »Axel Carl«, men typen blev undervejs ændret til en åben shelterdækker med større lasteevne. Da materialerne var specificerede, kunne dette kun lade sig gøre ved at gå ind for en fuldsvejset yderklædning, hvorved materialet til overlapningerne blev sparet[14].

Efter anden verdenskrig gik de danske værfter i stigende grad over til at svejse stålpladerne sammen med elektroder i stedet for at nitte dem sammen med nagler. Man opnåede herved en materiale- og vægtbesparelse på 15%. Metoden havde længe været under udvikling, men redere og klassifikationsselskaber havde indtaget en skeptisk og afventende holdning. Allerede i 1933 blev i det populære søfartstidsskrift Vikingen bragt en redegørelse for de to metoder. Svejsningen frembød så mange fordele, at artiklens forfatter ikke var i tvivl om, at fremtidens skibe ville blive svejsede, men med overgangen til svejsning ville der blive stillet nye krav til værfterne. Først skulle tegningerne på en helt anden detailleret måde end hidtil angive arbejdets udførelse, dernæst skulle montageforholdene på beddingerne tilgodeses, et udviklet transportsystem med kraner skulle transportere og anbringe de sektioner, der i forvejen var blevet samlet til større enheder i skibsbygningshallen[15]. Mange redere og kaptajner var dog stadig skeptiske over for svejsemetoden. Man talte således om, at svejsede skibe lettere brækkede over i hård sø. Modstandere af den nye teknik henviste også til »Kronprins Frederik«, der efter sigende var et bedre søskib end det helsvejsede søsterskib »Kronprinsesse Ingrid«, fordi en betydelig vægt lå i de nittede skibssider. »Kronprinsesse Ingrid«, der var 300 tons lettere, havde til gengæld en bedre lasteevne.[16].

Helsingør Skibsværft stod parat til at levere helt eller delvis svejsede skibe til de redere, der måtte ønske det, og i overensstemmelse hermed foretog man de påkrævede nyanskaffelser og udvidelser af værftets kapacitet. Gennem Marshallhjælpen blev to 40 tons kraner



Et mindre nittet skib under opbygning. På tanktoppen står naglevarmerne med de rygende esser. Forholdere og nittere er ved at nitte plader og bundstokke. Bemærk luftslangerne til de trykluftsdrevne maskiner.

Small riveted vessel under construction. On the tank top rivet heaters with smoking forges. Holders and riveters are rivetting shell plates and floors. Note the air tubes on the pneumatic machines.

med udlægger i efteråret 1948 købt i Amerika og opstillet på værftet. Den ene »Marshallkran« kunne som en slags kørende portalkran nå ind over skibe, der lå på strækningerne 9 og 11 samt i nye dok. Den anden blev opstillet på kranbanen mellem de to beddinger og havde som hovedopgave at transportere de svejsede sektioner, der blev bygget i hallen, og hænge dem på plads i nybygningerne. Dispositionen af værftets skibsbygningsværksted blev ændret således, at en større del blev frigjort til svejseplaner, for at forarbejderne og svejsningen kunne ske under tag. Opbevaringen af de færdige sektioner, indtil de blev monteret på skibene, måtte ske uden for værkstedet. Først i 1967 blev bygget en svejsehal.

Grønlandsskibe

Da værftet før krigen havde gjort sine erfaringer med hensyn til at bygge skibe, der kunne sejle i isfyldt farvand, kontraherede Grønlands Styrelse to skibe til besejling af henholdsvis Grønlands østkyst og Grønlands vestkyst, da forsyningsruterne kom igang igen fra Danmark efter krigen. Den første ordre var det diesel-elektriske »G.C. Amdrup«, der skulle besejle østkysten, hvor farvandet kun var isfrit en lille del af året. Det blev bygget af eg på Frederikssund Skibsværft, der var et datterselskab af Helsingør Værft. Efter søsætningen foregik udrustningen i Helsingør i 1947. Det andet, ruteskibet m/s »Umanak«, et kombineret passager- og lastfartøj blev bygget af stål og leveret 1949. Skroget var konstrueret i en afrundet form, for at det kunne glide af for isflagerne, i stedet for at disse ville skære skibssiden op ved en kollision. Tankegangen var rigtig, men skibet rullede til gengæld lidt mere, end passagererne syntes, det var behageligt.

Køleskibe

På grund af flådernes store tonnagetab var der nu igen også et marked for reefer-skibe, og værftet leverede i september 1949 m/s »Fruit Monarch« til rederiet Per Gjerding i Bergen. Dette rederi var grundlagt 1913 og gik før krigen i tankfart. Efter krigen besluttede rederen, ligesom også et par andre af byens redere gjorde det, at gå ind i frugtfarten som noget nyt. »Fruit Monarch« lastede 3370 tdw. på fire frugtdæk forude og tre agter. Et freonanlæg nedkølede den luft, der gennemstrømmede de isolerede lastrum, for at kulsyreindholdet ikke skulle blive for højt og derved fremme frugtens forrådnelse[17]. Det var imidlertid for sit smukke og strømlinede ydre, det hvidmalede skib vakte beundring. Det blev også i udlandet betegnet som et af

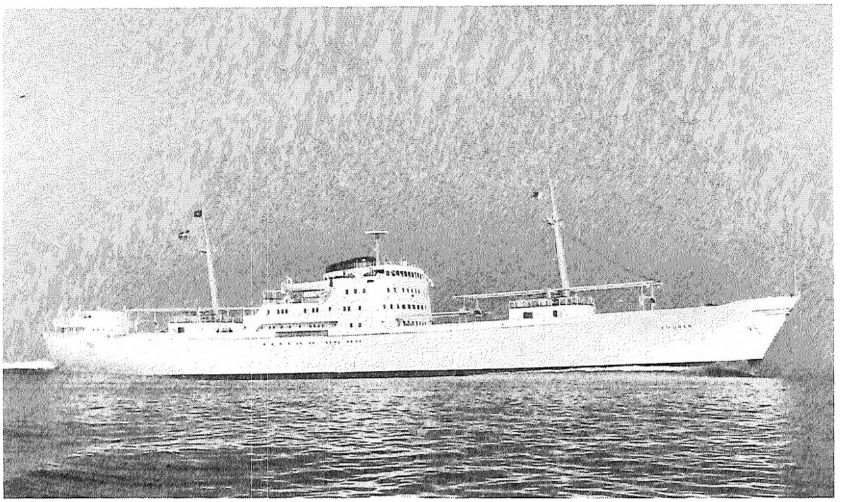
de smukkeste skibe, der var udgået fra værftet. Det norske rederi havde kontraheret to søsterskibe, men den internationale konkurrence var for hård. Rederiet måtte afvikle sine forpligtelser snart efter modtagelsen af det første skib. »Fruit Monarch« blev solgt til Italien, og »Fruit Queen« blev under bygningen overtaget af Transatlantic (A/B Trans) i Göteborg og løb af stabelen som m/s »Coolangatta«.

Rederiet J. Lauritzen havde som tidligere nævnt specialiseret sig i frugtfart mellem Sydamerika og Europa. Tre af rederiets flåde på syv reefer-både gik tabt under krigen i allieret fart. I 1950 blev det besluttet at udvide køleskibsflåden, og tre reefer-skibe blev bestilt, et fra Helsingør og to fra Ålborg Skibsværft. Som det første af disse blev »Mexican Reefer« afleveret fra Helsingør i 1952. Dette skib, der var væsentlig større end sine forgængere, skulle som disse indsættes i frugtfarten. Typen var en åben shelterdækker med lang bak. For at få plads til den nu påbudte udvidede aptering blev midtskibsopbygningen ført agterover. Også huset på bakken, der tjente til beboelse og opholdsrum for den menige besætning, blev udvidet meget. I 14 isolerede lastrum kunne luften køles ned til -20°, således at køle- og fryselaster af enhver slags kunne transporteres sikkert.

En nybygning af samme type, m/s »Coolgardie«, blev i 1956 leveret til koncernen Trans A/B, som havde modtaget »Coolangatta«. Denne moderne lastkølebåd havde også isolerede lastrum, hvor temperaturen kunne holdes nede på -20°, men skibet var hovedsagelig beregnet på transport af bananer og anden frugt.

Til en anden gammel køleskibskunde, D/S Torm, blev leveret en nybygning i 1959. Det var m/s »Yugala«, vel nok Danmarks hurtigste fragtskib. Det blev det sidste traditionelle køleskib, der udgik fra værftet, men blev samtidig det smukkeste vidnesbyrd om værftets formåen inden for denne skibstype. De 18 lastrum kunne køles ned til -20°, men skibet var indrettet til al kølelast, og til banantransport blev indbygget 10 sideporte i øverste dæk. Der var en meget smuk aptering for besætningen, og da skibet det meste af tiden skulle sejle under tropiske forhold, var beboelsen forsynet med et moderne ventilationsanlæg med luftkonditionering.

På de ældre kølebåde - også på de første, der blev bygget efter krigen - var isoleringsmaterialet kork bag en træklædning. Disse materialer frembød stor brandfare, og under bygningen af »Fruit Monarch« udbrød da også brand i et lastrum. Ved udrustningen af »Mexican Reefer« og i de følgende nybygninger blev til isoleringen benyttet



Køleskibet »Yugala«, leveret 1959 til D/S Torm. En væsentlig egenskab ved køleskibene var deres hurtighed. Derfor skulle skibene være slanke. Det strømlinede ydre med den udfaldende stævn understregede, at det var skibe, der kunne sejle hurtigt. Skibenes hvide og helt lyse farver gav et indtryk af kølighed.

Yugala, a refrigerator ship delivered in 1959 to the Torm Steamship co. Speed was an important factor in such ships so they were built on slim lines. The stream-lined appearance, with raking stem, showed that these were ships built for speed. White or pale colours conveyed an impression of coolness.

glasuld i stedet for kork og aluminium i stedet for træ. Herved blev den tidligere brandfare fjernet. Også skibenes store aptering blev efter påbud i sikkerhedslovgivningen delt op med brandsikre skodder.

DFDS

Efter krigen kunne DFDS tage de fire fragtskibe i brug, der var blevet afleveret under krigen og gemt af vejen. De var beregnet for selskabets ruter på Nordamerika og Sydamerika. Det femte skib i serien, m/s »Arkansas«, blev først afleveret 1947. I 1948-49 blev leveret tre søsterskibe, »Samos«, »Rhodos« og »Lemnos« til ruten på det østlige Middelhav. Også fra andre værfter modtog selskabet i disse første efterkrigsår ombygninger som nybygninger. Den store fornyelse af selskabets flåde skete dog i 1950 med leveringen af syv skibe fra Helsingør Skibsværft, hvoraf flere vakte sensation. Det gjaldt

især søsterskibene m/s »Axelhus« og m/s »Riberhus« bygget til de indenlandske stykgodsruter. Karakteristisk for disse skibe var lugearrangementet. Fra bakken og hen til huset agter fandtes een gennemgående luge. Godset blev befordret i containere eller på paller, og lastning og losning foregik ved hjælp af to elektriske tretons-kraner, der kørte på lugekarmen. De to skibe blev bygget på samme bedding og søsat med en halv times mellemrum som de to første danske containerskibe.

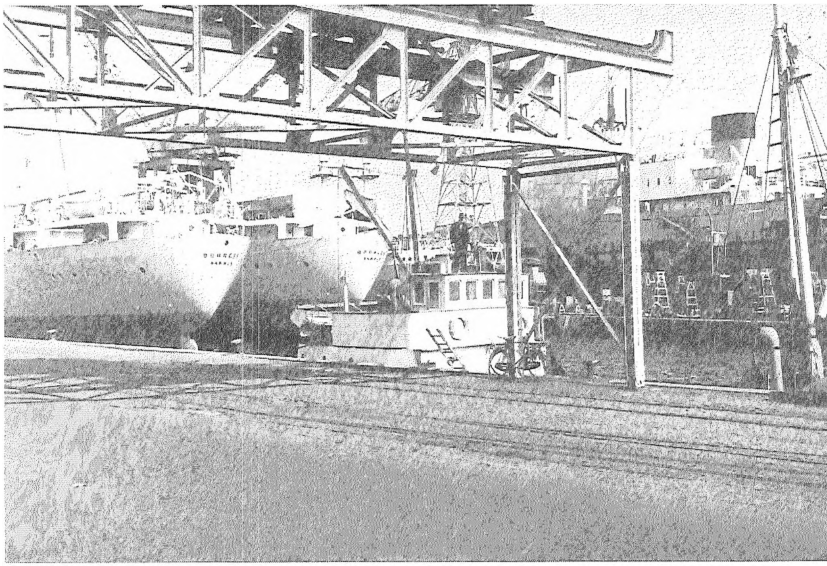
Til passagerruten på Ålborg blev leveret motorskibene »Jens Bang« og »H.P. Prior«, strømlinede af udseende, komfortabelt indrettede til et større antal passagerer i forhold til lastmængden og hurtigtsejlende, de løb 20 knob.

Den følgende levering til selskabet drejede sig om seks motorskibe på ca. 3000 tdw. De blev kaldt B-bådene, hvilken betegnelse dels henviste til skibsnavnene, der alle begyndte med B, dels kunne læses som »bananbådene«, da skibene i første række var beregnet på denne transport. Men de var universalskibe, der kunne transportere stykgods, frugt og landbrugsprodukter. De var bestemt for frugtfarten på de Canariske øer og Middelhavet, men de kunne også indsættes i Nord- og Østersøfarten. De tre første skibe i serien blev leveret 1950. De tre sidste, bygget efter en lidt ændret tegning, blev leveret 1952-53.

I 1951 og 1952 modtog DFDS to eksportkølebåde, m/s »Ficaria« og m/s »Primula«. De lastede 2400 tdw., havde ingen passageraptering og var specielt beregnet til fart med landbrugsprodukter mellem Danmark og England. Uden at være containerskibe var de indrettet således, at lastning og losning kunne ske på hurtigste måde.

S/s »Aallotar«

Før krigen, i 1937, havde Finska Ångfartygs A/B i Helsingfors fra værftet modtaget en passagerdamper »Aallotar« til ruten mellem Stockholm og Åbo. Skibet blev betragtet som den finske handelsflådes stolthed, og til befolkningens sorg blev det afleveret til Rusland som krigsskadeserstatning. Efter krigen fik værftet så en ordre på et nyt skib af samme navn (aallotar betyder havfrue) og til samme rute. Det skulle være færdigt til maj 1952, for at det kunne befordre gæsterne til Olympiaden, der den sommer blev afholdt i Helsingfors. »Aallotar« blev et yderst elegant passagerskib med plads til 1100 rejsende, og det blev døbt af præsident Paasikivis frue. To søsterskibe til ruten blev bygget på svenske værfter efter Helsingør Skibsværfts konstruk-



Tre af de såkaldte B-både til DFDS set under bygning, fra venstre m/s »Borreby« og m/s »Broager«, i dok 2 m/s »Bangsbo«. Fot. 1953.

In the fifties six general motor ships were delivered to DFDS. They could carry mixed cargo, fruit or agricultural produce but were primarily intended for transporting fruit from the Mediterranean or the Canaries. Three of them are shown being fitted out, 1953.

tionstegninger, og værftet leverede maskinanlæg og kedler også til de to svenskbyggede skibe.

Værftet

Materialetilførslerne var efter krigen meget begrænsede, og det var først efter, at Det Danske Staalvalseværk havde fået sit pladevalseværk, at Helsingør Skibsværft, der var en af initiativtagerne, og de øvrige danske værfter efterhånden kunne få de nødvendige skibsplader leveret. Pladevalseværket blev købt brugt i Ohio i 1947, og i 1950 var det godkendt af Lloyds og sat i drift. Med en udvidelse, der tog sigte på at hæve den årlige pladeproduktion fra 45.000 tons til over 100.000 tons, håbede man, at nybygningsvirksomheden ved de danske værfter kunne komme op igen, men først i 1955 nåede de danske værfter at søsætte samme tonnage som i de sidste år før krigen. Mate-

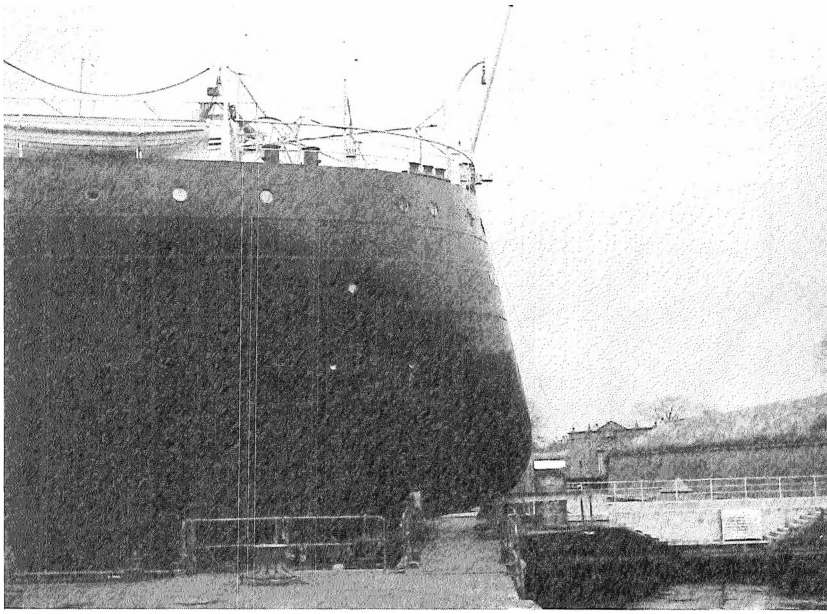
rialemangelen var dog ikke den eneste hemsko. I de sidste måneder af 1952 skete en betydelig nedgang i skibskontraheringen overalt i verden, og den fortsatte i 1953. Samtidig begyndte man at føle den skærpede konkurrence i skibsbygningsindustrien som følge af den udbygning, der skete ved værfterne i Japan og Tyskland. Nedgangen var også følelig for Helsingør Skibsværft, der i 1953 ikke modtog en eneste ny ordre. Beskæftigelsen var dog ved årsskiftet 1953-54 så stor som nogensinde, ca. 3400 arbejdere og funktionærer. Dette skyldtes også, at man i vintermånederne foretog en gennemgribende istandsættelse og ombygning af m/s »Kronprins Frederik«. Ruteskibet var efter en brand ombord i april 1953 kæntret og sunket ved kajen i Harwich. Det lykkedes at hæve skibet og slæbe det til Helsingør, hvor genopbygningen kunne begynde efter, at 900 tons mudder var fjernet fra vraget.

I 1953 blev værftets to byggebeddinger forlænget med 16 meter ud mod havnen for at muliggøre bygning af lastskibe på op til 14.000 tdw. eller passagerskibe og færger af tilsvarende størrelse. Også udrustningskajen, strækning 14, blev forlænget med 35 meter. Reparationsafdelingen gennemgik en tilsvarende udvidelse, idet den gamle dok fra 1882 blev bortsprængt, og en ny tørdok anlagt på stedet, 150 meter lang for at værftets nybygninger også i fremtiden kunne gå ind til eftersyn og reparation på værftet. Denne udvidelse medførte allerede i 1955 et stigende antal skibsreparationer. Også værftets kontorer og værksteder blev udbygget og moderniseret især med henblik på bygning af færger og passagerskibe.

Konjunkturerne bedredes i løbet af 1954, og for skibsbygningsindustrien opstod i 1957 ligefrem en højkonjunktur på grund af det øgede behov for tonnage, der blev en følge af Suez-krisen.

Gasturbine og turbolader

Dieselmotorens økonomi kunne forbedres ved at udnytte motorens udstødningsgas. For dette formål anvendte B&W til sine motorer turboladere fra Brown Boveri i Schweiz, men på grundlag af de erfaringer Helsingør Skibsværft havde fået under arbejdet med sin forsøgsgasturbine i slutningen af 1940'rne, udviklede værftet sin egen turboladertype, der viste så gode resultater, at værftet oprettede en særlig turbineafdeling med et turboladerværksted, der både teknisk og økonomisk blev et aktiv for værftet. De første turboladere af værftets egen konstruktion blev leveret til lastmotorskibet »Abelone Vendila« i 1954. De var endnu 12 år efter ved skibets klasseeftersyn i god



Efter den gamle tørdoks forlængelse kunne værftet for første gang modtage Ø.K.'s skibe til eftersyn og reparation. Men der var ikke mange centimeter tilovers. Her er m/s »Patagonia« til eftersyn i 1967.

After the old dry dock was extended the yard was able to overhaul and repair ships of the East Asiatic Company, with a few centimetres to spare. M.s. Patagonia in dock, 1967.

stand og havde i modsætning til turboladere af andre konstruktioner kun krævet ringe vedligeholdelse[17].

Statsbanefærger

For at forny materiellet på de eksisterende færgeruter og for at opbygge nye overfarter havde DSB med Helsingør Skibsværft kontraheret en række færger til levering i 1950'erne.

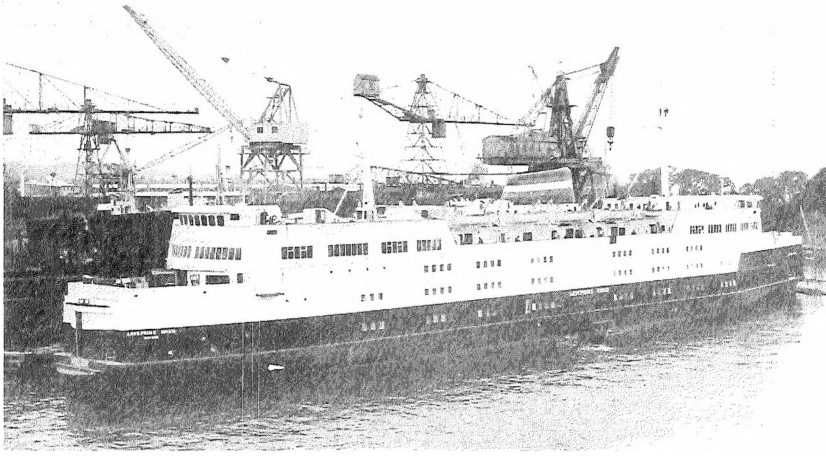
Til Storebæltsoverfarten blev m/f »Dronning Ingrid« leveret i 1951 som den sjette nyere dieselfærge her. Men halvandet år efter leveringen kom »Dronning Ingrid« tilbage til værftet for at blive bygget om for midlertidigt at kunne besejle ruten Gedser-Grossenbrode. Denne overfart blev da betjent af dampfærgen »Danmark« leveret fra Helsingør i 1922. På dette tidspunkt havde DSB kontraheret en ny

stor Østersøfærge til levering 1954. Denne tresporede jernbanefærge, »Kong Frederik IX«, der med sine 4084 brt. var 1000 brt. større end »Dronning Ingrid« og forsynet med en kraftigere maskine for at kunne holde 18 knob mod 16,5, blev sat ind på den i februar 1963 åbnede overfart Rødby-Puttgarten, Som den anden danske færge på denne overfart leverede værftet i 1968 en ny og 31 meter længere færge med plads til både tog og biler. Det var m/f »Danmark«, en dobbeltdækker med et tresporet jernbanedæk og på det specielle bildæk plads til 160 biler. To af færgens ialt 8 etager er udelukkende aptering for 1500 passager.

I 1955 fik Helsingør-Helsingborg overfarten den første danske dieselelektriske færge, den enkeltsporede jernbanefærge »Helsingør«.

Til overfarten Korsør-Nyborg blev i 1958 leveret den tresporede m/f »Prinsesse Benedicte«, hvis passageraptering stort set svarede til de nyeste af overfartens jernbanefærger. Der var dog kommet mange forbedringer til i både indretning og udstyr. Salonerne på promenadedækket fik panoramavinduer og en nyhed for Storebæltsoverfarten var cafeteriaindretning på mellemdækket. En teknisk forbedring var en tværpropeller anbragt i forskibet, hvorved skibet kunne bevæge sig sidelæns ved egen kraft. Dette var en væsentlig hjælp ved anduvning og afgang fra færgelejerne, specielt under vanskelige vind- og strømforhold.

I løbet af 1950'erne blev færgerederierne klar over, at bilalderen var inde, og at det var nødvendigt at satse lige så meget på overførsel af personbiler som af tog. På Storebæltsoverfarten anlagde DSB til dette formål en helt ny rute, den kortere overfart mellem Halsskov og Knudshoved, der skulle betjenes af nye specielt konstruerede bilfærger. Den første todækker-bilfærge »Halsskov« blev leveret fra Helsingør i 1956 og var på det tidspunkt Europas største bilfærge. Overfarten blev indviet i sommeren 1957. Ved til- og frakørselsramper blev færgens to dæk fyldt på en gang, så ind- og udkørsel skete på 25 minutter. Da færgen ikke skulle svaje, kunne overfarten gøres på 45 og tilbageturen på 55 minutter. På nederste dæk var der plads til 105 biler og på øverste til 95. I to saloner kunne sidde op mod 300 passagerer, og som noget nyt var et soldæk agter med plads til ca. 110 passagerer. I 1961 kom den anden færge fra Helsingør til overfarten. Det var m/f »Knudshoved«, der i det væsentlige var af samme type som »Halsskov«, men det underste dæk var gjort højere og forsynet med spor, så skibet ville kunne anvendes på Korsøroverfarten. For at nævne en detaille, så blev »Knudshoved« som det første danske skib



Tredækker bilfærgen »Arveprins Knud« fotograferet ved værftet under udrustning i 1963. Til overfarten over Storebælt mellem Halskov og Knudshoved, der åbnede 1957, blev først tre motorfærger med to bildæk bygget i Helsingør, derefter to færger med tre bildæk.

The Arveprins Knud, a three decker car-ferry, being fitted out at the yard in 1963. For the Great Belt crossing between Halskov and Knudshoved, which started in 1957, three motor ferries with two car decks were first built in Helsingør, then two with three car decks.

overhovedet forsynet med en personelevator. M/f »Sprogø« blev i 1962 afleveret som søsterskib til »Knudshoved«. Helsingør Skibsværft kunne i 1963 levere den store fornyelse på Halsskov-Knudshoved overfarten, tredækker-bilfærgen »Arveprins Knud«, der var 20 meter længere end de tre »gamle« færger, og som kunne tage 400 biler og et totalt passagertal på 1500. Det mellemste bildæk kunne efter behov bevæges op og ned ved hydraulik. Ti år senere, i 1973, modtog DSB sin anden tredækkerfærge fra Helsingør, m/f »Romsø«. Den var af omtrent samme størrelse som »Arveprins Knud« og havde samme maskineri, men salonerne var større, og i cafeteriet var der plads til 350 gæster.

Som et led i en projekteret udvidelse af færgefarten og af færgelejerne kontraherede DSB tre intercityfærger til Korsør-Nyborg over-

farten. Det første af dem »Dronning Ingrid« blev leveret fra Helsingør Værft 1980, de to andre fra Nakskov Skibsværft. Alle bygget efter de samme tegninger og indrettet af arkitekt Kay Kørbing. Superfærgerne er 145 meter lange og 23 meter brede, det er seks meter bredere end de tidligere færger. De har med samme personale 2-6 gange så stor transportkapacitet som de tidligere færger og vil have tjent sig ind i løbet af en kortere årrække. Intercityfærgen har på vogndækket fire spor på ialt 500 meter løbende sporlængde, og broklapperne er forsynet med to spor, så der kan rangeres samtidig på begge spor. I øvrigt virker skroget som en ramme om aptering for 2000 passagerer med store, åbne trappeløb, et færgetorv i to dæks højde, åbne saloner med behagelige hvilestole, alt holdt i sort, hvidt, rødt og blåt. Restauranter, cafeterier og kiosker betjener gæsterne under overfarten, der takket være et kraftigt maskineri kun er af en times varighed. To bovpropeller i forskibet letter manøvreringen ved anlæg af færgelejerne, men her får de kraftige skruebevægelser husene i Korsør til at ryste, og væggene slår revner. Mon det vil være muligt at forestille sig en yderligere forøgelse af maskinkraften på denne overfart? Med m/f »Dronning Ingrid« har Helsingør Værft leveret 25 nybygninger til DSB.

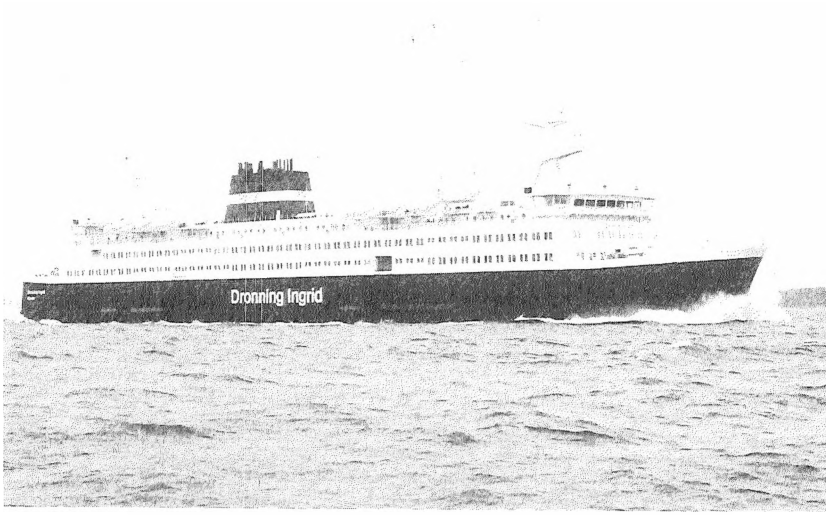
Færger til øvrige danske ruter

Til DFDS leverede værftet i 1965 en stor bilfærge m/f »Akershus« til overfarten Frederikshavn-Oslo, og overfartstiden blev herved reduceret fra tretten til ni timer. Færgen havde plads til 800 passagerer og 150 biler.

Med den stadige fornyelse og udvidelse, der også skete på de øvrige danske færgeruter, fik værftet mulighed for til A/S Jydsk Færgefart at levere de hurtigsejlende bilfærger »Kattegat« og »Djursland« til Hundested-Grenå overfarten i 1972. Samme år blev af Mols-linien i Ebeltoft kontraheret to nye færger til levering i 1974 og 1975. »Mette Mols« og »Maren Mols« kan hver på to faste bildæk og et hejsedæk tage 400 personbiler og 1500 passagerer. Et maskinanlæg med en totalydelse på 18.000 IHK, det kraftigste værftet hidtil havde installeret i en nybygning, giver færgerne en fart på 20,75 knob. I dette selskab er DFDS hovedaktionær, og færgerne blev konstrueret i selskabets nybygningsafdeling.

Færger til udlandet

Også udlandet har ønsket at gøre brug af værftets ekspertise inden

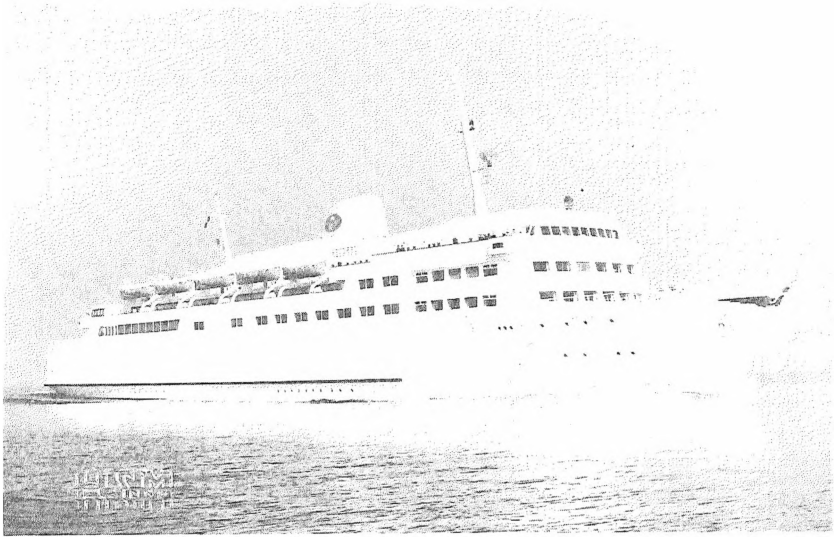


M/f »Dronning Ingrid«, en »superfærge« for overførsel af tog på fire spor samt 2000 passagerer over Storebælt. Leveret fra Helsingør Værft 1980. To søsterskibe blev bygget på Nakskov Skibsværft.

The Dronning Ingrid, a super-ferry with four tracks for transporting trains and two thousand passengers across the Great Belt. Delivered by Helsingør Yard, 1980. Two sister ships built at Nakskov.

for skibstypen færgen, der af værftet defineres som »et fartøj bestemt til transport af kørende materiel i fast timeplan mellem bestemte dertil indrettede anløbspladser«[18]. I international konkurrence opnåede værftet ordren på en firesporet godsfærge til overfarten Calais-Dover. Som »St. Germain« blev den leveret til de franske statsbaner i 1951. Den var bygget specielt til at overføre sovevognsforbindelsen London-Paris, med en garage på øverste dæk til 25-30 biler og saloner for 500 passagerer med køjepladser for 248. De franske statsbaner ville gerne have haft de to følgende færger bygget i Helsingør, men af nationale grunde gik disse ordrer til et af de store franske værfter.

Til Gøteborg-Frederikshavn liniens svenske rederi blev 1955 leveret bilfærgen »Prinsessan Margaretha«. Mens dette skib var under



Firesporet togfærge »Trelleborg« leveret til de svenske statsbaner til overfarten Trelleborg-Sassnitz 1958. Den var på det tidspunkt Europas største færge.

The Trelleborg, a four track train ferry, delivered to Swedish Railways for the Trelleborg-Sassnitz crossing in 1958. It was the largest ferry in Europe at the time.

bygning, henvendte de svenske statsbaner sig til værftet og bad om et projekt omfattende en firesporet jernbanefærge til Trelleborg-Sassnitz overfarten. Et år efter, i december 1955, fik værftet ordren i konkurrence med en række førende europæiske værfter. I store træk bygger denne konstruktion på værftets erfaringer med »Saint Germain«. »Trelleborg« blev søsat 1957 som på dette tidspunkt Europas største færge. Den kunne medføre ca. 40 godsvogne og 1550 passagerer. I en særskilt garage ovenpå var plads til ca. 30 personbiler. Færgen blev meget moderne udstyret med elektrisk fjernstyring af de tekniske anlæg fra broen og er forsynet med drivpropeller, styrepropeller samt stabilisatorer.

En mere speciel men mindre kompliceret færgeordre fra A/B Svea i Stockholm var »Svealand«, en ro-ro færge til transport af lastbiler

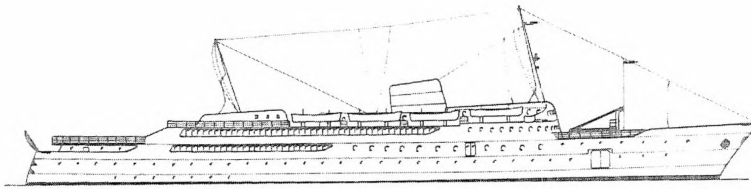
og trailere på to dæk, ialt 70 trailere hver på 12 meters længde og en lille passageraptering for kun 36 personer. A/B Svea var en af værftets gamle kunder. »Svealand« blev bestilt til datterselskabet Linjebuss i Helsingborg og leveret 1972.

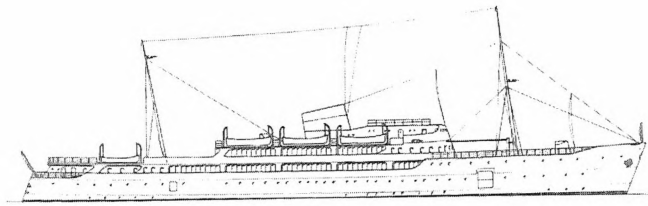
Passagerskibe til DFDS

Selskabets store nye passagerskib til Osloruten, m/s »Prinsesse Margrethe«, blev søsat i december 1956 og udrustet i det følgende år. Skibet var af samme type som »Kronprins Olav«, men det var bemærkelsesværdigt ved, at alt maskineri var anbragt agter, hvorved man dels fik plads til rummelige saloner og spisesale, og dels opnåede, at maskinstøjen mærkedes mindre i kamre og saloner. Udstødningen fra skibets maskineri skete gennem den hule agtermast. Som det første danske skib blev »Prinsesse Margrethe« udstyret med stabilisatorer, hvorved slingerage og rulning delvis kunne afhjælpes. Som en anden nyhed var der på 2. klasse agter indrettet et cafeteria, hvor der var plads til 190 passagerer. Heller ikke en arrest manglede - for alle tilfældes skyld. Indretningen af saloner, kamre og den øvrige passageraptering var ledet af arkitekt Kay Kørbing, søn af direktør for DFDS og formand for værftets bestyrelse, J.A. Kørbing, der med sin udprægede sans for et skibs æstetiske værd havde sin store andel i Helsingør Skibsværfts gode image netop på dette område.

Til overfarten Esbjerg-Harwich byggede værftet i årene 1963-64 m/s »England«. Skibet var konstrueret af værftet i samarbejde med DFDS, og for skibets indretning og udstyr stod arkitekt Kay Kørbing. Der blev lagt stor vægt på at skabe et smukt ydre med en harmonisk forbindelse mellem skibets linier og udformningen af overbygninger og sidevinduer. »England« havde en længde på 140 meter og var på den tid det største passagerskib i den danske handelsflåde. Det havde køjepladser til 463 passagerer og smukt udstyrede saloner til 585. På hoveddækket kunne skibet medføre op mod 100 personbiler. To 10-cyl. dieselmotorer som hovedmaskineri kunne give færgen en fart af 23 knob. For at give skibet en roligere gang og for at lette manøvreringen blev det forsynet med stabilisatorer og bovpropeller.

Efter de gode resultater med m/s »England« kontraherede DFDS året efter et søsterskib m/s »Winston Churchill«, men denne ordre gik til Italien takket være en stor subvention fra den italienske stat. Det italienske værft Riva Fregosa købte tegningerne af værftet for et relativt beskedent beløb[19].





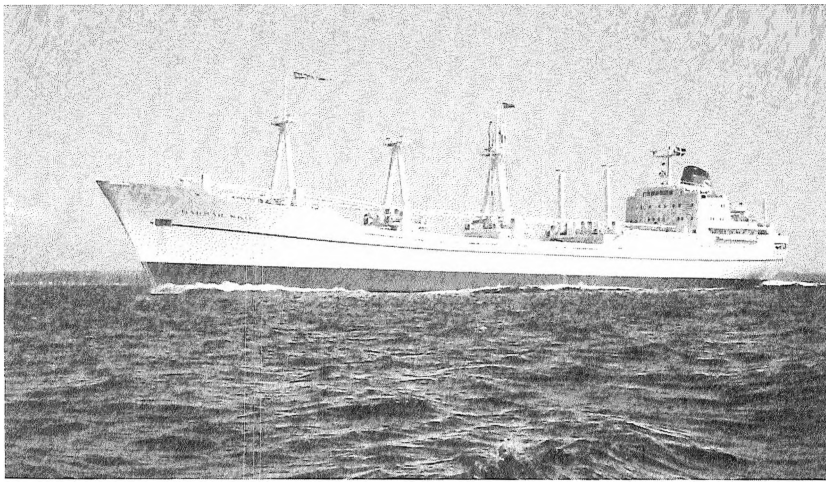
To skibe bygget til betjening til DFDS's rute København-Oslo. Øverst m/s »Prinsesse Margrethe« leveret 1957 til afløsning for, nederst, m/s »Kronprins Olav« fra 1937.

Two ships built for DFDS's service between Copenhagen and Oslo. Above, m.s. Prinsesse Margrethe, delivered in 1957 to replace, below, Kronprins Olav, built 1937.

Lastskibe

Den både tal- og tonnagemæssigt største produktion fra Helsingør Skibsværft var lastskibet, der siden 1930'rne ofte blev konstrueret med mulighed for at føre køle- og fryselast i et eller flere lastrum. Denne konstruktion var mere konkurrencedygtig end det rene reefer-skib, der ofte måtte sejle i ballast den ene vej.

Den foretrukne type efter krigen blev shelterdækkeren, der blev udviklet i 1930'rne. Den første bygning af denne type fra Helsingør var m/s »Herdis« fra 1935, og også Hansa-skibene var konstrueret som shelterdækkere og kunne derved spare afgiften for det »åbne« dæk. De større cargolinere havde almindeligvis fem lastrum og fem vejrdæksluger, der længe var fordelt med tre foran maskinrum og bro og to agter. Efterhånden rykkede huset agterover, og m/s »Samos« fik i 1960 fire lastrum for og et kølelastrum agter. På m/s »Heering Rose« fra 1962 var maskinrum og hele apteringen samlet agter. Denne disposition blev gentaget på »Henriette Mærsk« og »Torben Mærsk« fra 1962 og 1963, hvor alle fem lastrum lå foran maskinrummet. En almindelig fordeling af lastrummene blev fire foran huset og



M/s »Dagmar Skou« leveret 1971 til rederiet Ove Skou som det ene af otte stort set ens skibe, beregnet til international trampfart.

M.s. Dagmar Skou delivered in 1971 to the shipowners Ove Skou. One of eight similar ships for the international tramp trade.

et agter, som ofte er kølerum. Men der er store individuelle forskelle i antal og fordeling af lastrum. På Skou-bådene rykkede huset først agter på D-serien leveret fra 1968 og fremover.

Den næste store ændring i lastskibets udseende skete med udviklingen af containerskibet og dettes tilpasning til roll on/roll off systemet. I praksis blev denne æra indledt med, at Statens Skibstilsyn i 1966 tillod skibe forsynet med hæk- og bovport at sejle over Nordsøen[21]. Skroget blev derved reduceret til en transportkasse, hvor broen med operationsrum for den nødvendige og særdeles avancerede teknik er anbragt helt fremme i forskibet, mens casinger og skorstene er trukket helt ud i borde, for at intet skal forhindre den rullende godstransport.

Gennem 1950'erne leverede værftet en række femrums cargolinere beregnet til frugtsejlads i troperne og derfor forsynet med store køle- og fryserum. Det drejede sig om fire skibe til Det Dansk-Franske D/S til rederiets rute på Vestafrika. Andre fire skibe blev bygget til rederiet A.F. Klaveness i Oslo. De skulle sættes ind på dette selskabs oversøiske fart mellem Sydamerika og Ostindien. Før krigen

havde værftet modtaget nogle af sine største ordrer fra norske redere, og også efter krigen leverede danske værfter adskillige nybygninger til Norge. Efterhånden blev de norske værfter udbygget, men så sent som i 1958 havde danske værfter 18 norske skibe under bygning eller i ordre[22]. Herimellem var for Helsingør Værfts vedkommende de to sidste skibe til A.F. Klaveness, m/s »Crestville« og m/s »Brookville«, søsterskibe på ca. 6000 tdw., leveret 1958 og 1960.

Til DFDS blev i 1954-55 og 1956 to gange to store søsterskibe leveret til ruter på Syd- og Nordamerika. En ny serie, bestående af seks cargolinere blev leveret fra 1957 til 1961. De var ligeledes beregnet til selskabets ruter på Syd- og Nordamerika og var de største skibe, som indtil da var bygget på værftet.

Det svenske rederi A/B Helsingborg havde med mellemrum modtaget nybygninger fra Helsingør. Det var m/s »Eros« i 1941 og m/s »Delos« fra 1952, der gik på Amerika. M/s »Samos« blev leveret 1960 til rederiets rute mellem Japan og Australien. Til dette skib fabrikerede værftet en generator, der kunne fremstille ferskvand af havvand med en kapacitet på 30 tons i døgnet. På skibet var både finsk badstue og vaskeri, og man var stort set uafhængig af vandforsyningen i de havne, man i det fjerne Østen skulle anløbe.

I driftsåret 1960-61 sluttede værftet kontrakter om fem store lastmotorskibe, færgen »Sprogø« og en sandpumper. Værftet var stærkt interesseret i at slutte disse kontrakter, selvom den hårde konkurrence inden for skibsbygningsindustrien medførte, at de måtte sluttes til meget lave faste priser. Dette medførte, at med de stadig stigende løn- og driftsomkostninger gav disse nybygninger, da de blev leveret i 1962-63, et dårligt økonomisk resultat. To af lastskibene var kontraheret af S.P. Møller, Danmarks største reder, til hvem Helsingør Skibsværft ikke før havde leveret nybygninger. M/s »Henriette Mærsk« og »Torben Mærsk« var med deres over 12.000 tdw. de største motorskibe, værftet hidtil havde bygget, og lå i overkanten af den størrelse, værftet kunne bygge, før den nye svejsehal stod færdig i 1967.

Et andet af de fem omtalte store lastmotorskibe var »Norma« på 7500 tdw. til rederiet J. Ludwig Mowinckel i Bergen. Dette rederi betjente den norske Sydamerika-linie sammen med rederierne Fred. Olsen og Det Bergenske D/S, hver med to skibe. »Norma« kunne sejle med både stykgods og fryselast samtidig. Det havde ingen passageraptering men kun en suite for rederen. På sin anden rejse til Sydamerika, hvor flere af havnene blev besøgt for første gang, med-

M/s »Torben Mærsk« leveret til rederiet A.P. Møller i 1963. Lå sammen med søsterskibet »Henriette Mærsk« i overkanten af den størrelse skibe værftet kunne bygge. De var blandt de første nybygninger fra Helsingør, der havde alle fem lastrum beliggende foran maskinrum og aptering. Foruden de normale lastrum var skibene forsynet med højtanke til vegetabilsk olie.

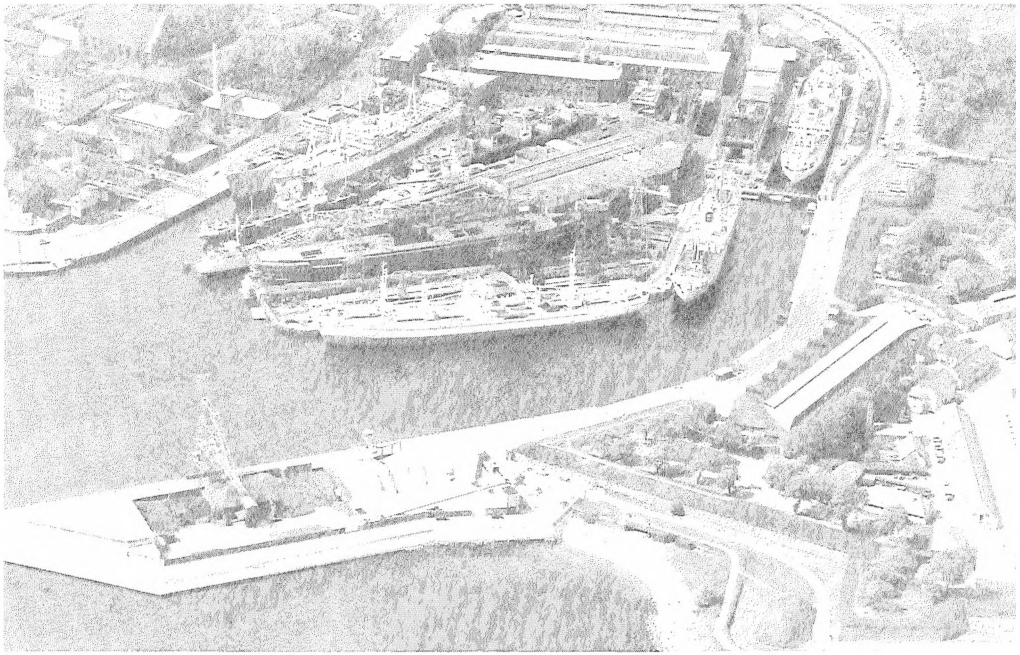
M.s. Torben Maersk delivered to the shipowners A.P. Møller in 1963. With its sister ship, Henriette Maersk, was as large a vessel as the yard could build. They were among the first vessels built at Helsingør to have all five holds forward from the engine room and crew's quarters. In addition to usual cargo space there were deep tanks for vegetable oil.

bragte skibet to så forskellige laster som en hel cementfabrik til Montevideo og klipfisk til Bahia. Returlasten var frosset kød fra Argentina, der blev losset i Tyskland, samt kaffe fra tre forskellige pladser til hjemlandet[23].

De to sidste lastmotorskibe af kontraheringerne i 1960-61 var »Mette Skou« og »Inger Skou«.

Rederiet Ove Skou

Værftets største nye kunde efter krigen var rederiet Ove Skou, der i 1953 modtog sin første nybygning. Gennem årene op til 1974 fik rederiet leveret 21 smukt udstyrede cargolinere. Den første Skou-båd, som værftet leverede til rederiet, optræder dog ikke på værftets byg-



Værftet set efter udbygningen og moderniseringen i 1953-54. Forrest ved udrustningskajen m/s »Mette Skou«. Bagved er på østre bedding kølen strakt til en nybygning. På vestre bedding er m/s »Hanne Skou« ved at være klar til søsætning. Nærmest byen ligger m/s »Alabama« og m/s »Virginia« kontraheret af DFDS. I tørdokken t.h. ligger endnu en Skou-båd.

The yard after modernisation and enlargement in 1953-4. In the foreground the m.s. Mette Skou is being fitted out. Behind, the keel of a new building is laid down on the east stocks. On the west stocks the m.s. Hanne Skou is ready for launching. On the town side, m.s. Alabama and m.s. Virginia, ordered by DFDS. Another Skou vessel is in dry dock on the left.

geliste. Det drejer sig om et Hansa-skib på 3000 tdw. bygget på Deutsche Werft A.G. Hamburg. Skibet blev efter en voldsom og bevæget tilværelse i 1946 overgivet til A/S af 6. Februar 1943 og solgt til dengang D/S Ove Skou. Omdøbt til »Inger Skou« blev skibet repareret på Helsingør Skibsværft og fik indsat en Lentz dampmaskine.

De mange nybygninger blev leveret i serier. De ni første skibe leveret fra 1953 til 1962 var shelterdækkere på 7000 tdw. med maskine

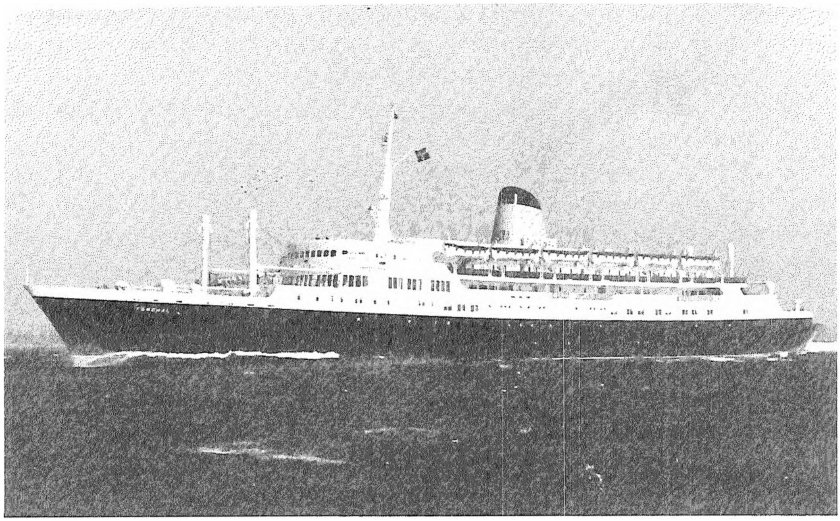
og bro midtskibs. Agter fandtes en moderne beboelse for besætningen. Officererne boede midtskibs, og her var også aptering for 12 passagerer med egne saloner samt en luksussuite for rederen. »Mette Skou« og »Inger Skou« leveret 1963-64 var shelterdækkere og i hovedsagen søsterskibe til de foregående. Kun var de godt tre meter længere og lasteevnen derved større. Lastrummene var indrettet med tanke for vegetabilsk olie samt forsynet med elektrisk ventilation for let fordærvelige varer. »Susanne Skou« og »Benny Skou« leveret i 1967 hørte til en serie på fire, hvoraf de to første var bygget i Nakskov. Det var shelterdækkere med to gennemgående dæk, lang bak og »raised quarterdeck«. Der var fem rum for tørlast, tre foran maskinrummet og to agten for. Midtskibs var aptering for officerer, reder og 10 passagerer.

Reder Ove Skous far, Mads Skou, men altid kaldet Skipper Skou, boede i Helsingør og var inspektør på sønnens skibe. Han var meget nøjeregnende med arbejdet, men når han forlangte, at klædningens naglehoveder skulle slibes helt ned, syntes den menige arbejder, at han gik for vidt på bekostning af holdbarheden. Rederiet Ove Skou var den af værftets kunder, der sidst gik over til at lade skibene svejse sammen. Rederens sans for finessen viste sig blandt andet ved den omhu, der blev lagt i apteringen, og alle møbler skulle laves i hånden på værftets snedkerværksted.

Den sidste serie på otte skibe, D-skibene kaldet, fordi alle navnene begyndte med D, blev givet i ordre den 1. juni 1966 og leveret fra 1968 til 1974. I dette år døde Ove Skou, der oplevede at se sit rederi som det trediestørste efter A.P. Møller og ØK. D-båden, en shelterdækker på 14.200 tdw. var 17 meter længere end de tidligere nybygninger, og maskine og beboelse lå nu agter. På dækket var master og bomme af nyeste typer, så skibene selv kunne laste og losse på enhver plads i rederiets verdensomspændende trampfart.

Fra Polen fik værftet som led i handelsaftaler mellem de to lande, ordrer på to søsterskibe til levering 1959-60, m/s »Sienkiewicz« og m/s »Zeromski«, opkaldt efter polske forfattere og med lasteevne på 8600 tdw. Igen i 1967-68 leverede værftet to nybygninger på 12.000 tdw. til det polske statsrederi. Disse var shelterdækkere og beregnet til liniefart på Indien. I øvrigt var de udstyret som de to foregående.

I 1958 skete en pludselig tilbagegang i efterspørgslen efter tonnage, og værftet modtog i dette år ingen ordrer. Man var dog igang med forhandlinger, der resulterede i de store ordrer på færgen »Knudshoved« og krydstogtskibet »Funchal«. For alvor mærkede den vest-



Lastførende krydstogtskib »Funchal«, der har dampturbiner som fremdriftsmiddel. Leveret til Portugal 1961. Det var det største og det mest luksuriøse passagerskib, der var bygget i Danmark efter krigen.

The Funchal, a cruise ship which carries cargo, powered by steam turbines. Delivered to Portugal 1961. Was the largest and most luxurious passenger ship to be built in Denmark since the war.

europæiske skibsbygningsindustri nu konkurrencen fra de japanske værfter.

S/s Funchal

Som m/s »Venus« var blevet beundret før krigen, blev s/s »Funchal« det lige så beundrede modstykke efter krigen. Efter langvarige og vanskelige forhandlinger fik værftet ordren fra rederiet Empresa Insulana de Navagacao i Lissabon til levering i 1961.

»Funchal« blev det største passagerskib bygget i Danmark efter krigen. Det var konstrueret specielt til at besejle ruten Lissabon-Azorerne-Madeira og desuden indrettet til krydstogter i det Caribiske hav. Det var et meget luksuriøst udstyret skib med plads til 80 passagerer på 1. klasse, 148 og 172 på turistklasserne A og B. Skibet kunne desuden medføre last. En trediedel af lastkapaciteten var kølelast. Den øvrige del var ventileret for at kunne medføre bananer.

Fremdriftsmidlet var to store dampturbiner, der gav en meget behagelig gang i søen, fri for vibrationer og støj. Turbinerne måtte på grund af deres størrelse købes i England.

I 1962 trak H.P. Christensen sig på grund af alder tilbage som værftets administrerende direktør.

Vanskelighederne for skibsbygningsindustrien fortsatte, og i marts 1964 nedsatte Handelsministeriet et kontaktudvalg, der skulle drøfte de danske værfters forhold og gennem et samarbejde mellem parterne søge at styrke værfternes konkurrenceevne.

Lauritzen-koncernen overtager aktiemajoriteten

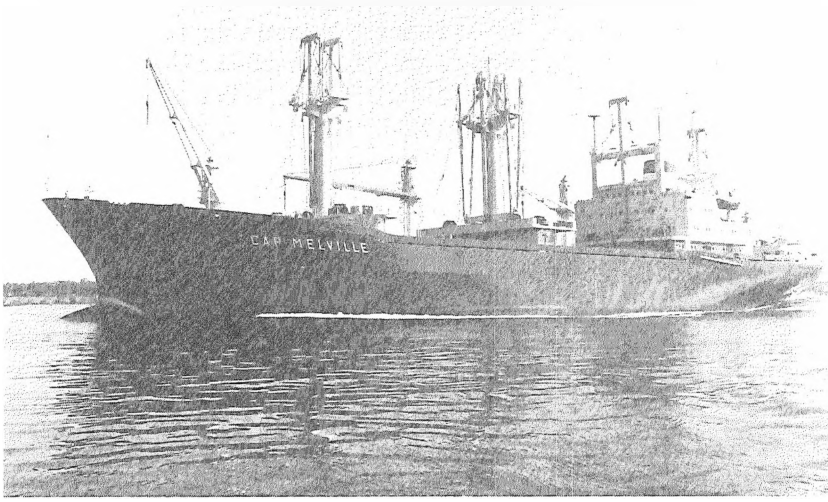
På Helsingør Skibsværfts generalforsamling den 16. september 1964 udtrådte repræsentanterne fra DFDS af værftets bestyrelse som en konsekvens af, at rederiet J. Lauritzen i løbet af det forløbne år havde overtaget aktiemajoriteten i DFDS og dermed også i Helsingør Skibsværft. Direktør Kørbing og direktør Normann udtrådte efter eget ønske efter at have siddet i værftets bestyrelse i henholdsvis 42 og 28 år.

Olau Line

Skibsreder Knud Lauritzens søn, Ole Lauritzen, oprettede i 1956 sit eget rederi Olau Line, der som sit første skib fik overdraget »Jutta (Dan)«, en af de gamle dampere, der blev bygget i Helsingør til D/S Vesterhavet i 1934.

Den første nybygning værftet i 1964 leverede til Olav, nu Olau Line, var en shelterdækker på ca. 6000 tdw. med lastrum udstyret med elektrisk ventilation for letfordærvelige varer. Rederiets nybygninger løb udøbte i vandet og fik først navn ved afleveringen. Dette skib skulle have været navngivet »Olau Jarl«, men da det allerede var chartret ud til Cunard Line, fik det navnet »Sardinia«. Et søsterskib »Olau Knud« blev i 1965 leveret til rederiet. Få år efter kontraherede Ole Lauritzen fire skibe. De to første var 8000 tons kemikalietankskibe, »Olau Syd« og »Olau Nord«. De var bemærkelsesværdige ved at være kraftigt isforstærkede, forsynede med iskniv og isfinner og for at kunne holde den for et tankskib høje fart af 19 knob. Lastrummene var 24 tanke hver med sit eget rør- og pumpesystem og gjort rust- og korrosionsfrie med zinkbelægning og specielle malinger. Til brandslukning i maskinrummet installeredes et CW letskumanlæg, der netop var blevet godkendt.

De to sidste fra 1970 var reefer-containerskibe, der blev chartret



M/s »Cap Melville«, reefer/containerskib udrustet med lossegrej for svær belastning. Bygget til Olau Line 1970, men chartret ud til oversøisk fart.

M.s. Cap Melville, a reefer container ship equipped with heavy duty cargo gear. Built for the Olau Line in 1970 but chartered out for overseas trade.

ud til Columbus Line i Hamburg Süd for at sejle mellem USA og Australien og derfor navngivet »Cap Colville« og »Cap Melville«. De var specielt konstruerede med dobbelte luger for at fragte 260 stk. 20 fods containere. Lastrummene var delt i 16 afdelinger og kunne anvendes både til bulk- og stykgodslast.

Søværnet

Fra Helsingør Skibsværft blev til Søværnet i 1960 leveret de to første orlogskuttere til flådens genopbygningsprogram. De to små inspektionsfartøjer, »Maagen« og »Mallemukken«, blev bygget for rene danske midler uden for det dansk-amerikanske genopbygningsprogram. De skulle bruges til patruljetjeneste langs Grønlands kyster og blev derfor isforstærkede. Begge blev bygget samtidig på værftets ophalerbedding og søsat ved, at beddingen blev kørt ud i havnen, så vandet fik skibene til at flyde.

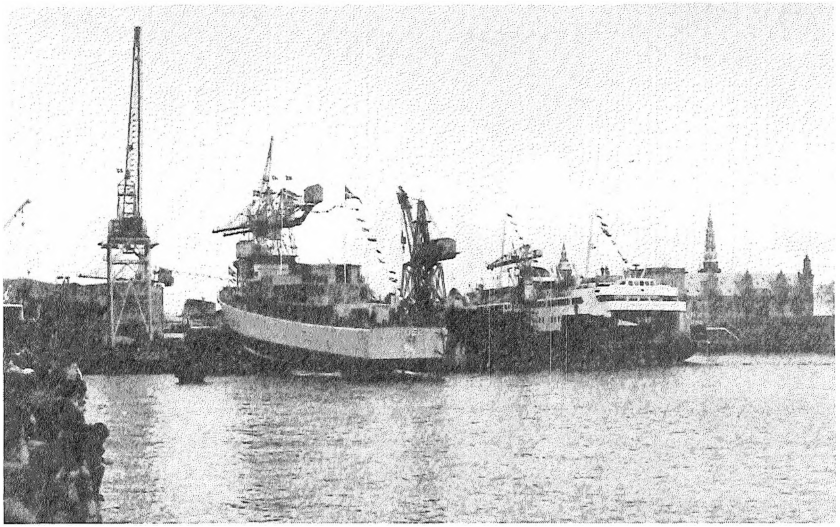
Den næste ordre, der blev afgivet af Søværnet, var på to relativt store fartøjer, patruljejagerne »Peder Skram« og »Herluf Trolle«. De blev afleveret i 1966 og 1967 som de to sidste skibe, nr. 24 og 25, i det dansk-amerikanske cost-sharing program, der blev indledt i 1959. Disse patruljejagere var de kraftigste og mest alsidige enheder i marineprogrammet og en erstatning for Hunt-klassen. Inden det egentlige bygningsarbejde begyndte, udførte værftet i samarbejde med Orlogsværftet omfattende studier og talrige prøver i fuld skala af skibenes fremdrivningsmaskineri. Da jagerne skulle kunne skyde en fart af 30 knob, var en kombination af to gasturbiner og to dieselmotorer med kobling formålstjenlig hertil. Opgaven var meget tids- og ressourcekrævende, men blev løst med et godt resultat. Selve skroget blev bygget af en speciel slags stål og opdelt i et stort antal vandtætte rum. Hver patruljejager skulle kunne medføre godt 200 mand. Skibenes sømilitære udrustning fandt sted på Holmen[24].

Ro-ro skibe

I 1964 afgav DFDS bestilling på otte cargolinere til Atlanterhavsfarten, og heraf blev de to kontraheret ved Helsingør Skibsværft og som m/s »Nebraska« og m/s »Wisconsin« afleveret i 1966. Denne type var en shelterdækker på 6660 tdw. med fem lastrum, fire foran maskinrummet og et agter. Dette var et kølerum, hvor et freon 22 anlæg kunne holde en temperatur på −25° også under tropeforhold. Hovedmaskinen afgav 11.000 IHK og var den største hidtil bygget på værftets maskinbyggeri. Skibene kunne med fuld last præstere en fart på henved 19 knob. Det afgørende fremskridt ved disse og samtidige nybygninger lå dog i en vidtgående mekanisering af de maskinelle funktioner.

Selskabet intensiverede i 1960'erne den løbende udskiftning af flåden, ikke fordi skibene var nedslidte, men fordi skibsfarten siden krigen havde sejlet omkap med dels den tekniske udvikling, dels de stadig stigende omkostninger. Konkurrenceevnen lå i den hurtighed, hvormed skibene kunne behandle godset og den besparelse, man kunne opnå ved en øget mekanisering.

Den vigtigste reform i godsbehandlingen var indførelsen af containere, beholdere i faste mål, der stuvede og aflåste stod parat til lastning. Som tidligere nævnt var »Axelhus« og »Riberhus« de første danske containerskibe. På disse blev containerne med dækskraner løftet ombord og sat ned i lasten. Siden havde typen udviklet sig. I stigende omfang blev containerne enten selv forsynet med hjul, så kal-

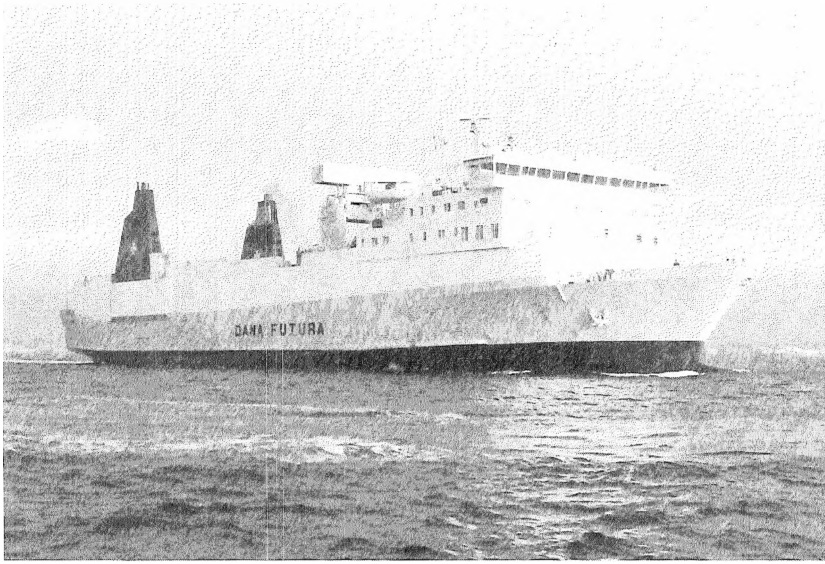


»Peder Skram«, den ene af to patruljejagere bygget under det dansk-amerikanske cost-sharing program, søsættes 1966. Storebæltsfærgen »Prinsesse Benedikte« fra 1959 ligger til eftersyn.

Launching in 1966 of the Peder Skram, one of two patrol boats built under the Danish-American cost sharing programme. The Prinsesse Benedikte, a Great Belt ferry, built 1959, is being overhauled.

des de trailere, eller de køres ombord og fra borde med gaffeltrucks. Et skib, der er konstrueret til at rumme gods, der kører eller køres ombord, kaldes et roll on/roll off skib, almindeligt forkortet til et ro-ro skib. En forudsætning er, at havnen må have opmarchplads for containere og trailere, og at der er til- og frakørselsramper, der passer netop til det bestemte skib. Derfor må ro-ro skibene gå i faste ruter på ganske få havne for at udnytte den rationalisering og besparelse, der ligger i systemet.

Til levering i 1966 og 1967 kontraherede DFDS to ro-ro skibe til bacontransport mellem Esbjerg og Grimsby. De hed »Sommerset« og »Stafford« og havde to dæk, hvor godt 100 trailere med hver 10 tons bacon blev kørt ombord, hvorefter trailernes elektrisk drevne kompressorer sluttes til stikkontakter på dækkene, ligesom de havde været det på opmarchpladserne i land. Takket være et ekstra sammenklappeligt dæk kunne fabriksnye engelske biler tages med tilba-



Ro-ro skibe (trailerfærge) »Dana Futura« bestemt for transport af containere, trailere og biler på fire dæk. Leveret til DFDS 1975 som det første af to søsterskibe.

A ro-ro ship or trailer ferry, the Dana Futura, designed to transport containers, trailers and cars on four decks. Built for DFDS, 1975, as the first of a pair.

ge på tre dæk. I 1969 leverede værftet til selskabet en tredie baconfærge, m/s »Surrey«, hvor man ved en mindre forøgelse af længde og bredde og indsættelse af et fjerde dæk kunne øge lastekapaciteten med 70% i forhold til de to føromtalte, der derefter blev afhændet som overflødige. Et stort fremskridt var også »Surrey«s nu tilladte bovport.

To store trailerfærger »Dana Futura« og »Dana Gloria« blev leveret 1975 og 1976. De var rent stålmæssigt 25% større end nogen anden nybygning fra værftet. Hver færge kunne rumme 400 containere på fire dæk med rampeforbindelse til de tre, mens underlasten betjentes af en 50 tons elevator. Til øverste dæk løftedes containerne af en hydraulisk kran. Ad fire dobbelte ramper kunne færgerne laste og losse fuld last på kun seks timer. Til hjælp for manøvreringen blev skibet forsynet med en bovpropeller på 1400 IHK.

Til trods for skibenes meget nøgterne og formålstjenlige udseende

var der i dækshuset en meget smuk og hyggelig aptering for mandskabet og for 12 passagerer (chauffører) samt en ligefrem elegant opholds- og spisesalon, hvor man havde brudt med den traditionelle opdeling i saloner og messer. Det var ikke alene rederiet Ove Skou, der var krævende med hensyn til apteringens indretning og møblering. Gennem alle årene havde DFDS ønsket specielt designede møbler til alle sine nybygninger, udført på værftets snedkerværksted eller i det mindste samlet her med håndkraft. Først ved indretningen af nybygningerne nr. 389-90 til Olau Line gik reder og værft ind for produktionsvenlige møbler, der kunne samles maskinelt. Herved kunne spares meget. Men hvad hjalp værftets gode råd, når rederne holdt fast ved de gamle idealer.

Af en nyudviklet type og kun halvt så store var de to sidste ro-ro skibe, værftet leverede i 1978, »Dana Optima« og »Dana Minerva«. De var med deres 1599 brt. såkaldte paragrafskibe, men havde en kapacitet på 274 stk. 20 fods containere, og på hoveddækket var højden så stor, at de kunne stables i to lag. Skibene havde en hydraulisk hækrampe med en bæreevne på 70 tons for de såkaldte mafi-trailere. DFDS havde kontraheret et enkelt skib, men for at holde beskæftigelsen i værftets nybygningsafdeling, indtil bygningen af den store statsbanefærge gik i gang, kontraheredes også et søsterskib.

Dan-værft

I tilslutning til de interne møder, der havde været afholdt på Helsingør Skibsværft i årene fra 1964 til 1967, besluttede man i værftets samarbejdsudvalg at afholde to interne virksomhedskonferencer i juni og oktober 1967 med deltagelse af repræsentanter for værftets ledelse og arbejderne. Da det af Handelsministeriet nedsatte udvalg på grundlag af de foretagne undersøgelser fremhævede, at en betydelig forbedring af produktiviteten og en nedbringelse af omkostningerne var nødvendige, hvis Helsingør værft skulle kunne fortsætte, drøftede man på virksomhedskonferencerne den betydning, der lå i et nærmere samarbejde mellem de fire værfter, som fra 1964 lå under Lauritzen-koncernen.

Disse drøftelser gik forud for et samarbejde, der blev formaliseret ved oprettelsen af Dan-værft den 22. oktober 1968, hvori Helsingør Skibsværft indgik sammen med Aalborg Værft A/S, Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S samt Frederikshavn Værft og Tørdok A/S. Ved virksomhedskonferencer og fællesmøder søger man at fremme produktiviteten og styrke konkurrenceevnen. Man undersø-

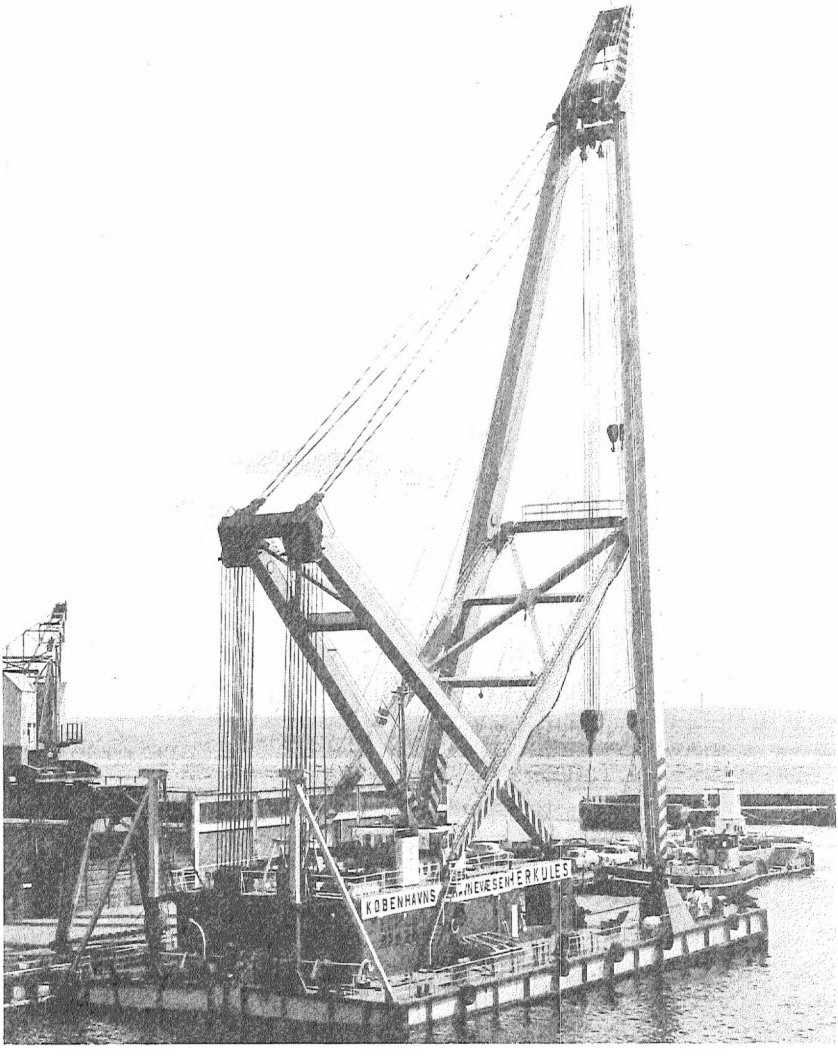
ger og udnytter mulighederne for produktionsstyring, økonomisk styring og besparelser ved fælles indkøb.

Den største hemsko for Helsingør Værft var og er dets placering lukket inde mellem Kronborgs fæstningsanlæg og det gamle Helsingørs havnefront. Efter anden verdenskrig er stadig flere værksteder flyttet ud på et areal ved Kongevejen syd for byen, og i begyndelsen af 1969 begyndte udflytningen fra værftets støberier til et nyt støberi for jern og stålstøbegods. Også inden for selve værftets område blev bygget nyt. Den længe planlagte svejsehal med et areal på 2000m^2 blev taget i brug i efteråret 1967. Det betød, at der nu var plads for en mere rationel fremstilling af større svejsede skibssektioner vejende op til 40 tons fra tidligere 20 tons, svarende til løfteevnen af de kraner, der blev installeret i den nye svejsehal. Pladsen til svejsehallen blev indvundet ved at nedlægge ophalerbeddingen og foretage opfyldning af havnen.

De første 75 år af værftets levetid gik stort set med at bygge traditionelle lastskibe, passagerskibe og færger. Siden har værftet prøvet at udvikle avancerede specialskibe som container-, ro-ro-, luksuspassager- og søfartsskoleskibe. Det har man været nødt til, og det er man nu mere end nogensinde for at finde nogle nicher, hvori man kan overleve under den internationale skibsværftskrise, der bliver stadig mere alvorlig.

Få skibsværfter har vel været så alsidige som Helsingør Værft. Kedelsmedien, maskinafdelingen og fra 1950'erne turboafdelingen har udviklet og solgt egne anlæg. Nybygningsafdelingen, der er så følsom over for internationale konjunkturer, har gennem hele det forgangne hundrede år været støttet af reparationsafdelingen, der næsten konstant har haft en pæn beskæftigelse, og mange nybygningskunder er begyndt som reparationskunder. Reparationsafdelingen tager sig af eftersyn og trivielle reparationer og klarer lige så selvfølgeligt svære kollisionsskader som forlængelser og ombygninger af skibe. I 1979 blev nittegrejet fundet frem igen, og gamle færdigheder måtte genoptages, da pladerne skulle fornyes på veterandamperen »Skjelskør«. I 1980-81 blev kongeskibet »Dannebrog« gennemgribende ombygget og restaureret. Her i jubilæumsåret ombygger man for et millionbeløb en trawler fra Ålesund i Norge til et seismologisk fartøj, der kan bruges til olieeftersøgning.

Skibsbyggerne har bygget adskillige jernbroer, og senest i 1967-68 leverede man jernkonstruktioner til den nye Lillebæltsbro. I 1962 byggede man den diesel-hydrauliske flydekran »Hercules« til Kø-



Flydekranen »Herkules» leveret 1962 til Københavns Havnevæsen. Krankonstruktionen er monteret på en dieseldrevet ponton med styrehus og regnes derfor som et fartøj. Kranens fire kroge kan tilsammen løfte op til 180 tons ved maksimalt udlæg.

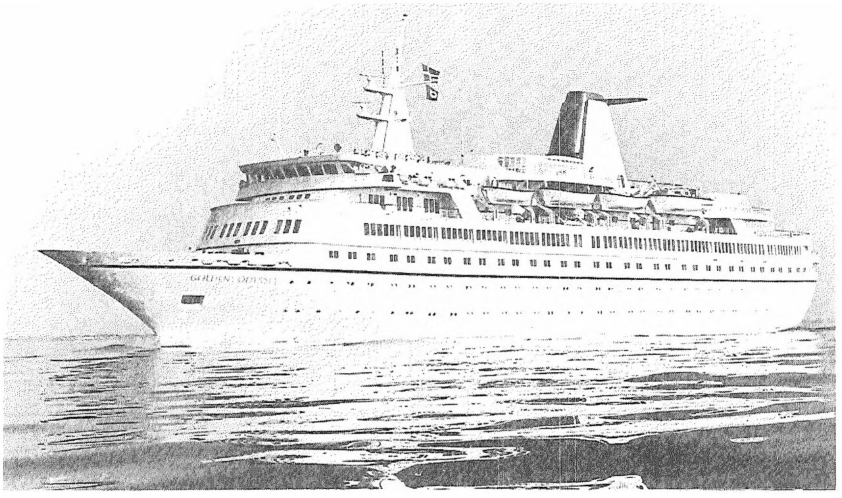
Floating crane, Hercules, delivered in 1962 to Copenhagen Harbour Authority. Mounted on a diesel powered pontoon with wheel house it is, therefore, classed as a vessel. Used together the four hooks can lift up to 180 tons at maximum radius.

benhavns Havnevæsen. Den blev monteret på en selvfremdrevet ponton, og regnes derfor med til værftets nybygninger.

M/s »Ariel«
En variant af lastskibstypen var paper-carrier m/s »Ariel« leveret til Finska Ångfartygs A/B, Helsingfors, i 1970. Den var specielt konstrueret som åbent skib med henblik på transport af papir. Dvs. i hele lastrummets længde var klædningen så lav, at papirballer uhindret kunne lastes og losses over skibssiden. Alternativt var lastrummene indrettet til at føre både containere og almindelig last. »Ariel« kom i 1974 tilbage til Helsingør for at blive forlænget med 18 meter. Det er den største forlængelse, der er foretaget af værftets reparationsafdeling.

M/s »Akbar«
Et af de mere usædvanlige skibe, der er udgået fra værftet var m/s »Akbar«, der i november 1971 blev leveret til rederiet Mogul Line i Bombay. Pilgrimskibet, som det blev kaldt under byggeriet, var konstrueret og udrustet som et kombineret passager-, pilgrim- og lastmotorskib. I pilgrimsæsonen, der varer fra december til april, sejles indiske tilhængere af islam fra Bombay til Jeddah nær Mekka. Denne strækning på 3000 sømil tilbagelægges på en lille uge. De 1500 pilgrimme sover i køjer af trådnet og båndjern, indrettet i nøgne lastrum på mellemdækkene, hvor der blev indbygget meget omfattende kabysser og sanitære installationer. Under bakken er en hospitalsafdeling. Uden for sæsonen besejler »Akbar« havne i Østasien, og i lastrummene transporteres da stykgods.

M/s »Golden Odyssey«
Krydstogtskibet »Golden Odyssey« var projekteret af det danske skibskonsulentfirma Knud E. Hansen. Selvom den græske reder kendte »England« og »Funchal« og fuldt anerkendte værftets formåen med hensyn til at bygge store passagerskibe, kom ordren først til værftet efter en utrættelig indsats fra værftets direktion gennem tre måneder. Skibet blev bestilt af rederiet Royal Cruise Line i Piræus og var beregnet til at foretage krydstogter i Middelhavet og det Caribiske hav med ca. 500 passagerer og 185 besætningsmedlemmer. Et motoranlæg på 15.000 IHK gav skibet en fart på ca. 22 knob. Efter afleveringen i 1974 var rederen fuld af lovord og kaldte »Golden Odys-



Krydstogtskibet »Golden Odyssey« leveret 1974 til Royal Cruise Line i Piræus, Grækenland.

Cruise liner Golden Odyssey, delivered 1974 to the Royal Cruise line, Piraeus, Greece.

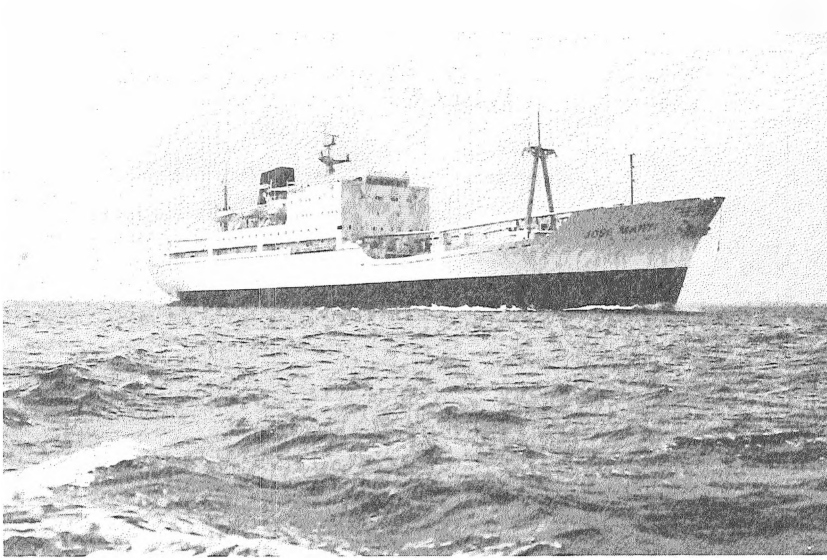
sey« for verdens smukkeste og bedste krydstogtskib. Det var da også det eneste, der i sit første år havde udsolgt på samtlige ture.

Den 17. december 1973 skiftede værftet navn. Det havde oprindelig heddet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, men dette navn blev den 14. november 1946 ændret til Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri. Det nye navn er kort og godt Helsingør Værft.

I 1974 blev en udbygning og modernisering af værftet drøftet med Helsingør Havneråd og Helsingør Kommune. I første række omfattede planerne en udvidelse og ombygning af udrustningskajen, og samtidig ønskede værftet at undersøge muligheden for at slå de to beddinger sammen til een, så man ville kunne bygge bredere skibe.

Ordrerne til Cuba og Iraq

For 1975 havde værftet kun fire skibe i ordre og under bygning, to færger til Mols-Linien og to trailerfærger til DFDS. Værftets administrerende direktør H.J. Esmann Olesen foretog da i 1974 et opsøgende arbejde på Cuba, hvor Fidel Castros regime havde et stort behov



Kombineret fragt- og skoleskib »José Marti« leveret 1977 til Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Cuba.

Combined cargo and training ship, José Marti, delivered 1978 to Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Cuba.

for tonnage på grund af den amerikanske blokade, hvorfor man måtte hente sine forsyninger langvejs fra. Efter en ikke meget lovende begyndelse kontraherede Cubas statslige indkøbskontor tre skibe, lastskibe på 14.500 tdw. af type som Skou's D-både, men med en moderne aptering i produktionsvenlig udgave. Denne ordre blev i 1975 fulgt op af ordrer på yderligere tre skibe. Denne række af ens skibe gav værftet en chance for at rette op på virksomheden ved at tilrettelægge og gennemføre en rationel serieproduktion. Dan-værfts bestyrelse var indstillet på at investere i nye værftsanlæg på betingelse af, at værftet virkelig gennemførte en rationalisering. Af økonomiske grunde blev dette arbejde dog udskudt indtil videre.

Forhandlingerne med Iraq startede i 1974, hvor værftet gav et tilbud på otte fragtskibe, hvoraf halvdelen så skulle bygges på Aalborg Værft. Der kom dog ingen ordrer ud af det, men i 1975 bad Iraq om

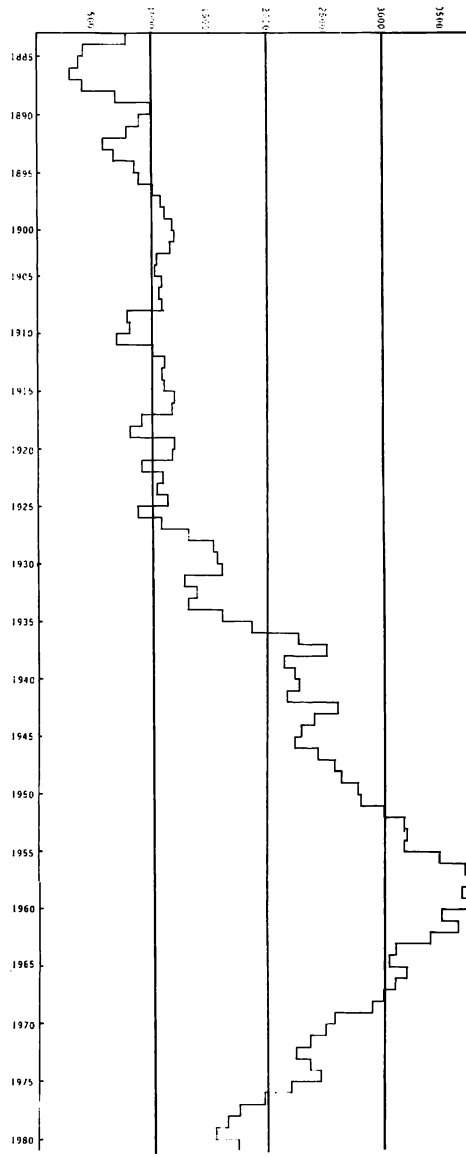
tilbud på et skoleskib til uddannelse af skibsofficerer. Denne ordre på et kombineret last- og skoleskib blev underskrevet af Iraqs flådechef i marts 1976. Skoleskibet »Ibn Khaldoon« var således det første skoleskib, der blev udviklet på papiret i Helsingør, og det var med støtte i dette foreliggende arbejde, at direktør Esmann Olesen i 1975 kunne tilbyde Cubas statsrederi at udføre et af de senest kontrahere-de fragtskibe udført som et kombineret fragt- og skoleskib. Tilbudet blev modtaget og det cubanske skoleskib »José Marti«, opkaldt efter en latinamerikansk ideolog og filosof, blev afleveret i 1977.

De to skoleskibe er stort set identiske. Skibet til Cuba blev specificeret og bygget først. Det er konstrueret som et fragtskib i international fart og kan laste næsten lige så meget som de andre, men træningsfaciliteterne og apteringen er samlet i een stor overbygning på otte regulære etager. Ombord skal være 63 officerer og besætningsmedlemmer, en lærerstab på 30 og 200 kadetter. Til skoleafdelingen hører en lang række undervisningslokaler udstyret med et avanceret undervisningsmateriale med computere, navigationsudstyr, værksteder, sproglaboratorium og bibliotek. Til servicefunktioner bl.a. en barbersalon og en operationsstue. På »Ibn Khaldoon« blev skibets 3. lastrum indrettet til sportshal, og i opholdssalonen var et podie med orkesterinstrumenter.

Værftet sparer ingen anstrengelser for at udbygge og reklamere for dette speciale, det kombinerede skole- og lastskib. Man optog således en film »Training and Trading the Elsinore Way« og fik den synkroniseret med kinesisk tale, da der fra Kina blev vist interesse for et skib af denne type.

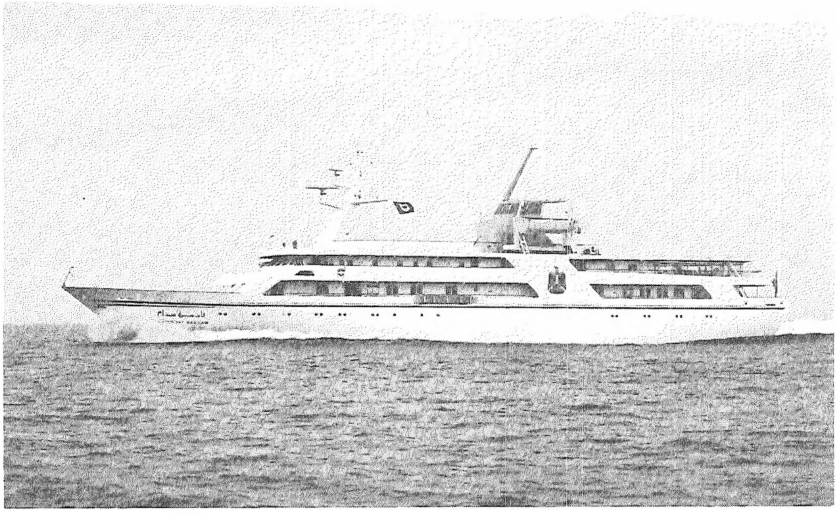
Efter mange forhandlinger opnåede værftet i juni 1981 en ordre på et kombineret skole- og bulklastskib på 27.000 tdw. til Philippinerne. Da den planlagte udvidelse af beddingen var blevet udsat, bliver skibet bygget på Aalborg Værft, hvor også udrustningen vil foregå, da det 26 meter brede og 173 meter lange skib »Filipinas« dårligt kan komme ind i Helsingør Statshavn. Projekteringen af skolesektionen samt installationen af specialudstyret står Helsingør Værft imidlertid selv for.

Nybygning nr. 420 skulle have været et flydende hotel med 350 senge leveret til Ægypten. Selvom ordren ikke kom i hus, er det værd at nævne, at værftets projekteringsafdeling har lagt et stort arbejde i denne type, der synes at måtte indebære muligheder. Et hotel»skib« uden maskineri til fremdrift kan bygges nøglefærdigt på godt et år, mens det tager 3-4 gange så lang tid at bygge et hotel på land.



Kurve over antallet af arbejdere og funktionærer ansat på Helsingør Værft 1882-1981.

Graph showing number of workmen and office staff employed at Helsingør Yard 1882-1981.



Luksusyachten »Quadissiyat Saddam« leveret 1981 til brug for Iraqs præsident.

The luxury yacht Quadissiyat Saddam, built for the President of Iraq, 1981.

Stor var glæden i november 1979, da værftets direktør efter et års forhandlinger kom hjem fra Athen med ordren til et passagerskib i luksusklasse beregnet for 60 passagerer og en samlet besætning på 69 personer. Det var specificeret som verdens største lystyacht med helikopterdæk, swimmingpool, der kan hæves i plan og bruges som dansegulv foruden et hospital med operationsstue.

Regeringen i Iraq kontraherede i 1979 en 82 m lang luksusyacht til brug for landets præsident. Den blev leveret i 1981, men ligger dog stadig i havnen i Helsingør på grund af de urolige forhold i hjemlandet. I 1980 opnåede man fra Iraq yderligere ordrer på endnu en luksusyacht i større format samt tre ro-ro skibe svarende til »Dana Optima« og »Dana Minerva« fra 1978.

I 1980 lukkede værftets støberi, men de ansatte kunne overføres til andet arbejde. I dette år gik man i gang med den planlagte ombygning og forlængelse af udrustningskajen, og to 60 tons kraner ankom fra Furness Yard i England. De omkring 100 meter høje kraner har givet byen en ny profil. De er nu i brug på udrustningskajen, men hvis beddingsprojektet bliver en realitet, vil de blive anvendt her som led i

I forbindelse med en udvidelse af udrustningskajen og en planlagt modernisering af værftet ankom i 1980 to 60-tons kraner fra England. Hermed fik byen Helsingør en ny profil. Fot. sept. 1982.

Two 60 ton cranes were brought from England in 1980 when the fitting out quay was enlarged as part of a programme for modernising the yard. They changed the skyline of Helsingør.

en rationaliseret arbejdsproces, idet de kan løfte og vende sektioner på over 60 tons. Ved udgangen af 1981 fremstod strækning 14 som en 150 meter lang, fuldt moderne udrustningskaj med kraner. I en lang overdækket servicegang er der tavler og udtag for el, ilt, gas og trykluft fem forskellige steder.

Værftets aldrig hvilende konstruktionsafdeling har også arbejdet videre med de erfaringer, man havde vundet gennem bygningen af »Akbar«, og vil kunne tilbyde et større og endnu bedre pilgrim- og lastskib til den regering, der måtte ønske et sådant. Under værftets motto Tradition og Kvalitet er en stab af erfarne arbejdere og funktionærer parat til at imødekomme selv de mest krævende ordrer på mindre og middelstore specialskibe til ind- og udland.

Byggeliste fra Helsingør Værft A/S

Reference list, ships from Elsinore Shipbuilding and Engineering Co. Ltd.

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	IHP	Speed	Owner
1	Helsingør	Cargo Steamer	1883	1081	1552	500	11.3	Det Helsingørske Dampskibsselskab, Helsingør
2	Victoria	Cargo Steamer	1884	1654	2470	743	10.9	Svenska Lloyd, Gothenburg
3	Fero	Cargo Steamer	1884	1088	1623	405	9.2	H. Schuldt, Flensburg
4	Foldin	Cargo Steamer	1884	679	925	382	9.9	Steamship Co. »Foldin«, Christiania
5	J. N. Madvig	Cargo Steamer	1884	1779	2561	765	11.4	Steamship Co. »Danmark«, Copenhagen
6		Dockgate	1884	–	–	–	–	Helsingørs Jemskibs- og Maskinbyggeri
7	Mary	Cargo Steamer	1884	1060	1427	540	11.3	Helmsing & Grimm, Riga
8	Svanen	Steam Tug	1885	40	3	90	8.6	Sukkerfabrikken Nykøbing Falster
9	Orrik	Cargo Steamer	1885	409	501	225	9.2	Jysk-Engelsk Steamship Co., Aarhus
10	Polyxene	Passenger Steamer	1884	44	5	68	8.5	Count A. W. Knuth, Knuthenborg
11	Mercur	Passenger Steamer	1885	41	29	68	8.8	Hobro Fjorddampbaadsselskab, Hobro
12	Jarl	Pass./Cargo Steamer	1885	233	97	480	11.0	Det Østbornholmske Dampskibsselskab, Hasle
13	Transportbåd nr. 24	Troop-Barge	1886	121	54	–	–	The Royal Danish Navy
14	Transportbåd nr. 25	Troop-Barge	1886	121	54	–	–	The Royal Danish Navy
15	Hafnia	Cargo Steamer	1888	1633	2324	650	10.9	Steamship Co. »København«, Copenhagen
16	Gefle	Cargo Steamer	1888	610	786	480	11.1	H. M. Gehrckens, Hamburg
17	Sundsvall	Cargo Steamer	1889	660	856	480	10.8	H. M. Gehrckens, Hamburg
18	Russia	Cargo Steamer	1889	1625	2277	650	10.3	Steamship Co. »København«, Copenhagen
19	Heimburg	Cargo Steamer	1889	1810	2380	850	10.9	Steamship Co »Hansa«, Bremen
20	Nordvest	Cargo Steamer	1890	1632	2280	650	10.5	Steamship Co. »Norden«, Copenhagen
21	Asta	Cargo Steamer	1889	391	463	230	9.8	Steamship Co. Østersøen, Copenhagen
22	Yrsa	Cargo Steamer	1889	390	463	230	9.8	Steamship Co. Østersøen, Copenhagen
23	Maja	Cargo Steamer	1890	391	463	230	9.7	Steamship Co. Østersøen, Copenhagen
24	Ella	Cargo Steamer	1890	389	463	230	9.8	Steamship Co. Østersøen, Copenhagen
25	Hamlet	Cargo Steamer	1890	1108	1608	570	10.6	Steamship Co. »Danmark«, Copenhagen
26	Mjølner	Icebreaker	1890	497	414	1000	11.9	Danish State Railways (DSB)
27	C. F. Grove	Lighthouse Tender	1890	231	64	350	10.6	The Royal Danish Navy (Lighthouse Authority)
28	Norrköping	Cargo Steamer	1890	660	852	480	11.0	H. M. Gehrckens, Hamburg
29	Arensburg	Cargo Steamer	1890	1776	2159	1000	11.0	Steamship Co. »Hansa«, Bremen
30	Marxburg	Cargo Steamer	1891	1776	2159	1000	11.2	Steamship Co. »Hansa«, Bremen
31	Kronprinsesse Louise	Paddle Steamferry	1891	430	76	500	9.6	Danish State Railways (DSB)
32	Ljubow (Vera)	Cargo Steamer	1891	1481	1875	600	10.5	Helmsing & Grimm, Riga
33	M. Davidsen	Pass./Cargo Steamer	1891	287	50	350	10.5	Det Østbornholmske Dampskibsselskab, Hasle
34	Hyon	Barque	1891	1192	1747	–	–	C. Neynaber & Co., Elsfleth
35	Prins Valdemar	Barque	1892	1361	2005	–	–	A/S »Barkskibet Prins Valdemar«, Nordby
36	Favorita	Barque	1892	1469	2152	–	–	Cesar Wehrhahn, Hamburg
37	Helfried Bismarck	Cargo Steamer	1892	497	624	250	9.6	C. E. Goltermann Succerss, Hamburg
38	Carl Hecksher	Cargo Steamer	1892	1689	2308	650	10.3	Steamship Co. »København«, Copenhagen
39	Ferrum	Cargo Steamer	1892	431	500	250	9.7	G. E. Casebourne & Co., West Hartlepool
40	Rita	Cargo Steamer	1892	554	690	260	9.3	Steamship Co. »Østersøen«, København

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	IHP	Speed	Owner
41	Prinsesse Marie	Barque	1893	1408	2230	–	–	A/S »Barkskibet« P. N. Winther, Nordby
42	Expres	Steam Tug	1893	43	20	100	8.9	H. P. Lyngbye, Copenhagen
43	Norma	Cargo Steamer	1893	732	943	400	10.2	J. Lauritzen, Esbjerg
44	Tyr	Icebreaker	1894	615	392	1000	11.1	Danish State Railways (DSB)
45	Virgo	Cargo Steamer	1893	445	575	300	10.2	Steamship Co. »Stella«, Gothenburg
46	Omøsund	Pass./Cattle Steamer	1894	333	255	200	9.0	Dampskibsselskabet for Skelskør og Omegn
47	Ajax	Cargo Steamer	1894	751	930	350	9.8	Steamship Co. »Neptun«, Bremen
48	Hernösand	Cargo Steamer	1894	1196	1433	600	10.9	H. M. Gehrckens, Hamburg
49	Njord	Cargo Steamer	1894	522	600	350	10.2	Steamship Co. »Norma«, Gothenburg
50	Uranienburg	Cargo Steamer	1894	1966	2690	650	9.7	Steamship Co. »Dannebrog«, Copenhagen
51	Helge	Cargo Steamer	1895	2005	2739	650	10.3	Steamship Co. »Danmark«, Copenhagen
52	Rut	Pass./Cargo Steamer	1894	91	88	140	9.1	Sydfynske Dampskibsselskab, Svendborg
53	Gustaf Wasa	Cargo Steamer	1895	414	475	330	10.1	Steamship Co. »Stockholm Lübeck«, Stockholm
54	Christiania	Passenger Steamer	1895	614	295	800	12.7	Jens Meiniche & Co., Christiania
55	Mjølner	Steam Tug	1895	70	58	280	9.8	Det Forenede Bugserselskab, Copenhagen
56	Achilles	Cargo Steamer	1895	942	1037	400	10.0	Steamship Co. »Neptun«, Bremen
57	Vestkysten	Inspection Vessel	1895	135	165	260	10.1	Ministry of the Interior
58	Atlas	Cargo Steamer	1896	987	912	400	9.7	Steamship Co. »Neptun«, Bremen
59	Pronto	Cargo Steamer	1896	1407	1835	600	9.9	Hans Kiær & Co., Drammen
60	Gunther	Cargo Steamer	1896	1447	1872	600	11.1	Dampfschiffs Rhederei von 1889, Hamburg
61	Regina	Cargo Steamer	1896	2194	3026	750	9.8	H. Schuldt, Flensborg
62	Italia	Cargo Steamer	1897	1290	1711	800	11.5	Steamship Co. »Svenska Lloyd«, Gothenburg
63	Skanderborg	Cargo Steamer	1897	1890	3043	750	9.7	Steamship Co. »Dannebrog«, Copenhagen
64	Dr. H. J. Kiær	Cargo Steamer	1897	1131	1497	520	10.2	Hans Kiær & Co., Drammen
65	Kattegat	Lighthouse Tender	1897	129	53	180	8.5	The Royal Danish Navy (Lighthouse Authority)
66		Dockgate	1897	–	–	–	–	Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri
67	Venus	Cargo Steamer	1897	626	722	300	9.0	Steamship Co. »Neptun«, Bremen
68	Herakles	Salvage Steamer	1897	641	215	1100	12.3	Bergnings- och Dykeri A/B »Neptun«, Stockholm
69	Bore	Passenger Steamer	1898	703	320	900	12.6	Steamship Co. »Bore«, Åbo
70	Danmark	Salvage Steamer	1898	362	85	650	11.2	Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise, Copenhagen
71	Kronprins Frederik	Paddle Steamferry	1898	414	76	500	9.3	Danish State Railways (DSB)
72	Nordsøen	Lighthouse Tender	1898	118	45	175	9.0	The Royal Danish Navy (Lighthouse Authority)
73	Flandria	Cargo Steamer	1898	1174	1344	700	10.9	Steamship Co. »Götha«, Gothenburg
74	Arno	Cargo Steamer	1898	1386	1597	800	10.9	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
75	Tiber	Cargo Steamer	1899	1386	1597	800	10.7	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
76	Søderhamn	Cargo Steamer	1899	1480	1943	650	10.4	H. M. Gehrckens, Hamburg
77	Anna	Cargo Steamer	1899	1832	3049	750	10.4	Helmsing & Grimm, Riga
78	Erika	Cargo Steamer	1899	2103	3563	900	9.7	Helmsing & Grimm, Riga
79	D.F.D.S. 11	Barge	1899	342	636	–	–	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
80	D.F.D.S. 12	Barge	1899	459	849	–	–	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
81	Katie	Cargo Steamer	1900	2103	3563	900	9.8	Helmsing & Grimm, Riga
82	Dagmar	Cargo Steamer	1900	2103	3551	900	10.2	Helmsing & Grimm, Riga
83	Bore II	Passenger Steamer	1901	707	280	900	12.2	Steamship Co. »Bore«, Åbo
84	J. C. la Cour	Pass./Cargo Steamer	1901	1615	955	3600	15.2	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
85	Wellgunde	Cargo Steamer	1901	2334	3237	800	10.0	Dampfschiffs Rhederei von 1889, Hamburg
86	Strib	Paddle Steamferry	1901	393	76	500	9.5	Danish State Railways (DSB)
87	Consul Horn	Cargo Steamer	1901	2504	4039	1150	10.9	H. C. Horn, Schleswig
88	Flynderborg	Cargo Steamer	1901	1387	2165	700	10.8	Steamship Co. »Dannebrog«, Copenhagen
89	Marie	Cargo Steamer	1902	2106	3513	900	10.0	Steamship Co. »Karen«, Helsingborg
90	Enos	Cargo Steamer	1902	1932	3160	900	10.4	»Deutsche Levante Linie«, Hamburg
91	Piteå	Cargo Steamer	1902	1159	1426	600	10.7	H. M. Gehrckens, Hamburg
92	Luleå	Cargo Steamer	1902	1472	1941	650	10.3	H. M. Gehrckens, Hamburg
93	Helsingborg	Train/Pass. Steamferry	1902	530	120	2x400	9.6	Danish State Railways (DSB)
94	Prins Christian	Train/Pass. Steamferry	1903	1824	390	2x1300	13.8	Danish State Railways (DSB)
95	Rolf	Cargo Steamer	1903	1916	3189	800	10.1	Steamship Co. »Danmark«, Copenhagen
96	N. F. Høffding	Cargo Steamer	1903	1437	2324	800	10.2	Steamship Co. »Vendila«, Copenhagen
97	Nordstjernen	Cargo Steamer	1903	2130	3723	1000	10.1	Steamship Co. »Norden«, Copenhagen
98	Dana	Cargo Steamer	1903	740	975	500	9.9	William Hansen, Bergen
99	Tholma	Cargo Steamer	1904	1907	3154	800	10.3	P. Thommesen & Søn, Arendal
100	Christianssted	Pass./Cargo Steamer	1904	322	267	300	10.0	Det Vestindiske Kompagni, Copenhagen
101	Limfjorden	Pass./Cargo Steamer	1904	397	317	580	10.9	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
102	Ulvsund	Cargo Steamer	1904	266	185	400	10.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
103	J. D. S. Adolph	Cargo Steamer	1904	1491	2380	800	10.0	Steamship Co. »Vendila«, Copenhagen
104	Alfred Hage	Cargo Steamer	1905	1491	2408	800	10.2	Steamship Co. »Vendila«, Copenhagen
105	T. M. Werner	Cargo Steamer	1905	1491	2394	800	10.7	Steamship Co. »Vendila«, Copenhagen
106	Selandia	Cargo Steamer	1905	1043	1555	650	9.9	Steamship Co. »Dan«, Copenhagen
107	Normandia	Cargo Steamer	1905	1342	1783	700	10.8	Steamship Co. »Götha«, Gothenburg
108	Islands Falk	Fishery Inspection Ship	1906	632	109	950	12.8	The Royal Danish Navy
109	Bastia	Cargo Steamer	1906	1527	2005	900	10.9	Rob. M. Slomann, Hamburg
110	Queen Alexandra	Cargo Steamer	1906	1282	1653	650	9.8	Alfred Christensen & Co. A/S, Copenhagen
111	Kotonia	Cargo Steamer	1906	2624	4088	860	10.5	Steamship Co. »Union«, Copenhagen

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	IHP	Speed	Owner
112	Boscia	Cargo Steamer	1906	2624	4088	860	10.5	Steamship Co. »Dan«, Copenhagen
113	Nykjøbing	Cargo Steamer	1906	918	1184	480	9.6	F. L. Knakkergaard, Nykøbing Mors
114	Jens Bang	Cargo Steamer	1907	1543	2080	650	10.2	Aalborg Dampskibsselskab, Aalborg
115	Emanuel	Cargo Steamer	1907	1284	1651	650	9.9	H. C. Christensen, Marstal
116	Fulton	Cargo Steamer	1907	1547	2078	650	10.0	H. Kirschner, Copenhagen
117	Newton	Cargo Steamer	1907	1547	2077	650	10.0	H. Kirschner, Copenhagen
118	Skinflaxe	Cargo Steamer	1908	1544	2054	650	9.7	Schach Steenberg & Co., Copenhagen
119	Tyr	Steam Tug	1908	119	44	450	10.4	Det Forenede Bugserselskab, Copenhagen
120	Rimfaxe	Cargo Steamer	1908	1052	1359	480	10.0	Schach Steenberg & Co., Copenhagen
121	Grenen	Pass./Mail Steamer	1908	237	142	300	11.2	Københavns Fiskeforsyning, Copenhagen
122	Gulfaxe	Cargo Steamer	1909	1684	2390	700	10.7	Schach Steenberg & Co., Copenhagen
123	Rødfaxe	Cargo Steamer	1909	1668	2379	700	10.7	Schach Steenberg & Co., Copenhagen
124	Henriette	Sugar Steamer	1910	379	508	2x115	8.0	De Danske Sukkerfabrikker, Copenhagen
125	Austri	Pass./Cargo Steamer	1910	443	361	300	10.0	Thor E. Tulinius, Copenhagen
126	Vestri	Pass./Cargo Steamer	1910	443	361	300	10.0	Thor E. Tulinius, Copenhagen
127	Ydun	Pass./Cargo Steamer	1910	645	517	900	12.2	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
128	Kongedybet	Transport and Steam Tug	1910	42	8	100	8.5	3de Bygningsdistrikt, Copenhagen
129	Falken	Pass./Cargo Steamer	1911	369	340	440	10.7	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
130	Tor	Cargo Steamer	1911	1037	1640	650	10.4	Stockholms Rederiaktiebolag »Svea«, Stockholm
131	Agnete	Pass./Mail Steamer	1911	148	35	350	11.9	Sydfynske Dampskibsselskab, Svendborg
132	Tula	Cargo Steamer	1912	1251	1960	1000	11.8	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
133	Bergenhus	Pass./Cargo Steamer	1912	1017	1242	900	11.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
134	Christianssund	Pass./Cargo Steamer	1912	1017	1242	900	12.3	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
135	Mode	Cargo Steamer	1912	1192	1902	1000	12.1	Stockholms Rederiaktiebolag »Svea«, Stockholm
136	Magne	Cargo Steamer	1912	1191	1902	1000	9.5	Stockholms Rederiaktiebolag »Svea«, Stockholm
137	Ebro	Cargo Steamer	1912	1028	1752	800	11.4	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
138	Romny	Cargo Steamer	1913	1024	1778	800	10.4	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
139	Sejrø	Steam Tug	1913	130	113	450	11.3	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
140	A. P. Bernstorff	Pass./Cargo Steamer	1913	2316	1352	3300	16.1	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
141	Charkow	Cargo Steamer	1913	1026	1778	800	12.2	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
142	Rødfaxe	Cargo Steamer	1913	1659	2392	700	10.4	Steamship Co. »Skandia«, Copenhagen
143	Henry Tegner	Cargo Steamer	1914	1457	2325	700	10.6	Steamship Co. »Progress«, Copenhagen
144	Moskov	Pass./Cargo Steamer	1914	2441	2660	1500	13.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
145	A. P. Rasmussen	Cargo Steamer	1914	1107	1650	480	9.9	Steamship Co. »Nykjøbing«, Nykøbing Mors
146	Nordfjord I	Pass./Cargo Steamer	1915	555	256	775	12.3	Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab
147	Island	Pass./Cargo Steamer	1915	1774	1657	1450	13.9	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
148	Trondhjem	Pass./Cargo Steamer	1915	1076	1269	900	12.9	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
149	Fejna	Cargo Steamer	1915	1674	2386	700	10.0	Knut Knutsen, Arendal
150	Orehoved	Train/Pass. Steamferry	1916	789	193	2x425	10.9	Danish State Railways (DSB)
151	Lilleborg	Cargo Steamer	1916	1695	2444	700	10.3	Steamship Co. »Neptun«, Copenhagen
152	Phønix	Cargo Steamer	1916	1894	3620	825	10.3	Steamship Co. »Danmark«, Copenhagen
153	Vinæs	Cargo Steamer	1916	1104	1687	480	9.5	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
154	Nevada	Cargo Steamer	1917	3765	7070	2000	12.6	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
155	Kjøbenhavn	Pass./Cargo Steamer	1918	1670	908	2300	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
156	Skodsborg	Cargo Steamer	1919	1450	2444	700	10.2	Steamship Co. »Dannebrog«, Copenhagen
157	Flynderborg	Cargo Steamer	1919	1417	2399	700	10.0	Steamship Co. »Dannebrog«, Copenhagen
158	Sønderborg	Cargo Steamer	1920	2876	4855	1200	10.8	Steamship Co. »Dannebrog«, Copenhagen
159	M. C. Holm	Cargo Steamer	1924	2813	5023	1400	11.7	Steamship Co. »Norden«, Copenhagen
160	Agnete	Cargo Steamer	1921	1458	2324	700	10.3	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
160a	Tekla	Cargo Steamer	1920	1469	2336	700	10.1	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
161	Rødfaxe	Cargo Steamer	1920	1651	2396	700	10.1	Steamship Co. »Primula«, Copenhagen
162	Gulfaxe	Cargo Steamer	1921	1654	2392	700	10.0	Steamship Co. »Primula«, Copenhagen
163	Danmark	Train/Pass. Steamferry	1922	2727	650	2x1750	14.8	Danish State Railways (DSB)
164	Svanholm	Cargo Steamer	1922	1321	2368	700	9.8	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
166	Manø	Cargo Steamer	1925	1418	2415	700	9.1	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
167	Bergenhus	Pass./Cargo Steamer	1922	1398	1555	900	11.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
168	Trondhjem	Pass./Cargo Steamer	1923	1399	1525	900	12.3	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
169	Martin Carl	Cargo Steamer	1924	1412	2379	700	10.9	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
170	Odense	Pass./Cargo Motorship	1924	550	608	650	11.8	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
171	Hugin	Pass./Cargo Steamer	1924	1276	1867	1000	11.7	Steamship Co. »Svea«, Stockholm
172	Munin	Pass./Cargo Steamer	1924	1274	1884	1000	12.1	Steamship Co. »Svea«, Stockholm
173	Parkeston	Pass./Cargo Motorship	1925	2762	1524	2x1900	15.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
174	Aarø	Cargo Steamer	1925	1426	2462	700	10.0	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
175	Langeland	Train/Pass. Steamferry	1926	422	292	2x300	10.7	Sydfynske Dampskibsselskab, Svendborg
176	Jylland	Pass./Cargo Motorship	1926	2762	1478	2x1900	15.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
177	Korsør	Train/Pass. Motorferry	1927	2333	704	2x1700	15.1	Danish State Railways (DSB)
178	Rane	Pass./Cargo Steamer	1927	1322	1915	1000	12.0	Steamship Co. »Svea«, Stockholm
179	Dronning Alexandrine	Pass./Cargo Motorship	1927	1854	1597	1950	14.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
180	Britta	Motor Tanker	1928	6316	8870	2x1500	11.6	Rederiaktieselskabet »Mascot«, Oslo
181	Warjo	Pass./Cargo Steamer	1927	861	675	775	11.0	Steamship Co. »Svea« Stockholm

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	IHP	Speed	Owner
182	Stanford	Cargo Motorship	1928	4803	8330	2x1500	12.4	»Standard«, Oslo
183	Gondul	Pass./Cargo Steamer	1928	1322	1835	1000	11.6	Steamship Co. »Svea«, Stockholm
184	Gudur	Pass./Cargo Steamer	1928	1321	1823	1000	11.7	Steamship Co. »Svea«, Stockholm
185	C. F. Tietgen	Passenger Motorship	1928	1850	901	2200	15.1	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
186	Esbjerg	Pass./Cargo Motorship	1929	2762	1478	2x1950	15.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
187	Sirius	Cargo Steamer	1929	2197	2590	1325	10.7	Finska Ångfartygs Aktiebolag, Helsingfors
188	Ariel	Cargo Steamer	1929	2198	2575	1325	11.3	Finska Ångfartygs Aktiebolag, Helsingfors
189	Sverige	Passenger Steamer	1929	811	90	1350	15,2	Steamship Co. »Øresund«, Copenhagen
190	Sejrø	Cargo Steamer	1929	1489	2505	700	8.6	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
191	Viola	Cargo Steamer	1929	1595	2500	850	10.3	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
192	Birgitte	Cargo Steamer	1930	1595	2500	850	11.4	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
193	P. N. Damm	Cargo Steamer	1930	2832	4885	1600	12.2	Steamship Co. »Vendila«, Copenhagen
194	Otto Petersen	Cargo Steamer	1930	2832	4875	1600	12.0	Steamship Co. »Vendila«, Copenhagen
195	E. M. Dalgas	Cargo Steamer	1930	2836	4869	1600	12.0	Steamship Co. »Vendila«, Copenhagen
196	Samsø	Cargo Steamer	1930	1494	2505	850	10.7	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
197	Hilde	Cargo Steamer	1930	1595	2500	850	11.3	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
198	Venus	Passenger Motorship	1931	5407	2244	2x5900	19,8	Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen
199	Erna	Cargo Steamer	1930	1590	2497	850	11.9	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
200	Alexandra	Cargo Steamer	1931	1462	1700	1600	13.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
201	Nyborg	Train/Pass. Motorferry	1931	2555	660	2x2165	15.6	Danish State Railways (DSB)
202	Grete	Cargo Steamer	1931	1563	2515	1250	11.6	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
203	Ulla	Cargo Steamer	1931	1554	2515	1250	11.6	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
204	England	Pass./Cargo Motorship	1932	2762	1715	2x1950	15.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
205	Lublin	Pass./Cargo Steamer	1932	1308	1970	1375	12.5	Polish-British Steamship Co., Gdynia
206	Lwow	Pass./Cargo Steamer	1932	1308	1970	1375	12.5	Polish-British Steamship Co., Gdynia
207	Sjælland	Train/Pass. Motorferry	1933	2593	660	2x2200	15.3	Danish State Railways (DSB)
208	K.H.V. 27	Self Unloading Barge	1932	66		–	–	Københavns Havnevæsen, Copenhagen
209	K.H.V. 28	Self Unloading Barge	1932	66		–	–	Københavns Havnevæsen, Copenhagen
210	Helga	Cargo Steamer	1933	1370	2208	1250	12.0	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
211	Pram Nr. 27	Barge	1933	121		–	–	A/S N. C. Monberg, Copenhagen
212	Pram Nr. 28	Barge	1933	121		–	–	A/S N. C. Monberg, Copenhagen
213	Stella	Cargo Steamer	1933	1394	2450	1250	12.0	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
214	Estrid	Cargo Steamer	1933	1397	2230	1250	12.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
215	Ninna	Cargo Steamer	1933	1392	2450	1250	12.0	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
216	Gyda	Cargo Steamer	1934	1695	2890	1800	12.5	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
217	Gerd	Cargo Steamer	1935	1700	2890	1800	12.5	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
218	Jutta	Cargo Steamer	1934	1549	2700	1250	12.0	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
219	Paula	Cargo Steamer	1934	1549	2700	1250	12.0	Steamship Co. »Vesterhavet«, Copenhagen
220	Stenbjørn	Steam Suction Dredger	1934	516	720	490	10.0	A/S Carl Nielsen, Copenhagen
221	Iles de Los	Reefer Motorship	1934	2778	1800	2700	15.0	Cie Fraissinet, Marseille
222	Kirsten Piil	Passenger Motorship	1935	88	30	280	11.0	Steamship Co. »Øresund«, Copenhagen
223	Den Lille Havfrue	Passenger Motorship	1935	88	30	280	11.0	Steamship Co. »Øresund«, Copenhagen
224	Herdis	Cargo Motorship	1935	1659	2775	2700	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
225	Vibran	Reefer Motorship	1935	2993	2930	4100	15.7	O. Knutsen, Haugesund
226	Odin	Bucket Dredger	1935	326		500	–	Statens Vandbygningsvæsen, Copenhagen
227	K. H. V. 90	Barge	1935	57		–	–	Københavns Havnevæsen, Copenhagen
228	K. H. V. 91	Barge	1935	57		–	–	Københavns Havnevæsen, Copenhagen
229	Cap des Palmes	Reefer Motorship	1935	2983	1950	4100	17.5	Cie Fraissinet, Marseille
230	Yrsa (African Reefer)	Reefer Motorship	1935	1771	2500	2700	14.0	J. Lauritzen, Copenhagen
231	Tunis	Cargo Motorship	1936	1641	2400	2000	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
232	Marocco	Cargo Motorship	1936	1641	2400	2000	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
233	Marna	Cargo Steamship	1936	1700	2900	1750	12.5	J. Lauritzen, Copenhagen
234	Sessa	Cargo Steamship	1936	1700	2900	1750	12.5	J. Lauritzen, Copenhagen
235	Linda	Cargo Steamship	1936	962	1500	1150	12.0	J. Lauritzen, Copenhagen
236	Laila	Cargo Steamship	1936	1700	2900	1750	12.5	J. Lauritzen, Copenhagen
237	Freia	Train/Car/Pass. Motorferry	1936	1429	340	2x1570	15.5	Danish State Railways (DSB)
238	Olaf Fostenes	Reefer Motorship	1936	2994	2930	4100	16.5	L. Fostenes, Haugesund
239	Frida	Cargo Steamship	1936	1700	2900	1750	12.5	J. Lauritzen, Copenhagen
240	Kalø	Cargo Steamship	1937	1973	3200	1400	11.5	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
241	Ivan Kondrup	Steam Collier	1937	2369	3500	1850*	12.0	A/S Det Danske Kulkompagni, Copenhagen
242	Aallotar	Passenger Steamship	1937	2916	1050	3100*	15.0	Finska Ångfartygs Aktiebolag, Helsingfors
243	Storebjørn	Steam Suction Dredger	1937	598	895	480*	10.0	A/S Carl Nielsen, Copenhagen
244	Svanetia	Passenger Motorship	1937	4125	1500	2x2700*	17.0	Jushtsumor, Odessa
245	Helga	Cargo Steamship	1937	1700	2900	1750*	12.5	J. Lauritzen, Copenhagen
246	Kronprins Olav	Passenger Motorship	1937	3038	1200	2x3300*	19.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
247	Helvig	Cargo Motorship	1937	2252	3900	3400*	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
248	Olga S	Cargo Motorship	1938	2252	3900	3400*	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
249	Ragnhild	Cargo Motorship	1938	2252	3900	3400*	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
250	Benty	Reefer Motorship	1938	2983	1950	4300*	17.5	Cie Fraissinet, Marseille
251	Algier	Cargo Motorship	1938	1654	2524	1600*	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
252	Sicilien	Cargo Motorship	1938	1654	2525	1600*	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	BHP *IHP	Speed	Owner
253	Slesvig	Cargo Motorship	1938	3098	6020	2700*	12.0	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
254	Storebælt	Train/Pass. Ferry	1939	2942	802	2x2350	16.5	Danish State Railways (DSB)
255	Gertrud	Cargo Ship	1938	2282	3940	2560	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
256	Hans Broge	Passenger Ship	1939	2013	1005	3350	18.6	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
257	Texas	Cargo Ship	1939	2328	4077	3050	14.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
258	Danaholm	Cargo Ship	1939	3643	5935	5800	17.0	A/B Svenska Amerika Linien, Gothenburg
259	Indian Reefer	Reefer Ship	1939	2815	3405	2x1850	16.5	J. Lauritzen, Copenhagen
260	Rita Mærsk	Cargo Steamship	1939	1889	3493	1750*	13.0	A. P. Møller, Copenhagen
261	Axel Carl	Cargo Steamship	1940	2170	3400	1800*	12.0	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
262	Kronprins Frederik	Passenger Ship	1941	3895	1720	2x3550	20.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
263	Cometa	Cargo Ship	1941	5125	7630	2x3700	17.0	Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen
264	Tekla	Cargo Ship	1941	2298	4197	3200	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
265	Arkansas	Cargo Ship	1947	3591	4830	2550	13.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
266	Eros	Cargo Ship	1941	3182	5970	2500	12.0	Rederi A/B Helsingborg, Sweden
267	Argentina	Cargo Ship	1943	4630	6672	2550	12.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
268	Florida	Cargo Ship	1944	3528	4860	2250	12.4	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
269	Julius Madsen	Steam Collier	1942	2498	3700	1800*	12.0	Det Danske Kulkompagni, Copenhagen
270	Concordia	Steam Collier	1943	2957	4119	1750*	11.8	De Forenede Kulimportører, Copenhagen
271	Eilbek	Cargo Ship	1942	3013	5890	2420	12.0	Knöhr & Burchard, Hamburg
272	Carl Nielsen	Steam Suction Dredger	1942	639	890	600*	10.0	A/S Carl Nielsen, Copenhagen
273	Uruguay	Cargo Ship	1943	4627	6691	2550	12.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
274	Paraguay	Cargo Ship	1944	4627	6671	2550	12.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
275	Samos	Cargo Ship	1948	1774	2655	2550	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
276	Olga S.	Cargo Ship	1946	4498	6797	2400	12.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
277	Axel Carl	Cargo Steamship	1947	2347	3519	1750*	12.5	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
278	Friederichshafen	Cargo Steamship	1944	1923	3843	1200*	10.0	Treuhand G.m.b.H., Germany
279	Mechanik Afanasiev	Cargo Steamship	1947	2776	5350	1800*	11.0	U.S.S.R.
280	Halsnæs	Cargo Steamship	1944	2819	5170	1800*	11.0	A/S 6. Februar 1943, Copenhagen
281	Virgo	Cargo Steamship	1946	2799	5360	1800*	11.0	A/B Iris, Stockholm
282	Normandiet	Cargo Ship	1947	2811	5293	2550	12.5	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
284	G. C. Amdrup	Arctic Pass./Cargo Ship	1947	908	578	2x385	10.0	Grønlands Styrelse, Copenhagen
285	Rhodos	Cargo Ship	1948	1773	2670	2550	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
286	Lemnos	Cargo Ship	1949	1768	2669	2550	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
287	Agnete	Cargo Ship	1948	2347	3927	2560	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
288	Kirsten	Cargo Ship	1948	2358	3914	2560	14.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
289	Kronprinsesse Ingrid	Passenger Ship	1949	3968	1967	2x3550	20.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
290	Umanak	Pass./Cargo Ship	1949	2335	1961	1850	13.0	Grønlands Styrelse, Copenhagen
291	Hans P. Carl	Cargo Steamship	1948	1969	3549	1750*	12.0	Steamship Co. »Heimdal«, Copenhagen
293	Fruit Monarch	Reefer Ship	1949	2549	3370	3200	16.0	Per Gjerding, Norway
294	Coolangatta	Reefer Ship	1949	2541	3332	3200	16.0	A/B Transatlantic, Sweden
295	Axelhus	Container Ship	1950	471	634	1200	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
296	Riberhus	Container Ship	1950	471	592	1200	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
297	Jens Bang	Passenger Ship	1950	3155	923	2x3025	20.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
298	H. P. Prior	Passenger Ship	1950	3155	903	2x3050	20.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
299	Bastholm	Cargo Ship	1950	1797	2930	2050	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
300	Birkholm	Cargo Ship	1950	1797	2905	2050	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
301	Bygholm	Cargo Ship	1950	1797	2910	2050	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
302	Dronning Ingrid	Train/Pass. Ferry	1951	3034	924	2x2350	16.5	Danish State Railways (DSB)
303	Saint Germain	Train/Pass. Ferry	1951	3266	1382	2x3200	17.0	S.N.C.F., Paris
304	Th. Adler Svanholm	Steam Collier	1951	3041	3877	1800*	12.0	Det Danske Kulkompagni, Copenhagen
305	Ficaria	Reefer Ship	1951	1811	2390	2550	14.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
306	Delos	Cargo Ship	1952	4235	6670	5400	16.0	A/B Helsingborg, Sweden
307	Aallotar	Passenger Steamship	1952	2973	994	2800*	16.0	Finska Ångfartygs Aktiebolag, Helsingfors
308	Kirsten Skou	Cargo Ship	1953	4153	7000	5400	16.0	Ove Skou, Copenhagen
309	Primula	Reefer Ship	1952	1812	2360	2550	14.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
310	Bangsbo	Cargo Ship	1952	1866	2800	2050	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
311	Mexican Reefer	Reefer Ship	1953	3947	4100	2x3360	17.5	J. Lauritzen, Copenhagen
312	Freya Torm	Cargo Ship	1953	6113	6780	5600	16.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
313	Borreby	Cargo Ship	1953	1875	2890	2000	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
314	Broager	Cargo Ship	1953	1875	2770	2000	13.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
315	Belgien	Cargo Ship	1953	3682	6230	4350	15.0	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
316	Congo	Cargo Ship	1954	3682	6230	4350	15.0	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
317	Abelone Vendila	Cargo Ship	1954	2764	4050	3000	13.8	Steamship Co. »Vendila«, Copenhagen
318	Brasilien	Cargo Ship	1954	5431	9000	4800	14.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
319	Ecuador	Cargo Ship	1955	5325	9000	4800	14.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
320	Kong Frederik IX	Train/Pass. Ferry	1954	4084	1300	2x3650	18.0	Danish State Railways (DSB)
321	Helsingør	Dieselelectric. Train Ferry	1955	1123	640	1050	11.6	Danish State Railways (DSB)
322	Prinsessan Margaretha	Car/Pass. Ferry	1955	2272	380	2x2000	17.0	Göteborg-Frederikshavn Linien, Gothenburg
323	Mayumbe	Cargo Ship	1955	3899	6060	5700	16.0	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
324	Rikke Skou	Cargo Ship	1955	4220	7000	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
325	Corneville	Cargo Ship	1955	3474	5270	4700	16.0	A. F. Klaveness, Oslo

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	BHP *IHP	Speed	Owner
326	Libreville	Cargo Ship	1956	3475	5260	4700	16.0	A. F. Klaveness, Oslo
327	Halsskov	Car/Pass. Ferry	1956	3195	1025	2x3300	18.0	Danish State Railways (DSB)
328	Coolgardie	Reefer Ship	1956	3334	3530	5600	17.5	Transocean, Gothenburg
329	Oklahoma	Cargo Ship	1956	4048	4870	3200	14.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
330	Marie Skou	Cargo Ship	1957	4219	6990	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
331	Ohio	Cargo Ship	1956	4053	4860	3200	14.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
332	Prinsesse Margrethe	Passenger Ship	1957	5061	980	2x3650	20.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
333	Mette Skou	Cargo Ship	1957	4211	6970	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
334	Alabama	Cargo Ship	1957	5506	9120	5750	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
335	Virginia	Cargo Ship	1957	5512	9120	5750	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
336	Trelleborg	Train/Pass. Ferry	1958	6476	1740	2x4100	19.0	Statens Järnvägar, Sweden
337	Afrika	Cargo Ship	1958	3897	6030	5700	16.0	Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Copenh.
338	Hanne Skou	Cargo Ship	1958	4211	6980	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
339	Colorado	Cargo Ship	1958	5510	9120	5750	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
340	Pennsylvania	Cargo Ship	1959	5510	9120	5750	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
341	Grete Skou	Cargo Ship	1959	4211	6960	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
342	Prinsesse Benedikte	Train/Pass. Ferry	1959	3668	1165	2x3900	18.5	Danish State Railways (DSB)
343	Crestville	Cargo Ship	1958	5444	5860	4700	16.0	A. F. Klaveness, Oslo
344	Yugala	Reefer Ship	1959	4762	5900	7400	19.0	Steamship Co. »Torm«, Copenhagen
345	Sienkiewicz	Cargo Ship	1959	5290	8770	7400	16.5	Polish Ocean Lines, Poland
346	Minnesota	Cargo Ship	1960	5513	9110	5750	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
347	Arizona	Cargo Ship	1960	5513	9110	5750	15.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
348	Brookville	Cargo Ship	1960	5430	6210	4700	16.0	A. F. Klaveness, Oslo
349	Samos	Cargo Ship	1960	5584	7820	7400	17.0	A/B Helsingborg, Sweden
350	Mads Skou	Cargo Ship	1962	4207	6935	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
351	Prins Bertil	Car/Pass. Ferry	1960	2356	955	2x2880	17.0	Lion Steamship Co., Sweden (Built in Aarhus)
352	Knudshoved	Train/Car/Pass. Ferry	1961	3836	1260	2x3900	18.0	Danish State Railways (DSB)
353	Funchal	Passenger Ship	1961	10031	2975	2x6900**	22.0	Empresa Insulana de Navegacao, Portugal
354	Zeromski	Cargo Ship	1960	5319	8540	7400	16.0	Polish Ocean Lines, Poland
355	Helle Skou	Cargo Ship	1962	4207	6935	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
356	Maagen	Patrol Craft	1960	130	30	350	10.5	The Royal Danish Navy
357	Mallemukken	Patrol Craft	1960	130	30	350	10.5	The Royal Danish Navy
358	Heering Rose	Cargo Ship	1962	4581	6075	4200	15.5	Cherry Heering Line, Copenhagen
359	Herkules	Floating Crane	1962	882	500	2x170	5.0	Copenhagen Port Authority
360	Sprogø	Train/Car/Pass. Ferry	1962	3836	1280	2x3900	18.0	Danish State Railways (DSB)
361	Marie Skou	Cargo Ship	1962	4206	6850	6550	16.5	Ove Skou, Copenhagen
362	Hesselø	Suction Dredger	1962	861	1295	1200	11.5	A/S Carl Nielsen, Copenhagen
363	Henriette Mærsk	Cargo Ship	1962	8617	12275	9800	17.5	A. P. Møller, Copenhagen
364	Torben Mærsk	Cargo Ship	1963	8617	12230	9800	17.5	A. P. Møller, Copenhagen
365	Norma	Cargo Ship	1963	5864	7530	8700	17.5	J Ludwig Mowinckel, Bergen
366	Arveprins Knud	Car/Pass. Ferry	1963	4836	1350	2x5000	19.0	Danish State Railways (DSB)
367	Mette Skou	Cargo Ship	1963	6460	8800	6500	16.5	Ove Skou, Copenhagen
368	Inger Skou	Cargo Ship	1964	6460	8800	6500	16.5	Ove Skou, Copenhagen
369	England	Car/Passenger Ship	1964	8221	1250	2x7000	22.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
370	Peder Skram	Fast Frigate	1966					The Royal Danish Navy
371	Herluf Trolle	Fast Frigate	1967					The Royal Danish Navy
372	Sardinia (Olau Jarl)	Cargo Ship	1964	5000	6000	4600	15.5	Olau Line, Copenhagen
373	Akershus	Car/Pass. Ferry	1965	5012	920	2x4300	19.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
374	Olau Knud	Cargo Ship	1965	5000	6000	4600	15.5	Olau Line, Copenhagen
375	Nebraska	Cargo Ship	1966	4505	6660	10900	19.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
376	Benny Skou	Cargo Ship	1967	4832	6850	8400	17.5	Ove Skou, Copenhagen
377	Wisconsin	Cargo Ship	1966	4508	6660	10900	19.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
378	Kronborg	Suction Dredger	1965	844	1300	1250	11.5	A/S Carl Nielsen, Copenhagen
379	Susanne Skou	Cargo Ship	1967	4571	6850	8400	17.5	Ove Skou, Copenhagen
380	Somerset	Roll on/Roll off Ship	1966	2245	2190	4x1800	18.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
381	Stafford	Roll on/Roll off Ship	1967	2245	2200	4x1800	18.0	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
382	Westerplatte	Cargo Ship	1967	10189	12045	8000	16.5	Polish Ocean Lines, Poland
383	Grunwald	Cargo Ship	1968	10188	12060	8000	16.5	Polish Ocean Lines, Poland
384	Danmark	Train/Car/Pass. Ferry	1968	6352	1915	2x5000	18.8	Danish State Railways (DSB)
385	Dorte Skou	Cargo Ship	1968	9584	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
386	Ditte Skou	Cargo Ship	1969	9584	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
387	Dinna Skou	Cargo Ship	1969	9584	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
388	Surrey	Roll on/Roll off Shio	1969	3375	3650	2x4400	17.8	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
389	Olau Nord	Product Tanker	1969	5650	8500	9400	18.0	Olau Line, Copenhagen
390	Olau Syd	Product Tanker	1970	5650	8500	9400	18.0	Olau Line, Copenhagen
391	Cap Colville (Olau Pil)	Reefer/Cont. Ship	1970	6015	9580	12400	19.4	Olau Line, Copenhagen
392	Cap Melville (Olau Rolf)	Reefer/Cont. Ship	1970	6012	9580	12400	19.4	Olau Line, Copenhagen
393	Ariel	Paper Carrier	1970	6244	7960	8300	17.5	Finska Ångfartygs Aktiebolag, Helsingfors
394	Dagmar Skou	Cargo Ship	1971	9623	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
395	Akbar	Pilgrim/Cargo Ship	1971	8279	8820	2x4400	19.2	Mogul Line, Bombay

Yard no.	Name of vessel	Type	Year of completion	GRT	DWT	BHP	Speed	Owner
396	Dagny Skou	Cargo Ship	1971	9623	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
397	Svealand	Trailer/Pass. Ferry	1972	3988	4190	4x2500	18.8	Rederi AB Svea, Stockholm
398	Kattegat	Car/Pass. Ferry	1972	3961	925	2x6050	20.3	Jydsk Færgefart
399	Djursland	Car/Pass. Ferry	1972	3961	925	2x6050	20.3	Jydsk Færgefart
400	Diana Skou	Cargo Ship	1973	9623	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
401	Dorit Skou	Cargo Ship	1973	9623	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
402	Romsø	Car/Pass. Ferry	1973	5603	1700	2x5000	18.8	Danish State Railways (DSB)
403	Dolly Skou	Cargo Ship	1974	9623	14200	10800	18.0	Ove Skou, Copenhagen
404	Golden Odyssey	Cruise Liner	1974	10426	1380	2x7500	20.8	Royal Cruise Line, Piraeus
405	Mette Mols	Car/Pass. Ferry	1975	4948	1560	4x4100	21.3	Mols-Linien, Ebeltoft
406	Maren Mols	Car/Pass. Ferry	1975	4948	1560	4x4100	21.3	Mols-Linien, Ebeltoft
407	Dana Futura	Roll on/Roll off Ship	1975	5991	6900	2x13770	22.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
408	Dana Gloria	Roll on/Roll off Ship	1976	5991	6900	2x13770	22.5	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
409	Bolivar	Cargo Ship	1976	9656	14500	11200	17.5	Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Habana
410	Juarez	Cargo Ship	1977	9656	14500	11200	17.5	Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Habana
411	San Martin	Cargo Ship	1977	9656	14500	11200	17.5	Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Habana
412	José Marti	Training/Cargo Ship	1977	12170	13000	9400	17.5	Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Habana
413	O'Higgins	Cargo Ship	1977	9656	14500	11200	17.5	Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Habana
414	Sandino	Cargo Ship	1978	9656	14500	11200	17.5	Empresa Maritimo Portuaria de Imp., Habana
416	Ibn Khaldoon	Training/Cargo Ship	1978	11332	12670	11200	18.2	The Arabian Gulf Academy, Basrah, Iraq
417	Dana Optima	Roll on/Roll off Ship	1978	1599	3400	4500	15.3	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
418	Dronning Ingrid	Train/Car/Pass. Ferry	1980	11890	4150	25440	18.9	Danish State Railways
419	Dana Minerva	Roll on/Roll off Ship	1978	1599	3400	4500	15.3	The United Steamship Co. (DFDS), Copenhagen
420								
421								
422	Maharlika	Training/Bulk Cargo	1983		27000	13100	15.3	National Maritime Polytechnic, Manila
423	Qadissiyat Saddam	Presidential Yacht	1981	2200	300	6000	19.2	Iraqi Government, Baghdad

KILDER

Om Mads Holm:

Henrik Fog: M.C. Holm. En Levnedstegning. 1902. Genoptrykt og udg. i Nykøbing Mors 1967.

F. Holm-Petersen: Under sejl i fjernøstlige farvande. Norderstedt 1975, s.100 er gengivet et fotografi af Mads Holm og hans hustru sammen med familien Matthiessen.

Om Helsingør Værft:

Jul. Schovelin: Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri. København 1907.

Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri 1882-1932. Kort beretning med fotos og byggeliste udsendt af værftet.

Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri Aktieselskab 1882 - 1. marts 1957. Korte beretninger fra alle værftets afdelinger med fotos og byggeliste. Udsendt af værftet.

Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri 1882-1982, et materiale indsamlet af H.P. Christensen op til 1970 til brug for et dengang planlagt festskrift til udgivelse i 1982, manus.

Oplysninger om værftets nybygninger er desuden hentet fra firmabladet Kvartalsbladet, der udkom fra oktober kvartal 1949 til 1970. Herefter fra firmabladet HSM Orientering fra 1971-73, med nyt navn, HV Orientering fra 1974-1982. Endvidere er oplysninger hentet fra Dansk Søfarts Tidende, Vikingen, Søfart, Malteserkorset, Frivagten med fl.

Om rederierne:

D/S Vendila m.fl. omtales i De danske Byerhverv i Tekst og Billeder, bd. 1, Kbh. 1904.

Kaj Lund: Rederiernes Udvikling efter 1914, i Fra Sejl til Diesel, bd. III, s. 95-148.
L.O. Normann: DFDS A/S 1866-1926. Kbh. 1926.
Poul Graae: Hundrede år på havene - DFDS 1866-1966. Kbh. 1966.
Træk af dansk Skibsfarts Historie, samlet af Hans P. Carl. Udg. af D/S Heimdal A/S. København 1949.
Søren Thorsøe og Michael Crowdy: Ove Skou, Copenhagen. Illustreret skibsliste med indledning. Publ. af The World Ship Society, Kendal 1982.
Søren Thorsøe og Michael Crowdy: Dannebrog, rederiaktieselskab 1883-1973. Illustreret skibsliste med indledning. Publ. af rederiet i samarb. med The World Ship Society, Kendal 1973.

Desuden vil jeg her gerne takke de mange, der beredvilligt har hjulpet mig med oplysninger, der ikke var umiddelbart tilgængelige - ikke mindst personalet på Helsingør Værft.

NOTER

1 Aabenraa Byarkiv 1750: Beretning om Skibsbyggeriet i Aabenraa i Aaret 1856. Skonnert »Ørnen« bygget 1856-57 til et interessentselskab i Nykøbing Mors.
2 H. Schuldt: Geschichte einer Reederfamilie und ihrer Unternehmungen 1868-1968. Udg. Flensburg 1968 v/Harald H. Schuldt og D. Schumacher, s. 18-23.
3 Hans P. Carl: Træk af dansk Skibsfarts Historie. Udg. af D/S Heimdal A/S. København 1949, s.232.
4 Dansk Søfarts Tidende, 15.Aug. 1935.
5 Fra Sejl til Diesel. Skand.Bogforlag 1951-53, bd. III, s.116.
6 H.P. Christensens manus s.21.
7 Fra Sejl til Diesel, bd. III, s.110.
8 Generalarrangement med kort tekst i Motorship oct. 1937: A Soviet Passenger Motor Ship.
9 DFDS 1866-1966, s.244-45.
10 Hans Jürgen Witthöft: Das Hansa-Bauprogramm. Wehrwissenschaftliche Berichte hrsg. von Arbeitskreis für Wehrforschung. Band 6. München 1968. Med tegninger til de tre skibstyper. Nr. 279-283 i værftets byggeliste er Hansa-skibe.
11 H.P. Christensens manus, s.25ff.
12 Jan Hedegaard, DFDS, i Malteserkorset aug. 1974.
13 Vikingen 1946, hft. 6, s.18-23.
14 Hans P. Carl: Træk...s.266ff.
15 Vikingen 1933, hft. 8, s.30ff og hft. 9, s.30ff.
16 = 12.
17 I tidligere køleskibe var ammoniak anvendt som kølemiddel. Med kravet om stadig lavere temperaturer gik man over til at bruge luftarten freon (R), der har et lavere normalkogepunkt. Freon er i modsætning til ammoniak hverken brændbar eller eksplosiv og kun giftig i forbindelse med tobaksrygning. Derimod nedbryder det luftens ozonlag ved udslip. Det ideelle kølemiddel er endnu ikke fundet.
18 H.P. Christensens manus, s.42-43.
19 Overing. dr.techn. E. Kæmpe cit. i Kvartalsbladet 1951 nr. 4, s.3.
20 H.P. Christensens manus. s. 62-63.
21 Jan Hedegaard: Ti år med rulleskibe. Søfart 1976, nr. 11, s.9ff.
22 Helsingør Dagblad 26. sept. 1958.

[23] Venligst meddelt af museumsdirektør Lauritz Pettersen, Bergens Sjøfartsmuseum.
[24] H.P. Christensens manus, s.57-59.

HELSINGØR SHIPYARD 1882-1982

Summary

On March 1st. 1982 Helsingør Shipyard celebrated the centenary of its establishment. A hundred years ago to the day part of the drill ground of Kronborg was handed over to the yard after long and difficult negotiations, together with an area on which there had been an earlier wooden ship building yard. Since then the yard has been locked in between the fortress of Kronborg and the harbour front of the old town of Helsingør and only a few small extensions have been possible. The yard was established by Mads Christian Holm, owner of a steamship company, who realised that Helsingør was an ideal site for a shipyard which would build and repair the increasingly large fleet of merchant shipping in the North Sea and the Baltic.

In 1866 practically all Danish steamship companies were merged into The United Steamship Company (DFDS), but various new companies were formed in the following years, among them Holm's own - the Norden. DFDS was under the same management as Burmeister & Wain, Copenhagen, which at the time was the only iron shipbuilding yard in Denmark. Helsingør Shipyard found its customers among the new steamship companies both in Denmark and abroad, among them many German firms. It was thanks to foreign orders that the yard survived its first ten years in spite of the depressed state of the market.

About the turn of the century DFDS entered into an agreement with the yard which was to be of vital importance for its future. At first it only involved repairs, but after 1910 Helsingør Shipyard was responsible for delivery of most of DFDS's new buildings, both for its passenger services and its cargo services to England, the Mediterranean and North and South America. After 1916 DFDS was the principal shareholder in the yard and therefore had a decisive influence upon its affairs. When in 1964 the shipping firm of J. Lauritzen acquired a controlling interest in DFDS its influence was preponderant.

Between 1925 and 1969 the yard's managing director was H.P. Christensen, an engineer whose wide knowledge contributed to the reputation the yard gained over the years for improving existing and developing new and more economic machinery. The Lentz valve steam engine, which the yard acquired the patent of in 1928, became more viable commercially because it was given an exhaust steam turbine of the yard's own design. When ships went over to the more advantageous motor power the Helsingør Shipyard contracted with B&W in 1935 to build their diesel engines in the yard's own engineering works. Turbo-compressors of the yard's own design have also been highly esteemed since 1954.

The yard has also delivered important new buildings to other Scandinavian countries, until their own ship building industries were improved upon about 1960. Fifty vessels have been built for DFDS. ranging from barges to the largest cargo, and recently container, ships. Another important customer is the Danish State Railways (DSB) who have had twenty five ships, mainly train, car and passenger ferries. The yard's expertise in this field has led to orders for large ferries from abroad.

At the end of the 1920s the yard developed an all purpose cargo steamer which was economic both to build and to run. In cooperation with several shipping companies, but mainly with J. Lauritzen, these ships were built as ventilated fruit carriers with refrigerated hold and further developed as actual reefers. Both before and after the Second World War the yard built reefers for Danish and foreign companies. Another speciality of the yard has been the passenger ship, and in this connection DFDS's high standards of comfort, design and finish have played an important part. Liners such as the m.s. »Venus« (1931) and, more recently, the cruise ships »Funchal« and »Golden Odyssey« have added to the yard's international reputation, which in the centenary year has been confirmed by the building of the world's biggest and most sophisticated luxury yacht, the m.s. »Qadissiyat Saddam« by the Iraqi government for the president of Iraq.

Against increasing competition from all over the world the yard has developed a new type of vessel: a combined cargo and training ship. The largest of its type in the world, with room for two hundred and thirty cadets and instructors, the »Jose Marti« was delivered to Cuba in 1977 as part of a programme of six cargo vessels. A training ship of the same type was delivered to Iraq in 1978, the first of a number of orders for vessels of various types to that country.

In this centenary year the yard can look back on about four hundred and twenty ships it has built. But a far greater number have been repaired or undergone conversion during that time.

The limited space it occupies between fortress and town has restricted the size of new ships it can build and makes a rationalisation of its building methods difficult to carry out. The shipyard's chances of survival depend upon building sophisticated, special-type vessels for the world market under its motto: Tradition and Quality.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET STATUS OG FREMTID

Af
HANS JEPPESEN

I forbindelse med min tiltræden som leder af Handels- og Søfartsmuseet vil jeg gerne i årbogen redegøre for mine tanker om museets nuværende situation og for de overvejelser om planlægningen af museets nære og fjernere fremtid, som senere på året i mere detaljeret form vil blive forelagt museets komité.

Ethvert museum har ansvaret for sin del af samfundets hukommelse, og almindeligvis beskrives denne opgave med begreberne indsamling/undersøgelse/forskning, bevaring og formidling. Ingen af disse funktioner kan undværes, og det, der adskiller museerne fra beslægtede institutioner som arkiver, biblioteker eller universiteter, er netop sammenhængen mellem de enkelte arbejdsprocesser, og at kun museerne samler på fortidens materielle vidnesbyrd.

Denne karakteristik gælder også Handels- og Søfartsmuseet, som tillige er landets hovedmuseum for handelssøfart med de særlige forpligtelser, det indebærer. Her tænkes især på nødvendigheden af, at man ét sted har overblik over søfartens udvikling, har samlinger der bedst muligt viser alle maritime erhvervs historie, og har en standard, der muliggør en faglig rådgivning til såvel forskere som andre interesserede.

I museets 67årige historie er der sket mange fremskridt; mange genstande, tegninger, kort og oplysninger er indsamlede, registrerede, udstillede, lagt i magasin og arkiv eller på anden vis anvendt i videnskabens og folkeoplysningens tjeneste. Alt er naturligvis ikke gået, som man ønskede sig, og i dag må det siges, at nogle store opgaver må løses, hvis museet skal leve op til det, der lidt gammeldags men absolut anvendeligt beskrives i vedtægternes § 2 som »i samvirken med de interesserede erhverv at belyse dansk handel og søfart, og hvad dermed står i forbindelse, og disse erhvervs forskellige former i fortid og nutid«.

I det følgende skal vi kun i begrænset omfang beskæftige os med den store indsats, der er udført, og i stedet se på museets aktuelle og

kommende arbejdsopgaver. I mange år har et af museets højeste ønsker været installeringen af elektrisk lys i udstillingsrummene på Kronborg, så lad os begynde der.

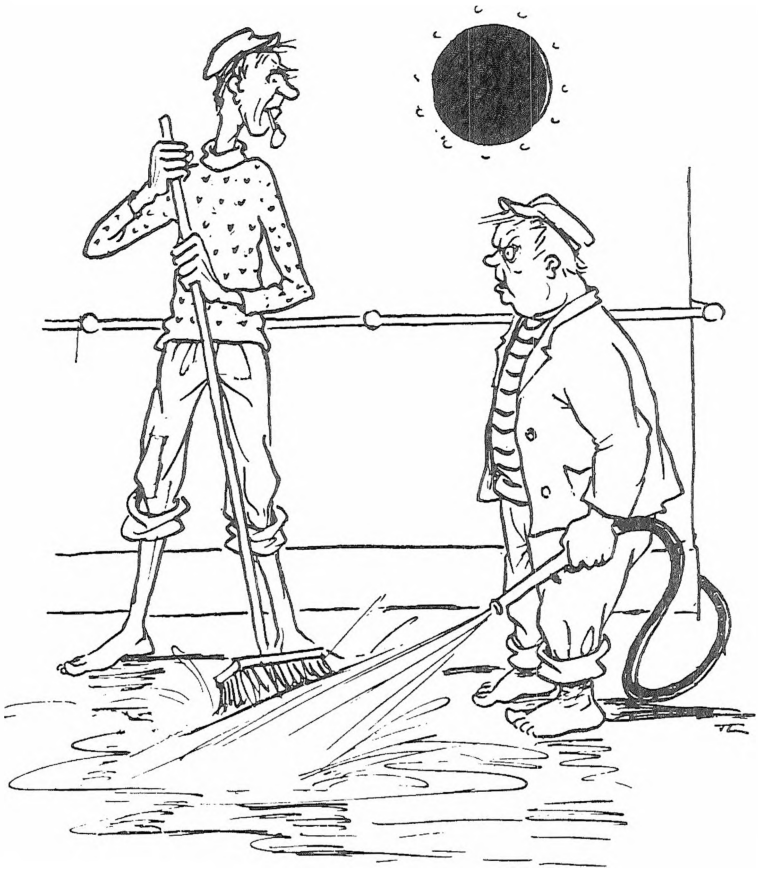
Sommeren 1982 fik museet den meget glædelige meddelelse, at A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formål havde bevilget ialt 1,55 million kroner til el-installation. Arbejdet forventes gennemført i vintermånederne 1983/84, hvor den nødvendige lukning af museet påvirker entréindtægten mindst.

Med den givne bevilling bliver det pludselig aktuelt at overveje, hvordan og hvornår andre påtrængende og hermed følgende opgaver vil kunne løses.

Hovedtrækkene i den nuværende udstilling blev skabt i årene umiddelbart efter Besættelsen, og i dag kunne man overveje, om enkelte af rummene burde bevares som eksempel på museers udstillinger for 35 år siden. Udstillingens største kvalitet og måske dens største svaghed for dagens besøgende er sandsynligvis den overvældende mængde af smukke og sjældne genstande - ikke mindst skibsmodeller - og portrætter, som især hører til den tid, da skibene var af træ og matroserne af jern. Derimod er skibsmodellerne næsten alene om at illustrere de sidste 100 års udvikling inden for handel og søfart, og det er ikke dækkende, når man betænker, hvilke omfattende ændringer der har fundet sted inden for den maritime verden i netop dette tidsrum. En nyopstilling af den permanente udstilling er således påkrævet, og nødvendigheden heraf vil blive endnu mere åbenbar, når det elektriske lys tændes.

En opgave af dette omfang kan dog ikke løses på få år. Da al udstillingsvirksomhed er tidskrævende og en økonomisk belastning, bør også særudstillingsaktiviteten inddrages i overvejelserne. Opgaverne kan derfor med fordel koordineres således, at et års særudstilling den følgende vinter helt eller delvis indgår i den permanente udstilling.

En anden hovedopgave vedrører museets magasiner. På nuværende tidspunkt opbevares den store del af samlingerne, som ikke er udstillede, i rum på Kronborg, der ikke er egnede til formålet. Det drejer sig om genstandsmagasinet, ca. 4.000 stk. indrammede billeder, en stor tegnings- og kortsamling med søkort, grafiske blade, opmålingstegninger m.m. og biblioteket med ca. 25.000 bind. Det bedste, man kan sige om den nuværende situation, er, at der er yderst få muligheder for, at noget bliver stjålet, da kun slotsforvaltningens eller museets personale har adgang til disse rum i dagtimerne, medens slottet resten af døgnet er under konstant overvågning. For de opbe-



I går trøstede du mig med, at det kunne have været meget værre. Det er det nu!

Yesterday you said things could be much worse. Today they are!

Gengivet med tilladelse fra Thora og Kaj Lund efter »Den sømand han må lide«, nr. 5.

Reproduced by permission of Thora and Kaj Lund, from »Den sømand han maa lide«, no.5. (Troubles at sea).

varede ting er forholdene kritiske, da de gradvis nedbrydes af luftfugtighed og temperatursvingninger, og for forskningen er denne værdifulde mængde af søhistorisk stof svært tilgængelig.

Som en midlertidig løsning på magasinproblemet har museet lejet et lokale på Wiibroes Bryggeri, og det afhjælper de akutte behov, men på længere sigt er det ikke tilstrækkeligt, da bl.a. den betydelige afstand til museet er meget upraktisk, og arealet ikke vil kunne rumme hele den usynlige del af isbjerget.

Inden vi forlader beskrivelsen af de lokalemæssige behov, må museets kontorer og værksted også nævnes. I kontorerne, der udgør rammen om 7 ansattes daglige arbejde, er der opstillet registre og kartoteker til samlingen, og rummene (ialt 279[2]) anvendes som frokoststue, mødelokale, håndbibliotek samt studierum for besøgende. Såfremt lokalerne kun anvendtes til kontorfunktioner, ville arealet være rimeligt, men de vilkår, der bydes særligt interesserede besøgende, er utilstrækkelige. Kontorpersonalet lever i høj grad efter mottoet »hvor der er hjerterum, er der også husrum«, men det er næppe befordrende for arbejdsro og rytme, at kontorerne også må inddrages til så mange andre aktiviteter.

Om værkstedet til museets konservator kan det siges, at størrelsen er passende, men placeringen i Helsingborgs ravelin isolerer det fra både udstillingen i slottet og fra kontorerne.

Museets nuværende lokaleønsker kan sammenfattes således: Der er brug for egnede rum til magasiner, tegningsarkiv og bibliotek, mere plads til registre, kartoteker, læsesal og nye lokaler til særudstilling, mødelokaler og studierum.

For at finde en løsning på disse problemer har museet ved flere lejligheder undersøgt mulighederne for et lejemål i en af de mange bygninger på kasernen umiddelbart uden for selve slottet. Herved vil man kunne få velegnede bygninger nærmest muligt udstillingen på Kronborg. I følge de seneste forlydender er det nu afgjort i Forsvarsministeriet, at kasernen skal afvikles som militært område, medens der endnu ikke er taget stilling til, hvornår og i hvilket tempo det vil foregå. For Handels- og Søfartsmuseet er der således opstået en enestående mulighed for én gang for alle at få en tilfredsstillende løsning på de vanskeligheder, der er forbundet med museets placering i en fredet bygning, som tilmed er et af landets bedst bevarede slotte. Endnu en opgave bliver stadig mere påtrængende, som tiden går. Her tænkes på samlingens behov for konservering, hvor især de 4.000 indrammede billeder er i nød. På nuværende tidspunkt opbevares de i træskabe, hvor billederne står så tæt, at det er risikabelt blot at trække et billede frem. Dette forhold vil naturligvis bedres, når billederne kan overføres til mere egnede lokaler, men mange vil alligevel kræve

konservering. For at få en sagkyndig vurdering af skadernes omfang vil billedsamlingen i efteråret blive gennemgået af konservatorer.

De skitserede opgaver må løses i de nærmest kommende år. I takt med den voksende samling og stigende interesse for søfartshistorie har museet nu nået det punkt, hvor gennemgribende forbedringer er nødvendige. En overflytning af alt andet end de permanente udstillinger til en bygning på kaserneområdet vil dog også indebære store fordele for det daglige interne arbejde, og der vil skabes gode rammer for Handels- og Søfartsmuseets aktiviteter i fremtiden.

Museets indsamlingsvirksomhed har i mange år været domineret af talrige menneskers forståelse af og interesse for maritime forhold, og herigennem er samlingerne blevet berigede med utallige små og store gaver.

I mindre og de senere år også aftagende omfang har museet kunnet erhverve genstande gennem køb, ofte med økonomisk støtte fra bl.a. Venneselskabet. På enkelte områder har der dog også været foretaget en mere målrettet og planlagt indsamling. Det gælder for eksempel nyligt afdøde konservator og bådebygger Christian Nielsens meget værdifulde opmålinger og beskrivelser af ældre danske bådtyper, som blev iværksat, medens de endnu blev anvendt i landets forskellige egne.

Som helhed må det dog konstateres, at de nuværende samlinger er bedst egnede til at fortælle om sejlskibstiden, og at tiden herefter er mindre godt repræsenteret. De kommende års indsamling må derfor koncentreres om at udfylde lakunerne i det ældre materiale, og i øvrigt at undersøge, hvordan nyere tids maritime historie bedst kan fastholdes.

Tiden virker som et filter, der sorterer genstandsmaterialet, og det, der bliver tilbage, er almindeligvis det smukke, usædvanlige, værdifulde eller det, der kun fylder lidt. Ting, som er grimme, almindelige, billige eller store, bliver langt oftere kasseret, når de er forældede eller nedslidte.

For et kulturhistorisk museum må idealet være, at man kan fortælle om livsvilkår, erhverv og hovedtræk i en udvikling for både 100, 50 og 5 år siden. På Handels- og Søfartsmuseet må der således både være plads til den velpressede uniform og det forvaskede cowboytøj, og til sekstanten og deccaskærmen. De store genstande vil altid være et særligt vanskeligt problem for museerne, da de almindeligvis bliver uoverstigeligt kostbare at vedligeholde eller opbevare.

De mindre træskibe er således bevarede i et nogenlunde antal,

ikke mindst takket være mange interesseredes entusiasme, og ofte med vejledning fra Nationalmuseets skibshistoriske laboratorium eller Christian Nielsen. De store fartøjer er derimod meget sjældent bevarede, og som museumsmand må det beklages, at filmoptagelser ikke er blevet brugt i langt større udstrækning, dengang de store sejlskibe var andet end skoleskibe.

Når Handels- og Søfartsmuseet skal til at dokumentere nyere tids søfart, må alle hjælpemidler tages i brug. Hvis der f.eks. ikke er plads til en container på museet, må containerens betydning i moderne skibsfart alligevel dokumenteres gennem opmåling, beskrivelse, interviews, fotografering eller måske filmoptagelser, der følger genstanden fra afsender til modtager.

Museet må søge at registrere også de nyeste tendenser, for kun hverved kan vi få genstande og anden dokumentation, der kan vise sam- og eftertiden et bredt udsnit af den maritime verden.

En indsamlings- og undersøgelsesvirksomhed af denne art vil kræve samarbejde med mange forskellige institutioner, firmaer og organisationer, og her er museet godt rustet. De maritime museer imellem er der tradition for et godt samarbejde, gennem Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning er der forbindelse til en stor kreds, museets styrelse repræsenterer et bredt udsnit af søfartens og handelens erhverv og også gennem Venneselskabet, når vi mange.

Den ovenfor omtalte indsamlings- og undersøgelsesform kan rumme den fordel, at grænsen mellem indsamling og formidling bliver opløst.

Det kan f.eks. foregå således. Først undersøger museets personale, hvad samlingerne rummer om et givet emne, derefter henvender man sig til den gruppe mennesker, som af interesse eller gennem et livs virke har særlig indsigt i emnet, og resultaterne af den fælles indsats kan videregives i udstillingsform som en artikel eller kan bidrage til at præge museets næste planlagte indsamling. En større del af museets publikum kan herved blive aktive deltagere i stedet for passive forbrugere.

For de fleste mennesker er udstillingen nok det dominerende udtryk for museets udadrettede virksomhed, og eftersom museer er de eneste institutioner, der har genstande at vise, er det i grunden rigtigt. Museets udstillinger bør fortsat rumme mulighed for at se, sanse og opleve, men må dog i højere grad end det nu er tilfældet kunne

give den videbegærlige mulighed for at lære og forstå større sammenhænge.

Som regel kan man dele et museums publikum i 3 grupper med hver deres ønsker.

De fleste er almindelige besøgende, som tilfældigvis kommer forbi eller aflægger det årlige besøg i forbindelse med gæster på sommervisit. Denne gruppes ønsker kan bedst imødekommes gennem en god permanent udstilling suppleret med en årlig særudstilling. På Handels- og Søfartsmuseet er en meget stor del af disse gæster fra udlandet, og museets service på dette felt må derfor forbedres ved udvidede fremmedsprogede kataloger og/eller en delvis engelsk oversættelse af udstillingsteksterne.

Den anden gruppe er skoleelever, som besøger museet i forbindelse med undervisningen. På dette område har museet i de senere år intensiveret indsatsen, således at lærere nu kan tilbydes vejledning før museumsbesøget, lysbilledforedrag ved skoleklassens ankomst og opgavemateriale til brug på museet. Det hidtidige udviklingsarbejde er foregået i samarbejde med Skoletjenesten, som også betjener museer i Københavns-området og andre sjællandske amter. Museet ønsker naturligvis, at denne virksomhed tager hensyn til institutionens egenart, og såfremt Skoletjenesten har forståelse herfor, vil samarbejdet fortsætte. Den omtalte service over for skolerne bør i alle tilfælde udvides i de kommende år.

Endelig har museet et stort antal besøgende med særlige forkundskaber eller interesser. Det kan være modelskibsbyggere, træskibsejere, specialestuderende eller udenlandske forskere, som alle søger mere viden i museets samlinger og arkiver. Deres øvrige fælles træk er formodentlig, at de er blandt læserne af museets årbog, og at deres besøg ofte giver anledning til en gensidig udveksling af viden på specialområder. Denne gruppes ønsker vil langt bedre kunne imødekommes ved den foreslåede overflytning af især museets interne funktioner til kaserneområdet, hvor registre, arkiv og bibliotek vil blive lettere tilgængelige, og hvor der forhåbentlig også vil vise sig mulighed for at arrangere foredrag.

Som nævnt i indledningen vil museets komité senere på året få forelagt en mere detaljeret redegørelse, som desuden vil indeholde en nøjere prioritering af opgaverne, og en vurdering af de personalemæssige og økonomiske konsekvenser.

Enhver læser af denne artikel er dog yderst velkommen til at yde sit eget bidrag i form af råd, gaver eller tilskud.

DANISH MARITIME MUSEUM STATUS AND FUTURE

Summary

The new director of the Danish Maritime Museum, Hans Jeppesen, in his report on the present state of the Museum indicates certain urgent problems which must be attended to if it is to maintain its natural position as the main museum for merchant shipping in Denmark.

The large collections of objects, drawings, charts and documents at present in storerooms and the extensive library require better premises, both for reasons of preservation and in order to make them more accessible to the public.

It is also time to start gradually renewing the permanent exhibition, which in the main dates from the end of the 1940s.

The first incisive improvement will be possible in the winter of 1983-4. The Fund set up by A.P. Møller and his wife Chastine McKinney Møller has made available the sum of 1.55 million kroner for installing electric light in the Museum's premises in Kronborg.

It seems likely, too, that the administrative offices will be able to move out of their present premises, as the Ministry of Defence has decided to dispose of its barracks area just outside the castle during the next few years. If the Museum can rent premises there its longstanding problem of lack of space will be solved: The collections can be housed in more suitable conditions, and it will be possible to offer increased service to the public and make more rational use of staff time.

Hans Jeppesen also, emphasizes the need for the Museum to take a greater interest in enlarging its collections on shipping of the last hundred years and the present day.

Later this year a more detailed report will be placed before the committee, which will include an evaluation of the personnel and financial requirements involved.

MUSEETS PROTEKTOR

Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

MUSEETS KOMITE

Afdelingschef TAGE MADSEN*, R[1]., formand
Fængselsbetjent KAJ ORLA ANDERSEN
Direktør JENS DEGERBØL*, R., næstformand
Direktør JENS FYNBO, R[1].
Professor, dr.phil. KRISTOF GLAMANN
Underdirektør, kaptajn S.C. NYGAARD
Direktør, civilingeniør H.J. ESMANN OLESEN
Grosserer, direktør KNUD OLESEN*, R[1].
Rigsantikvar, professor, dr.phil. OLAF OLSEN*
Skibsreder CARL RENTZ-PETERSEN
Direktør, cand.jur. TAGE G. SØRENSEN*, R[1].
Viceadmiral S.S. THOSTRUP, SK.
Skibsfører E. UDBY-HANSEN, R[1].

Komiteens sekretær
Ekspeditionssekretær i Industriministeriet, cand.jur. E. ASSENS

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

Personale
(pr. 1/9 1982)

Museumsdirektør: Cand.mag. HANS JEPPESEN
Museumsinspektør: Mag.art. HANNE POULSEN
Museumsassistent: ERIK SCHOU ANDERSEN
Sekretær: JOHNNA HENDRIKSEN
Bogholder: KAYA HANSEN
Assistent, museumspædagog: HANNE BESSER
Kustoder: SVEN JOHANNESSEN og
HANS HENNING JØRGENSEN
Ekstrakustode: ALICE VENSLEV
Rengøringsassistenter: EDITH CHRISTENSEN
ELNA STAUGÅRD MORTENSEN

CHRISTIAN NIELSEN (1914-1982)

Handels- og Søfartsmuseets konservator Christian Nielsen døde natten mellem onsdag den 11. og torsdag den 12. august 1982 og blev bisat lørdag den 14. august. Efter eget ønske skal hans urne hensættes på Fejø, hvor han blev født den 4. februar 1914. Han blev således 68 år gammel. I ham har museet mistet en god og hjælpsom medarbejder og den danske maritime forskning en kapacitet af internationalt format på den ældre både- og skibsbygnings område.

Christian, der forøvrigt blev døbt Niels Kristian Nielsen, stammede fra en bådebyggerfamilie på Fejø med 100-årige traditioner. I sin artikel »Øen i bugten« (årbog 1966) og især i sit fremragende arbejde »Bådebyggeriet på Fejø og de danske åledrivkvaser« (årbog 1961) har han med et væld af kulturhistoriske detaljer og en kærlighed til hjemstavnen skildret miljøet og håndværket på den lille ø i Smålandshavet. Han lærte bådebyggeriet hjemme og hos Emanuel Mortensen i Fejø Østerhavn og fortsatte på Helsingør Værft. Han lærte praktisk og teoretisk skibskonstruktion hos ingeniørerne Knud E. Hansen og C.J. Holck, og her kom han i forbindelse med Handels- og Søfartsmuseet, hvis chef, Knud Klem, hurtigt fik øje på hans specielle evner. Allerede som stor dreng havde han begyndt at bygge nøjagtige skibsmodeller, og 1939 afleverede han sin første model til museet, en fremstilling af åledrivkvasen »De 13 Søskende« af Askø, som var en af farfaderen Niels Chr. Nielsens åledrivkvaser, bygget 1911. Allerede da havde Christian udviklet en metode til at opmåle mindre fartøjer, en fremgangsmåde som han har skildret i sin epokegørende artikel »Opmåling af fartøjer« (årbog 1958), og som i sin enkelhed og selvfølgelighed slår alle andre eksisterende metoder af marken. På Knud Klems foranledning og med understøttelse af Tuborg-Fonden foretog han igennem mange år systematiske rejser langs de danske kyster, hvor han opmålte de ældre både og småfartøjer, som han forefandt. Rejserne udstraktes også til Sydslesvig, og senere er nogle norske opmålinger kommet til under fællesskandinaviske etnologiske feltundersøgelser. Ialt foreligger knap 100 opmålinger, med linje-, apterings- og sidetegninger samt spanterids i skala ger, med linje-, apterings- og sidetegninger samt spanterids i skala 1:24 og sejltegninger i 1:48. Samtidig udarbejdede han beskrivelser

Christian Nielsen i ivrig samtale med den nuværende formand for Træskibsejernes Sammenslutning Inger Wagner. Fotograferet ombord i Nationalmuseets Norlandsbåd »Rana« i pinsen 1979.

Christian Nielsen in lively conversation with Inger Wagner, the present president of the Association of Wooden Shipowners. Photographed on board the Rana, from Norland, now belonging to the National Museum, Whitsun 1979.

med oplysninger om fartøjernes alder og historie, materiale, farveholdning og konstruktionsdetaljer. Skitser og mål blev nedfældet på kvadreret papir på stedet, og hjemme blev de rentegnet i bly på tegnepapir og senere i tusch på kalkepapir eller lærred. Efter flere af opmålingerne byggede Christian Nielsen sine kendte fine modeller, som stadig pryder museets udstillingssale. Størstedelen af de opmålte originalfartøjer er nu gået til grunde, men gennem hans arbejde er vor viden om dem bevaret, hvad der ellers næppe ville være tilfældet.

I årenes løb leverede han gennem museet talrige kopier af sine opmålinger til forskere og skibsbyggere, ikke blot i Danmark, men også til fjerne verdensdele, hvor man på samme måde var begyndt at interessere sig for ældre typer, ikke mindst de skandinaviske.

I 1973 udsendte Christian Nielsen i samarbejde med etnologen Palle Christiansen et fyldigt udvalg på ca. 40-50 stk. af sine opmålinger, med historiske, tekniske og funktionsmæssige oversigter og be-

skrivelser, under titlen »Danske bådtyper« på Høst & Søns Forlag og optaget som Nr. VII i museets serie Søhistoriske Skrifter. Bogens succes har været enestående inden for den maritime litteratur. Netop i år er 4. oplag blevet trykt, og den er for et par år siden blevet oversat til engelsk og udgivet både i London og New York. Det havde Christian ikke drømt om, mens han i besættelsesårene cyklede møjsommeligt rundt med sin oppakning i al slags vejr langs de danske strande fra leje til leje, hvor han takket være sine store kommunikationsevner fik lokale fiskere, søfolk og bådebyggere til at indvi ham i ting, som aldrig havde været nedskrevet før, og som kun få interesserede sig for.

1. juni 1953 blev Christian ansat på Handels- og Søfartsmuseet som konservator og modelbygger, og her udnyttedes hans evner på mange måder. Bl.a. byggede han flere modeller foruden sine »egne«, mest iøjnefaldende vel nok modellen af Rasmus Møllers træskibsværft i Fåborg fra tiden omkr. 1870-80 (skildret i årbog 1959) og den skønnne model af Grønlandske Handels bark »Nordlyset«. Hans konservering af en række gallionsfigurer må også nævnes.

Da interessen for gamle træskibe blomstrede vældigt op her som i udlandet i de sidste 15-20 år, var det naturligt, at Christian Nielsens viden blev stillet til rådighed, og at han blev konsulent for de mange, der gik igang med at rekonstruere og reparere ældre fartøjer. Med museets velsignelse hjalp han dels ved aktiv medvirken, dels ved at besvare i hundredvis af forespørgsler fra ind- og udland om restaurering af ældre skibe, om byggedetaljer, om typehistorie, om modelbygning - herunder forøvrigt også om kirkeskibsmodeller - osv. osv. Han blev »the grand old man« for en stor kreds af aktive unge. I 1974 blev han udnævnt til æresmedlem af Træskibsejernes Sammenslutning, og han deltog hver sommer som dommer i de forskellige veteranskibsstævner landet over. Som sagkyndig bistod han også offentlige myndigheder ved bedømmelse af skibe, f.eks. orlogsfregatten »Jylland«, og ved udvælgelsen af lejrskoleskibe. Det frydede ham at se, hvordan hans livsværk bar frugter blandt de unge generationer. Han var nok yderst beskeden og tilbageholdende i sin færd, men han kendte udmærket sit eget værd. Trods en medfødt, stærkt udtalt ordblindhed og trods sin landsbyskoleuddannelse, hvis utilstrækkelighed han altid beklagede og søgte at overvinde ved en udstrakt læsning, var han på sit felt aldeles suveræn.

Desværre blev han, der syntes indbegrebet af fysisk sundhed og styrke, ramt af en alvorlig hjertesygdom i julen 1975 og måtte derfor,

om end nødigt, nedsætte sit arbejdstempo i de sidste år. Han syslede med planer om flere skriftlige arbejder, bl.a. om en bog om skonnerttypens udvikling. Den blev desværre aldrig skrevet, lige så lidt som han fik lejlighed til at give sin enorme viden, der ikke kunne læses i bøger, men sad i hans hjerne og hænder, videre til en efterfølger.

Det er ikke blot museet, som må begræde sit tab ved hans for tidlige død, men talrige maritime kredse landet over, ja i hele verden. Vi ældre, der som vi synes har kendt ham altid, ved også, hvilket enestående godt menneske han var, hjælpsom med at uddele af sin viden, let at komme i kontakt med, hvis man havde fællesskab med hans interesser, men svær at lodde for den, han følte som en fremmed, klog over for sine medmennesker, kritisk over for falsk storhed, overbærende over for undskyldelig uvidenhed, taknemlig over vennetjenester, som han aldrig glemte, blød i sindet over for mennesker, der led nød, kort sagt en person, man har været glad for at kende og have til ven.

Henning Henningsen

OBITUARY

Christian Nielsen, who has for many years been a faithful and highly valued member of the staff of the Museum, died on the 12th August, sixty eight years old.

He was the third generation of a family of boat builders on Fejø. Boats and the island on which he was born always held a great place in his heart.

His association with the Museum began in 1939 when he constructed for the Museum a model of *De 13 søskende*, a drifter smack of Fejø. Shortly afterwards he started on the work which was to be his other great interest in life. During his summer holidays he began to make a survey of the many types of local craft still in use in Danish waters. With his surveying instruments and kit on the back of his bicycle he visited all corners of Denmark and within fifteen years or so the Museum's collection was augmented by some hundred scale drawings of local craft together with notes on their use and ownership.

In 1953 Christian Nielsen was appointed to the permanent staff of the Museum and made many models of very high quality for exhibition in the Museum.

It soon became known to those interested in the same field that at Kronborg there was a friendly, helpful and unassuming man who was only too willing to pass on to others his wide knowledge of wooden shipbuilding. In 1973 his Small Craft in Denmark was published and his achievement at once became known to a wider circle. The fourth edition appeared this year and the book has also been published in the U.S.A.

Christian Nielsen was a welcome guest in the Association of Wooden Shipowners, which celebrated its tenth anniversary last year. With his knowlodge of his subject and his friendly approach he was able to give many owners of old vessels straightforward, careful and valuable advice about how best to preserve our sailing heritage.

To all who knew him it was only natural that he was made an honorary member of the association, to his own gratification.

With his death all who care for our maritime tradition lost an expert of outstanding knowledge and a warm human being.

No one can take his place.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

BERETNING FOR ÅRET 1981

Som gave fra A/S Nakskov Skibsværft (dir. Olav Kongsted) har museet modtaget en model af *kong Hans' skibsværft*, anlagt ca. 1508 på Slotø i Nakskov fjord og i brug til 1634. Modellen er bygget i skala 1:100 af snedker Knud Larsen efter vejledning af fhv. lektor ved Nakskov Gymnasium Marius Hansen, der 1944 ff. sammen med sine elever og gymnasiaster fra hele Norden udgravede værftet, jfr. hans artikel herom i museets årbog 1948. Hele anlægget er vist på modellen, med to byggebeddinger og flere værkstedshuse, beskyttet af svære flankemure, et stærkt tårn, voldgrav og palisadehegn. På dette værft, *Engelsborg*, enestående i Europa, byggedes to af datidens allerstørste orlogsskibe »Engelen« og »St. Maria«. Modellen har i over 30 år stået på museets ønskeseddel. Takket være en bevilling fra Augustinusfonden har museet kunnet bygge en speciel montre til modellen.

En hel anden slags model er modtaget som gave fra B&W Engineering i København ved ingeniørerne Egon Jelstrup og K. Johansen, nemlig en *maskinrumsmodel* fra Bornholmsfærgerne M/S »Povl Anker« og »Jens Kofoed« (1978-79), opbygget i skala 1:20 i forskelligfarvet, gennemsigtigt akryl, således at man kan se ind i den og få et levende indtryk af det komplicerede maskin- og rørsystem i et moderne skibs indre.

Toldinspektør A. Nissen, Varde, som tidligere har bygget en smuk model til museet af fiskehukkerten »Rødefjord« fra 1770'erne, har efter bestilling bygget en model af en vestindiefarer, defensionsfregatten *»Frederiksdahl«* af København, konstr. 1780-82 i Flensborg af skibsbygm. Johs. Halkier til etatsråd Jost von Hemmert & Sønner (129½ læster). Modellen, i skala 1:48, er sejlførende og viser en af datidens gængse typer handelsfregatter, som i krigstid kunne armeres og bruges til orlogsformål, hvorfor staten gav ekstra tilskud til bygningen. Modellen er bekostet af Otto Mønsteds Fond og Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Fra Jacob Holm & Sønner (ved dir. J. Parslund) er modtaget en forgyldt *gallionskrølle*, som stammer fra firmaets bark »Jacob« af

København, søsat 1839 - en kærkommen forøgelse af museets samling af skibsornamenter.

På Høst & Søns Forlag har tegneren Andreas Laursen (f. 1909) i de sidste år udgivet en lang række bøger med tegninger og tekst vedr. sejl-, damp-, motor-, veteran- og småskibe, fisker- og lystfartøjer, stranding og forlis m.m. Børge Vilh. Helander, Brønshøj, har foræret museet sin samling af Laursens originale *tuschtegninger* hertil, ialt 448 blade i 8 store mapper, heraf en del, som ikke har været reproduceret.

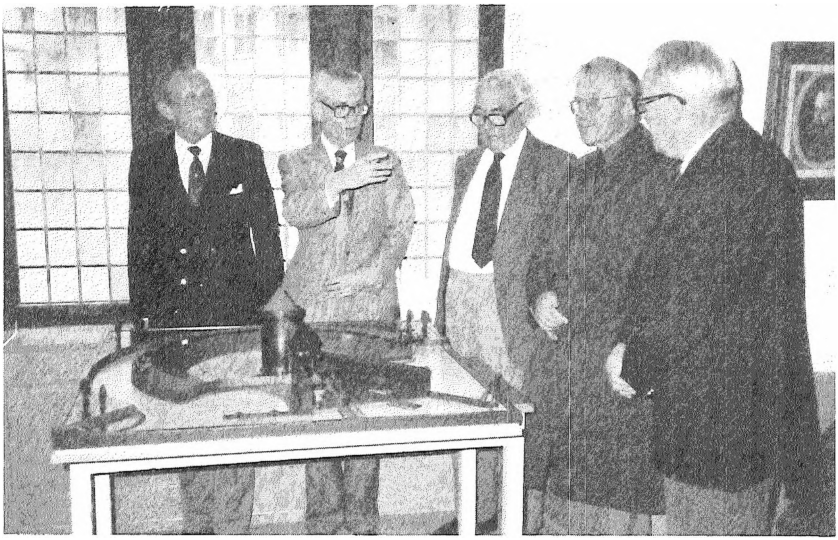
Ved køb er erhvervet et udmærket *skibsportræt*, en usigneret farvelagt tegning fra 1834, formentlig af H.C. eller B.H. Hansen, Flensborg, forestillende brig »Hector« af København, ført af kapt. C. Rüdahl.

Kontreadmiral Frits Hammer Kjølsen, København, har skænket museet et *etui af blik til skibsdokumenter* med påskrift »Schiff Maria, Capt. Torsen von Büsum«. Skibet har ikke kunnet identificeres, men det skal være strandet på en af Vesterhavsøerne, da giverens bedstefar, den fra krigene 1848-50 og 1864 kendte kaptajnløjtnant Otto Christian Hammer, var krydstold- samt fyr- og vagerinspektør på Slesvigs vestkyst (1854-64). Lignende blikdåser var ofte gaver fra firmaer til kaptajner, og museet ejer flere af dem, men denne er af en ellers ukendt, formentlig ældre eller lokal type og derfor af stor interesse.

I 1818 deltog kanonér Abraham Fischer ombord på orlogsfregatten »Nymphen« i et togt til barbareskstaterne for at aflevere de årlige, traktatmæssige »presenter« fra Danmark for at opnå, at de nordafrikanske sørøvere ikke overfaldt danske skibe i Middelhavet. Kanonerens barnebarn, Agnes Fischer, Jyderup, har foræret museet den *dagbog*, han førte ombord.

Museet har modtaget et par protokoller fra ældre tiders skibe, nemlig en *journal (logbog)* fra 1846-47, ført bl.a. ombord på everten »Minerva« af Blankenese, af skipper og reder J. Kryger (gave fra Fåborg kulturhistoriske museer ved museumsinsp. Anders Rehde Nielsen), og en *optegnelses- og regnskabsbog*, ført i 1860-70'erne af kapt. Carl Peter Knudsen Limschou på skonnert »Cathrine« af Fanø og skonnertbrig »Venus« af Middelfart (givet af cand.polit. Troels Glud, Klampenborg).

Knud Nielsen, Vanløse, har skænket en tysk og en engelsk *redningsmedalje*, som hans onkel, matros Ernst Christian Gundersen modtog, da han i 1929 sammen med andre besætningsmedlemmer fra



Kong Hans' skibsværft, anlagt ca. 1508 på Slotø i Nakskov fjord og i brug til 1634. Model i skala 1:100. Modellen er en gave fra Nakskov Skibsværft. På billedet ses fra venstre overingeniør Erl. Andersen, museumsdirektør, dr.phil. Henning Henningsen, museumsdirektør Knud Klem, lektor Marius Hansen og modelbygger Knud Larsen.

King Hans' shipyard, built about 1508 on the island of Slotø in Nakskov fjord and in use until 1634. Scale 1:100. The model was presented by Nakskov Shipyard. From left to right: Erling Andersen (chief engineer), Henning Henningsen (Danish Maritime Museum), Knud Klem (Danish Maritime Museum), Marius Hansen, and Knud Larsen who built the model.

S/S »Saguache« af New York reddede mandskabet fra det synkende S/S »Roedelheim« af Bremen. Med medaljerne fulgte diplom, forskellige skrivelser, fotos og udklip om denne tapre redningsdåd.

Til belysning af livet ombord er erhvervet en *barberkniv* i etui og en *sæbeæske* af metal fra slutn. af 1800-årene. Af Nationalmuseets 3. afd., Brede, er foræret en *køjesæk*, der har været anvendt ombord på skoleskibet »Georg Stage« 1977 af elev Caspar Ruge. Den er forsynet med kammeraternes autografer.

Fra museet Falsters Minder i Czarens Hus i Nykøbing Falster er ved museumsinspektør Liselotte Mygh modtaget ikke mindre end tre *splitflag med Christian X's monogram* i korsskæringen. De menes at have været sat foran havnens vejerbod. I årbog 1969 behandledes

s.32ff. de danske monogramflag, som indførtes 1757 for at de nordafrikanske sørøvere, som Danmark betalte presenter til (se ovenfor), ikke skulle forveksle det danske flag med øen Maltas, som præcis så ud som Dannebrog. Men det må indrømmes, at eksistensen af disse sene flag med kgl. navnetræk var en overraskelse for museets medarbejdere, idet de øjensynlig faldt ganske uden for det reglementerede flagsystem. Monogramflagene afskaffedes officielt 1867, men holdt sig trods dette længe efter. Her må de vel være en slags havneflag, som en af vore konger (Chr. IX, Fr. VIII, Chr. X?) har tilladt Nykøbing at anvende, uden at det tilsyneladende er kommet på tryk.

En af verdens førende kartografihistorikere, dr. A.W. Lang, Juist, Tyskland, forærede et *søkort* over Jyllands og hertugdømmernes vestkyst ned til Elben, et smukt fototryk efter Lucas Jansz. Waghenaers kobberstukne søatlas »Het Thresoor der Zeevaerdt« (1592). Kortet er et særtryk af et bilag til Langs stort anlagte historiske kortudgivelse »Deutsches Seekartenwerk«, som har været under udgivelse i en række år, og som har stor interesse for Danmark. Desværre døde Lang uventet et par dage efter, at vi havde modtaget kortet, og vi frygter, at ingen kan fuldføre hans værdifulde værk. Personligt og kollegialt stod han, der i de senere år var knyttet til Deutsches Schiffahrtsmuseum i Bremerhaven, os nær. Han har ofte opholdt sig her for at studere museets ældre kort. Som man vil erindre, skrev han tidligere et par vægtige artikler til årbogen, nemlig i 1955 »De ældste trykte fremstillinger af de danske kyster« og i 1965 »Det ældste kort over Nordeuropas søruter«.

Fhv. radiotelegrafist Niels Larsen, Brøndby Strand, har på eget initiativ og med anbefaling og støtte fra Handels- og Søfartsmuseet besøgt en række ældre søens folk af alle grader og fået dem til at fortælle deres erindringer og oplevelser på bånd. Han har foreløbig til museet afleveret 20 *kassettebånd* med sådanne interviews, som vil blive opbevaret i vort arkiv til glæde for fremtiden. Et sådant arbejde er uhyre værdifuldt, men også særdeles tidsrøvende, og museets fåtallige medarbejdere har ikke haft mulighed for selv at deltage i denne form for dokumentarisk stofindsamling i større grad.

Skibshistorikeren Frederik Frederichsen, Lyngby, har systematisk fortsat arbejdet med sin *registrant over danske damp- og motorskibe* (omtalt i årbog 1981, 283) og afleveret over tusind nye blade til forøgelse af det allerede skænkede materiale.

Den for nogle år siden afdøde ing. Vagn Mandrup efterlod sig en stor samling *negativer* af skibsfotos. Museet har overtaget den og la-

Forgyldt gallionskrølle fra barken »Jacob« af København, 1839. Gave fra Jacob Holm & Sønner.

Gilt scroll of the barque Jacob of Copenhagen, 1839. Presented by Jacob Holm & Sons.

det fremstille kopier heraf til Søhistorisk registratur, ialt ca. 2.200 stk.

Som sædvanlig har vi efter årsberetningen opstillet en liste over de øvrige gaver, vi har modtaget i årets løb men ikke omtalt her. Vi takker giverne for deres velvillige interesse over for museet ved at overlade os disse ting.

En tak rettes også til de firmaer, fonds og institutioner, som har støttet museet med kontante beløb. Disse bidrag er specificeret under museets regnskab i en særlig liste.

I årbog 1981, s. 286 er museets *særudstilling* sommeren 1981 af den glemte kunstner Frederik Visbys malerier og akvareller fra Dansk Vestindien 1865-66 og 1880-82, ialt godt 50 numre, omtalt. Hvert fjerde år arrangerer Dansk-Vestindisk Selskab en rejse for et større antal personer fra de gamle dansk-vestindiske øer til Danmark for at bevare den kulturelle kontakt, og museet har hver gang markeret denne vigtige begivenhed ved en udstilling af relevante genstande og billeder fra dets eget righoldige skatkammer (se årsberetningerne for 1969, 73 og 77). Besøget på Kronborg og museet er altid en begivenhed for deltagerne. Således også i 1981, og udstillingen af de praktisk talt ukendte billeder vakte stor interesse, ikke mindst hos guvernør Juan Luis, som grundigt studerede den under en speciel omvisning. Gæsterne blev som sædvanlig modtaget i Kronborgs riddersal af slotsforvalter, oberst Aksel Jørgensen og af museets direktør. For særlig interesserede arrangerede sidstnævnte traditionen tro en byvandring i det gamle Helsingør.

I vinteren 1980-81 havde dr.phil. Anders Monrad Møller og bogarkitekt Jens Lorentzen arrangeret en særudstilling af materialet til Jens Friis-Pedersens bog Danske sejlskibe II: De sidste i Grønlandsfarten (jfr. årbog 1981, 282f.). Bogen udkom i efteråret 1981 i smukt udstyr og tryk på Høst & Søns Forlag, og samtidig opsatte Monrad Møller og Lorentzen billedmaterialet til bind III: Svenske skibe og danske både, som vil udkomme til efteråret 1982. Hermed skulle denne storslåede udgave af Friis-Pedersens fremragende stof være afsluttet. En række museer og biblioteker i ind- og udland har efter Friis-Pedersens testamentariske bestemmelse fået tilsendt gratiseksemplarer, og bogen er blevet særdeles godt modtaget af anmeldere og læsere i og uden for Danmark.

Til Henning Henningsens 70 års fødselsdag udsendte Høst & Søn i smukt udstyr hans seneste bog »Sømanden og kvinden«, som bærer nr. XII i museets serie Søhistoriske skrifter. Bogen er en kulturhisto-

risk skildring, der forsøger at analysere forholdene mellem de to køn ved hjælp af et stort kildemateriale.

Museet har i den forløbne tid *deponeret* et antal billeder, tryk, modeller og genstande i Toldmuseet. Dette går tilbage til en beskeden samling fra 1912, men blev først opstillet på museumsmæssig måde ved Holger Munchaus Petersen i juni 1981 i Direktoratet for Toldvæsenets bygning i Amaliegade 44 i København, i anledning af toldvæsenets 350 års jubilæum i jan. 1982.

Den tidligere omtalte *indsamling af konstruktionstegninger* som bliver foretaget i samarbejde med andre interesserede institutioner, arkiver og museer er fortsat i 1981. De indkomne tegninger opbevares på Grønlandske Handels pakhus i København.

Museet deltog i september i en *radioudsendelse* »Her og der langs kysten«.

Konserveringsarbejdet er fortsat i noget langsommere tempo. Bl.a. har konservator Mads Harttung, Nivå, haft Fr. Thömings maleri af Rummelhafen i Hamborg 1824 under behandling, ligesom konservator Bjarne Thorsøe, Albertslund, har konserveret hovedparten af Jacob Admiraals sepiategninger af strandinger på den hollandske kyst 1700-20.

Som nævnt i sidste årsberetning har professor Vilhelm Wohlerts tegnestue i 1981 af komiteen fået overdraget opgaven at udarbejde et skitseprojekt for indlæggelse af *elektrisk lys* på museet. I løbet af 1982 forventes projektfasen at være afsluttet, hvorefter museet håber, at de nødvendige midler til dets gennemførelse kan tilvejebringes.

Muligheden for fra 1. maj 1981 at leje et større *magasinrum* på Wiibroes Bryggeri i Helsingør har betydet en nødvendig aflastning af vore i forvejen overfyldte magasiner på Kronborg slot. Der er opsat reoler, og talrige genstande er overflyttet dertil.

I årets løb er der sket en langsom, men glædelig udvikling i den i forbindelse med Skoletjenesten for et par år siden påbegyndte *museumsundervisning*, som ledes af Hanne Besser. Undervisning foregår hovedsagelig i skoletiden mellem forår og efterår tre dage om ugen, og der foreligger foreløbig undervisningsmateriale og lysbilleder til flg. tre emner: ostindie- og kinahandel, vestindiefart og slavehandel samt øresundstold, Kronborg og Helsingør. Materiale til emnet Grønland er under udarbejdelse. I 1981 besøgtes museet af knap 5500 skoleelever med lærere, og af disse modtog ca. 1150 museets tilbud om undervisning, altså ca. 20%, mod godt 15% i 1980.

Efter invitation af Museum für Hamburgische Geschichte holdt

Henningsen i februar 1981 et foredrag »Maler der See in Dänemark«, ledsaget af lysbilleder fra vore samlinger.

Henningsen deltog i juni i den 4. kongres foranstaltet af den internationale sammenslutning af søfartsmuseer, ICMM (Internat. Congress of Maritime Museums) i Paris og Bretagne, med ekskursion til franske middelhavshavne. På kongressen holdt han foredrag med lysbilleder om søfarendes votivgaver til kirker i protestantiske lande.

Hanne Poulsen indtrådte i august 1981 i Dansk Kulturhistorisk Museumsforenings styrelse som repræsentant for specialmuseer og deltog 8.-14. aug. i et marinearkæologisk togt til Bornholm.

Erik Schou Andersen deltog i Dansk kulturhistorisk Museumsforenings museumskursus på Als i tiden 11.-18. juni.

Igennem en menneskealder har museumscheferne på de gamle danske slotte Varbergs slot, Helsingborg, Malmøhus, Rosenborg, Frederiksborg, Kronborg, Koldinghus og Sønderborg slot dannet en uofficiel *»slotsherreklub«* og har med tvangfri mellemrum mødtes afvekslende hos hinanden for at bese kollegernes arbejdsområder og drøfte faglige problemer under fornøjeligt samvær. I april 1981 var slotsherrerne inviteret til Kronborg, og mange af dem, både aktive og ex-slotsherrer, mødte op, bl.a. to af stifterne af klubben: tidligere museichef for Varbergs museum, fil.dr. Albert Sandklef, og tidl. direktør for Handels- og Søfartsmuseet Knud Klem. Til dækning af de beskedne udgifter havde Einar Hansens forskningsfond, Malmø, venligt bevilget et beløb.

Konservator Christian Nielsen har i årets løb foretaget forskellige vedligeholdelsesarbejder af modeller m.m. på museet og har ydet konsulentarbejde ved færdigrestaureringen af skonnerten »Nordlyset« til Kalundborg kommune samt Københavns Søkorps F.D.F.-K 39's galease »Skibladner«. Der er stadig stor interesse for tegninger fra museet, og Chr. Nielsen har bl.a. ekspederet 50 bestillinger på 60 sæt tegninger samt besvaret adskillige forespørgsler om detaljer vedr. rig m.m. til brug for bygning af skibe samt modelbygning også med henblik på kirkeskibsmodeller. Han har ligeledes bistået unge lærlinge fra Teknisk skole bl.a. med spørgsmål om klinkbygning efter de gamle bådebyggertraditioner. Chr. Nielsen har i årets løb repræsenteret museet på Træskibsejernes Sammenslutnings pinsestævne i Kerteminde og i Århus.

Som sædvanlig har museet været konsulent for kirkeministeriet og landets bispeembeder m.h.t. ophængning af *kirkeskibe* i danske kirker. Det må nævnes, at den mest aktive kirkeskibsbygger i landet,

fhv. maskinmester D.A. Jensen, Glud, døde i høj alder i 1981. Han har bygget op mod et halvt hundrede kirkeskibsmodeller, bl.a. flere til Dansk Sømandskirke i fremmede Havnes kirker. Museets direktør har haft venskabelig og faglig kontakt til ham siden 1930'rne. Efter testamentarisk ønske overlod han museet en større samling maritim litteratur.

Blandt *personalet* har der været en del ændringer. Som nævnt i årbog 1981 forlod arkivassistent Elisabeth Henningsen museet pr. 31. maj, samtidig med at hun kunne fejre sit 30 års jubilæum. Hanne Besser, der i forvejen tog sig af museumsundervisningen, blev ansat som kontorassistent pr. 1. juni. Ingeniør Niels Georg Larsen afslutte-de sin tjeneste som civil værnepligtig i aug. 1981.

Museets direktør siden nytår 1971 fyldte 70 år d. 20. okt. 1981 og tog sin afsked fra museet 31. okt. efter mere end 33 års tjeneste. Museets komité havde hos den spansk-fødte kunstner Wistremundo Artero, Brøndby Strand, bestilt et portræt til ophængning i museet. Venneselskabet havde, som medlemmerne vil erindre, haft den venlige tanke, at årbog 1981 skulle udsendes som festskrift, redigeret af museumsinspektør Hanne Poulsen og sekretær Johnna Hendriksen og med bidrag fra kolleger i ind- og udland og overrakt på selve fødselsdagen af selskabets formand Knud Klem i nærværelse af en stor del af forfatterne. - Ved afskedsreceptionen i Erik af Pommerns Kammer afdækkede komiteens formand, afdelingschef Tage Madsen, det omtalte portræt, og søhistorikeren dr. Uwe Schnall fra Deutsches Schiffahrtsmuseum i Bremerhaven overrakte derefter det af ham redigerede 4. bind af Deutsches Schiffahrtsarchiv, som var tilegnet Henningsen af tyske kolleger. Ved en afsluttende middag i Søofficersforeningens lokaler tog komiteen afsked med den gamle direktør og bød den nye, Hans Jeppesen, velkommen.

Komiteen har lidt det tab at miste fhv. professor, dr.phil. Aksel E. Christensen, som døde 15. dec. 1981. Han var det medlem, der havde siddet længst i komiteen, idet han i 1948 blev indvalgt som repræsentant for Københavns universitet. Han var museet en god og trofast støtte og forsømte aldrig et møde. Årbogen har haft den glæde at bringe et par afhandlinger af ham, i 1957 »Øresund og øresundstold«, og i 1966 den underfundige »Birka uden frisere«, som elegant men dødbringende gjorde det af med den såkaldte friserteori.

Besøgstallet har desværre i de senere år været i tilbagegang for de fleste museer, og Handels- og Søfartsmuseet har også mærket de dårlige tider. Fra 109.000 i 1980 sank det til 97.000 i 1981. På grund af de

forhøjede billetpriser, som trådte i kraft 1. marts 1981, blev det økonomiske tilbageslag dog nogenlunde afbødet.

Til slut må det være mig tilladt personligt at bringe en varm og hjertelig tak til alle mine gamle og unge medarbejdere, til Kronborg slotsforvaltning og dens folk, til medlemmerne af Venneselskabet og læserne af årbogen, til museets komité, formand og sekretær, til myndigheder, institutioner og fonds, til tusinder af korrespondenter, til presse, radio og fjernsyn, til forfattere, bogtrykkere og forlag, til kolleger og fagfæller i ind- og udland, til søens folk i alle afskygninger, - for mere end 33 års godt samarbejde, for forståelse, hjælp og overbærenhed, for frugtbare drøftelser af faglige emner, for utallige lyse stunder. Jeg formår ikke at udtrykke rigtigt, hvor taknemlig jeg er for de gode arbejds- og levevilkår, jeg har haft på Handels- og Søfartsmuseet, og for de utallige venskabsbånd, der er knyttet over hele verden, og som har gjort livet til en dejlig oplevelse og arbejdet til en glæde for mig.

Henning Henningsen

GAVELISTE FOR ÅRET 1981

(supplement til de i årsberetningen omtalte gaver)

Billeder, konstruktionstegninger m.m.

Skibstegner *Per Bøgh*, Kbh.: hans rekonstruktion af Vitus Berings brigantine »St. Peter« (1740), litografi; kabelmester *Jørgen Christensen*, Hillerød: gen.-arrangementstegn. for M/T »Gerd Mærsk« (1950); afdelingschef, dr.phil. *Aage Møller Christensen*, Marinbiologisk Laboratorium, Helsingør: farvelit. af Kai Olsen: havforskningsfartøjet »Ophelia«; skibsing. *Finn Frydensberg* og *Aage Christensen*, Frederikshavn: saml. skibstegn. fra Frederikshavn Værft, fra Orlogsværftet og fra Rasmus Møllers Værft i Fåborg, bl.a. med apteringstegn.; *Lillian Hagerup* (testamentarisk, ved arkivar Eva Ganneskov): syv indrammede billeder af skibe; *Jacob Holm & Sønner* (ved dir. J. Parslund): indramm. foto af firmaets bark »Concordia« efter farvelagt tegn.; civiløkonom *Mogens Duus Jeppesen*, Snekkersten: blyantstegn. af skibsfører Nils Bar-

foed 1880 (eller 1887): S/S »Arcturus«, DFDS; *Kgl. Dansk Yachtklub* (ved Erik Korshagen): mappe med reprod. af Bo Bonfils' akvareller af krydstoldjagten (1981); *Palle Larsen*, Gilleleje: maleri af fyrass. E. Tønnesen: fyrskib Kattegat S. på station (1960'erne); fotograf *Arne Magnussen*, Helsingør: reprod. efter stik af kæmpende romerske soldater foran Kronborg (fra Dan. Meisner: Thesaurus, 1624); værkfører *John A. Mortensen*, Kbh.: usign. maleri: Kronborg set fra vest (ca. 1850-70); *Orlogsmuseet*: indrammede olietryk med maritime motiver (1800-årenes sidste halvdel); *Ib Bach Poulsen*, Helsingør: indr. foto af S/S »Alfa« (J. Lauritzen); skibsing. *Laur. Rasmussen*, Odense: konstr.-tegn. til skonnertbrig »Skjælfiskør« af Skælskør (bygg. 1869), kopi efter orig. (lystryk); *John Reichenbach*, Hellerup: arrangementstegn. til S/S »Frederik VIII«; tegn. til lystbåde (Christiansen 1930 og 1946) og jolle; ni søkort (da. og eng. farvande); conservateur *Félix Reynaud*, Musée de la Marine, Marseille: to nytryk af Cochin fils & Le Bas' stik efter J. Vernet 1760: havneprospekter af Marseille; overlærer *Mathilde Roed-Müller*, Sønderborg (testamentarisk): to usign. akvareller af orlogsbrig »Lougen«s kamp ved Fugleklippen, Da. Vestinden 1801 (efter F.M. Dodt); forlagsboghandler *Palle Schmidt-Hansen*, Rørvig: to lit. plancher: stjernekort, ældre danske fiskerbåde (Verner Münch); førstestyrmd. *Peter Østrin*, Frederikshavn: gen.-arrangementstegn. til havundersøgelsesskibet »Dana«.

Arkivalier, småtryk, manuskripter o.lign.

Svend Andersen, Carmel (Calif.): passagerplan m.v. fra M/S »Canada« 1937; Mrs. *G.C.S. Heijdt-Vermijs*, Rijswijk, Nederland: xeroxkopi af kapt. Fridr. Otto de Bruyn van Tromps logbog 1800-01 for brig »Mathilde Marie« af Kbh. (C.S. Blacks Enke & Co.); kapt. *Chr. Kiil*, Kbh.: ringbind med fotos af radarnavigation på Limfjorden (ca. 1957), personlige notater og udklip; *Knud Petersen*, Gentofte: udklareringspapirer for brig »Martin Heinrich« af Hamborg og brig »De Jonge Anna & Maria« af Le Havre, udstedt i Le Havre juni 1814 under Napoleons hundrede dage; fhv. overlærer *Karl Rønne*, Hornbæk: manus. om Hornbæks oldermandsprotokol (på Handels- og Søfartsmuseet) og transskription af afsnittet omhandlende tiden 1820-79; fhv. postmester *T.M. Sørensen*, Bindslev: saml. af udklip, prospektkort, hæfter m.m.

Diverse

Skibsing. *Finn Frydensberg*, Frederikshavn: skydelære, antagelig brugt af dykkere til måling af godstykkelse under vand; *Grønlandske Handel*: førstedagskuverter med nye grønlandske frimærker; *Svend Hacke*, Helsingør: tre små silkeflag fra de fhv. dansk-vestindiske øer, fra 50 års jubilæet 1967 for øernes overtagelse; *Gunner Henningsen (†)*: Uruguays flag; ing. *K.V. Nielsen*, Helsingør: vægtregnestok brugt indtil sidst i 1950'erne på Helsingør Værft til udregn. af vægten af stålplader; dir. *Elisabeth Reinstrup*, Hellerup: en stump tjæret sejldug, stammende fra Ivar Huitfeldts »Dannebrog«, som sprang i luften 1710 i Køge Bugt.

Fotogaver

Svend Andersen, Carmel (Calif.), USA; *Aust-Agder-Museet*, Arendal; styrmand *Eli*

Bager, Rødovre; indkøbschef *Lars Bager*, Helsingør; ingeniør *Aage Christensen*, Frederikshavn; *Fredericia Dagblad; Frederiksborgmuseet*, Hillerød; skibsingeniør *Finn Frydensberg*, Frederikshavn; *Aage Hansen*, Vrå; bibliotekar *Peter Heiberg*, Fredensborg; *Helsingør byhistoriske Arkiv*; *John R. Herbert*, Quincy (Mass.), USA; borgmester *C.T. Jacobsen*, Vesterø havn; *Christer Jansson*, Hyllinge; amanuensis *Poul Valentin Jensen*, Holte; civiløkonom *Mogens Duus Jeppesen*, Snekkersten; fotograf *Walter Lüden*, Wyk, Föhr; *Knud Munk Matthiesen*, Esbjerg; *Midtsjællands lokalhistoriske Arkiv*, Ringsted; kommandør *P.A. Mørch*, København; *Bo Nielsen*, København; *Knud Nielsen*, Vanløse; *Max Nielsen*, Charlottenlund; toldinspektør *A. Nissen*, Varde; *Orlogsmuseet*, København; *Chr. Ostersehlte*, Bremen; maskinmester *G. Philipsen*, Odense; *Niina Raid*, Tartu; *Arne Bruun Rasmussens kunstauktioner*, København; *Ingmar Sahlén*, Jönköping; *Erik Simmons*, Säffle; *Gösta Simmons*, Norrtälje; forstander *Henning Thalund*, Svendborg; auditør *Torben Topsøe-Jensen*, Rungsted; 1.intendent *Gösta Webe*, Stockholm; *Aalborg historiske Museum*.

Boggaver

Civilingeniør *Jørgen Anderskouv*, Esbjerg; rektor *Karl-Erik Andersson*, Göteborg; direktør *Jules van Beylen*, Antwerpen; museumsleder *Benny Boysen*, Struer; *Jørgen Burchardt*, Espergærde; skibstegner *Per Bøgh*, København; 1.intendent *Carl Olof Cederlund*, Stockholm; *Frank Chennells*, Tahunanui; konservator *Arne Emil Christensen*, Oslo; museumsinspektør *Ole Crumlin-Pedersen*, Roskilde; *Dansk Forening for ældre Lystfartøjer*, København; *Deutsches Schiffahrtsmuseum*, Bremerhaven; direktør Dr. *Detlev Ellmers*, Bremerhaven; *Fiskeri- og Søfartsmuseet*, Esbjerg; professor *Hartmut Goethe*, Hamburg; forfatter *Gils Gudmundsson*, Reykjavik; *Reimer Hansen*, Berlin; *Børge Vilh. Helander*, Brønshøj; *Helsingør kommune;* direktør *J. Welles Henderson*, Philadelphia; museumsdirektør *Henning Henningsen*, Helsingør; lektor *Ove Hornby*, København; Bürgermeister *Hans Horstmann*, Münster; kirkeskibsbygger *D.A. Jensen* (†), Glud; *Aage Johnsen*, Ålsgårde; *Herbert Karting*, Oldendorf; museumsdirektør, Dr. *Gerh. Kaufmann*, Altona; *Boris Koshechkin*, Murmansk; Dr. *Walter Kresse*, Hamburg; *Jens Lampe*, Brabrand; *Landsudvalget for indsamling af gamle fotografier*; bibliotekar *Eva Lawaetz*, København; museumsdirektør *Per Lundström*, Stockholm; fotograf *Walter Lüden*, Wyk auf Föhr; *Roald Morcken*, Bergen; *Niels Mortensen*, Helsingør; *Munksgaards Forlag*, København; *Bo Nielsen*, Nødebo; *Chr. Ostersehlte*, Bremen; museumsleder *Holger Munchaus Petersen*, Kastrup; museumsinspektør *Hanne Poulsen*, Espergærde; *Niina Raid*, Tartu; *School of Navigation*, London; *Sjöfartsstyrelsen i Helsingfors*; professor *Bjarne Stoklund*, Lyngby; *Sten Thorstenson*, Simrishamn; *Thorvaldsens Museum*, København; *Vikingeskibshallen*, Roskilde; *Fritz David Zieler*, Zwolle.

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PÅ KRONBORG

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1981

Indtægter

Indtægt ved forevisning	360.662
Statens tilskud	1.325.951
Private bidrag ifølge specifikation	68.850
Renter	21.319
Fortjeneste ved salg af Søhistoriske skrifter, kort billedbog, postkort, skibstallerkner m.v.	16.459
Tilskud til specialopgaver	12.000
Kr.	1.805.241

Udgifter

Administration og drift:		
Lønninger, honorarer, pensionsudgifter m.m.	1.425.985	
Renholdelse af lokaler	156.506	
Opvarmning	71.551	
Kontorhold og diverse	83.963	
Kørsel og transport	2.796	
Assurance og ATP	23.633	1.764.434
Museets samlinger:		
Nyerhvervelser og opstillinger m.v.		84.237
Afskrivninger:		
Inventar		9.157
Underskud overført til kapitalkonto		−52.587
Kr.		1.805.241

STATUS PR. 31. DECEMBER 1981

Aktiver

Likvide midler:		
Kassebeholdning	2.386	
Den Danske Bank	291.951	294.337
Udestående fordringer		125.951
Beholdning af kataloger, farvepostkort, skibstallerkner, bøger m.v.		54.500
Mellemregning med Generalkonsul L.O.G. Amundsens gave		3.363
Inventar:		
Saldo pr. 1. januar 1981	30.477	
Tilgang	15.310	
	45.787	
Afskrivning ifølge driftsregnskab	9.157	36.630
Samlingen:		
Saldo pr. 1. januar 1981	4.169.138	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v.	84.237	
Modtagne genstande m.v.	145.330	4.398.705
	Kr.	4.913.486

Passiver

Diverse kreditorer:		
A-skat	43.483	
Omkostninger	22.625	
Merværdiafgift	661	
Forudmodtaget statstilskud	300.000	366.769
Kapitalkonto for museet:		
Saldo pr. 1. januar 1981	4.369.737	
Nyerhvervelser og opstillinger m.v.	84.237	
Modtagne genstande m.v.	145.330	
Underskud ifølge driftsregnskab	−52.587	4.546.717
	Kr.	4.913.486

Specifikation af private bidrag 1981

Otto Ballantine	100
BP Olie-Kompagniet A/S	300
Concord-Line A/S	500
Dampskibsselskabet Hafnia's Fond	500
Danmarks Rederiforening	10.000
Den Danske Bank	2.500
A/S De Danske Sukkerfabrikker	1.000
Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark	2.500
Helsingør Kommune	9.500
J.C. Hempels Legatfond	4.000
Holdingsaktieselskabet Dannebrog	1.000
A/S Kjøbenhavns Handelsbank	2.500
Kryolitselskabet Øresund A/S	1.000
J.L. Fondet	10.000
Magasin du Nord's Fond	5.000
A.P. Møller	5.000
Nordtramp I/S	1.000
Privatbanken A/S	2.500
Det Store Nordiske Telegraf-Selskab	200
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise	1.000
A.E. Sørensens Rederi	500
A/S Dampskibsselskabet Torm	250
Wm. Vetts Fond	5.000
A/S Det Østasiatiske Kompagni	3.000
Kr.	68.850

De efter 1. januar 1982 indgåede bidrag vil blive optaget i næste års regnskab.

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

København, den 15. februar 1982.

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

BJARNE HANSEN
statsaut.revisor

GENERALKONSUL L.O.G. AMUNDSENS GAVE

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1981

Indtægter

Renter af obligationer		8.460
Renter af bankindestående		4.110
	Kr.	12.570

Udgifter

Opsætning af reoler i nyt arkiv	15.473	
Depotgebyrer	230	15.703
Underskud overført til kapitalkonto		−3.133
	Kr.	12.570

STATUS PR. 31. DECEMBER 1981

Aktiver

Likvide midler:		
Den Danske Bank		35.008
Obligationer (kostpriser):		
68.000 kr. 12% Dansk Statslån 1983 I	61.803	
50.000 kr. 7% Danmarks Skibskreditfond, 1982	38.703	100.506
(kursværdi 31.12.1981: 109.980 kr.)	Kr.	135.514

Passiver

Mellemregning med museet		3.363
Kapitalkonto:		
Saldo 1. januar 1981	128.701	
Kursgevinst udtrukne obligationer	6.583	
Underskud ifølge driftsregnskab	−3.133	132.151
	Kr.	135.514

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med det førte bogholderi, som vi har revideret.

København, den 15. februar 1982.

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

BJARNE HANSEN
statsaut.revisor

ARKITEKT J. FRIIS-PEDERSENS ARV

DRIFTSREGNSKAB 1. JANUAR TIL 31. DECEMBER 1981

Indtægter:

Provision ved salg af bogen Sejlskibe		22.660
Indvundne renter		90.302
Fortjeneste ved salg af bøger og plakater		1.024
	Kr.	113.986

Udgifter:

Gave til museet (bogen Sejlskibe)	8.356	
Honorarer for forarbejder til bogen Sejlskibe (bind II)	16.667	
Særudstilling	3.781	
Revisor	2.440	31.244
Overskud overført til kapitalkonto		82.742
	Kr.	113.986

STATUS DEN 31. DECEMBER 1981

Aktiver:

Likvide midler:		
Den Danske Bank		93.613
Obligationer (kostpriser):		
264.000 kr. 12% Krf.Danmark alm. Real 64.s. 2022		172.751
(kursværdi andrager 31/12 1981: 168.960 kr.)		
Pantebreve (arvebeløb):		
147.398 kr. 16% pantebreve i matr.nr. 23 ey, Lyngby	110.548	
306.705 kr. 9% pantebreve i matr.nr. 23 ey, Lyngby	170.221	280.769
Udlæg vedrørende projektering belysningsanlæg i museets lokaler		45.227
Tilgodehavende merværdiafgift		3.032
Beholdning af bøger		14.900
	Kr.	610.292

Passiver

Skyldige omkostninger		2.440
Kapitalkonto:		
Saldo 1. januar 1981	522.084	
Kursfortjeneste afdrag på pantebreve	5.761	
Kurstab ved salg af obligationer	−2.735	
Overskud ifølge driftsregnskab	82.742	607.852
	Kr.	610.292

Foranstående regnskab er i overensstemmelse med det førte bogholderi, som vi har revideret.

København, den 15. februar 1982.

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

BJARNE HANSEN
statsaut.revisor

MARITIM KUNST

Udsendt af
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

Kompasplatter

Af den siden 1970 udsendte kompasplatteserie er endnu et mindre oplag af følgende årgange på lager:
Platte 1978 (Iver Jensen Borger, København, omkr. 1760-80), kr. 170,00
Platte 1979 (Peder Nielsen Brenøe, København, omkr. 1750-65), kr. 183,00
Platte 1980 (Christian IV's skibskompas fra 1595 på Rosenborg), kr. 205,00

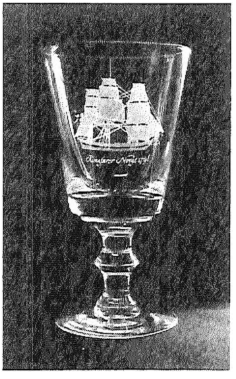
Kalkmalerifliser, udført af Den kongelige Porcelainsfabrik med motiver fra Højby kirke i Odsherred fra ca. 1350-1400:

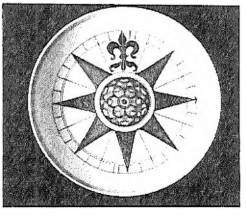
Flise 1981 Harald Hårderådes skib »Ormen hin snare« - kr. 158,85
Flise 1982 Olav den Hellige på sit skib »Oksen hin hårde« - kr. 175,45

Glaspokaler, fremstillet på Holmegaards Glasværk i typen Wellington:

Pokal 1982 med motiv af Ostindisk Kompagnis fregat »Oldenburg«, 1672, kr. 172,15

Alle priser er ekskl moms og ekspeditionsgebyr.





SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

BERETNING FOR 1981-82

Selskabets årlige generalforsamling 1982 fandt sted tirsdag den 17. august i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg.

Før selve mødet udtalte den nye formand, fhv. museumsdirektør Henning Henningsen, mindeord om museets nylig afdøde konservator og modelbygger Christian Nielsen (trykt andetsteds i denne årbog), og forsamlingen mindedes den afdøde og hans indsats ved at rejse sig.

Herefter gik man over til dagsordenen. Til dirigent valgtes stadsbibliotekar Erik Buch Vestergaard, som så mange gange før har påtaget sig dette hverv.

Formanden indledte sin beretning om selskabets virksomhed i perioden 1. april 1981 - 31. marts 1982 med at sige, at bestyrelsen forsøgsvis havde henlagt generalforsamlingen til om aftenen kl. 19.30 i stedet for som sædvanlig til om eftermiddagen kl. 15, idet flere medlemmer havde beklaget sig over, at de aldrig kunne komme til møderne på dette tidspunkt. Øjensynlig var det en god idé, idet godt 125 medlemmer havde indfundet sig - trods regnvejret.

Pr. 1. november 1981 havde der været vagtskifte på Handels- og Søfartsmuseet, idet Henningsen på grund af alder blev afløst af Hans Jeppesen som direktør. Ifølge selskabets love er museets direktør »født« sekretær og kasserer i selskabet, og Henningsen bød ham hjertelig velkommen til disse hverv. Da selskabets formand siden 1971, fhv. museumsdirektør Knud Klem, havde trukket sig tilbage på Henningsens 70 års fødselsdag den 20. oktober 1981, havde bestyrelsen valgt Henningsen til hans efterfølger.

Henningsen udtrykte personligt sin taknemlighed over den opmærksomhed, der var blevet vist ham fra selskabets side på dagen. Under en højtidelighed i Erik af Pommerns Kammer overrakte den afgåede formand Knud Klem ham et festskrift »Maritime studier«med bidrag fra kolleger i ind- og udland og redigeret af museumsinspektør Hanne Poulsen og sekretær Johnna Hendriksen. Til stede var foruden redaktørerne og bestyrelsen en del af forfatterne. De mange artikler i dette værdifulde skrift indgik samtidig i årbog 1981, som derfor i omfang var omtrent dobbelt så stort som normalt.

Ved Knud Klems afgang som formand havde bestyrelsen besluttet at takke og hædre ham ved at udnævne ham til æresmedlem af selskabet. Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed overrakte ham æresmedlemsbrevet, hvoraf følgende skal citeres: »Det var på Deres initiativ, at selskabet blev stiftet i 1940. I Deres sekretærtid fra 1940 til og med 1970 og i Deres formandstid fra 1971 til 1981 er selskabet vokset støt og sikkert til at blive en af de største og mest livskraftige sammenslutninger af denne art, med en trofast medlemsskare på over 1500 maritimt interesserede personer. Selskabet har i denne periode levet op til sit formål at være en god støtte for Handels- og Søfartsmuseet, idet det har beriget det med en lang række kostbare gaver og tilskud til museale formål, ikke mindst konservering af truede genstande. Af særlig betydning har det været, at De har påbegyndt og i mange år redigeret den lange række af museets årbøger, udgivet og bekostet af selskabet og indeholdende talrige vægtige bidrag til den maritime forskning. Det glæder os at kunne vise vor påskønnelse for denne indsats ved herved at udnævne Dem til selskabets første æresmedlem«.

Medlemmerne gav udtryk for deres tilslutning ved at rejse sig og hylde Knud Klem med klapsalver. Klem takkede bevæget for denne store æresbevisning.

Efter at have givet en kort oversigt over museets virksomhed gik formanden over til at omtale selskabets forhold. Pr. 15. august 1982 havde det 1518 medlemmer, hvoraf 95 livsvarige. Af gaver til museet havde man foruden årbogen, der er og altid har været den største gave, deltaget i udgifterne til bygningen af toldinspektør A. Nissens fornemme model af defensionsfregatten »Frederiksdahl« af København (1782), hvortil Otto Mønsteds Fond i sin tid havde givet et beløb. Endvidere havde selskabet bevilget et rammebeløb til fortsættelsen af den løbende konservering af malerier og akvareller.

Da kompasplatteserien i 1980 afsluttedes, havde bestyrelsen svære overvejelser med hensyn til en afløsning deraf. Som selskabets medlemmer ved, besluttede man sig til at udsende to serier: en fliseserie (Kgl. Porcelain) med afbildninger af skibe på middelalderlige danske kalkmalerier og en glaspokalserie (Holmegaards Glasværker). Som de første numre udsendtes i 1981 en flise med gengivelse af Harald Hårderådes skib fra Højby kirke (ca. 1350) og en kinafarerpokal indgraveret med Asiatisk Kompagnis fregat »Norge« (1798). Desværre har vi måtte konstatere en afmatning i interessen for disse smukke stykker »maritim kunst«, vel ikke mindst på grund af de dårlige tider.

Af flisen er der af et oplag på 500 kun afsat ca. 275, mens der af pokalen er solgt det leverede oplag på 500 stk. En efterbestilling på 50 pokaler har været nødvendig for at tilfredsstille efterspørgselen. Det økonomiske resultat har desværre været, at der er indgået væsentligt mindre beløb end tidligere, hvilket er så meget mere beklageligt, som de ved salget indtjente penge, der som bekendt nyder skattefrihed, alle går ubeskåret til selskabets støttearbejde for museet. Selskabets regnskab viser derfor et stort underskud, hvilket betyder, at vi må være mere tilbageholdende med gaver i fremtiden. Flise nr. 2, som udsendes i efteråret 1982 vil gengive Olav den Helliges skib i Højby kirke, og pokalen, som der er bestilt et større oplag af, vil være en ostindiefarerpokal, prydet med indgravering af Ostindisk Kompagnis fregat »Oldenborg« (1672) i skibstegneren Per Bøghs følsomme streg.

For at spare lidt på udgifterne til årbogen har vi overvejet at skære oplagstallet på 2500 ned med nogle hundrede eksemplarer. Et forslag om, at årbogen skulle gå over til igen at bringe annoncer, mødte nogen betænkelighed hos bestyrelsen, idet det i sin tid havde vist sig, at disse i det store og hele gav økonomisk tab. Skulle de gavne, måtte de betales med en ret høj pris. En kreds af de gamle trofaste annoncører - i 1981 således 19 firmaer - støttede stadig årbogen med et beløb, som tilsammen beløb sig til over 10.000 kr.

Formanden sluttede sin beretning med at rette en tak til bidragyderne til årbogen, til pressen og til medlemmerne.

Beretningen godkendtes.

Hans Jeppesen forelagde som kasserer selskabets regnskab, som sluttede med et underskud på ca. kr. 10.600, hvilket skyldtes de omtalte svigtende indtægter ved salget af maritim kunst. Skibsfører H.L. Barfoeds legat udviste et underskud på ca. 19.600 kr., som var fremkommet ved et kurstab ved salg af den gamle bestand af lavtforrentede obligationer og indkøb af nye med gunstigere forrentning. Efter en kort drøftelse om midlernes bedste anbringelse godkendtes regnskaberne.

På valg til bestyrelsen var i henhold til lovenes § 5 borgmester Ove Thelin og arkitekt m.a.a. Mikael Sinding, der begge genvalgtes.

På grund af det store underskud på regnskabet havde bestyrelsen set sig foranlediget til at foreslå en forhøjelse af kontingentet fra 65 til 75 kr. (for firmaer og institutioner fra 250 til 275 kr.). Formanden beklagede at skulle fremsætte et så upopulært forslag på baggrund af, at man sidste år havde måttet hæve kontingentet fra 50 til 65 kr. Den

følgende diskussion gav udtryk for stor offervilje blandt de tilstedeværende medlemmer, som dog også havde forståelse for, at det ikke mindst for pensionister kunne være svært at afse de nødvendige kroner til et højere kontingent. Man var også klar over risikoen for udmeldelser. Drøftelserne resulterede i, at den foreslåede forhøjelse blev vedtaget med stor majoritet.

Generalforsamlingen sluttede kl. ca. 21, og efter en pause med servering af forfriskninger og hyggeligt samvær viste Hans Jeppesen en fornøjelig og instruktiv film om coasteren M/S »Mars« af Ålborg og livet derombord.

Før generalforsamlingen havde museumsinspektør Hanne Poulsen for en kreds af interesserede forevist museets særudstilling om Helsingør Værft, arrangeret i anledning af værftets 100 års jubilæum.

SELSKABET
HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER
(Stiftet 1940)

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. 02-21 06 85). - Selskabets girokonto 7 05 90 00.

Medlemmernes rettigheder:
Gratis adgang til Handels- og Søfartsmuseets samlinger på Kronborg slot.
Selskabet yder gratis sine medlemmer en smuk og interessant illustreret årbog, hvis værdi overstiger kontingentet.
Medlemmerne kan til nedsat pris købe en del af de af museet udgivne Søhistoriske Skrifter samt ældre årbøger:

1944-67 pr. stk. kr. 10,00 (bogladepris kr. 20,00),
1968-73 pr. stk. kr. 20,00 (bogladepris kr. 35,00),
1974-77 pr. stk. kr. 35,00 (bogladepris kr. 50,00),
1978-79 pr. stk. kr. 50,00 (bogladepris kr. 65,00),
1980 pr. stk. kr. 50,00 (bogladepris kr. 70,00),
1981 pr. stk. kr. 65,00 (bogladepris kr. 120,00).
1982 pr. stk. kr. 75,00 (bogladepris kr. 120,00).

(Årbog 1942, 43, 51, 52, 56-58, 60, 61, 62-66 er udsolgt).
Pris for biblioteksabonnenter: årbog 1944-67: kr. 15,00, 1968-73: kr. 20,00, 1974-77: kr. 35,00, 1978-80: kr. 50,00, 1981: kr. 65,00, 1982: kr. 75,00 pr. stk.
Alle priser er inkl. moms, ekskl. porto og forsendelse.
Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. (Tlf. 02-21 06 85).

Kontingentet er for tiden:
kr. 75,00 årligt for personer, kr. 275,00 for institutioner eller firmaer.

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1981 TIL 31. MARTS 1982

Indtægter:

Kontingenter og bidrag fra medlemmer			98.981
Fortjeneste ved salg af kompasplatter, glaspokaler og fliser:			
Salg ekskl. moms		156.876	
–Forbrug:			
Beholdning af platter pr. 1.april 1981	71.278		
Købspris for glaspokaler og fliser	108.385		
Diverse udgifter til porto, forsendelse m.v.	16.117		
	195.780		
–Beholdning af platter, glaspokaler og fliser pr. 31. marts 1982	79.886	115.894	40.982
Renter af bank, postgiro og obligationer			26.855
Gave fra fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds legat			9.000
		Kr.	175.818

Udgifter:

Gaver og tilskud til Handels- og Søfartsmuseet:					
Årbog 1981:					
Udgivelse af årbog		121.339			
Porto til udsendelse		7.923			
		129.262			
–Salg af årbøger og særtryk	34.346				
Tilskud til årbog 1981	16.050	50.396	78.866		
Gaver i øvrigt			18.000		
			96.866		
Gage og feriepenge			63.334		
Diverse omkostninger:					
Porto, fragt m.v.		4.776			
Kontorhold		7.489			
Revision og regnskabsassistance		9.100			
Køb af skrivemaskine		2.058			
Diverse udgifter		2.761	26.184		186.384
Underskud, der overføres til kapitalkonto					10.566
				Kr.	175.818

STATUS PR. 1. APRIL 1982

Aktiver:

Likvide midler:		
Kassebeholdning	930	
Den Danske Bank, Helsingør		
Checkkonto 11130-6	27.701	
Bankbog 6-60047	11.867	
Bankbog 91440-9	174.836	
Postgiro	1.071	216.405
Debitorer:		
Tilgodehavende vedr. årbog og platter		1.542
Beholdning af platter, glaspokaler og fliser		79.886
Obligationer:		
Kr. 10.000 7% Østift.Kreditf. 18.s. 1998 à 53¾	5.375	
Kr. 42.000 7% Østift.Kreditf. 16.s.4. 2028 à 37½	15.750	
Kr. 10.000 7% Østift.Kreditf. 15.s.4. à 41¾	4.175	
Kr. 33.000 7% Københ.Kreditf. 15.s.1.a. 2018 à 40	13.200	38.500
	Kr.	336.333

Passiver:

Diverse kreditorer og skyldige omkostninger		21.953
Vedtagne, endnu ikke ydede gaver		7.680
Reservefond:		
Saldo pr. 1. april 1981		50.048
Kapitalkonto:		
Saldo pr. 1. april 1981	269.675	
–Underskud ifølge driftsregnskab	10.566	
	259.109	
–Kursregulering af obligationer	2.457	256.652
	Kr.	336.333

HENNING HENNINGSEN JENS M. BARFOED NIELS HAHN-PETERSEN
MIKAEL SINDING ARNE HOLM OVE THELIN
HANS JEPPESEN

Skattedepartementet har bevilget selskabet fritagelse for beskatning af fortjeneste ved salg af kompasplatter, glaspokaler og fliser.

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

København, den 13. april 1982.

BJARNE N. HANSEN
statsaut.revisor

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

FHV. SKIBSFØRER HARALD LÆSSØE BARFOEDS LEGAT

DRIFTSREGNSKAB 1. APRIL 1981 TIL 31. MARTS 1982

Indtægter:

Renter og udbytter:		
Bankindestående	944	
Obligationer	12.492	13.436
	Kr.	13.436

Udgifter:

Gaver til Handels- og Søfartsmuseet	9.000	
Depotgebyrer	273	
Kurstab på solgte obligationer	23.795	33.068
–Underskud, der overføres til gevinst- og tabskonto		19.632
	Kr.	13.436

STATUS PR. 1. APRIL 1982

Aktiver:

Likvide midler:		
Den Danske Bank, Helsingør, bankbog		18.099
Værdipapirer:		
Obligationer:		
Kr. 108.000 12% Kreditf.Danmark alm.real 64.s. 2022 á 63½		68.580
	Kr.	86.679

Passiver:

Mellemregning med Selskabet Handels- og Søfartsmusects Venner			0
Kapitalkonto:			
Legat ifølge testamente		100.000	
Gevinst- og tabskonto:			
Underskud ifølge driftsregnskab	19.632		
Kursregulering af obligationer	1.725		
	21.357		
–saldo pr. 1. april 1981	8.036	–13.321	86.679
		Kr.	86.679

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

København, den 13. april 1982.

BJARNE N. HANSEN
statsaut.revisor

EIGIL BRUHN
statsaut.revisor

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 at dække en del af de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der i form af tilskud eller køb af et større antal årbøger har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

SOPHUS BERENDSEN A/S
BP OLIE-KOMPAGNIET A/S
CARLSBERG BRYGGERIERNE
DANMARKS NATIONALBANK
DEN DANSKE BANK AF 1871 A/S
HELSINGØR VÆRFT A/S
A/S KJØBENHAVNS HANDELSBANK
A/S DET KONGELIGE OCTROIEREDE ALMINDELIGE BRANDASSURANCE-COMPAGNI
KØBENHAVNS HAVNEVÆSEN
LEMVIGH-MÜLLER & MUNCK A/S's FOND
E. NOBEL, CIGAR- & TOBAKSFABRIKKER A/S
PRIVATBANKEN A/S
J. RING-ANDERSENS SKIBSVÆRFT
TUBORGS BRYGGERIER A/S
IVER C. WEILBACH & CO. A/S
WIIBROES BRYGGERI A/S
TEXACO A/S

SELSKABET HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

BESTYRELSE
(pr. 1/9 1982)

Museumsdirektør, dr.phil. HENNING HENNINGSEN, R[1], formand.
Direktør, civilingeniør JENS M. BARFOED, R.
Direktør, skibsreder NIELS HAHN-PETERSEN.
Marinebibliotekar, kommandørkaptajn ARNE HOLM, R.
Arkitekt m.a.a. MIKAEL SINDING.
Borgmester OVE THELIN.
Museumsdirektør, cand.mag. HANS JEPPESEN, kasserer og sekretær.

Personale

Assistent Liselotte Jacobsen

ÆRESMEDLEM: Museumsdirektør, cand.mag. KNUD KLEM

NYTILKOMNE MEDLEMMER
(fra 16. august 1981 til 31. august 1982)

Allerup, Steen, dr-phil, Allerød
Andersen, Søren, restauratør, Nykøbing F.
Bech, Poul, journalist, Fredericia
Bentsen, Preben, Rungsted
Birkeholm, Mogens, Herlev
Bodam, Otto, Viborg
Brix, Tom, København
Christensen, Frans, Frederiksværk
Christensen, Tommy, København
Christiansen, Bjarne Skov, Odense
Eriksen, Leif, Ry
Fogh, Anne, arkitekt, Helsingør
Franke, Niels, København
Frederiksen, Arne, Sønderborg
Gjøl, Erik, København
Gorr, Ingeborg, Birkerød
Gullev, Sven, direktør, København
Hansen, Claus, Nakskov
Hansen, Erik Pallesen, antikvitetshandler, København
Hansen, Ove, Svendborg
Henriques, Kai, København
Hesseling, J., Rødovre
Hjerming, Jesper, Viborg

Hovesen, Benny, Randers
Hovmand, Niels, direktør, Maribo
Høegh-Guldberg, Christian, orlogskaptajn, Helsingør
Ishøj-Hansen, Per, Slangerup
Jacobsen, Per, Skagen
Jensen, Alfrido, skibsfører. Grenaa
Jensen, Bernhard, skibsingeniør, Nakskov
Jensen, Børge, København
Jensen, Sv. O., civilingeniør, Dragør
Jeppesen, P. K., skibsfører, Hesselager
Jepsen, Karl Erik, Svendborg
Johansen, Ervin, reg.revisor, Tåstrup
Johansen, Lindy Kaj, styrmand, Vejle
Jølck, Kai, Birkerød
Jørgensen, Knud, Vanløse
Jørgensen, Viggo, ingeniør, Sønderborg
Kejser, Vibeke, Kibæk
Kiersgaard, Hans, Godthåb
Kirk, Einar, arkitekt MAA DAL, København
Koch, Caspar, skuespiller, Århus
Kofoed, Mads, København
Kristensen, Sten, Ærøskøbing
Kristensen, Viggo, Hundested
Krog-Jensen, Michael, fuldmægtig, Espergærde
Kronegh, Jon, undervisningsleder, Helsingør
Ladefoged, John, Ringsted
Larsen, Hans Ole, ingeniør, Bagsværd
Larsen, Hemming, mar.ingeniør, Pattaya, Thailand
Larsen, Niels, Brøndby Strand
Larsen, Svend Salling, Virum
Lassen, Stephen, Fanø Bad
Lauritzen, Knud E. Fabricius, Skovlunde
Laursen, Per Henning, ingeniør, Allerød
Lindhard, N.H., bibliotekar, Løgstør
Ludvigsen, Peter, Aalborg
Madsen, Erik Stensgaard, isenkræmmer, Hvidovre
Madsen, Kaj, Jægerspris
Nielsen, Milton Munk, civ.ingeniør H.D., Lyngby
Norin, Ulf, Visby, Sverige
Palludan, Karl Otto, Helsingør
Parker, William J.L., kaptajn, Camden, Maine, USA
Pedersen, Jens, skibsbygger, Helsingør
Petersen, Henning, styrmand, Helsingør
Post, Høeg, arkitekt, Snekkersten
Ranum, Jørgen, Nyborg
Rasmussen, Erik, kaptajn, Espergærde
Rasmussen, Laurits, Odense
Ravn, Jørgen, apoteker, Nordborg
Ronnberg Jr., Erik A.R., Rockport, Ma., USA

Schjørring, Steffen, faglærer, Helsingør
Schmidt, Peter, Holstebro
Simonsen, Mogens, Odense
Steen-Andersen, Lis, Maaløv
Søgaard, Eva, Singapore, Asien
Sørensen, Knud, civilingeniør, Ålborg
Troest, Jens, Vejstrup
Vesti, John, København
Voltov, Merethe, stud.med., Helsingør
Wright, Carl Major, professor, London, England
Dansk Sørestaurations Forening, København

STIKORDSREGISTER

til Handels- og Søfatsmuseets årbøger 1977-81

Kursiverede navne angiver forfattere.
Kursiverede tal angiver årstallet for årbogen, de øvrige sidetallene.
Stjerne (*) angiver illustration(er).

Afholdsskibe, *77*, 56
Afsejlingssignaler, *80*, 153 ff.*
Agterkastel, *80*, 62 f.
Anker, *77*, 11
Anton, slave, *81*, 169 ff.*
»Antonette«, fregat, *79*, 151.*
»Archimedes« S/S, *77*, 138
Asiatisk kompagni, *78*, 7*, *79*, 75 ff.*, *80*, 142 ff.*
Aubins marineordbog, *77*, 9
August og Hans Konow, Norske redere i København af *Lauritz Pettersen*, *81*, 234 ff.*

Baggy trousers, *79*, 35
Bakskister, *80*, 35
Bandholm, *77*, 7
Banjer, *80*, 23 f.
Barbergrej, *79*, 115*
Barfoed, Jørgen H.T.: Beboerne i Christian den IV's Nyboder - Glimt fra en husbog, *81*, 7 ff.*
Beboerne i Christian den IV's Nyboder - Glimt fra en husbog, *81*, 7 ff.*
Bell, Poul: De gamle dampskibes fremdrivningsmetoder, *77*, 128 ff.*
Bell, Poul: Maskinmestrene og dansk emigrantfart 1880-1912, *79*, 131 ff.*
Belysning ombord, *80*, 50 ff.*

Beskøjt, *77*, 142 ff.*
Biermann, Christian, læge, *79*, 107 ff.
Bjergeløn, *78*, 82
Bjergningsvæsen, *78*, 74 ff.*
Blindluger, *80*, 69
Blændluger, *80*, 69
Blå Peter, Den, *80*, 153 ff.*
Boligforhold, *80*, 17 ff.*
Bonefeld, Olav J.: Skibsnavne på blymønter fra Trankebar, *77*, 109 ff.*
Bremerholm, *77*, 76 ff.*
Broge, *79*, 8
Brystduge, *79*, 33
Brændevin, *77*, 41 ff.*
Burchard, Heinrich Matthias, skibsmægler, *81*, 152 ff.
Bulsæk, *80*, 24 f.
Bumbo, *77*, 49
Busch, Peter von: Gustav III's Drottningholmslup - et nyupptäckt verk av Fredrik Henrik av Chapman och Johan Törnström, *81*, 22 ff.*

»Caroline Amalie« H/S, *81*, 227 ff.*
Carstensen, Edward, guvernør, *80*, 147 ff.*
Chapman, Fredrik Henrik av, *81*, 22 ff.
Charlotte Amalie, St. Thomas, *81*, 284 f.*
Chokolade, *77*, 55 ff.
Christian IV, *77*, 76 ff.*, *80*, 138 ff., *81*, 7 ff.*
Christian IV og Bremerholm, af *Knud Klem*, *77*, 76 ff.*
Christian IV's skibskompas, af *Henning Henningsen*, *80*, 138 ff.*
Christiansborg fort, *80*, 146 ff.*
Christianshavn, *77*, 111 f., *79*, 104 ff.
Cigar, *78*, 139
Cigaret, *78*, 139
»Cisterner«, *77*, 9
»Cleopatra«, engelsk krydser, *80*, 103 f.
»Clermont« M/S, *77*, 128
Coninck, Frédéric de, *81*, 96 f.
Cook, James, *77*, 30 ff.*
»Corbita«, *77*, 70
Cornelius, slave, *81*, 172 f.*
Crappe, Roland, *77*, 112 ff.
Crumlin-Pedersen, Ole: Skibe på havbunden - vragfund i danske farvande fra perioden 600-1400, *81*, 28 ff.*

Daguerreotypi, *81*, 284 f.*
Da Krogen blev genfundet, af *Harald Langberg*, *81*, 164 ff.*
Dampmaskine, *77*, 128 ff.*
»Danmark« S/S af Christiania, *79*, 138 f.
Dannesboe, Erik: Position 1°16'35"N, 103°50'50"Ø, *81*, 66 ff.*
Dannisborg, *77*, 113 ff.*
Danske motorsejlere af tyske krigsmaterialer, af *Frederik Frederichsen*, *81*, 102 ff.*
Dansk Vestindien, *80*, 89 ff.*, *81*, 169 ff.*
De gamle dampskibes fremdrivningsmetoder, af *Poul Bell*, *77*, 128 ff.*
»Den blå Peter«, *80*, 153 ff.*
»Den blå Peter« og andre afsejlingssignaler, af *Henning Henningsen*, *80*, 153 ff.*
»Den forgyldte Sol«, *77*, 117 f.
Den gamle skibshandel på Nørrebro i Odense, af Ebba Lauritzen, *80*, 113 ff.*
»Den Aarvaagne«, skonnert, *80*, 89 ff.*
Destillering, *77*, 30 ff.
Dober, Leonard, *81*, 169 ff.
Dragør, *78*, 74 ff.*
Dragør bjergningsvæsen, af *Birte Hjorth*, *78*, 74 ff.*
Dragør museum, *78*, 84*
Dravattøj, *79*, 7
»Dronningen af Danmark«, *78*, 16 ff.
»Dronning Sophia Magdalena«, fregat, *78*, 10 ff.*
Drottningholm, *81*, 22 ff.
Dæksglas, *80*, 50
Dækshus, *80*, 20 f.*

»Earl St. Vincent«, skonnert, *80*, 93
Egernsund-fund, *81*, 36*
Egetræsrørledninger, *77*, 8
Ellingå-fund, *81*, 36 f*.
Eltang-fund, *81*, 39 *
Emigrantfart 1880-1912, *79*, 131 ff.*
Eriksen, Erling: Til sjøs med kanon. Trekk fra hvalkanonens utvikling, *81*, 76 ff.*
E.W. Normann: Fregat »Antonette« af København, af *Hanne Poulsen*, *79*, 151 ff.*

Fad, *77*, 11
Fadeværk, *77*, 11
Faktor i Asiatisk kompagni Severin Kierulf, af *Hanne Poulsen*, *80*, 142 ff.*
Falsterbo-fund, *81*, 60
Feldbæk, Ole: Ostindisk konvoj i den florissante handelsperiode, *81*, 87 ff.*
Filtrerapparat, *77*, 21*
Finkenet, *80*, 33
Fire prospekter af Conrad Chr. Parnemann 1793-94, af *Hanne Poulsen*, *79*, 147 ff.*
»Flapkan«, *77*, 26
Flaskefo'r, *77*, 52 ff.*
Flip, *77*, 49 f.
Florissante handelsperiode, *81*, 87 ff.
Fo'c'sle, *80*, 17 ff.
Fodtøj, *79*, 38 ff.
Folkelukaf, *80*, 17 ff.*
Foyn, Svend, hvalfanger, *81*, 76 f.
Francois d'Orléans, søofficer, *80*, 146 f.*

Frederichsen, Frederik: Danske motorsejlere af tyske krigsmaterialer, *81*, 102 ff.*
Frederik II's sølov 1561, *81*, 113*
»Frederik VIII« S/S, *79*, 144
Frederiksnagore, *80*, 142 ff.
Freya-affæren, *81*, 87 ff.
Frokost på Christiansborg fort på Guldkysten 1843, af *Henning Henningsen*, *80*, 146 ff.*
Från Skeppslag till Rederiaktiebolag af *Olof Hasslöf*, *81*, 110 ff.*
»Fulton I«, fregat, *77*, 134 f.
Fulton, Robert, *77*, 128 ff.
Fyrtøj, *78*, 128 ff.
Færgefart, *81*, 221 ff.

Galtabäck-fund, *81*, 60
Gamle maritime fotografier, af *Henning Henningsen*, *78*, 156 ff.*
»Geiser« S/S, *78*, 131 ff.
Germaniawerft, *81*, 102
Gerner, Henrik, fabrikmester, *81*, 134 f.
Gold dust, *78*, 151
Granatharpun, *81*, 77 f.*
Gredstedbro-fund, *81*, 39
Grog, *77*, 45 ff*
Grønnegårds havn, *77*, 76 f.
Guldkysten, *80*, 146 ff.
Gustav III:s Drottningholms slup, *81*, 22 ff.*
Gustavia, *81*, 267 f.*
Gyldenløve, Hans Ulrik, *77*, 98 f.
Gøbel, Erik: Asiatisk Kompagnis Kinafarter 1732-1772. Sejlruter og sejltider, *78*, 7 ff.*
Gøbel, Erik: Sygdom og død under hundrede års Kinafart, *79*, 75 ff.*

Hadsund-fund, *81*, 39
Halberg, Harald, tobaksfabrikker, *78*, 149*
»Hales mesanskøde«, *77*, 43 ff.*
Halmstad-fund, *81*, 60
Handelsflådens Velfærdsråd, *81*, 66 ff.
Hansen, Povl, *77*, 118 ff.
Harpun, *81*, 77 f.*
Hasnæs-fund, *81*, 40*
Hasslöf, Olof: Från skeppslag til rederiaktiebolag, *81*, 110 ff.*
Hedeby-fund, *81*, 58
Heitman, Johan Hansøn (1664-1740), af *Hein Magnus*, *80*, 80 ff.*
Hellcristninger, *81*, 111 f.*
Helsingør, *81*, 205 ff.*
Helsingør-hue, *79*, 29, 53*
Helsingørs søhandel - dens storhed og dens endeligt, af *Kenno Pedersen*, *81*, 207 ff.*
Henningsen, Henning: Sømandens drikkelse, *77*, 7 ff.*
Henningsen, Henning: Sømandens trøst - beskøjt og skrå, *77*, 142 ff.*
Henningsen, Henning: Sømanden og tobakken, *78*, 108 ff.*
Henningsen, Henning: Gamle fotografier, *78*, 156 f.*
Henningsen, Henning: Sømandens tøj, *79*, 7 ff.*
Henningsen, Henning: Sømandens lukaf og kaptajnens kahyt, *80*, 17 ff.*
Henningsen, Henning: Christian IV's skibskompas, *80*, 138*
Henningsen, Henning: Frokost på Christiansborg fort på Guldkysten 1843, *80*, 146 ff.*
Henningsen, Henning: »Den blå Peter« og andre afsejlingssignaler, *80*, 153 ff.*
Henningsen, Henning, 70 år, af *Tage Madsen*, *81*, 4 f.*
Hjorth, Birte: Dragør Bjergningsvæsen, *78*, 74 ff.*
Hollænderbyen, *78*, 82
Hollændere, *78*, 78 ff.
Holmen, *81*, 134 ff.*
Holmens faste stok, af *Knud Klem*, *81*, 134 ff.*
Holmens kirke, *77*, 77 ff.*
Holm-Petersen F.: Skibsportrætmaleren A. Nisted, Århus, *81*, 129 ff.*
Hovedbeklædning, *79*, 20 ff.*
Husbog, *81*, 7 ff.
Hvalfangst, *81*, 76 ff.*
Hvalkanon, *81*, 76 ff.*
Hængekøjer, *80*, 30 ff.*

»Indfødsretten« linieskib, *81*, 89 ff.*
»Iris« S/S, *81*, 223 f.

Jeppesen, Hans: Kollerupkoggen, et vragfund i en ralgrav, *79*, 65 ff.*
Jernvandkasser, *77*, 15 f.*
Jernvandtanke, *77*, 15
Jouffroy, fransk opfinder, *77*, 130 ff.
Jungshoved-fund, *81*, 44

Kaffe, *77*, 55 ff.*
Kahyt, *80*, 62 f.
Kakao, *77*, 55 ff.*
Kalenderdåse, *78*, 133*
Kalfatring, *81*, 145*
»Kamina«, lastmotorskib, *81*, 244 ff.*
Kampagnen, *80*, 62 f.
Kastrup-bjergere, *78*, 87
Kastrup-fund, *81*, 46*
Keramikklaster fra sunkne fartøyer, af *Svein Molaug*, *81*, 184 ff.*
Keulen, Johannes van, *80*, 81
Kierulf, Severin, *80*, 142 ff*.
Kinafart, *78*, 7 ff.*, *79*, 75 ff.*
»King's Allowance«, *77*, 48
Kirurgiske instrumenter, *79*, 113*
Kistebegravelser, *77*, 68*

Kistebænk, *80*, 35
Kistefornøjelse, *80*, 40
Klem, Knud: Christian 4. og Bremerholm, *77*, 76 ff.*
Klem, Knud: Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner 40 år, *80*, 7 ff.
Klem, Knud: Holmens faste stok, *81*, 134 ff*.
Klædedragt, *79*, 7 ff.*
Klåstad-fund, *81*, 61
Knöhr & Burchard Nfl. Schiffsmakler und Reeder zu Hamburg seit 1814, af *Walter Kresse*, *81*, 152 ff*
Kock, Rasmus, skipper, *78*, 55*
Koefoed, Georg Albrecht, søofficer (1753-1808), *81*, 199 ff.*
Kogge, *79*, 65 ff.*
Kolding-fund, *81*, 46*
Kollerup-fund, *81*, 47*
Kollerupkoggen - Et vragfund i en ralgrav, af *Hans Jeppesen*, *79*, 65 ff.*
»Kongen af Danmark«, *79*, 91
»Kongen af Dannemarck«, *78*, 16 ff.
Konvojering, *81*, 87 ff.*
Korsholm-fund, *81*, 49
Kresse, Walter: Knöhr & Burchard Nfl. Schiffsmakler und Reeder zu Hamburg seit 1814, *81*, 152 ff.*
Kridtpiber, *81*, 109 ff.*
Krogen, *81*, 164 ff.*
Kronborg, *81*, 164 ff.*
»Kronprinsessen af Danmark«, *79*, 75
Kvitsøyvraket, *81*, 185 ff.*
Kyholm-fund, *81*, 49 f.*
København-fund, *81*, 52
Køje, *80*, 24 f.*
Køjesæk, *80*, 42 f.
»Königinn Caroline Amalie«, af Flensborg, af *Holger Munchaus Petersen*, *81*, 221 ff.*

Landgangstøj, *79*, 7
Langberg, Harald: Da Krogen blev genfundet, *81*, 164 ff.*
Lange, Villum, professor, *77*, 30
Lauritzen, Herman, skibshandler, *80*, 115 ff.*
Lauritzen, Ebba: Den gamle skibshandel på Nørrebro i Odense, *80*, 115 ff.*
Lavement, *79*, 107*
Lawaetz, Eva: Negerskoler i Dansk Vestindien, *81*, 169 ff.*
Leyel, Claus, *77*, 112 ff.
Linaker, *77*, 132 f.
Liverpool buttons, *79*, 34
Liverpool House, *80*, 22
»Livlig«, skonnert, *80*, 102 ff.*
»Luftstrygermaskine«, *77*, 22
Lugar, *80*, 19
Lukaf, *80*, 17 ff.*
Luntevager, *78*, 108 f.
Lynæs-fund, *81*, 52
Læddike, *80*, 36 f*.
Læggers, *77*, 11

Maass, Daniel, kaptajn, *78*, 92 ff.*
Madsen, Tage, afdelingschef, *80*, 161 f.*
Madsen, Tage: Museumsdirektør, dr.phil. Henning Henningsen 70 år, *81*, 3 f.*
Magnus, Hein: Johan Hansøn Heitman (1664-1740) - en norsk skipper, kartograf og skribent, *80*, 80 ff.*
Mansiculæ, *80*, 66 f.
Marinearkæologi, *81*, 184 ff.*
Marineuniform, *79*, 15 ff.*
Maritim etnologi, *81*, 110 ff.*
Marss, Daniel, kaptajn, *78*, 92 ff.*
Marstal, *78*, 48 f.
Maskinmestrene og dansk emigrantfart 1880-1912, af *Poul Bell*, *79*, 131 ff.*
Matroshue, *79*, 20 ff.*
Matroskrave, *79*, 20 ff.*
Medicin, *78*, 148 f.
Medicinkiste, *80*, 106*
Mens græsset gror---- Havets husmænd og den maritim-historiske forskning, af *Alan Hjorth Rasmussen*, *81*, 244 ff.*
Meyer, Jacob, skibsmægler, *81*, 155 ff.*
Missionsarbejde, *81*, 170 f.*
Molaug, Svein: Keramikklaster fra sunkne fartøyer, *81*, 184 ff.*
Mollö-fund, *81*, 61
Motorsejlere, *81*, 102 ff.*
Mugge, *77*, 25, 37*
Mygh, Liselotte: Ærøskøbings maritime milieu omkring år 1800, *78*, 47 ff.*
Mytsjen, *77*, 26
Møller, Anders Monrad: Søofficerens forsøg til en dansk søordbog, *81*, 196 ff.*
Mønter, *77*, 109 ff.*

»Nancy Dawson«, *77*, 46
Negerskoler i Dansk Vestindien, af *Eva Lawaetz*, *81*, 169 ff.*
Nisted, A.M., skibsportrætmaler, *81*, 129 ff.*
Nitchmann, David, *81*, 169 ff.
»Nonsuch«, skonnert, *80*, 96
»Norge«, S/S, *79*, 142 ff.*
Normann, E.W., kunstmaler, *79*, 151 ff.*
Numismatik, *77*, 109 ff.*
Nyboder, *77*, 90 ff.*, *81*, 7 ff.*, 139 f.*
Nygaard, Olav: Tre romerske handelsskibe, *77*, 68 ff.*
Nyhavnskiste, *80*, 40
»Nymphen«, *80*, 143 ff.

Odense, *80*, 113 ff.

Oksehoved, *77*, 12
Opvarmning ombord, *80*, 54 ff.*
Orlogsmarine, *81*, 7 ff., 134 f.*
Orlogsmarine-tøj, *79*, 15 ff.*
Orlogsskibe, *77*, 76 ff.*
Ostindiefarere, *81*, 87 ff.*
Ostindisk konvoj i den florissante handelsperiode, af *Ole Feldbæk*, *81*, 87 ff.*
Oslofjord, *80*, 82*
Ottesen, Erik, admiral, *77*, 98 f.
Outwardbounder, *80*, 45

Palmide, *77*, 130
Parnemann, Conrad Chr., af *Hanne Poulsen*, *79*, 147 ff.*
Passattøj, *79*, 7
Pedersen, Kenno: Helsingørs søhandel - dens storhed og dens endeligt, *81*, 207 ff.*
Pennalisme, *78*, 120
Petersen, Holger Munchaus: »Königinn Caroline Amalie« af Flensborg, *81*, 221 ff.*
Petersen, Viggo: Sejladsen til og fra Ålborg i 1769, *77*, 145 ff.*
Pibe, *78*, 108 ff.*
Pibemager, Christian, *78*, 122
Pindekompas, *80*, 105 f*.
Plattingsko, *79*, 41
Position 1°16'35"N, 103°50'50"Ø, af *Erik Dannesboe*, *81*, 66 ff.*
Potteskippere, *81*, 251 ff.*
Poulsen, Hanne: Fire prospekter af Conrad Chr. Parnemann 1793-94, *79*, 147 ff.*
Poulsen, Hanne: E.W. Normann: Fregat »Antonette« af København, *79*, 151 ff.*
Poulsen, Hanne: Faktor i Asiatisk Kompagni Severin Kierulf, *80*, 142 ff.*
Prince de Joinville, *80*, 146 ff.*
Proviantering, *80*, 113 ff.
Proviantgården, *77*, 78 f.
Punch, *77*, 50
Pötter-Schiffer - Ein Beitrag zum maritimen Kulturaustausch im südlichen Ostseeraum während des 18. und 19. Jahrhunderts, af *Wolfgang Rudolph*, *81*, 251 ff.*
Paaske, Niels, proviantskriver, *77*, 78 ff

Ralswiek-fund, *81*, 60
Rasmus, Melchior, *80*, 80
»Ravnen«, vandcisterne, *77*, 9
Reberbane, *77*, 95 ff
Rebslagerhjul, *77*, 95
Rebslagning, *77*, 95 ff.
Rebæk-fund, *81*, 53
Redningsmanøvre, *77*, 69*
»Regnbuen«, vandcisterne, *77*, 9
Rob, *77*, 49
Rom, *77*, 45 ff.*
Romerske handelsskibe, *77*, 68 ff.*
Rumsey, *77*, 132 f.
Rutefart, *81*, 221 ff.*
Rytter, Claus, *77*, 117 ff.

»Saga«, barkentine, *77*, 17*
S:t Barthélemy, *81*, 264 ff.*
»St. Peder og St. Poul«, *77*, 118, ff*
St. Thomas, *81*, 169 f.
Sarkofag, *77*, 68 ff.*
Scholten, Peter von, *81*, 176 ff.
Schuby-fund, *81*, 59 f.
Sejladsen til og fra Ålborg i 1769, af *Viggo Petersen*, *77*, 145 ff.*
Sejlflag, *80*, 153 ff.*
Sejlruter, *78*, 7 ff.*
Serampore, *80*, 142 ff.
»Seringapatam«, bark, *78*, 101*
Signalflag, *80*, 153 ff.*
Simonsen, P., *80*, 113 f.*
Singapore, *81*, 66 ff.*
Sjøvoll-fund, *81*, 61
»Skandinavien-Amerikalinien«, *79*, 131
Skanseklæde, *80*, 33
Skansen, *80*, 62 f.
Skansløber, *79*, 33
Skibe på havbunden - Vragfund i danske farvande fra perioden 600-1400, af *Ole Crumlin-Pedersen*, *81*, 28 ff.*
Skibsbygning, *81*, 22 f., 134 f.*
Skibshandel, *80*, 113 ff.*
Skibsjournal fra »Dronning Sophia Magdalena«, *78*, 10 f.*
Skibskedler, *77*, 129
Skibskiste, *80*, 34 f.
Skibsklarering, *81*, 207 f.
Skibskompas, *80*, 138 ff.*
Skibsnavne på blymønter fra Trankebar, af *Olav J. Bonefeld*, *77*, 109 ff*.
Skibsportrætmaleren A. Nisted, Århus, af *F. Holm-Petersen*, *81*, 129 ff.*
Skibsproviantering, *80*,113 ff.*
Skillemønt, *78*, 145
Skonnerten »Vigilant« - Myte og dokumentation, af *Birger Thomsen*, *80*, 89 ff.*
Skrå, *77*, 142 ff.*, *78*, 118 ff.
Skuldelev-fund, *81*, 54*
Skærtræer, *80*, 31
Slavefrigivelse, *81*, 270
Slaveri, *81*, 169 ff.
Slopkiste, *78*, 143 ff.
Smith, Francis, *77*, 138
»Snukatten«, *79*, 6
Snus, *78*, 132 ff.
»Sophie Catharine«, jagt, *78*, 53*
Spree & Krawinkel, tobaksfirma, *78*, 125*
Spyttebakke, *78*, 138, *80*, 32 ff*

Steerage, *80*, 69
»Storebjørn« S/S, *78*, 167*
Store Magleby, *78*, 78 f.
»Store Sophia«, orlogsskib, *77*, 98 ff.
Stranding, *78*, 75*
Stævndekoration, *81*, 24 f.*
Svedeklud, *79*, 47
Swing berths, *80*, 74
Svitzers Bjergnings-Entreprise, *78*, 75 ff.
Sydvest, *79*, 52
Sygdom og død under hundrede års kinafart, af *Erik Gøbel*, *79*, 75 ff.*
»Syrakosia«, krigs- og kornskib, *77*, 15
Søkort, *80*, 80 ff.*
Sølov, *81*, 113 f.* (dansk 1561), 120 f. (svensk 1667)
Sømanden og tobakken, af *Henning Henningsen*, *78*, 108 ff.*
Sømandens drikkelse, af *Henning Henningsen*, *77*, 7 ff.*
Sømandens lukaf og kaptajnens kahyt. Boligforholdene ombord i sejlskibenes tid, af *Henning Henningsen*, *80*, 17 ff.*
Sømandens trøst - beskøjt og skrå, af *Henning Henningsen*, *77*, 142 ff.*
Sømandens tøj, af *Henning Henningsen*, *79*, 7 ff.*
Søofficerens forsøg til en dansk søordbog, af *Anders Monrad Møller*, *81*, 196 ff.*
Søordbog, *81*, 196 ff.*
Sørenga-fund, *81*, 61
Sørensen, Jens, søkortdirektør, *78*, 51*
Søsæk, *80*, 42 f.

Te, *77*, 55 ff.*
Teisen, Michael: To handelsskibe på Øresunds bund, *80*, 102 ff*
»Temperance ships«, *77*, 56
»Tenki«, *77*, 15
»Thingvalla«-linien, *79*, 131
»Thingvalla« S/S, *79*, 131 ff.*
Thomsen, Birger: Skonnerten »Vigilant« - myte og dokumentation, *80*, 89 ff.*
Thurø, *77*, 7
Till sjös med kanon - Trekk fra hvalkanonens utvikling, af *Erling Eriksen*, *81*, 76 ff.*
Tjæret admiral, *79*, 52
Tobak, *78*, 108 ff*
Tobaksdåser, *78*, 128 ff.
To handelsskibe på Øresunds bund, *af Michael Teisen*, *80*, 102 ff.*
Toiletforhold ombord, *80*, 47 ff.*
Toldvæsen, *78*, 78 f.
Trankebar, *77*, 109 ff.*
»Trefoldigheden«, *77*, 100
»Tre Kroner«, *77*, 96*
Tre romerske handelsskibe, af *Olav Nygaard*, *77*, 68 ff.*
Troense, *77*, 7
Tællepind, *79*, 70
Tøjhuset, *77*, 78
Tømmermænd, *77*, 84 ff.
Tørkompas, *80*, 138 f.
Törnström, Johan, *81*, 22 ff.

Undervandsarkæologi, *80*, 102 ff.*, *81*, 28 ff.*, 184 ff.*

»Valeria«, brig, *78*, 92 ff.*
Valkendorf, Christoffer, *77*, 76
Vandanker, *77*, 19*
Vandfyldning, *77*, 32 ff.
Vandhus, *77*, 8
»Vandmænd«, *77*, 8
Vandmål, *77*, 24
Vandtildeling, *77*, 26
Watt, James, *77*, 134 ff.
Vejby-fund, *81*, 54*
Velfærdssekretær, *81*, 66 ff*
Velfærdssekretær, *81*, 66 ff*
»Ven Vest«, *80*, 109 ff.*
Vester Hanherred, *79*, 65 ff.*
»Vigilant«, skonnert, *80*, 89 ff.*
Vigsø-fund, *81*, 55, 59 *
Vin, *77*, 38 ff.
Vordingborg-fund, *81*, 55
Worm, Jørgen, afdelingschef, *80*, 161*
Vorså-fund, *81*, 55
Vragfund, *79*, 65 ff.*, *80*, 102 ff.*, *81*, 28 ff.*, 184 ff.*
Wright & Davies, *78*, 129*
Västindiska Kompagni, *81*, 271 ff.

Zinzendorf, greve, *81*, 169

Ærø, *78*, 49 f.
Ærøskøbing, *78*, 47*
Ærøskøbing's maritime milieu omkring år 1800, af *Liselotte Mygh*, *78*, 47 ff.*
Äskekärr-fund, *81*, 61

Øl, *77*, 34 ff.
Øresundstold, *81*, 207 ff.

Aalborg havn, *77*, 145 ff.*
Åreladning, *79*, 94*
Århus bugt-fund, *81*, 55

Registret udarbejdet af Johnna Hendriksen

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS PUBLIKATIONER M.M.

Af serien Søhistoriske Skrifter kan fås:

I. *Louis E. Grandjean:* SKIBBRUDDETS SAGA. En fremstilling af den danske bjergningslovgivning gennem tiderne (1947). - Medlemspris kr. 7,50, bogladepris kr. 11,25.

IV. *Louis E. Grandjean & Knud E. Hansen:* DE DANSKE GOTLANDSFARERE (1950). - Medlemspris kr. 6,26, bogladepris kr. 9,00.

VI. *Jørgen H.P. Barfod:* DANMARK-NORGES HANDELSFLÅDE 1650-1700 (1967). - Medlemspris kr. 23,00, bogladepris kr. 34,50.

VII. *Christian Nielsen:* DANSKE BÅDTYPER (1973), nu i 4. oplag. Bogladepris kr. 165,00.

VIII. *Niels Truslew:* SKIBE I SØEN 1805 (1979). Bogladepris kr. 187,70

IX-XI. SEJLSKIBE, opmålt, tegnet og fotograferet af *Jens Friis-Pedersen* I: Danskbyggede træskibe (1980); II: De sidste i Grønlandsfarten (1981); III: Nordiske fartøjer (1982). Bogladepris pr. bind kr. 295,00.

XII. *Henning Henningsen:* SØMANDEN OG KVINDEN. Et kapitel af sømandslivet i sejlskibstiden (1981).

Hanne Poulsen: GALLIONSFIGURER OG ORNAMENTER på danske skibe og i danske samlinger (1976). Bogladepris kr. 200,85 (nedsat). Samme bog i engelsk oversættelse: FIGUREHEADS AND ORNAMENTS on Danish Ships and in Danish Collections (1977). Bogladepris kr. 106,00.

SØHISTORISK BILLEDBOG. 150 dejlige billeder i sort/hvidt og i farver fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst. - Medlems- og bogladepris kr. 15,00.

Museets smukke, efterhånden klassiske PLAKAT, tegnet 1948 af Sikker Hansen og litograferet i 11 farver. - kr. 10,00.

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inklusive den nugældende moms.
Bestillinger modtages på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør. (Tlf. 02-210685).