



# 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 1996



Omslag: Jern- og skrotfarten på stålvalseværket i Frederiksværk var et af Handels- og Søfartsmuseets forskningsområder i de maritime museers fællesprojekt om småskibsfarten: Caroline og de andre. Her ses M/S HANNE HANSEN af Marstal på rejse fra Skive til Frederiksværk med 300 tons jernskrot. Skibets fører, Hans Peter Andersen, tog billedet ved Hundested den 4. december 1991 og vandt hermed 2. præmien i de nordiske velfærdsråds fotokonkurrence. *Cover: The iron and scrap-metal traffic to the Iron and Steel Works in Frederiksværk was one of the DMM's research areas in the joint project of the maritime museums on the small ship trade: Caroline and the Others. The picture shows the M/S HANNE HANSEN of Marstal on a voyage from Skive to Frederiksværk with 300 tons of scrap iron. The master of the ship, Hans Peter Andersen, took the picture at Hundested on December 4th 1991 and it won 2nd prize in the Nordic Welfare Councils' photo competition.*

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg . Årbog 1996

*Udgivet af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner*

## HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1996 (bind 55 i rækken af museets årbøger)

er sat med Baskerville og trykt hos Nofo-print, Helsingør.  
Reproarbejdet er udført hos Nofo-print.  
Papiret er 100 g G-Print Mat klorfri.

Redaktion: Hans Jeppesen,  
Hanne Poulsen,  
Kåre Lauring og Bert Blom.  
Oversætter: Len Nossell.  
Lay-out: Jens Lorentzen og Bert Blom.

ISBN 87-89587-07-3

ISSN 0085-1418

Bogladepris kr. 200,00.

Årbogens forfattere er alene ansvarlige for deres bidrag.

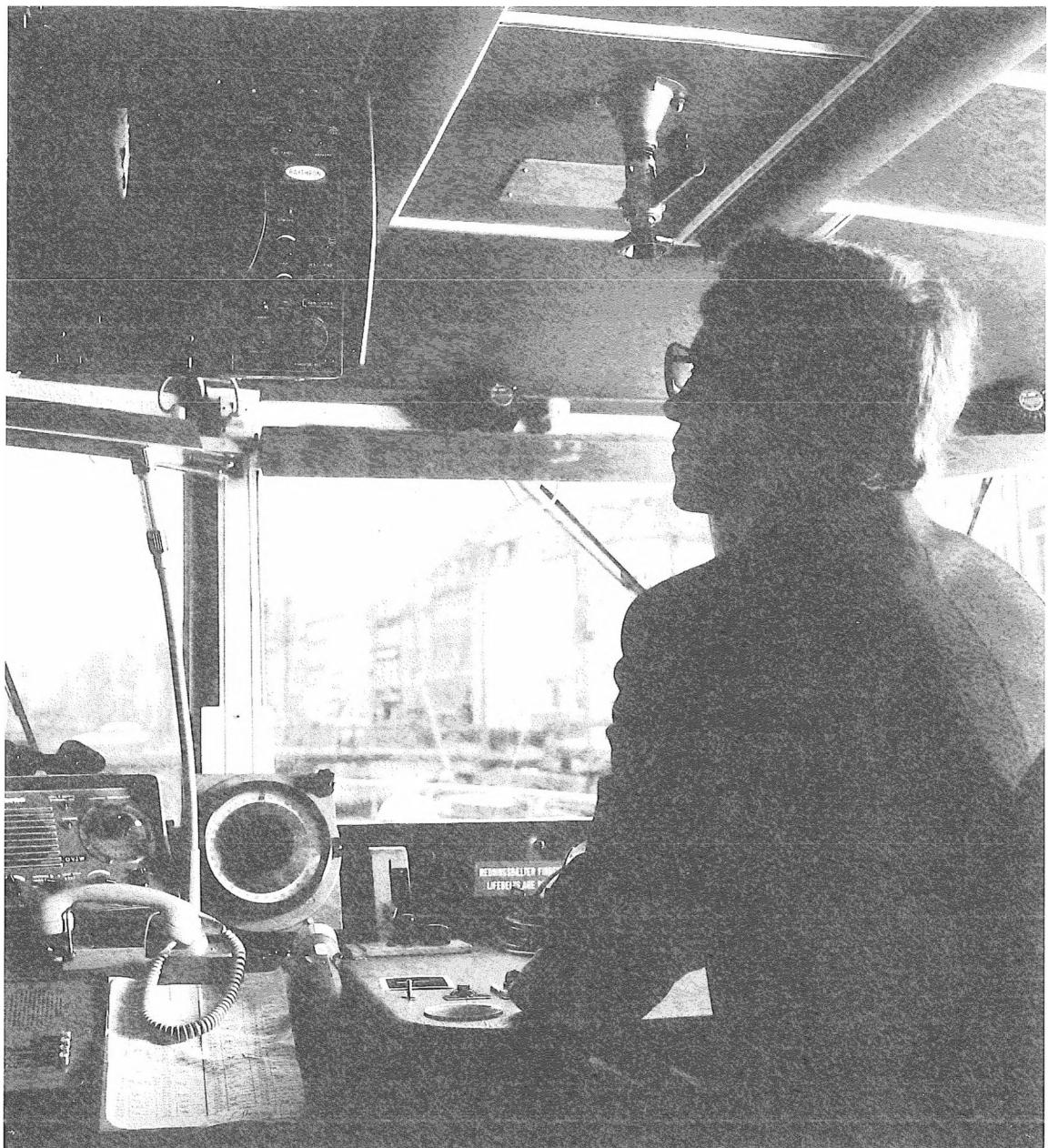
Aftryk af referat af årbogens indhold er tilladt,  
når årbogen angives som kilde og et eksemplar af  
aftrykket indsendes til  
© Handels- og Søfartsmuseet.

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

## Indhold

Holger Andersen: Styrmand i flyvebådene. ( <i>First Mate on the Hydrofoil Boats</i> ) .....	6
Henning Henningsen: Sømandens indsamlingsbøsse. ( <i>The Sailor's Collection Box</i> ).....	23
Christian Lund: For megen vin kan være farligt! ( <i>S/S N.A. CHRISTENSEN</i> ) .....	44
Andrew O'Rourke: Captain Johan Heitman, DEN GYLDNE LØVE and the Danish Silver Robbery. ( <i>Kaptajn Johan Heitman, DEN GYLDNE LØVE og røveriet af det danske sølv</i> ) .....	50
Susanne Bødtker Petersen: REGINE CHRISTINE. Købmand C. Leths galease. ( <i>The REGINE CHRISTINE - C. Leth's Galeass</i> ).....	86
Henrik A. Rasmussen: Fra oldtidens øret til vore dages søvejsregler. ( <i>From the Ancient Law of the Sea to the Modern Rules of the Road at Sea</i> ) .....	94
Jørgen Svarer: Af en Islandsskippers saga. ( <i>From an Icelandic Skipper's Saga</i> ) .....	119
Museets protektør og bestyrelse.....	130
Museets personale.....	130
Museets beretning for 1995.....	131
Gaveliste for året 1995 .....	137
Museets regnskab for 1995 .....	139
Museets salgsartikler .....	142
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse .....	143
Selskabets beretning for 1995-96 .....	143
Selskabets nyt tilkomne medlemmer .....	148
Selskabets regnskab for 1995-96 .....	149
Selskabets salgsartikler.....	152
Bidragsydere til årbogen .....	153

Register til årbøgerne 1942-61 findes i årbog 1961, til 1962-66 i årbog 1966,  
til 1967-71 i årbog 1971, til 1972-76 i årbog 1976, til 1977-81 i årbog 1982,  
til 1982-86 i årbog 1986 og 1987-91 i årbog 1991.  
Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 1997.



Forsatteren siddende i styrehuset på SPRINGEREN på  
vej gennem Nyhavnskanalen.

*The author sitting in the wheel house of SPRINGEREN on its  
way through Nyhavn canal.*

# Holger Andersen: Styrmand i flyvebådene

*Holger Andersen var fishersøn fra Bornholm og styrmandselev fra J. Lauritzens Søfartsskole i Svendborg. Han havde bl.a. sejlet i reeferbådene og med THALA DAN som 2. styrmand til Sydpolen og Østgrønland. Han var cand.phil i historie og var ansat som overstyrmand i DSB til sin pludselige død den 5. juli 1996.*

*I det følgende fortæller han om sin tid i flyvebådene og skildrer her de specielle problemer, der er forbundet med denne sejlads.*

## *Historisk baggrund*

Dampskibsselskabet Øresund eller DSØ, som ejer flyve-bådene, er et aktieselskab, der i dag er enejet af DSB-rederi. Dette har ikke altid været tilfældet, og da DSØ har en spændende, betydningsfuld og kontroversiel historie i dansk skibsfurt, vil jeg kort ridse den op.

Omkring 1870 sejlede flere små konkurrerende dampskibsselskaber mellem København og Malmö. Nogle under dansk flag og andre under svensk. Nogle af dampskeiene var oprindeligt byggede til at sejle på Gøtakanalen, men efter oprettelsen af jernbanelinien mellem Stockholm og Göteborg blev de urentable i konkurrencen med jernbanen og flyttede derfor til Øresund, som så meget andet overskydende tonnage sidenhen har gjort.

I 1873 kontraherede C.F. Tietgen, som

var formand og stifter af DFDS, to hjuldampere GEFION og GYLFE ved B&W. Straks efter kontraheringen meddelte Tietgen alle dampskibsrederierne på Øresund, at han i fremtiden ville være i stand til at udkonkurrere dem alle på billetpriser og godspriser. Alle skyndte sig straks at sælge deres skibe til DFDS, som købte dem til en favorabel pris.

På denne måde udviklede passagertrafikken sig i DFDS, og indtil år 1900 opretholdt rederiet al trafik af betydning mellem Malmö og København.

Tietgen havde ikke alene blikket rettet mod Øresund. Hans tanker gik videre. Strategien var, at DFDS alene og helst uden konkurrenter skulle udføre færgetrafikken på Øresund, Storebælt, Lillebælt samt ruten mellem Esbjerg og England. Ligeledes forsøgte han at samle store dele af jernbane-trafikken mellem København og provinsen under sin styrende hånd. Tietgen var politisk erklaret venstremand og hermed liberalist, og han repræsenterede på alle måder datidens finansmænd og det nye storkapitalistiske industrisamfund, som opstod i Danmark i sidste halvdel af forrige århundrede.

Man kan sige om ham, at han arbejdede for markedskræfternes uafhængighed med den ene hånd, når det passede i hans kram,

mens han med den anden hånd og med lige så stor kraft opbyggede monopolier, der holdt alle andre ude af markedet. Tietgen tabte dog kampen om transportmonopolet mellem København og Esbjerg til den danske stat. Partiet højre under ledelse af Estrup havde regeringsmagten og oprette-de DSB som modtræk mod Tietgen, da regeringen frygtede afhængigheden af et privat transportmonopol.

Først i vore dage med over 100 års forsinkelse er det nu ved at lykkes for partiet venstre på godt og ondt at bryde dette statslige transportmonopol. I slutningen af forrige århundrede ekspanderede DFDS kolossalt og forsøgte at trænge ind på det svenske transportmarked, hvilket blev taget ilde op i Sverige. Da man samtidig i København anlagde et jernbanespor fra Hovedbane-gården til den nyopførte "Frihavn", som ydermere var finansieret af Tietgens hovedbankfjende "Landmandsbanken", så følte man i DFDS, at tiden var moden til at frasælge færgeruten mellem Havnegade og Malmø.

Tietgen havde arbejdet meget hårdt for, at jernbanesporet skulle løbe til Havnegade, hvor han herskede og ikke til Frihavnen, som "Landmandsbanken" havde finansie-ret, og som derfor var uden for hans kontrol.

Færgeruten og et antal skibe blev købt af en kreds af borgere i København, som nu genoprettede "Dampskibsselskabet Øresund". Bestyrelsen i det nyoprettede selskab DSØ rejste straks til Malmø, da man var fuldt ud klar over modstanden i Malmø mod at færgerne udelukkende sejlede under dansk flag og med dansk besætning.

Derfor oprettedes ved hjælp af flere le-dende borgere i Malmø "Svenska Rederi Aktiebolaget Øresund", også kaldet SRØ. Disse to rederier købte tilsammen skibene af DFDS, og de skulle nu samsejle som et re-deri under to flag. Dette samarbejde mel-lem Københavns og Malmøes borgere viste sig så frugtbart, at det varede fra år 1900 og lige til 2. verdenskrig.

Efter 2. verdenskrig blev sejladsen mel-lem København og Malmø genoptaget i fuldt omfang. Dog med den væsentlige æn-dring, at den danske og svenske stat nu på hver sin side af Øresund gik ind som ho-vedaktionærer i henholdsvis DSØ og SRØ, fordi man efter datidens forhold skønnede, at ruten havde så stor samfundsmæssig be-tydning for København, Malmø og Skåne, at den måtte være uafhængig af private inter-esser.

DSB blev pålagt af den danske stat at dri-ve DSØ, og de svenske jernbaner SJ skulle på tilsvarende vis drive SRØ.

I 1986, da der blev oprettet nye trafikpo-litiske aftaler mellem Danmark og Sverige, blev aktieposten i SRØ overtaget af den dan-ske stat. Konsekvensen blev, at flyvebådsru-ten nu var ejet af den danske stat, og de svenske flyvebåde fortsatte deres sejlads un-der svensk flag, men under dansk ejerskab.

#### *Hydrofoilbådene*

En forårsdag i 1974 cykler jeg ned i Ny-havnskanalen, hvor jeg ved, at flyvebådene som sejler mellem København og Malmø lægger til. Jeg går ombord i FLYVEFISKEN, som tilfældigvis ligger ved kaj og spørger ef-ter skibsføreren. På daværende tidspunkt går jeg på studenterkursus og ønsker mig

blot et sommerferiejob som styrmand. Skibsføreren, som tager meget venligt imod mig, inviterer mig velvilligt på en tur til Malmø. Efter tilbagekomsten til Nyhavn er jeg lovet en hyre af ca. 1 måneds varighed i sommerens højsæson.

Dette var min første introduktion til flyvebådene, som senere skulle blive min nuværende arbejdsplads, og hvor jeg for øjeblikket gør tjeneste som overstyrmand ved SAS-ruten mellem Kastrup og Malmø.

Billetteringen er i flyvebådene sædvanligvis styrmandens ansvar. Efter få dages sejlads fandt jeg ud af, at passagererne er meget differentierede og repræsenterer alle samfundslag på godt og ondt, og det er yderst vigtigt at frasortere eventuelle urolige elementer på et tidligt tidspunkt og inden afgang.

Er skibet lagt fra kaj, er slagsmål ombord i en flyvebåd en mørk blæsende nat med tæt sammenpakkede passagerer ingen spøg. En garvet styrmand ved overfarten gav mig et råd, som jeg ofte fulgte. For som han sagde:

“Uanset hvordan du bærer dig ad, så vil du på et eller andet tidspunkt, som du ikke selv er herre over, komme i knibe under billetteringen, og du vil stå over for en situation, der er vanvittig. Stil dig derfor ud på agterdækket, før du går ind i afgangshallen. Stå helt stille et par minutter, kik ud over vandet og sig til dig selv, at uanset hvad der sker, så holder du dine personlige følelser væk, mens du billetterer, og du behandler alle passagerer, som om du ikke selv er personligt involveret.”

En ny verden åbner sig så sandelig, når man står og billetterer. Det er ikke altid lige nemt og kræver, at man er i psykisk god ba-

lance, inden man går ind i afgangsterminalen med billettangen i højre hånd og tælleapparatet i venstre. Efter min første billettering gik jeg ombord og ud i styrehuset på SPRINGEREN for at indføre passagerantallet i dagbogen. Skibsføreren sad på sin plads og avventede klarmelding fra resten af besætningen.

Besætningen på en flyvebåd er ganske lille og består af en skibsfører, en styrmand, en matros samt 3 stewardesser, der normalt tager sig af de ca. 110 passagerer, som en flyvebåd må medtage. Mens jeg skrev i bogen, rejste skipperen sig fra stolen, stillede sig ved siden af mig, idet han lagde en hånd på min skulder:

“Bror”, sagde han, “du er ny her, og nu skal jeg fortælle dig et par ting. Glem det der papirarbejde. Styrmanden her ombord har to væsentlige opgaver at forholde sig til. Nemlig lastning og navigering. En fatal fejlvurdering i en af de to discipliner vil øjeblikkeligt anbringe dig og mig som sprældemænd på et eller andet kontor, og alt det papir du ser der på bordet, kan du i bedste fald bruge som lokumspapir”.

Så lød meldingen fra skibsføreren til maskinchefen: “Vi kører nu chef”. Jeg gik ud på agterdækket for at kaste los og se til, at vi kunne bakke sikkert ud fra Nyhavnskanalen.

Flyvebådene er første og sidste forbindelse mellem København og Malmø hver dag året rundt for indkøbsrejsende, pensionister, rejsende til og fra udlandet, unge mennesker der skal ud og more sig i København, teatergæster, museumsbesøgende, professorer fra universiteterne, bistandsklienter, forretningsrejsende, politikere, kriminelle

og prostituerede til og fra arbejde. Alle mennesketyper og racer er repræsenterede på samme tid og sted og i samme båd.

Styrmanden er rederiets repræsentant og kontrollant, og han står for lov, orden og sikkerhed ombord under skibsførerens ansvar. Det er styrmanden, der bliver varskaet af stewardesserne, hvis et par passagerer er kommet op at slås nede i agtersalongen, eller der er stjålet varer fra hylderne i pantryet. Eller hvis en passager har truet en stewardesse med kniv, eller har taget kvælertag på hende. Eller en passager har udløst en brandslukker, så de andre passagerer er oversprøjtede med skum eller hvidt pulver. Disse ting sker ikke på hver tur, men er normale foretelser, og jeg har oplevet alle de nævnte.

Det gælder om på forhånd at undgå passagerer, som man har mistanke om vil opføre sig unormalt under overfarten. Når pigerne ringer op og beder om hjælp, har man som oftest et mentalt billede af personen foran sig. Det var ham, jeg overvejede at afvise inden afgang.

En sommeraften på en af de sidste afgange er det altid en god ide at gå en runde i afgangshallen 5 minutter før billettering for at fornemme stemningen. Man får efterhånden træning i at kunne "lugte" balladen, før den kommer til udfoldelse.

Erfaringen viser, at blandingen af dynamitol, 4-5 unge mænd og en enkelt ung pige i samme gruppe er eksplosiv og ikke nemmere at styre, når flyvebåden først har lagt fra kaj.

Sådan en blanding er i tidens løb ofte kørt bort i en politibil. Når billetten fra den sidste passager er klippet, melder styrmann-

den til billetkontoret, at afsejlingstidspunktet er kommet, og går dernæst ombord for at kaste fortøjningen los på agterdækket. Her står jeg en lun sommeraften og melder ind til skibsføreren over højtaleren, at jeg er klar agter. "Vent lidt", lyder det tilbage. "Vi skal lige se på forestillingen i afgangshallen". Inden jeg gik ombord, afviste jeg 5 berusede passagerer på opfordring af politiet, som den aften patruljerede blandt passagererne, mens jeg klippede billetterne.

Afgangshallen er nu tømt for passagerer, så der er frit syn gennem glasvæggene. Midt på gulvet står de tre betjente med ryggene tæt mod hinanden klare til kamp. Den ene har kniplen fremme, og de to andre står med knyttede næver i bokserstilling.

Et par meter fra dem står de 5 afviste passagerer i en kreds rundt om betjentene. De bevæger sig langsomt foroverbøjede i en ring med knyttede næver ventende på, at betjentene skal blotte sig. Pludselig böjer den ene sig fremover, og med hovedet som rambuk farer han ind mod den ene af betjentene. Betjenton med kniplen i hånden går et skridt frem, og hamrer kniplen af al kraft ned over nakken på manden, så han går i gulvet og bliver liggende totalt slået ud.

Øjeblikket efter farer mand nummer to frem vildt svingende med armene. Den sidste af betjentene böjer sig helt ned i knæene, henter sin knytnæve nede fra gulvet, sætter af og rammer den fremfarende mand klokkerent på kæben, så han farer baglæns, ramler hovedet ind i glasvæggen, driver ned af glasset som en klat gele og bliver siddende på gulvet dybt bevidstløs.

"Nu sejler vi, underholdningen er forbi", lyder det over højtaleren fra styrehuset. Det

sidste jeg ser er en politikasket, der ligger tilbage på gulvet helt stille, og de tre tilbageværende mænd står som stenstøtter og afventer betjentenes tiltag. Festen er slut.

Med 1200 omdrejninger på maskinerne glider vi ud gennem Københavns havn. Skipperen sidder ved roret i midten af styrehuset med maskinchefen på højre side og styrmanden på sin venstre.

Styrmanden holder øje med trafikken i havnen og melder til skipperen, når der dukker forhindringer op. Det kan være store og små skibe, dykkerbåde der arbejder langs kajerne, eller bunkerbåde der er bange for deres olieslanger. Radaren kører dag og nat uanset vejrforholdene. Det er meget vigtigt i en hurtigbåd, at man kontinuerligt er i stand til at finde pejling og afstand til et eller andet fast punkt i havnen eller ude på Sundet, for øjeblikket at kunne bestemme sin position i forhold til farlige passager, hvis man pludselig bliver nødt til at foretage en undvigemanøvre.

Det er vigtigt altid at have pejling og afstand til det eller de skibe, der kan komme for tæt på. Hastigheden giver store muligheder for at undvige langtsomgående trafik, men hastigheden kan hurtigt anbringe dig i en dårlig position.

Matrosen sidder bag skipperen og holder udkik. Når lystbådehavnen ved Langelinie er passeret og havnen er fri for trafik, kommer det kort fra skibsføreren: "Så kører vi chef".

Maskinchefen læner sig forover, griber med begge hænder om gashåndtagene og trykker dem i bund. De to Mercedes Benz motorer på hver 1300 hestekræfter begynder at rumle, og lidt efter lidt kan vi mærke,

at skibet løfter sig op, og rejser stævnen samtidig med, at foilerne (vingerne) langsomt graver sig ud af vandet.

Nogle minutter senere vipper skipperen til flapsene, som sidder ude langs foilerne for at hjælpe agterenden ud af vandet. Maskinchefen kan på sine instrumenter se, at belastningen af motorerne er faldet så meget, at han kan sænke omdrejningerne til normal drift. Flyvbåden er nu ude af vandet, og vi bevæger os med en hastighed af ca. 35 knob hen over vandet, og kun foilerne og de to skrueaksler er under vand.

En flyvemaskine flyver gennem luften på et overtryk under vingerne, og en flyvbåd holdes fri af vandet på tilsvarende vis. Navnet flyvbåd er et dansk ord, som oprindeligt er afledt af det græske ord hydro, som betyder vand og det latinske ord folium som betyder et plan. Sættes ordet hydro sammen med ordet foil får navnet hydrofoilbåd som fordansket bliver til flyvbåd. Hydrofoilbåden bevæger sig gennem vandet stående fastspændt på et par foiler, som under sejladsen er det eneste, der er under vand, og skibsskroget er helt ude af vandet.

Flyvbåden styres som en flyvemaskine ved hjælp af flaps, som sidder langs agterkanten af foilerne i begge sider. Skipperen vipper igen flapsene, og vi ændrer kurs over mod nokken af Langeliniemolen. Ved det store sving åbner han Kronløbet, hvorved vi løber næsten vinkelret ud gennem molerne, hvilket giver større manøvremuligheder og sikkerhed, hvis en lille båd pludselig skulle dukke frem ved et af molehovederne.

Maskinchefen holder altid begge hænder på gashåndtagene, indtil molehovederne er passeret og klaret. Småbåde ved molerne el-

ler svigt i styregrejerne kombineret med en hastighed på 35 knob bevirket, at molerne i Kronløbet og ved indsejlingen til Malmø er de farligste steder at passere på ruten.

Øjeblikket efter passerer vi Middelpulten ud for Københavns havn med kursen sat midt mellem Middelgrundsfortet og Flakfortet, og Kockumskranen i Malmø ses som anduvningspunkt i det fjerne. Bortset fra nogle få fiskerkuttere og et enkelt fragtskib, som er på vej sydpå mod Drogden, er der ingen trafik. Overmatrosen skænker et kruskaffe til os hver, inden han bytter plads med skipperen og overtager styringen af flyvebåden.

Overmatrosen har været ved flyvebådsruten siden starten. Han var med, da FLYVEFISKEN som nybygning kom sejlende til Nyhavn. Han var også med, da SPRINGEREN sejlede den lange vej fra værftet på Sicilien langs Nordafrikas kyst over Biscayen og hjem til Nyhavn. Hans store rutine der er oparbejdet gennem årene gør, at han ser farlige situationer langt tidligere end en ung og uerfaren sømand. Overmatrosen er sømand af den gamle skole, og da han har sat sig i stolen og fået ild på cerutten, får vi historien om dengang han sejlede langfart om bord i en mærskbåd med en nærig hovmester.

“Jeg blev sku arrig på ham”, kommer det langsomt fra overmatrosen, “så jeg satte ham op på komfuret i kabynnen. Nej hvor han hylede, for der var varme på pladen. Han blev forbrændt bagi og måtte på hospitalet på Mauritius. Kokken, som overtog hans plads, blev så forskräcket, at han ikke turde andet end servere rejcoctails og engelske bøffer hele vejen til Cape Town”.

Når forholdene tillader det, er der altid tid til en gammel god og ramsaltet sømanshistorie. I dårligt vejr eller når det er usigtbart på grund af tåge eller sne er al samtale forstummet, så er det udelukkende skibets sikkerhed og navigering, der er det væsentlige, og da kan en vagt være lang og virke anstrengende. Det er under sådanne forhold, vi tjener vore penge, som en gammel sømand ganske rigtigt sagde det.

I mellemtíden nærmer vi os Malmø, og inde på sejlrenden tages farten af flyvebåden, så den lægger sig på vandet i det øjeblik, vi passerer molehovederne. Kort efter fortøjer vi ud for Flyvebådsterminalen, og den daglige rutine fortsætter, som den oftest har gjort de mange tusinde ture, flyvebådene har foretaget i de ca. 30 år, de har sejlet på ruten.

### Svæverne

DSØ havde i begyndelsen af 70-erne indsatt en bus mellem Havnegade og Kastrup luft-havn. Nu var passagergrundlaget blevet så stort, at man mente, det var rentabelt at oprette en separat svævebådsroute alene for SAS-passagerer. Allerede efter 3 års sejlads med svæverne stoppede SAS sin flyrute mellem Malmø og Kastrup. SAS fik på denne måde frigjort en del fly fra denne rute, og da svæverne var langt billigere i drift end en flyvemaskine, viste ruten sig hurtigt bæredygtig og særdeles rentabel for SAS. Svævebådsruten mellem Kastrup og Malmø var fra starten et samarbejde mellem SAS og DSØ.

At man valgte svæverne frem for anden tonnage havde flere årsager. En skibsfører fra DSØ rejste til England for at besigtige og



Svæver på vej op på landingsbanen i Kastrup Lufthavn. *Hovercraft on its way up onto the landing strip at Kastrup airport.*

teste svæverne, og ikke mindst hans positive indstilling til svævernes anvendelighed på denne specielle rute var udslagsgivende for valg af fartøjstype. Desuden havde "British Hovercraft Corporation" allerede udviklet to svævere, som de anbefalede specielt til dette formål.

SAS mente desuden, at svæverne reklamemæssigt ville være mere tiltrækkende end almindelig hurtiggående konventionel tonnage, og dels havde man tænkt sig, at far-

tøjerne skulle svæve fra vandet og helt op til lufthavnsterminalen langs med rullebanerne og sætte passagererne af ved trappen til flyene.

Det sidste viste sig desværre umuligt. En svæver hvirvler uanede mængder af grus, sten og græs op fra rabatten og blæser det langt omkring, hvilket var særdeles uheldigt for flyvemaskinernes turbiner, som på denne måde kunne blive beskadigede og i værste fald forårsage et flystyrt.

Midt ude på den gamle "Dampsksibskaj" i Malmø anlagde SAS en ny passagerterminal, og langs kajen blev anbragt en platform af lignende form som en flydedok. Her skul-

le svæveren glide op og losse og laste passagerer samt bagage. I lufthavnen blev anlagt en rampe i strandkanten inden for "Nordre Røse" af form som et gammeldags slæbested.

Da fartøjerne var bestilt, sendtes de udvalgte navigatører på kursus i England. Da svæverne var af en grundlæggende anden karakter end traditionelle hurtiggående skibe, var det yderst vigtigt med en grundig oplæring og instruktion. En svæver er fysiklærerens drøm. Den løfter sig som en ballon, svæver over vandet, og drives frem som en propeldrevne flyvemaskine.

På hver side af fartøjet er anbragt to luftkølede Deutz dieselmotorer som med 2300 omdrejninger i minuttet, hver driver 3 centrifugalfaner, som pumper luft ind under fartøjet, og løfter det ca. 1 meter op fra underlaget.

Til at holde luften inde under fartøjet længst muligt er der anbragt et gummiskørte hele vejen rundt om skroget. Svæveren drives frem af to propeller, der er anbragte helt ude agter, og som hver er tilsluttet to dieselmotorer af tilsvarende beskaffenhed som løftemotorerne. Alle fire motorer udvikler tilsammen 2000 hestekræfter.

Træningsopholdet hos British Hovercraft på Isle of Wight var meget koncentreret og effektivt. Svæverne var en ny fartøjstype som for danske navigatører var helt ukendt med hensyn til praktisk brug og sejlads.

På blæsende dage med hård sidevind visste det sig, at svæveren kunne bevæge sig med 40-50 knob i sejlretningen, mens den samtidig meget nemt bevægede sig med en hastighed på 15-20 knob sidelæns. Dette giver selvsagt stof til eftertanke, når vi skal pas-

sere snævre passagerer, små både, stensætninger og farvandsafmærkninger, hvilket der som bekendt er mange af i Øresund.

I svævernes første 3 år skete det for alle navigatører, at de ramte en afmærkning eller anden forhindring mindst en gang. I mange generationer har der altid været en skibsfører samt 3 sturmænd om bord i større skibe. Dette betød, at en eller højst 2 sturmænd kunne være under oplæring, uden at det gik ud over skibets sikkerhed eller arbejdsgang. Skibet kunne så at sige sejle sikert videre.

Problemet med hurtiggående tonnage er, at der ofte kun er to navigatører om bord, hvilket betyder, at de begge helst skal være fuldt trænede i den pågældende type, inden skibet går fra kaj. Specielt når de transporterer passagerer med høj hastighed og hurtige manøvrer. Her er ingen tid til lang indlæring, som det tidligere var tilfældet med 3. styrmand eller 4. styrmand.

#### Svæverture

En tidlig forårsmorgen klokken 0540 står jeg på SAS-bussen ud for Hovedbanegården. Den skal bringe mig og resten af besætningen til Kastrup lufthavn. For en dansk sømand er det i sig selv ikke usædvanligt. Næsten alle danske søfolk kommer via Kastrup, når de mønstrer deres skibe. Det usædvanlige er, at vi ikke selv skal flyve bort til en eller anden fjerntliggende destination, men blot sejle flypassagerer mellem lufthavnen og Malmø. En uendelig underlig fornemmelse, som ikke var ubehagelig. De fleste af os følte, at vi havde fløjet tilstrækkeligt og havde det helt fint med ikke at skulle videre.

Ved afgangshallen stiger vi ud af bussen og går ned i briefingrummet for at afvente den første crewcar (besætningsbil), som kører os ned til svæverne. Af rent sikkerhedsmæssige årsager foregår transporten på lufthavnsområdet med lufthavnens minibusser, som kører flybesætningerne fra og til flyene.

Inden vi stiger på bussen, henter vi en frisk vejrmelding hos flymeteorologerne. Unægtelig en mærkelig tanke at køre rundt i lufthavnen mellem flyvemaskinerne for at gå om bord i en svævebåd og transportere flypassagerer til Malmø. Det havde jeg ikke tænkt mig, da jeg sejlede bananer fra Sydamerika eller stod mellem pingvinerne nede på Sydpolen.

Da besætningerne mellem turene skulle have et opholdsrum til omklædning og toiletforhold samt lokaler til den daglige drift af ruten, fik vi tildelt nogle gamle træbarakker, som lå for enden af lufthavnens gamle og nu nedlagte ankomst og afgangshal. Herfra transporterer vi os selv i et folkevognsrugbrød den sidste kilometer ned til svæverne, som ligger opmarcherede lige ud til strandkanten.

Mekanikerne, som vi havde flere af, fik tilsvarende en værkstedsbygning stillet til rådighed i en tilstødende bygning. På grund af svæverens lette konstruktion og gummiskørteret som meget let bliver flænget, er det nødvendigt med et relativt stort værksted.

Ved hver afgang og ankomst til lufthavnen står to mekanikere parat til at assistere os, fordi der ofte er uregelmæssigheder med teknikken. Et af svæverens største handicap er tekniske problemer, og mehani-

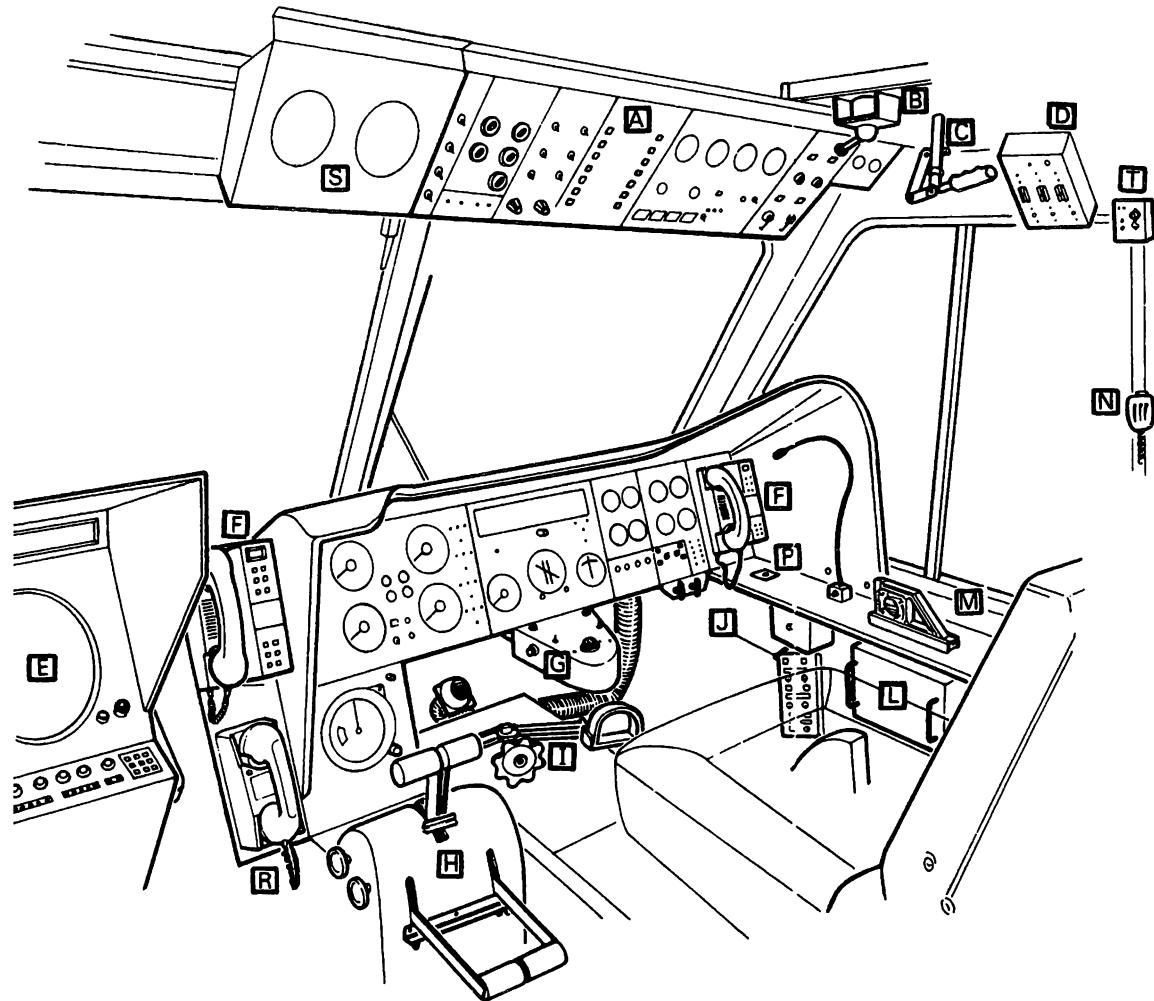
kerne udfører ofte et heroisk arbejde, når de en hel nat i regn og blæst eller frostvejr arbejder på den bare græsmark uden læ af nogen art, men utsatte for alskens vejrlig, for at få svæverne klargjorte til næste dags sejlads.

Stewardesserne klargør pantry og cabine til næste modtagelse af passagerer, mens værkstedsfolkene konstant arbejder et eller andet sted på fartøjet med klargøring, justering eller reparation af de tekniske dele. Agterude er bagagefolkene fra SAS i fuld gang med at laste og stuve bagage i de fire containere, som vi har fastspændt to og to på hver side af fartøjet. I et så levende fartøj som en svæver er det særdeles vigtigt, at fartøjet er trimmet korrekt, ellers kan det let give problemer under sejladsen.

Før afgangens tur rundt om skibet for at tilse, at alle dæksler er fastspændte, og at gummiskørteret der hænger rundt om hele skibet er intakt. Lige så vigtigt er det at fjerne alle løse dele og efterladenskaber såsom glemt værktøj, efterladte klude, spande og koste, som måtte ligge rundt om på skroget.

En klud eller en spand, som bliver suget ind i propellerne eller ind i luftindtaget til løftemotorerne, kan få katastrofale konsekvenser med store havarier på motorer eller propeller til følge.

Svæverne er sårbar, og man skal være langt mere påpasselig under sejladsen end ved sejlads med konventionelle skibe. Inde på flyvepladsen kommer og går flyene ustandseligt, og i Drogden rende sejler skibene store som små i nordlig eller sydlig retning, og midt i mellem ligger svæverne næsten symbolsk, da de hverken er flyve-



Skitse af cockpit på svæveren med instrumentpanel og styregrej. *Sketch of the cockpit of a hovercraft showing the instrument panel and controls.*

- |                             |                                     |  |
|-----------------------------|-------------------------------------|--|
| A OVERHEAD INSTRUMENT PANEL | G BOW THRUSTER CONTROL PANEL        | M CLINOMETER MOUNTING                            |
| B HORN SWITCH               | H THROTTLE CONTROL LEVERS           | N PA. MICROPHONE                                 |
| C SEARCHLIGHT CONTROL       | I RUDDER CONTROL PEDALS             | P PA. TRANSMIT INDICATOR                         |
| D FIRE CONTROL PANEL        | J ENGINE OVERSPEED TRIP PANEL       | R INTERCOM HANDSET                               |
| E KELVIN HUGHES 1600 RADAR  | K ►◀                                | S CLOCK AND BAROMETER                            |
| F VHF RADIO (2 SETS)        | L HF 2182 kHz WATCHKEEPING RECEIVER | T ELECTRICAL BAY SMOKE DETECTOR<br>WARNING PANEL |

maskiner eller skibe, og venter på starttildelse.

Når man går rundt om svæveren en forårsdag, og kontrollerer, om den er klar til opstart, kan man tydeligt høre lærken synge oppe i himlen, helt upåvirket af flyene og svæverne kvidrer den tydeligt, og ude i græsset ligger en hare med sine unger 15-20 meter fra svæveren.

Vi melder afgang og ankomst til SAS-trafik, og er vi mere end 2 minutter forsinkede ved afgang og ankomst, skal årsag angives. Der overlades ikke meget til tilfældighederne eller "Skippers gamle hat" i moderne hurtigbådssejlads med flypassagerer.

Så snart bagagen er meldt klar, og passagererne er kommet ombord og velanbragte i flysæderne, starter vi løftemotorerne og kobler de elektriske landkabler fra. Nu skal vi efterkontrollere, om generatorerne trækker strøm, således at vi kan anvende vore instrumenter.

Radaren indstilles, og den sidste vejrmelding modtages over trafikradioen. Vejrmeldinger om vindretning og styrke samt temperaturer er uhyre vigtige og modtages og vurderes samtidigt med, at navigatør og skibsfører diskuterer de sidste detaljer angående den planlagte sejlrute. Det er vigtigt for sejladsens gennemførelse specielt i usigtbart vejr, at vi på forhånd er helt enige om hvilken rute, der er den mest fordelagtige.

Inde i hovedet på skibsføreren og navigatøren ruller radarbilledet frem på nethinden, og vi taler om hvilke afmærkninger og sten som måtte ligge på vor vej, og om vi skal passere den på læ eller luv side. Da navigatøren på grund af den store afdrift med si-

devind ikke blot skal navigere fremadrettet men lige så meget til læ, er det vigtigt at dialogen mellem de to er meget åben. Misforståelser eller manglende kommunikation må ikke finde sted i det ekstremt lille styrehus.

Den åbne dialog navigatørerne imellem i svæverne er så vigtig, at de, der ikke havde sans for det, søgte væk til andre overfarter. Det gammeldags envejsrettede kommando-system er direkte farligt i hurtigbådssejlads.

Propellerne startes, og vort blik løber hen over svæverlandingspladsen, for at vi kan sikre os, at alle biler, bagagevogne, landgange o.s.v. er fjernet, og pladsen er fri. Jeg melder afgang til trafikken over flyradioen og bemærker vindretningen til skibsføreren, som bekræftende nikker kort. Nu gives der fuld gas på løftemotorerne, og svæveren hæves til fuld løftehøjde, og den bliver straks levende såsnart den slipper underlaget.

Den opfører sig et kort øjeblik som en person, der på meget glatte sko forsøger at finde fodfæste på en blank isflade. Nu gælder det om hurtigt at give støtteror imod vindretningen, så fartøjet ikke glider ud af skibsførerens kontrol. Skibsføreren sidder et øjeblik og leger med manøvrehåndtagene, så han er helt sikker på, at han har kontrol over fartøjet, inden han manøvrerer det ned ad rampen og ud i vandet.

På vej ned ad rampen sidder føreren dybt koncentreret og styrer fartøjet. Begge fødder er solidt plantede i fodpedalerne, der fungerer som i en sæbekassebil, og herfra styrer han de lufttrør, som er anbragt lige bag propellerne. Luftstrømmen fra propellerne driver mod rorene, på lignende måde

som vandet påvirker et almindeligt skibsrør.

Med højre hånd styrer han ved hjælp af en lille letbevægelig elektrisk styret knap et par drejelige lufrør, som er anbragt på hver side af cockpitten. Gennem disse rør pustes store mængder luft ud, hvorved fartøjet stævn kan skubbes fra side til side. I stille vejr kan føreren skyde fartøjet sidelæns ved at kombinere rør og lufrør, men det er en teknik, der kræver lang indøvning.

Venstre hånd har han altid anbragt på gashåndtagene til propellerne.

En svæver manøvreres ved hjælp af begge ben og begge hænder og ved at kombinere lufrør, lufrør og propeller. På vore fartøjer sker det manuelt.

Føreren har ingen muligheder for at bække med fartøjet, når det blæser, og han skal altid tage højde for at kunne dreje fartøjet hele vejen rundt, hvis han ønsker at stoppe fremdriften. En svæver minder utroligt meget om et sejlskib, og her kræves en helt anden teknik end ved konventionelle motor-drevne fartøjer.

Navigatørens opgave er selvfølgelig at følge kursen, men lige så vigtigt er det, at han giver meldinger til skibsføreren om kommende forhindringer, der kan bringe fartøjet i en position, som er vanskelig at manøvrere sig ud af igen.

Specielt i svæverne, men såmænd generelt i hurtigbåde skal både fører og navigatør på forhand være uddannede, så de begge er i stand til at varetage hinandens funktioner, hvorved de i fællig kan forebygge og undgå betrængte situationer, før de opstår. Alle objekter på vandet, inden for en radius af ca. 1/2 sømil både til luv og til læ i skibets sejlretning uanset om det er fugle, fiske-

vagere, farvandsafmærkninger, sten eller andre fartøjer bliver meldt til skibsføreren fra navigatøren, eller skibsassistenten, som sidder i sin stol lige bag de to navigatører og holder udkik under sejladsen.

Bliver det usigtbart på vagten, så radaren er det eneste navigationsinstrument, er det uhyre vigtigt, at alle ekkoer på skærmen tales alvorligt. Det ekko, som på første tur viste sig at være en fiskevager, kan i mellemtíden let være forvandlet til en lille jolle med en eller to mand om bord.

Langt de fleste ture mellem Kastrup og Malmø forløber uden dramatik og udføres rutinemæssigt. Rutinen er dog det farligste besætningsmedlem ombord i ethvert skib og specielt i den vindfølsomme svæver.

Vi lærte på kursus i England, at man altid skal have mindst to manøvremulighederparate for at kunne bevæge sig ud af enhver betrængt situation med en svæver. Erfaringen viste os hurtigt, at det er rigtigt.

At forlade sig på en enkelt låst manøvre-mulighed uden et eller flere alternativer medfører uheld på et eller andet tidspunkt. Under indsejling til Malmø havn i hårdt vejr med vinden agten ind eller agten for tværs, er det nødvendigt at anbringe fartøjet i sejlrunden, så afstanden til bøjerækken er stor nok til, at man kan dreje fartøjet 180 grader rundt uden at ramme bøjerne. I hårdt vejr er det kun muligt at stoppe fartøjetets fremdrift ved at styre det op imod vinden. Fartøjet er ude af stand til selv at bække og må i principippet sejles på nøjagtig samme måde som et sejlskib i hårdt vejr.

Det hænder i dårligt vejr, at vi taber styringen, når vi glider forlæns ned af en ø og drejer 180 grader rundt og op i vinden. I be-

gynldelsen forskrækkede det mange navigatører, men efterhånden bliver det en vane, og vi ved, at vi altid under bestemte vindforhold skal holde så godt klar af andre skibe, farvandsafmærkninger, kajanlæg og lignende, så der på forhånd er plads til, at skibet kan foretage en kovending. Der er intet nyt i det, det har været søfolks betingelser, lige så længe sejlskibene har eksisteret.

Hårdt vejr kan give store forsinkelser, og ofte har vi en overfartstid på 25 minutter den ene vej, mens tilbageturen måske tager en time på grund af stærk modvind.

Da passagererne til København fra Malmø alle skal med fly et eller andet sted ud i verden, kan det skabe store problemer. Flyvemaskinen venter ikke, den afgår til tiden, uanset om vore passagerer når frem eller ej.

Ikke sjeldent ringer stewardesserne fortrivlet op til os i styrehuset, når passagererne bliver utålmodige og irriterede over ikke at kunne nå deres planmæssige fly. Midt i den mørke vinter i slud og blæst forlanger en passager at blive sat af på Saltholm og blive hentet af en helikopter, fordi han mener, at han er en helt speciel passager, som rejser på en helt speciel billet, og han er derfor helt specielt ophidset til ære for sig selv.

Vi ser os ikke i stand til at opfylde hans meget bizarre ønske. Den slags går altid ud over stewardesserne, og de har i tidens løb måttet lægge ører til mange fantasifulde ønsker og forslag, mens vi heldigvis sidder et sted, hvor passagererne ikke så let kan komme i kontakt med os, når de enten er frustrerede over deres eget liv eller med overfarten.

Hårdt vejr er altid ubehageligt ude på vandet, men efter at vi har lært svæverne at

kende, føler vi os lige så trygge som i ethvert andet fartøj bortset fra den årstid, hvor vi kan forvente oversnøring.

En mørk januardag sidst på eftermiddagen sidder vi i cockpitet og forbereder os på en afgang fra Kastrup. Besætningen vi afløser, og som har sejlet dagvagten, sætter os ind i situationen, før de drager hjem. De har ikke haft sejladsmæssige problemer, skønt det er koldt og blæsende fra NNV, og vandets temperatur er i nærheden af 0 grader. Den anden svæver ligger i Malmø og har ikke haft problemer på sin tur over Sundet.

Vi starter motorerne, og som det sidste tager jeg en vejrmelding, hvor vindstyrken er øget til ca. 20 knob. Vi melder afgang til SAS-trafik og begiver os afsted. Ud for nordspidsen af Saltholm kommer en kraftig byge med en smule sne. Samtidig med at jeg nавigerer os klar af nordspidsen af øen i den kraftige sidevind, holder jeg øje med luv side af fartøjet, og skibsassistenten holder ligeført øje med agterenden for at konstatere oversnøring.

Vi blev hurtigt opmærksomme på oversnøningsproblematikken i svæverne. Fartøjerne puster luft ud til alle sider, og de mange forstøvede vandpartikler fryser nemt til is, når forholdene er til det. Vi fortsætter og kan mærke, at snebygen bliver kraftigere, og på kanten til den dybereliggende "Flinterende" ud for Malmø, bryder søen ekstra højt. Her mærker vi, at vi har styringsproblemer på grund af den store sø, som i mellemtiden har rejst sig. Vi beslutter straks at vende om og undgå at komme ud på dybt vand. Svæverne er små fartøjer, men uden for sejlrenderne i Sundet kan de godt stå på bunden, så passagererne kan anbringes i

sikkerhed på det øverste dæk eller i redningsflåderne, hvis skibet skulle synke.

Nu får vi vinden næsten ret til stævns på tilbagevejen mod Saltholm. Farten er ringe, og overisningen tiltager meget hurtigt. Kyisten er pludselig langt borte, og vi får begyndende slagseite, og tiden føles lang. Det er umuligt at stoppe op og banke is, da svæverne er tillukkede, og det vil i sådan en situation være livsfarligt at bevæge sig udenbords. Vi ligger efterhånden dybt i vandet, da vi endelig når Saltholm, hvorfra vi rekviserer en helikopter, som skal bringe passagererne videre til bestemmelsesstedet i Malmø.

Så snart vi lander på øen, stiger jeg ned i cabinen til passagererne for at informere dem om, hvad der videre skal ske. Jeg bliver noget overrasket, da jeg er blandt dem og konstaterer, at de alle som en står med forventningsfulde smilende blikke, og kikker på mig. Alle har de et ølglas i den ene hånd og en cognac eller Whisky i den anden, og enkelte har tændt en cigaret. Hele sceneriet giver mig følelsen af at være en turistguide, der skal til at fremvise gamle spændende ruiner for en flok forventningsfulde og dybt interesserede gæster.

Desværre varer ideelle isforhold på Øresund kun kort. Isen bliver hurtigt tykkere, og store skibe samt vind og strøm skubber efterhånden isflager op, så der efter kort tid er store volde af is, som vi skal arbejde os uden om. Vi kan løfte fartøjerne ca. 1 meter op over isen, hvorved alle forhindringer under en meter i højden let passerer, men efter nogle dage med blæst og stærk strøm pakker isen på Sundet, og vi begynder at få problemer.

I en periode stopper vi sejladsen i mørke og sejler kun om dagen, da vi mener, at passagersejlads under disse forhold er alt for risikabel.

De få mennesker, som bor fast på Saltholm, er glade for svæverne i vinterperioden, da vi i lange perioder er deres eneste forbindelse til fastlandet.

Svæverne sejlede mellem Kastrup og Malmø i 10 år. Langt de fleste ture blev udført uden problemer, og det gamle mundheld der siger, at for at blive en god håndværker i sit fag skal man have stået i lære i mindst 4 år, synes også at passe i dette tilfælde. Vi havde langt de fleste havarer i de første 3-4 år.

Ikke alene skulle vi håndværksmæssigt lære at manøvrere fartøjerne, men i Danmark har vi også de fire årstider med skiftende vejrforhold at tage hensyn til. Vind og strømforhold kan være meget forskellige fra år til år, og isforholdene i den danske vinter skifter ligeledes fra dag til dag og fra time til time.

Svæverne var bygget som prototype i England og ikke tillempet de specielle vejrforskel i Øresund. Hvis man havde bygget dem under hensyntagen til bølgelængden og bølgehøjden i Sundet, så ville de uden besvær have kunnet klare dårligere vejrforskel end det, de rent faktisk måtte give op over for.

Det har altid været sådan i tidligere tider, at skibstyperne i Danmark var tilpassede de farvande, de skulle sejle i. Disse forhold har bådebyggerne kendt og taget meget omhyggeligt hensyn til i mange århundreder.

Den dag, hvor man lærer, at man skal konstruere og udvikle en svæver specielt til



Svæver stående på landingsbanen i Kastrup Lufthavn.  
*Hovercraft standing on the landing strip at Kastrup airport.*

Østersøen, en til Kattegat og en tredie til Vesterhavet, vil man stå med en fartøjstype, som rent fartmæssigt og manøvremæssigt vil være alle konventionelle katamaraner eller enkeltskrogshurtigbåde langt overlegen, og den behøver ingen havnefaciliteter udover en landingsplads nær landevejen og

busstopstedet. Desuden vil den i vinterhalvåret kunne svæve hen over havisen, hvis den konstrueres på en sådan måde, at den får en langt større løftehøjde end vore svævere havde.

I mine år i DSØ har jeg sejlet som styrmand og fungerende skibsfører i hydrofoilbåde, katamaraner og luftpudebåde, og der er ingen tvivl i mit sind om, at luftpudebådene har været de mest udfordrende og interessante at sejle med.

## First Mate on the Hydrofoil Boats

### *Summary*

Through the centuries the ferry traffic between Copenhagen and Malmø has been of great importance. In 1874 all the ferry companies operating in the Sound were bought up by C.F. Tietgen who incorporated them under DFDS.

The Danish government of the time was opposed to having all ferry traffic in Denmark operated by DFDS, and the government set up a ferry company under the Danish State Railways DSB in order to counter Tietgen's control of the ferry traffic. Therefore in 1900 DFDS sold the Sound ferry route and all its ships to "Dampskibsselskabet Øresund" (The Sound Steamship Company), called DSØ, and "Svenska Rederi Aktiebolaget Øresund" (The Swedish Sound Shipping Company Ltd), called SRØ.

In the 1960's DSØ put its first hydrofoil boat into service between Copenhagen and Malmø.

DSØ has been a pioneer in Denmark when it comes

to fast ferry boats. This shipping company is the only one to have acquired expertise in sailing with hydrofoils, catamarans and hovercrafts.

The article follows the daily routine of the first mate on board, it describes the issuing of tickets, navigation, as well as the problems which can arise when so many different people travel backwards and forwards every day packed together in the small space which such a ship provides.

In 1984 DSØ entered into an agreement with the airline SAS to transport air passengers from Malmø to the airport in Copenhagen.

For ten years hovercrafts were used for this transportation.

This type of vessel is very special and the second half of the article deals with the practicalities of sailing as well as the advantages and disadvantages of this type of vessel compared to other fast boats.

# *Henning Henningsen: Sømandens indsamlingsbøsse*

*Kampen mod fattigdom og nød har altid været et vigtigt kapitel i samfundets historie. Først i vore dage har velfærdsstaten haft økonomiske betingelser for så nogenlunde at vinde denne kamp. Tidligere førtes den af kirken og privat foretagsomhed. I denne oversigtsartikel, som væsentligst bygger på dansk materiale, fortelles om, hvordan man søgte at skrabe penge sammen i forgangne dage for at bekæmpe nøden blandt en meget sårbar gruppe af samfundet, sømandstanden.*

## *Sømandens svære lod*

Fattigdommen har altid været tilstede i det menneskelige samfund, ikke mindst i ældre tid, ja slet ikke for så forfærdelig mange år siden, da de rige europæiske samfund endnu ikke eksisterede, og da der så at sige ikke produceredes overskudsvarer til dækning af behov for mad, klæder, husly, varme osv., som store kredse af befolkningen ikke selv formåede at skaffe sig. Især i tider med ruinerende krige - som der var altfor mange af - og akut arbejdsløshed bankede nøden på mange døre, og staten havde ikke muligheder for at understøtte de svage finansielt i tilstrækkelig grad. Tiggeri blev derfor en social nødvendighed, som måtte bekæmpes ved privat velgørenhed, tit ganske vist uden kærligt og medmenneskeligt sindelag. Samfundsopbygningen med høj-

privilegerede rige og bundløst fattige havde sin store andel i tingenes håbløse tilstand. Hertil kom et ineffektivt produktionsapparat inden for landbruget og en manglende industriel varefremstilling. Man sad simpelthen fast i armodens hængedynd. Forsorgen af ældre mennesker, som ikke var i stand til at arbejde og derved blot tjene det nødtørfigste til livets ophold, var et andet trist perspektiv både socialt og kulturelt. Hospitals- og lægehjælp var uopnåelige goder for store kredse af befolkningen.

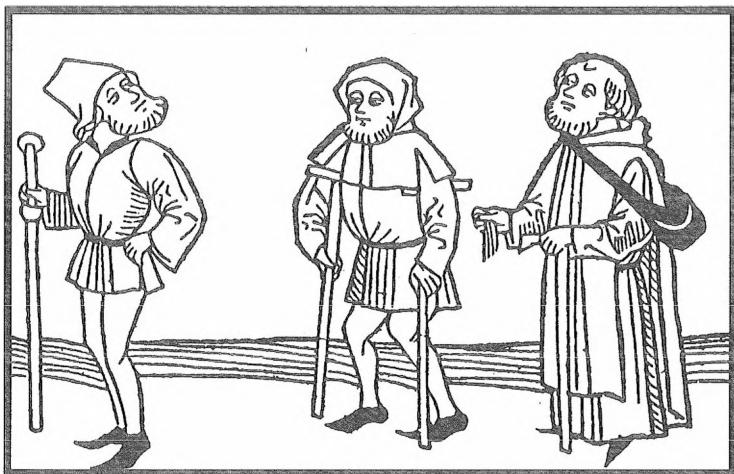
I middelalderen havde den katolske kirke udført en beundringsværdig gerning for at tilfredsstille samfundets sociale krav, og efter reformationen (1536) overtog stat og bystyre kirkens rigdomme og forpligtelser. Rigdommene kom især statskassen og de adelige tilgode, men i al beskedenhed blev de milde stiftelser ved med at bestå, selv om hjælpen blev ydet mindre rigeligt end før, hvad enten det drejede sig om de daglige fornødenheder som mad, tøj, varme, om pleje på hospitaler, som samtidig var alderdomshjem, om begravelseshjælp osv. De katolske broderskaber levede på en måde videre, båret af socialt engagerede idealister, men det incitament, som den katolske tanke om at gøre gode gerninger for andre og derved gavne sin egen sjælefrelse i skærsilden og det evige liv, var så godt som udryd-

det ved Luthers teologisk spidsfindige kamp netop mod de gode gerningers nytte. Og skammen ved at være fattig og måtte æde nådsensbrød føltes meget stærkt.

I Danmark udstedte staten i 1708 en fattigforordning, hvori det for første gang blev pålagt alle landets købstæder og landsogne straks at oprette en offentlig forsorg for alle fattige. Der lå ikke blot en politisk, men også en idealistisk og human tankegang bagved: alt tiggeri skulle fra nu af ophøre, og hver skatteborger skulle yde en besked den fattigskat, sa byrderne blev rimeligt for delt. Der var blot den hage ved det, at de fleste folk simpelthen ikke ejede overskydende midler, og tilmed kom den forfærdelige pest 1710-11, som bortrev en uhyggelig stor procentdel af landets samlede befolkning - i Helsingør således henved halvdelen -, ligesom den langvarige og ulykkelige Store nordiske krig mod Sverige 1709-21 støvsugede befolkningen for dens sidste ressourcer. Først efter 1730 begyndte fattigvæsenet så småt at fungere<sup>1</sup>. Det vil sige, at privat godgørenhed stadig i høj grad måtte bære en stor del af byrderne. Det blev fremdeles et spørgsmål om solidaritet inden for den kreds af standsfæller man tilhørte. Håndværkerlav, købmændsgilder, ligbærerkom pagnier, broderskaber inden for sammen slutninger med fælles interesser, bonde standens naboskaber osv., måtte udøve samme påskønnelsesværdige indsats, de tidlige re havde gjort. Den var blot altfor ringe, og mange ulykkelige personer stod uden for alle disse fasttømrede kredse i samfundet og kunne sjældent forvente hjælp derfra.

En af de mest udsatte grupper i samfundet var søens folk. Statistikkerne taler deres

dystre sprog om alle de søfolk, der mistede livet ved arbejdsulykker ombord, ved drukning, ved havari og forlis. Folketællingerne fra f.eks. øen Rømø i begyndelsen af 1800-årene viser, at ca. 1/3 af de gifte kvinder var enker. På Fanø var der 1844 100 skipgere, et ukendt antal ugifte søfolk, ca. 150 enker og over 100 faderløse børn. I perioden 1835-48 døde 1/4 af alle engelske kaptajner ved forlis og stranding, og 1/7 omkom desuden på søen på anden måde<sup>2</sup>. For de mange redere var det en økonomisk katastrofe, når de mistede deres skib - det varede længe, inden der opstod søassuranceselskaber og inden man bekvemmede sig til at betale de dyre forsikringspræmier. Mange skibe havde flere ejere, som hver havde én eller flere parter i dem. Herved spredte man den økonomiske risiko, men man var samtidig fristet til at undlade at forsikre parterne eller at vedligeholde skibene på forsvarlig vis, så de ikke blev sejlende "ligkister" til fare for besætningen. Selv om hyrerne i og for sig var forholdsvis gode, kunne de fleste sømænd ikke spare meget op til fremtiden. Dels tjente de ikke noget videre om vinteren, når søfarten oftest lå stille, dels var nogle af dem nok fristede til at lade pengene springe på muntre aftener i havn. Familien derhjemme skulle også leve, og det var gerne sådan, at børneskaren voksede med en mund mere, hvergang sommanden var hjemme. Sømandskonerne havde problemer nok med at få mandens hyre - eller hvad der var tilbage af den - til at slå til. Helt fortvilet blev det, hvis han omkom på rejsen og efterlod hende og børnene uden midler. Det var næsten ikke til at bære. Naboerne var uhyre hjælpsomme, men de havde selv svært



Middelalderens katolske kirke var meget engageret i alle former for velfærdsarbejde i datidens mangel-samfund. Ovenstående træsnit fra 1470'erne viser, hvordan tiggermunken (til højre) beder en borgersom om en almisse til en fattig krykkestodder. Selv om det evige tiggeri har været en plage for dem, som havde lidt mere end de andre, gav de i reglen, hvad de formåede, idet kirken lærte, at gode gerninger fik deres løn i himmelen og forkortede giverens ophold i den frygtede skaersild. (Efter Vindler: Buch der Tugend, trykt i Augsburg). *The Catholic church did a great deal to alleviate the hardship of the poor. Here a beggar monk is seen urging a wealthy burger (on the left) to give a modest contribution to a poor invalid. German woodcut from the 1470's.*

ved at skaffe det nødvendigste, og i alle søfartsegne var der sørgetligt mange sortklædte enker, der var i samme situation<sup>3</sup>.

Sømandsstanden - eller repræsentanter derfor - måtte af den grund organisere al den hjælp den kunne. Det gjaldt først og fremmest om at samle penge ind til dens egne fattige og syge, og det må siges, at sømændene i reglen gav af et godt og villigt sind, også til andre fattige i al almindelighed.

#### *En skærv i bøssen*

Den følgende oversigt over gaveindsamlingen vil vise, hvor systematisk pengebeløbene blev bragt til veje. Eksemplerne er taget fra dansk materiale, men kan også gælde som typiske for de fleste andre søfarende nationer.

Når sømanden om foråret mødte op på mørnstrings- eller forhyringskontoret for at få en hyre, så han dér en opstillet pengebøsse på disken. Som regel var det selvføl-

gelig frivilligt om sømanden, der var glad for at have fået hyre, lagde et par skilling i bøssen, men vi hører også om en mild tvang, som fik ham til måske at lægge lidt mere i den, end han havde tænkt sig. Det gik jo til et godt formål, til fattige kolleger og deres velfærd. Dog, giveren selv og hans familie havde også god brug for pengene. Det må tilføjes, at der ikke altid var betryggende kontrol med hvem, der modtog pengene: gamle søfolk, sømandsenker, eller måske hyrebassen selv. Også hos skibsklare-rerne, på toldboden, hos provianthandlerne osv. stod der tit en indsamlingsbøsse.

For at sikre sig en god fart og en velbeholden rejse var det langt op i tiden skik, at man, dvs. privatpersoner eller handelskom-pagnier, slog en handel af med Vorherre, idet de gav præsterne ved visse søfartskirker, f.eks. i København eller Helsingør, et pengebeløb for at få dem til at bede for skib og mandskab hver søndag offentligt fra prædi-kestolen, så de kom heldigt ud og hjem

igen. Det gjaldt især farter på Grønland, Island og Ostindien. Pengene var bestemt til præsterne og kirken, og det er i høj grad sandsynligt, at der ikke blev puttet mange skillinger af dem i fattigbøssen<sup>4</sup>.

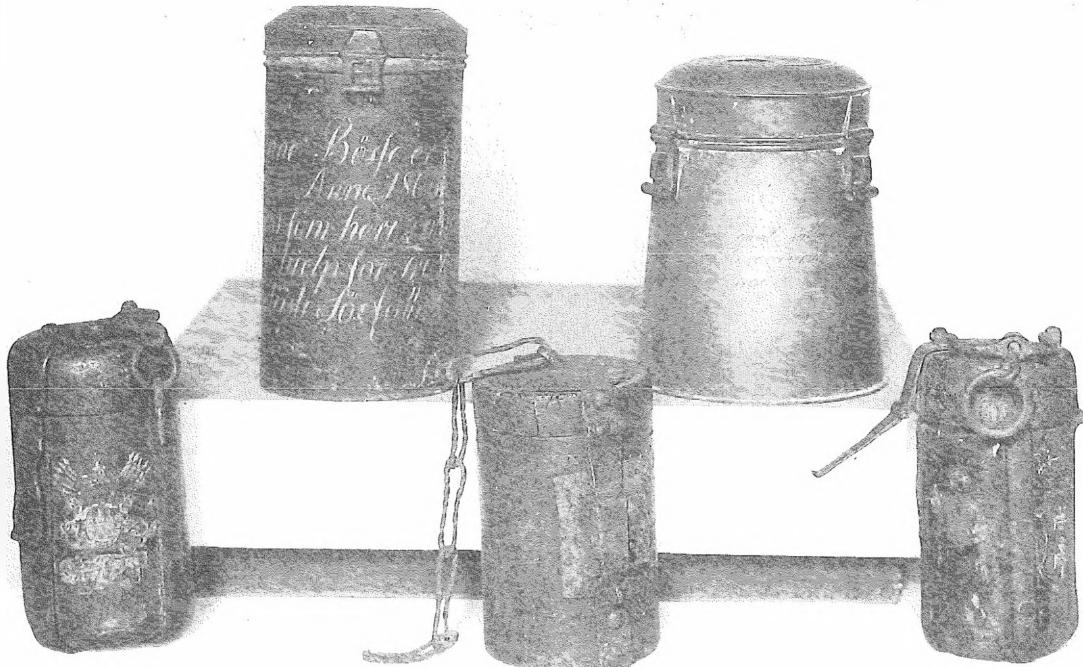
Før afsejlingen var det ikke sjældent, at en skipper opsøgte sin egen præst og lovede ham en daler eller to, hvis han kom velbehølten hjem, og et sådant løfte måtte selvfølgelig holdes. Muligvis blev præsten anset for en, der kunne "lidt mere end sit fader vor", så det virkelig skyldtes hans forbøn, hvis rejsen gik godt. Som følge deraf tænkte man vel, at han ærligt havde fortjent sin daler personligt på Vorherres vegne<sup>5</sup>. Om bord på kinafarerne havde skibspræsterne gerne en offerdag, f.eks. 1. pinsedag, som en "uvist" del af deres løn. 1820 hører vi, at præsten fik 87 rigsdaler, hvilket var 16 rdl. mere, end den samtidige indsamling til de fattige indbragte<sup>6</sup>.

#### *Strandkapel og valfartskirke*

Hvis tiden tillod det, har det sikkert fra den første kristne tid været anset for virkningsfuldt, at sømanden før afrejsen besøgte et strandkapel eller en valfartskirke for dør at komme i kontakt med de særlige søfartshelgener - St. Clemens, St. Nikolaj, St. Erasmus, Vor Frue og andre - og dermed de højere magter og prøve at sikre sig deres bevägenhed ved bøn og løfter om gaver. Sådanne helligdomme har der været mange af i middelalderen, især kapeller i de søfarende egne, indrettet specielt til brug for søfolk og fiskere. Lignende kapeller fandtes forvrigt også i byerne ved de veje, som pilgrimmene drog ad, ved de mange færgestede, ved vigtige broer, - ikke mindst

St. Gertrudskapeller, men også Helligkors-, St. Anna-, St. Jørgenskapeller og hvad de nu hed. Det er lykkedes at identificere op mod et par hundrede kapeller, der falder ind under denne kategori på det gamle danske område, heri også indregnet kapeller for tilrejsende fremmede købmænd og markedsgæster, der f.eks. i fiskesæsonen har opholdt sig midlertidigt på fiske- og handelspladserne, hvor de har haft deres mere eller mindre permanente gudshuse. Som naturligt er, var en del af disse knyttet til middelalderens sildemarkeder, ikke blot koncentreret i de berømte skånske byer Skanør og Falsterbo, men også langs Øresunds, Skånes, Bornholms, Møns og Lollands og de syddanske kyster, hvor fiskeriet foregik hver efter sommer i århundreder. Ligeså omkring Rygen og langs de nordlige og sydlige baltiske kyster. En del af kapellerne her var med kirkens og øvrighedens tilladelse opførte og betjente af de nordtyske hansestæders folk, men også den stedlige befolkning havde egne kapeller til mere permanent brug<sup>7</sup>.

I disse beskedne gudshuse kunne søfolk og andre, der havde behov for det, få den ønskede kirkelige betjening, med messe, altergang, skriftemål, syndsforladelse, aflad osv. De kunne her bede deres skytshelgener om en god rejse og til gengæld love dem en kontant belønning efter evne, hvis deres ønske blev opfyldt, enten i form af en skilling eller to, eller en anden gave som f.eks. et voksllys eller en passende, beskeden prydgave til stedet, eventuelt måske et løfte om en pilgrimsvalfart. En fisker kunne finde på at forære nogle friskfangede fisk som fastemad. Et sadant løfte kalder man et *votum*



Et udvalg af nogle af de traditionelle pengebøsser, som Københavns Skipperlav (stiftet 1634) brugte ved erlæggelse af bøder og frivillige bidrag, dels under lavsmøderne, dels anbragt på mørnstringskontorer, i handelshuse osv. Sådanne bøsser blev også medgivet skibene på deres farter. (H&S). *A set of collection boxes which the Copenhagen Skipper's Guild (from 1634) have used through the ages, partly during meetings and parties in the guild, partly placed at recruiting offices and trading offices. Ships often got one or more of them along on their voyages. (DMM)*

(latinsk *vovo* = jeg lover), og hvad der gives, når rejsen er vel overstået, er en votivgave<sup>8</sup>.

For at give en forestilling om et sådant

maritimt helligsted følger her en beskrivelse af det kendte valfartssted Jannerup, beliggende i Jyllands nordvestlige hjørne nær Thisted i Thy:

Landsbyens romanske St. Andreas (dansk: St. Anders) kirke var efter traditionen oprindelig et simpelt fisker- og kildekapel, tækket med lyng og kaldt "den fattige kirke i Thy" - Andreas var fiskernes skytshelgen. Sandsynligvis var det opstået i tilknytning til den St. Andreas helligkilde, som lå vest for kirken. Bygningen kunne ses langt ude på havet og fungerede som sømærke. Det har muligvis været identisk med det i 1651 nedrevne romanske kor. Søfolk, fiskere, pil-

grimme og andre valfarere samledes her i store skarer, og kirken kaldtes nu ”den hellige kirke i Thy”. Her hentede de syge lægedom i kildens vand under kildebesøgene til St. Hans (24. juni), og gav penge til kirken som tak. I Danmark har man kendskab til 7-800 helligkilder, og denne har været en af de berømteste. De søfarende kom her året rundt og knælede ned. Kirken blev betragtet som et godt sted at bede i, før man vovede sig ud på søen. I koret står stadig den kendte ”Jannerup blok”, en jernbeslættet træblok fra ca. 1600, med taskelås (1662 nævnes forvrigt to blokke), hvori pengegaver blev lagt, både af de maritime valfarere og af kildegæsterne. Kunne søfolk ikke personligt komme, sendte de pengene til kirken. Disse gaver gik til de fattige og til kirken, der udvidedes og altid var vel vedligeholdt og stadig er rigt udsmykket. Det drejede sig ikke kun om klatskillinger. 1803 nævnes, at kirkens formue beløb sig til ca. 25.000 rdl., hvad der var virkelig mange penge i de dage, og øvrigheden havde da også sine øjne begærligt rettet mod de rare penge. Kirken fungerede på en måde som en bank, der udlånte summer til andre kirker i nabolaget, så de kunne trække renter, og flere herremænd skal have ”lånt” af formuen - uden regnskab og kvittering. Endnu 1842 angaves de årlige indtægter til 80-100 rdl., som især stammede fra søfolk, der var reddet fra havsnød og havde lovet gaver til kirken, hvis de beholdt livet. I 1870’erne meddeles, at der stadig kom ikke så lidt ind i kirkens blok. På det tidspunkt var kapitalen dog forlængst inddraget af øvrigheden under den i 1765 oprettede fond ”Ad usus publicos”, der i 1842 ophævedes, hvorefter

pengene indgik i statens almindelige finansier.

Kilden vælder endnu kraftigt frem, men ingen besøger den mere<sup>9</sup>.

Det gør et pinligt indtryk på én, at de ret anselige rigdomme, som blev samlet her på dette afsides ”hellige” sted til gavn for kirken og i sidste ende vel også for de fattige, i stor stil blev brugt til helt andre formål og til sidst havnede i statens finanskasse. Men det er ikke enestående.

Som eksempel kan nævnes Vor Frue kirke i *Kippinge* på øen Falster, som i katolsk tid var en af Danmarks berømteste valfartskirker, fordi den ejede en kostelig relikvie: nogle dråber af ”det hellige blod”, dvs. af Kristi eget blod, hvilket resulterede i talrige mirakler og helbredelser af syge pilgrimme. Kirken havde ovenikøbet en St. Sørens helligkilde, som også blev søgt af høje og lave til St. Hans, selv længe efter reformationen. St. Søren er den ikke ukendte hellige biskop Severinus af Køln, som man dels af uvidenhed, dels af lokalpatriotiske grunde anså for at være en god dansker, idet han skulle være opvokset som bondedreng i Midtjylland, - hvad der selvfølgelig var ønsketænkning. Han var vistnok født i Bordeaux omkring år 400. Flere konger besøgte Kippinge, - den sidste var Christian VIII i 1840’erne. Christian II ”lånte” i 1518 1500 mark af kirkekassen og senere flere gange lignende store summer, uden at de nogensinde blev tilbagebetalt. De blev uden tvivl brugt i den ødeleggende krig mod Sverige, som kulmineerde i blodbadet i Stockholm 1520. Da han i 1523 måtte flygte fra land og rige, ”lånte” han etter en stor sum af kirkens midler, som han tog med til Holland<sup>10</sup>.



Ved siden af de normalt udseende fattigbøsser ejede Københavns Skipperlav nogle, som med fantasi var udført som 3-mastede skibskrog, fra omkr. eller lidt før år 1800. På dækket ses en pengeslids. En hængelås sikrer, at indholdet ikke kommer i de forkerten hænder. (H&S). *The Copenhagen Skipper's Guild also had collection boxes with a maritime theme or shape such as this model hull of a 3-masted ship from around 1800. (DMM)*

#### *Fattigbøssen om bord*

Helt tilbage til middelalderen hører vi om, at store og små handelsskibe havde fattigbøsser med om bord, og dette holdt sig på mange sejlskibe op til ca. år 1900. Ofte var det vel den private reder, der ville vise sig godgørende, og som bagefter overgav beløbet til kirken til fordeling. De forskellige sømandsorganisationer og foreninger gav også deres medlemmer bøsser med og tog

sig af de indkomne beløb til gavn for fattige kolleger, deres enker og børn. Olderman den opbevarede nøglen og førte regnskab over uddelingen. På orlogsskibene i 1600-årene sørgede admiraltetet for, at der blev givet en bøsse med, og de indkomne penge blev efter rejsen overleveret til admiralen på Holmen (flådestationen) og fordelt mellem flådens fattige i samarbejde med Holmens kirkes præster og fattigforstandere.

Fattigbøsserne kunne have alle mulige former og være af træ eller metal. Fælles for dem var, at de var forsvarligt forsynet med hængelåse, og at de blev sikkert opbevaret, f.eks. indelåst eller boltet og skruet fast til skottet, eller fastgjort i en lænke, og at man ikke nemt kunne fiske pengene op gennem pengetragten. De ældste har vel været af træ, fortrinsvis af eg, drejet, forsynet med

svære jernbeslag og stærke låse, malet f.eks. grønne på træet og røde på metallet. Ofte havde de en indskrift om bøssens herkomst og måske en opfordring til at give. Senere optrådte bøsser af kobber eller jernblik, med hanke. Andre var formet som skibsskrog, der kunne have passende skibsnavne som NØISOMHED, DEN GODE HENSIGT o.l. Blokke fra riggen kunne også indrettes som bøsser.

Nøglen eller nøglerne til låsene måtte helst ikke findes ombord. Når skibene kom hjem, blev bøsserne afleveret til skipperlavene, hvis oldermand og fattigforstandere havde nøglerne, eller som omtalt for flådens vedkommende til admiraltetet, hvis chef opbevarede den ene og Holmens provst den anden nøgle.

Ligesom pengetavlerne gik rundt hjemme i kirkerne under gudstjenesterne, blev bøsserne sendt rundt på skibene under andagter og gudstjenester, for at folk - uden tvang - kunne putte en mønt i dem. Som det stod trykt i bønnebogen, måtte en from sømand betænke de fattige, husvilde og syge - og også kirken.

Når en sømand døde om bord, blev hans fattige ejendele solgt til kammeraterne ved en auktion foran stormasten, der var skibets officielle centrum. De var i reglen villige til at betale godt, for pengene gik som arv til den afdødes efterladte. Men havde den afdøde forinden lovet noget til de fattige, hvad der var noteret i skibsprotokollen, blev det trukket fra, så der blev ikke altid ret meget tilovers for kone og børn.

En mærkelig katolsk reminiscens dukker uventet op på et dansk orlogsskib ca. 1630 - næsten 100 år efter reformationen - : en

døende sømand puttede penge i bøssen som *sjælegave*<sup>11</sup>. Sjælegaver, der skulle hjælpe til med at bringe sjælen ud af den frygtede skærild, var en vederstyggelighed for protestantiske præster, men øjensynlig ikke altid for folket, der formodentlig slet ikke var klar over, at skærilden med alle dens pinsler forlængst var "afskaffet".

Ved særlige lejligheder som f.eks. liniedåbsfester ved passagen af ækvator, hvor søfolkene med mange løjer døbte dem af deres kammerater, som endnu ikke havde været der, samlede de penge fra ofrene ind til deres private gilde, men måtte ikke sjældent afgive en del af dem til fattigbøssen<sup>12</sup>.

Havde man heldigt passeret kritiske steder undervejs, som f.eks. klipper og skær, farlige forbjerge o.l., og var man nådigt sluppet gennem storme, orkaner osv., blev folkene efter opfordrede til at give en takkegave. Og var de betænkt på at komme hjem uden al for stor forsinkelse og uden uheld, blev der igen appelleret til pengepungen for at blødgøre de højere magter. Man kan sige, at guds frygt og ikke mindst frygt for Guds strenge og som oftest uberegnelige og tilfældige måde at afstraffe menneskene på, var noget, man uden at kunne ændre det måtte leve med. Man kunne bede til Gud og man kunne slå en kontant handel af med ham, men man vidste sig aldrig sikker.

Bøsserne brugtes ligeledes til at lægge de fleste af de ombord idømte bøder i, også disse penge gik til de fattige. Af mindre forseelser, som efter skibsartikernes ganske kontante straffesystem ikke medførte hårde straffe som tamp, spidsrod, kølhaling, dødsstraf o.l., men som kunne sones med bøder,

kan nævnes følgende - som samtidig giver et godt indblik i en del af livet ombord - : sove på vagten (på orlogsskibe kunne dette medføre døden); forlade sin post ved ror eller udkik, møde drukken på vagten; yppe klammeri, være opsætsig, slås; kritisere maden eller hive den overbord; ikke sørge for at få tørret sit tøj, når det var vådt; undlade at vaske hænder før skafningen (måltidet); ryge på dæk uden tilladelse; gå under dæk med tændt lys; forsømme gudstjenesten; forholde sig usømmeligt under de daglige "gebeter" (andagter); bande og sværge; spille kort eller terninger osv<sup>13</sup>. Den stakkels bådsmand (sømand) måtte tidlig og silde passe på ikke at overtræde reglerne, som i sig selv var fornuftige. Han måtte i hvert fald vide, hvad hver forseelse var takseret til.

Havde sømanden ikke rede penge med, hvad han sjeldent havde i det pengeløse samfund ombord, blev han "logget", dvs. hans forseelse og straffen derfor blev indført i skibets logbog (journal). Ved afmønstringen blev bøderne trukket fra den hyre han skulle have, og videregivet til de fattige.

Under nødssituationer som stærke storme, fare for stranding og skibbrud, risiko for at blive taget af sørøvere, blev selv den barskeste sømand gudfrygtig og begyndte at bede Vorherre om frelse. I sådanne øjeblikke blev der lovet mange gaver til kirken og de fattige. Hver var villig til at give mere, end han egentlig havde råd til, og alle ombord tegnede sig efter rang og stand, fra kaptajnen til skibsdrenge. De lovede beløb blev noteret i skibsprotokollen af skibsskriveren, og det er klart, at sådanne skriftlige løfter var lovmæssigt bindende over for Vor-

herre, der var en retfærdig dommer. Blev man frelst, gik det ikke at snyde de himmelske magter, og når skibet kom godt hjem, blev beløbene trukket fra hyren, så den tit var formindsket i uhyggelig grad efter rejsens slutning.

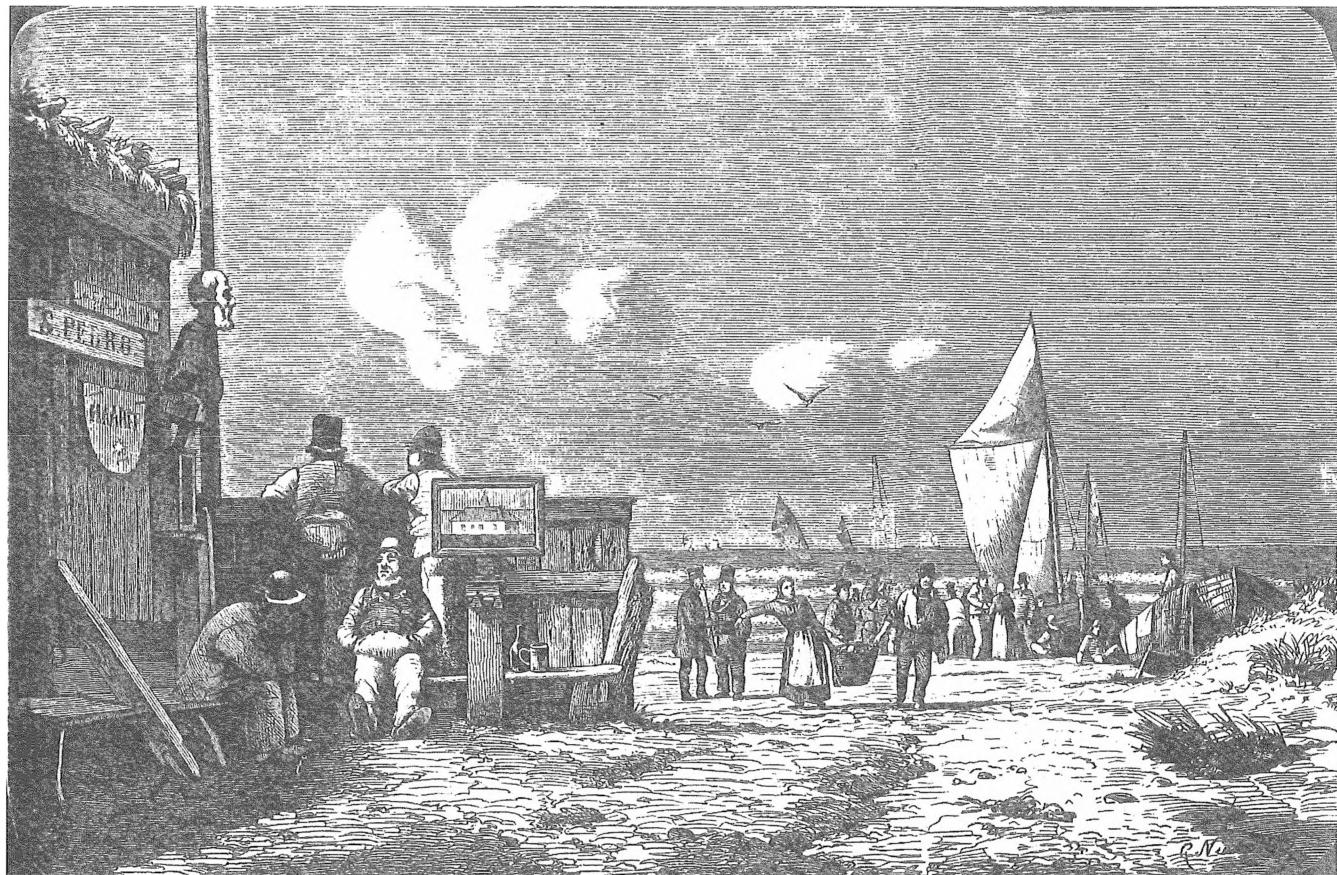
At man efter redning af faren holdt takkegudstjeneste om bord, siger sig selv. Selvfølgelig måtte man ved den lejlighed igen ofre et par mønter til bøssen.

Det var tit anselige beløb, der gik i fattigbøssen på en lang og farlig rejse. Man forstår så udmærket godt, at en matros, da kaptajnen opfordrede mandskabet til at ofre, fordi skibet var lige ved at strande, sagde: "Fanden gale i kaptajnen! Han skulle have holdt bedre bestik, så nu kan han selv give til de fattige."<sup>14</sup>

Gaver til kirker kunne forøvrigt omfatte kirkelige genstande som altersølv, lysestager, lysekroner osv. Sådanne gaver kunne den lille sømand ikke få råd til, men han kunne i hvert fald give et lys. Af og til kunne han måske bygge en model af sit skib og forære det som kirkeskib. Mange af de modeller, der hænger i vore kirker, er bygget og givet af sørens folk<sup>15</sup>.

Efter hjemkomsten var det i mange søfartsegne skik, at kaptajnen med hele sit lokale mandskab den første søndag derefter marcherede op i kirken og overrakte præsten en pengegave som tak til Gud for en god rejse.

Det må tilføjes, at det i mange fiskerlejer langs kysten var tradition, at fiskerne efter en god fangst gav en skilling til deres kirke og tilmed måske forærede de fattige, som mødte frem på stranden, et par nyfangede fisk til fortæring<sup>16</sup>.



Morgenstemning i fiskerlejet i Hornbæk i Nordsjælland 1861. Fiskerne lander deres fangst efter nattens fiskeri i Sundet. Til venstre ses deres berømte sladrebænk, pyntet med en gallionsfigur og nogle navnebrætter fra strandede skibe. Her står også "Stokken", en solid træblok til pengeindsamling, med et billede af deres egen kirke. Anlægget, der endnu eksisterer, omend i moderniseret tilstand, kaldes stadig "Stokken". (Træsnit efter Carl Neumann i Illustreret Tidende III (1861-62)).

*A morning scene from the fishing hamlet of Hornbæk in North Zealand in 1861. The fishing boats are coming in with the night's catch. On the left is "The Stock", the fishermen's meeting place, decorated with a ship's figurehead and various nameplates bearing the names of sunken ships, and there is also a collection block with a picture of the fisherman's church. (Woodcut based on Carl Neumann's picture in Illustreret Tidende III. (1861-62)).*

### *Søfartsorganisationer og broderskaber*

Fra gammel tid af har søens folk og købmændene, der benyttede skibene, sluttet sig sammen i gilder og selskaber, hvis formål var at dyrke fælles interesser inden for søfart og handel.

Dette gælder både i og uden for Danmark. Som bekendt trådte i ældre tid sådanne korporationer i slægtens sted for de byboere, der havde mistet kontakten med deres familiekreds på landet. Samtidig med den faglige baggrund - ofte bistod de øvrig-heden med maritim rådgivning, med forhiring osv. - var de også broderskaber med religiøst sigte. Efterhånden fandtes de i alle landets talrige søfartsbyer. De ældste går tilbage til tidlig middelalder. Her kom man sammen til selskabeligt samvær, arrangerede fester: kirkelige skuespil og processioner, fastelavnsfester, fugleskydning o.l., deltog i kirkeligt arbejde, oprettede sidealtre for deres skytshelgen med tilhørende alterpræst, lod læse messer og sjælemesser for døde brødre og søstre, ophængte skibsmodeller, foranstaltede højtidelige begravelser med maritimt ceremoniel osv. Flere broderskaber påtog sig specielle opgaver som i katolsk tid at patruljere langs kysterne for at bjerge eventuelle "strandvaskere", som de gav en kristelig begravelse og lod læse sjælemesser over. Det er klart, at også velgørenhed over for deres egne fattige var en vigtig opgave for dem. Der var altid gamle søfolk at hjælle - man regnede ikke sjældent med, at når en sømand var blevet 40 år, var han gigtsvag og udslidt -, og der var talrige enker, ofte med mange uforsørgede børn. Derfor var der brug for kontanthjælp og for friboliger, og vi ser, at mange velhavende medlemmer

op igennem tiden stiftede legater, f.eks. ved testamenter, og lod bygge boliger for ældre søfolk og deres efterladte. Op mod vor tid oprettedes også af og til sømandsherberger, hvor søens folk kunne bo billigt og uden at bortødsle hyren på drikkevarer og pigebørn. Ankom skibbrudne søfolk til byen, fik de gerne en lille understøttelse af lavet.

I foreningens lokaler var der altid opstillet indsamlingsbøsser til formålet, og under sammenkomsterne, som fejredes meget højtideligt og gemyltigt, gik alle bøder, der blev idømt for mindre og større forseelser, i disse for senere at blive uddelt af de fattig-forstandere, de større gilder havde udnævnt. Uden menneskekærlige medlemmer med ægte social bevidsthed og kristen ånd gik det ikke.

I de fleste af disse selskaber, som også fungerede som understøttelsesforeninger, betalte de søfarende medlemmer før afrejsen visse faste afgifter til bøsserne, alt efter destinationerne og rejsens længde. Det var også en nødvendighed for at få tilstrækkeligt med penge i kassen. I foreningens love var taksterne nøjagtigt fastlagt. Et eksempel fra Fåborg Skipperkasse, stiftet 1744, illustrerer dette: en skipper, der før på Norge, skulle give til kassen 12 skilling, til København eller Lybæk 8 skill., til Flensborg 4 skill.; en matros skulle til samme destinationer betale hhv. 6, 4 og 2 skill., en skibsdreng 3, 2 og 1 skill. Disse småskillinger tilvejebragte i 1758 en kapital på 416 rigsdaler, selv efter at understøttelsen til de trængende var trukket fra<sup>17</sup>.

Som vi ser, fik de yngre besætningsmedlemmer i nogle lav ret til at blive medlemmer, dog under de ældre skipperes domi-

nans. Nogle steder dannede de derfor selv deres egne matroslav, udformet som skipperlavene, men sikkert mere morsomme og uhøjtidelige.

#### *Havneblokke og kirkebøsser*

Fattigbøsserne ombord er omtalt. Deres form og materiale svarede med mange variationer til de i sømandsorganisationerne brugte: solide træ- eller metalbøsser med pengeslidser, hængelåse og bærehank. De kunne som nævnt også være formet som små skrogmodeller; andre kunne være lavet af blokke fra takkelagen. Ofte var de bemalt med flag, lavets segl eller byens våben, og forsynet med indskrifter, der opfordrede folk til at give villigt, sommetider i versificeret form, som bibelske skriftsteder eller gudelige sentenser.

Overalt på passende steder langs gader og i havne fandtes der bøsser, til gavn for fattige i almindelighed og for søens folk i sædeleshed. I de allerfleste havne stod der ”stokke”, hvis eksistens af og til kan følges tilbage helt til middelalderen, som f.eks. den St. Olavsblok, som 1275 nævnes i Københavns havn. Skipperne kunne få tilladelse til at losse og lade om søndagen, hvis de lagde et vist beløb i den. Når søfolk ankom til en havn, eller når passagerer gik ombord i en færge eller fra borde, blev de opfordret til at give penge, enten for at få en sikker rejse eller som tak for god overfart. Blokkene var ret solide og, som navnet siger, mest af udhulede og jernbeslagne svære egestammer og med stærke jernlåse. Som reklame tjenede ofte et skilt med et broget maleri af et skib i orkan, af byens (sømands)kirke eller lignende, og med et eller andet velmenende

vers påmalet. Selv den store salmedigter, biskop Thomas Kingo i Odense, leverede i slutningen af 1600-årene et pragtfuldt barokdigt til havneblokken i Fåborg for afsejrende og ankomende personer<sup>18</sup>. I den internationale søfartsby Helsingør, hvor al verdens søfolk mødtes, når skibene stoppede op her for at betale øresundstold, var der en indskrift på dansk, tysk og latin under et maleri af byens sognekirke St. Olai. 3/4 af de indkomne beløb gik til selve kirkens behov, og den resterende fjerdedel til byens fattige. Kirkerne var som regel selv fattige og havde kun få indtjeningsmuligheder ved salg af gravsteder, ved begravelsesringning, udlejning af kirkestole og kirkelige handlinger. Men når man erfarer, at de fattiges penge også brugtes til lønninger, studser man unægtelig.

Nu og da hører man om særligt iøjnefaldende blokke. I Riga stod endnu omkring 1850 ved havnen en stor St. Kristoffer-figur ved siden af pengekassen, - et minde fra katolsk tid, hvor der var mange lignende figurer<sup>19</sup>. Man troede, at hvis man så den hellige Kristoffers ”billede”, ville man ikke dø en brat død den dag. Specielt i Finland og Sverige havde man hist og her store udskårne figurer af matroser og søfolk, der holdt bøssen frem. Mest kendt er vel den endnu eksisterende ”Gubben Rosenbom” foran Admiraltetskirken i Karlskrona, en figur i legemsstørrelse og iklædt 1700-årenes sømandsdragt. Vil man give ham noget, tager man hatten af ham og putter penge i sprækken på hans skaldede isse. Den stærkt malede figur menes at stamme fra begyndelsen af 1700-årene<sup>20</sup>. Små matrosdrengefigurer kendes også som bøsseholdere, og



nogle steder har man anbragt bøsserne under opsatte gallionsfigurer.

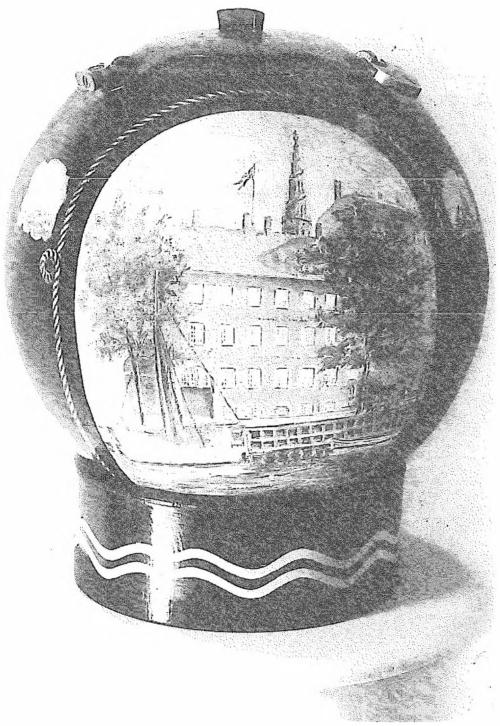
De omtalte havneblokke var kun for fås vedkommende opstillet af skipperorganisationerne, men snarest af byens kirkemindigheder, der som vi så også samlede ind - både til de fattige og til sig selv. Uden for og inde i kirkerne var der anbragt fattigblokke, og under gudstjenesten gik kirketjenere

Foran Admiralitetskirken i den svenske flådestation i Karlskrona står den bekendte figur af "Gubben Rosenbom" i legemsstørrelse, skåret i træ i første del af 1700-årene og forestillende en af datidens afdankede "bådsmænd" (orlogsgaster) med tiggerpose - eller måske køjesæk? - på ryggen. Han appelerer med indskriftstavle og fremstrakt hånd til godtfolks godgørenhed. Den glade giver må løfte hans hat og putte sin skilling i en pengeslids i den skaldede isse. Foruden at være et socialhistorisk monument har figuren også ved sin dragt stor kulturhistorisk interesse. (H.H. foto 1964). *In the Swedish naval station Karlskrona in front of the Admiralty Church stands the well-known figure in wood "Old Man Rosenbom", which has been collecting money for poor sailors since the 19th century. He is dressed in a sailor's outfit from the past. To give him money one lifts his hat and puts the money in a coin slot in his bald head. (Photo Henning Henningsen 1964).*

rundt og raslede med de omtalte "tavler", en slags flade pengeskuffer med håndtag og tit med en lille bjælte, så de kunne høres. Også de i dem indsamlede beløb blev fordelet mellem kirken og de fattige. Byens fattigvæsen gjorde sig også bemærket ved opstætning af bøsser på steder, hvor mange folk kom forbi.

#### Syge og gamle søfolk

Et problem, som krævede en indsats fra større kredse end enkelte privatfolks midler tillod det, var forsorgen for syge og gamle, både søfolk og andre samfundsklasser. Den katolske kirke havde med rosærdig iver stiftet hospitaler under forskellige helgeneres beskyttelse, f.eks. St. Jørgen (Georg), St. Jakob, St. Anna, St. Hans (Johannes), Helligånden, Vor Frue. Disse hospitaler, hvoraf en del tilsvarende var stiftet på privat basis, var en blanding af sygehus og alderdomshjem.



Her kunne gamle mennesker henleve deres sidste dage med kirkens trøst og uden bekymring for det daglige brød, og her kunne syge folk: spedalske, pestsyge, kvæstede (ved ulykker og krig), åndssvage, osv., få den pleje, man evnede at give. Mulighederne var ganske vist beskedne, og lægernes viden om hygiejnen betydning, smittens farer, medicinens virkning osv. manglede totalt, men munke og nonner gjorde et uselvisk og risikofyldt arbejde for at lette smerter og bekymringer, ikke mindst ved religionens hjælp.

Kommandør Peter Norden Søllings berømte "Bombebøsse" var som nævnt en ueksploderet 200 punders bombe, som faldt over København under englændernes bombardement i sept. 1807 og blev omdannet til pengebøsse. Ved hjælp af de indsamlede småbeløb byggede han sømandsstiftelsen Bombebøsseen på Christianshavn 1819. Den originale bombe er stadig i brug. Den ses her, udstyret med et maleri af stiftelsen, som den så ud 1893, liggende i Overgaden oven Vandet ved Christianshavns Kanal. Nu er stiftelsen flyttet til Dronningensgade. (H&S). *The disarmed 200 pound bomb from the English bombardment of Copenhagen in 1807 was used as a collection box on the initiative of Commander Peter Norden Sølling, and in 1819 he used the money which was collected to build the sailor's institution "Bombebøsseen" with free accommodation for old seamen. The painting shows the building in 1892 at Christianshavns Kanal in Copenhagen. (DMM).*

Som et interessant eksempel kan her fremdrages den indsats, der gjordes i byen Helsingør. Som nævnt kom talrige skibe forbi på vejen mellem de vesteuropæiske farvande og den handelsmæssigt set vigtige Østersø, og da der tit var syge ombord, byggede karmelitermunkene i Vor Frue kloster i 1516 et sygehus, "Karmeliterhuset", beregnet for 8 à 10 syge søfolk. Reformationen 1536 slog hele den katolske kirke og dens velfungerende sociale virksomhed i stykker. Staten inddrog som omtalt dens enorme besiddelser af jord og bygninger, men måtte dog også overtage nogle af forpligtelserne. Karmeliterklostret blev derfor ikke revet ned, men omdannet til "hospital", altså alderdomshjem med sygeafdeling, også for søfolk. Efterhånden som søfarten voksede og lægevidenskaben i al beskedenhed effektiviseredes, var disse forhold utilfredsstilende, og Øresunds toldkammer, hvor

Sundtolden blev erlagt, lod da for egne midler, samlet i dets fattigbøsse, bygge det for sin tid meget moderne og velindrettede ”Øresunds og Helsingørs Sygehospital”, som indviedes 1796 og først og fremmest var beregnet for søfolk, danske og fremmede. Først i vore dage er dette sygehus erstattet af et nyt og supermoderne hospital. Alle de nævnte bygninger står endnu: Karmeliterhuset, klostret og Øresundshospitalet, og vidner om næsten 500 års omsorg for syge søfolk og andre nødlidende<sup>21</sup>.

#### *Bombebøsser og søminer*

Ved siden af de ældre sømandsforeninger, det offentlige fattigvæsen og kirkens sociale foranstaltninger fandtes også private understøttelsesforeninger, som ligeledes samlede midler ind til hjælp for sømandsstanden, hånd i hånd med lignende godgørende kredse, der i al almindelighed tog sig af samfundets trængende og tabere. En del af disse kaldte sig ”bombebøsser”.

Dette mærkelige navn er opstået på følgende måde: Den norske kommandør Peter Norden Sølling (1758- 1827), som i forvejen var bekendt for at have konstrueret en fremragende sødygtig kuttertype for de for deres dristighed lovryste norske lodser, iagttog med blødende hjerte al den elendighed, der fandtes blandt menige ældre, søfolk efter den ødelæggende englanskrig 1807-14, som ligefrem betød udsettelsen af hele den danske handelsflåde, ligesom orlogsflåden blev bortført til England.

Han besluttede sig derfor til at oprette en sømandsstiftelse i København og brugte en afmonteret 200 pounds engelsk bombe, der

var fundet efter englændernes bombardement af byen 1807, som indsamlingsbøsse. Ideen slog an, og for de indkomne penge lod han 1819 indrette stiftelsen Bombebøssen, som efterhånden voksede sig stor. Den eksisterer endnu i bydelen Christianshavn. Hele landet over blev der oprettet lignende institutioner, mange af dem også med navnet Bombebøsse. De blev til stor velsignelse for gamle søfolk og deres efterladte.

Efter 1. verdenskrig, hvorunder Danmark kunne bevare sin neutralitet, men hvor dog tusinder af danske søfolk omkom ved ubådstorpederinger og mineeksplosioner, var nøden atter stor, hvorefter man genoptog Søllings idé, idet man brugte nogle af de bjergede søminer som minebøsser til indsamling. De blev sat op i alle danske havnebyer og langs strandene. Enkelte af dem står endnu, forsynet med påmalede dannebrog og velmente vers, som f.eks. i Nyborg:

Før voldte jeg derude/  
så mangen sømands død.  
Nu vil jeg gerne lindre/  
de efterladtes nød.

Eller i Assens, for blot at give et par eksempler:

Før voldte jeg død fra mit lumske gem/  
nu hjälper jeg sömanden til et hjem.

Foruden de nævnte stiftelser findes der flere andre for gamle sømænd og deres familie, og i så at sige alle små danske provinsbyer har ædeltænkende redere, købmænd m.fl. oprettet milde stiftelser for dem, med fribolig og ofte en beskeden un-

derstøttelse til mad, tøj, brændsel, lys osv. De er dog næppe tidssvarende mere, og statens socialforsorg har overtaget de fleste.

De omtalte understøttelsesforeninger, hjælpekasser, sømandsstiftelser og hvad de nu hedder, påtog sig også andre opgaver end at skaffe husly og nødtørftigt ophold. De gav sygehjælp til dem, der ikke havde råd til at lade sig indlægge på sygehuset, de hjalp forliste søfolk med at skaffe sig nyt tøj og udstyr. Unge faderløse drenge, der ville gå til søs, fik penge til ekvipering og tøj. Ved

dødsfald ydede de kontanthjælp til begravelse og til de efterladte. I 18.-19. århundrede blev fattige søfolk for det meste begravet på fattigkassens bekostning, i en tørvelig kiste, uden prædiken, klokkeringning og ceremonier. Nu kunne de komme "hæderligt" i jorden.

Visse steder i Danmarks, bl.a. i Kerteminde, foregår sømandsbegravelser stadig efter gammel skik efter et højtideligt ritual, med bedemand i kappe og trekantet hat i spidsen, med faner og procession. Det er Skipper- og ligbærerlavet fra 1737, der står for det.

#### *De indsamlede beløb*

Sømandsforeningerne, admiralerne, kirkerne osv. holdt som regel nøje regnskab over de indkomne penge i de mange bøsser. Det var jo betroede midler. Enkelte af disse regnskaber er endnu bevaret, og det kan have sin interesse at få oplysning om beløbstørrelsen ved indsamlingerne.

Da "tavlen" for de fattige blev båret rundt i den nyindrettede Holmens kirke - flådens



Indsamlingsbøsse af traditionel form fra Randers Bombebøsse, med hank og hængelås (1800-årene). Ved bådeoptogene til fastelavn gennem byens gader raslede optogets admiral flittigt penge sammen til fattige søfolk. Indskriften lyder: "Skjenker Dig Søren Verdslige Goder/ Husk Du har mangen trængende Broder". (Randers Museum). *Bomb collection boxes like the one in Copenhagen were set up in most Danish provincial towns, such as this one in Randers in Jutland. The collection box was used for example at Shrovetide when seamen paraded through the streets of the town in a festive procession of boats in order to enjoy themselves as well as to collect money. (Randers Museum).*

I Frederikshavn står denne bombebøsse på en pæl ved havnen. På siderne opfordrer indskrifter på engelsk, fransk, tysk og dansk dem, der heldigt har nået den sikre havn, til at hjælpe de gamle og ubemidlede søfolk. (H.H. foto 1964). *Bomb collection boxes can still be found displayed in the harbour in several Danish maritime towns, such as this one in Frederikshavn in Jutland. The inscriptions on the sides in Danish, English, German and French urge people who have arrived safely in Harbour to give a donation to old and needy sailors. (Photo Henning Henningsen 1965).*

specielle kirke - i København, indkom der i tiden fra påske til 1. okt. 1621 ialt 100 daler og 5 skilling. - En række danske orlogsskibe kom i 1622 hjem fra deres sommertogt, og deres bøsser blev tømt. De indeholdt fra JUPITER 16 daler, fra FIDES 15, fra HAVHESTEN 10, fra VIKTOR 9, fra PATIENTIAE 75 (men der var kong Christian IV ombord, og han har nok spytet ekstra i bøssen), fra RAFAEL 3 og fra GABRIEL 2 daler. Som man ser, varierer summerne meget efter skibenes størrelse. Pengene indkom dels ved bøder, dels som gaver. En daler var en ret værdifuld mønt, men det er selvfølgelig helt umuligt at omregne pengene til deres nuværende værdi. Et lille fingerpeg giver det, at lønnen for klokken ved St. Olai kirke i Helsingør på samme tid lå på 24 mark pr. år plus et lille tillæg pr. begravelse. Da en daler havde ni mark, var lønnen altså på knap 3 daler. En ligkiste kunne fås for 4 skilling, men det har også været en tarvelig fattigmandskiste. Man må nok sige, at de indsamlede penge på orlogsskibene var et pænt resultat, alt taget i betragtning. De fattige kunne øjensynlig begynde at glæde sig. Men - mærkeligt nok - blev der i tidsrummet 1621-25 kun ud-



betalt understøttelse til én person, en matros, som havde brækket det ene ben. Måske har nøden i flåden alligevel ikke været så stor. I stedet for samlede man beløbene sammen til en pæn lille kapital, som man udlånte til privatpersoner til en årlig rente af 6% - banker kendtes ikke -, hvorved summen hurtigt forøgedes. I 1625 var formuen vokset til 1020 daler. Også kongen selv optog et større lån af fattigkassen, men han var ikke god til at betale sin gæld<sup>22</sup>. I vore dage ville man skarpt fordømme en sådan trans-



aktion. Vi har allerede tidligere givet eksempler på misbrug af betroede midler, der nu ville anses for en kriminel handling.

Indtægterne i fattigblokkene i mindre lokaliteter som f.eks. i fiskerlejet Hornbæk var mere beskedne. 1712 var der ganske vist 19 rigsdaler og 1 mark i "stokken", men det var nok på grund af den herskende store pest, hvor folk betalte til himlen for at skånes. 1717 var der 7 rdl. 4 mk., og 1736 var sammen nede på 4 rdl. 3 mk. og 5 skill.<sup>23</sup>

Mere gevinst var der i votiv- og taknemlighedsgaverne. Da gallioten ST. JØRGEN af København i juni 1724 var på rejse med en last vin fra Bordeaux til København, mødte den en frygtelig storm på højde med Skag

Som et eksempel på de talrige sømans- og skipperstiftelser med friboliger i danske købstæder kan nævnes Bombebøssen i Aalborg (fra 1827), som opførte "Frederiks Sømandshus" ved havnen. I denne bygning (fra 1854) var der også lokaler for byens navigationsskole. I 1870 sluttedes Sømandshuset sammen med byens Skipperhjælpekasse til Aalborg Sømansforening. Den gamle tavle fra bygningen ses her, forsynet med splitflag og gængse symboler for søfart og handel. (H&S). *In most Danish maritime towns are institutions which offer free accomodation and financial support to old sailors and their families. Here is a plate from such a house in Aalborg in Jutland. For some time the building also housed a school of navigation. (DMM).*

gen. Kaptajnen lovede at betale 20 rdl. til kirken og de fattige, hvis de blev reddet; styrmanden lovede 6 rdl. og folkene mindre summer. Gallioten strandede dog på Skagen, men alle blev reddet undtagen tømmermanden, og pengene blev betalt<sup>24</sup>. Og da ostindiefarereren SLESVIG i 1735 på udrejsen stødte på det farlige rev ud for Gilleleje ved Øresunds nordlige indgang, lovede kaptajnen 70 rdl. til Gilleleje kirke, hvis mandskabet blev reddet, hvad det blev<sup>25</sup>.

Også på de primitive færgeesmakker love-de passagererne penge i farlige situationer. 1774 meddeles det således, at der årligt indkom ca. 30 rdl. på færgerne fra Kalundborg til Århus<sup>26</sup>.

Selv om de i århundrederne indsamlede godgørende beløb trods alt dog var forholdsvis små, ikke mindst fordi der var så mange fattige at uddele dem til, kan man ikke lade være med at udtrykke en vis beundring for den offervilje, der lå bag. Sandt nok, at ikke alle bidrag blev givet helt friviligt. Det der bekymrer os mest er, som det flere gange er påpeget, at en altfor stor del

af pengene gik til uvedkommende formål: pragtudstyr til kirkerne, ekstraindtagter til præster og embedsmænd, udfyldning af huller i stormænds, kongers og statens bundløse kasser osv. Det er selvfølgelig umuligt bare at skønne over hvor stor eller lille en andel, der direkte kom de fattige til gode. Fattigdommen blev ved med at eksistere.

#### *Vor tid*

Hvad der her er beskrevet som realiteter op gennem århundreder, virker unægtelig nu som en slags gyserfilm fra en fjern og barsk fortid. I lys af forholdene i vort næsten ufattelige velfærdssamfund lyder det utroligt, i hvert fald for vores yngre generationer. Vor moderne tids socialforsorg, som nu spænder et sikkerhedsnet under alle statens borgere, er virkelig som et eventyr, især for ældre mennesker, der erindrer forholdene i 1920-30'erne og efter 2. verdenskrigs mangel på alt. Men selv om mange af de nævnte velgørenhedsforeninger er gået ind, og mange friboliger, der var oprettet i en sand social ånd, nu er kasseret som uværdige som menneskeboliger, og selv om tiggeri og pågående indsamling er ophört, er nøden dog ikke helt overvundet, hvad vor daglige avislæsning tydeligt nok overbeviser os om. Selv den moderne skibsbygningsteknik har ikke helt kunnet skyrme os mod naturens farer til søs. Der forliser stadig skibe, orka-

ner hærger nu som før, brandkatastrofer er ikke ukendte, der dør daglig mennesker ved ulykker. Og bagved truer det moderne samfunds ødelæggende problemer: luft- og miljøforurening, atomfare, mafia, terrorisme, narko, uhelbredelige sygdomme, overbefolkning, arbejdsløshed osv. Et moderne menneske har ikke færre, men anderledes problemer at bekymre sig for, end vores forældre havde det.

#### *Efterskrift*

Denne korte oversigt behandler som nævnt specielt forholdene i Danmark. Vi har afholdt os fra at drage parallelle til fremmede søfarende nationer, som selvfølgelig har haft de samme problemer at slås med, og som også op igennem tiden har forsøgt at løse dem på omrent samme måde.

Artiklen kan betegnes som "genbrug", idet den med få ændringer har været trykt (på tysk) i festskriftet i anledning af 60- Års dagen for Dr. Kai Detlev Sievers, professor i folkemindevideneskab ved universitetet i Kiel (Volkskundliche Streifzüge. Festschrift für Kai Detlev Sievers zum 60. Geburtstag (Kiel 1994)). Prof. Sievers, der er en stor ven af Danmark og en ypperlig kender af dansk kultur, har i sin ungdom tilbragt et par måneder i 1961 som studerende gæst på Handels- og Søfartsmuseet, bl.a. for at sætte sig ind i den maritime etnologi og for at studere dansk museumsvæsen. I museets årbog 1964 skrev han en artikel om Elb-lodserne under den danske enevælde. Et vigtigt emne for hans senere folkloristiske forskning har været fattigdommens historie op gennem tiderne, især i Slesvig og Holsten. Dette emnevalg har inspireret nærværende artikel. Jeg takker ham for tilladelsen til at bringe den her.

## Henvisninger

- <sup>1</sup> *Nynne Helge*: Offentlig og privat forsorg i Helsingør 1737-1806, i Helsingør Kommunes Museers Årbog 1986, 5ff.
- <sup>2</sup> *Fritz Joachim Falk*: Grönlandfahrer der Nordseeinsel Römö (Bredstedt 1988), 185; *N.M. Kromann*: Fanøs Historie III (Esbjerg 1934), 214; *Ralph Davis*: The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries (London 1962), 156.
- <sup>3</sup> jfr. *Henning Henningsen*: Sømanden og kvinden (København 1981), passim.
- <sup>4</sup> *Henning Henningsen*: St. Olai Kirke Helsingør. Årbog Frederiksborg Amts hist. Samfund 1959, 46.
- <sup>5</sup> *Hanns Chr. Jensen*: Röm - Memoiren einer Insel (Husum 1980), 117.
- <sup>6</sup> *Lone Klem*: En litterær kinarejse, i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1956, 44.
- <sup>7</sup> Forfatteren arbejder på en undersøgelse over disse kapeller, valfartskirker og helligkilder.
- <sup>8</sup> *Henning Henningsen*: Søfarendes votivgaver, i H & S årbog 1950 45ff.
- <sup>9</sup> *Erich Pontoppidan*: Den Danske Atlas V (Kbh. 1769), 457; Danmarks Kirker, Thisted Amt, 446f., 459f.; *Siegfried Svane*: Danmarks Helligkilder (Kbh. 1984), 155.
- <sup>10</sup> *C. F. Allen*: De tre nordiske Rigers Historie 1497-1536 III, 2 (Kbh. 1867), 412. - *Traps Danmark* (5. udg.) IV, 3 (Kbh. 1955), 944ff.
- <sup>11</sup> *H.D. Lind*: Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm (Kbh. 1889), 405f.
- <sup>12</sup> *Henning Henningsen* : Crossing the Equator (Kbh. 1961), 104f.
- <sup>13</sup> Jfr. Lov om Disciplinen i Handelsskibe 23/2 1864.
- <sup>14</sup> *O.D.L. Agerbeck*: Kort ... Beskrivelse over ... Begivenheder, som ere hendtes mig ... (Kbh. 1804), 6.
- <sup>15</sup> Jfr. *Henning Henningsen*: Kirkeskibe og kirkeskibsfester (Helsingør 1950).
- <sup>16</sup> *Louis E. Grandjean* i H & S årbog 1951, 92.
- <sup>17</sup> Fyens Stiftstidende 1/1 1963.
- <sup>18</sup> *Thomas Kingo*: Samlede Skrifter I (Kbh. 1945), 272f.
- <sup>19</sup> *Richard Wossidlo*: Reise, Quartier, in Gottesnaam (7. Auflage), Rostock 1959), 176.
- <sup>20</sup> Sveriges Kyrkor, Blekinge III (1946-59), 138f.
- <sup>21</sup> *Henning Henningsen* i Helsingør Kommunes Museer, Årbog 1989, 151ff.
- <sup>22</sup> *H.D. Lind*: op.cit. 405ff.
- <sup>23</sup> *Hans Ellehilde*: Hornbæk Kirke (Kbh. 1937), 31.
- <sup>24</sup> Skagens justitsprotokol 24/1 1724.
- <sup>25</sup> Meddeelt af afdøde maskinfabrikant *Carl Petersen*, Gilleleje.
- <sup>26</sup> *Pontoppidans Danske Atlas VI* (1774), 230.

## The Sailor's Collection Box

### Summary

Up until recently poverty has been one of society's major problems. There was not enough employment for everyone, nations were decimated and weakened by war and disease, the means of production of food functioned inefficiently, and there was no mechanized industry for the cheap mass production of daily necessities and consumer goods. A large percentage of the population was destined to become beggars, to go hungry, to freeze, to be ill, to be without a home, clothes, possessions, medicine or other necessities of life. Many had only a miserable old age to look forward to, with the likelihood of illness,

disability and an early death. Sailors were one of the most vulnerable groups in society because their work put them at risk in every way and their earning potential was very limited.

The Catholic Church in the Middle Ages did an admirable job of alleviating the worst suffering, and even in the period after the Reformation in Denmark (1536) some of its institutions continued to function, e.g. homes for the elderly, hospitals, free meals. However, it was far from enough. Under Catholicism private individuals and Christian brotherhoods also founded the St. Jørgensgårde for lepers (St. Jørgen =

St. George), the Helligåndshuse (Helligånd = Holy Ghost) and the St. Anna foundations for invalids and the sick, and the St Gertrude's Homes for pilgrims and travellers. In 1708 the Danish state issued a decree on poverty, whereby taxpayers had to pay a modest tax for the care of the poor, so begging and hardship could be abolished. Due to wars and plagues, however, there were very few who could even afford to pay this tax.

The various trade and craftsmen's guilds tried to help the members of their trade. Sailors too had some organizations which worked to alleviate the worst hardship and raised funds by means of collections. Collection boxes were set up wherever possible: at recruiting offices, trading offices, customs houses, in the harbour, outside the churches, in the guild houses etc., and all ships carried such boxes too. In these one could put money as a supplication to the heavenly powers to ensure a safe voyage, or as a token of thanks after being saved from a storm or shipwreck.

The fines imposed on sailors for breaking maritime law were also put in these boxes, and after the voyage the money was distributed among the poor sailors. In the churches people gave money so the priests would pray for the safety of ships and sailors during a voyage, and even in the Protestant era pilgrimages were made to certain maritime churches and chapels to give money as a thanksgiving for a safe voyage or to fulfill a holy pledge to give money to the church if one was saved from distress at sea (the so-called ex-voto gifts). At most pilgrim churches there were holy springs which were visited on St. Hans' Eve (24th June), and people who were cured of illness by taking the waters put money in the almsbox by the springs.

The collection boxes were made of wood or metal with solid iron fittings and heavy locks, often secured with a chain so nobody could take them away. They were often painted in strong colours and carried an inscription urging people to donate money. After the ships returned from their voyages the boxes were opened under adequate control and the money was distributed by priests or overseers of the poor, so that poor people, widows and orphans could get some badly needed help. In actual fact people were generous in their donations and quite large sums of

money were collected, but they were completely insufficient seen in relation to the many people in need. Moreover, a good deal of the money which was collected was used for the repair and decoration of churches, and the priests often received a share of it to supplement their meagre salaries, so it was often only a modest share of the collected money which really went to the poor. In some cases the money was saved up until a sizeable fortune had been amassed which could then be loaned out to people with interest - banks did not exist in those days. What was worse, and tantamount to a crime, was that noblemen - and during times of war even the kings themselves - "borrowed" quite large sums from the funds which had been amassed and often failed to repay them.

In the 18th and especially the 19th century a large number of private old age homes, foundations, free accommodation and hospitals for sailors arose in most Danish ports, set up and paid for by pious and humanitarian benefactors. The most famous example is the so-called "bombebøsse" (bomb collection box), which got its name when the founder of the institution, Commander P. N. Sølling, used as a collection box a disarmed 200 pound bomb which the English had fired over Copenhagen during the bombardment of the city in 1807. In 1819 he used the funds which had been collected in it to open a foundation in Copenhagen providing free accommodation for retired sailors and their wives. The foundation, which he also named "Bombebøssen", still exists. After World War I, when thousands of Danish sailors were killed by exploding mines or torpedoes, sea mines were fished up and used as collection boxes. Hundreds of them stood in harbours all over the country and along the coasts, with money being collected in them.

Now all this is becoming history. In our society social welfare has been expanded to an extent that was unimaginable just one generation ago. No-one suffers from financial need any more, and no-one is ashamed to receive help, - not even retired sailors and their dependents.

A development similar to the one in Denmark has also taken place in other maritime nations.

# *Christian Lund: For megen vin kan være farligt!*

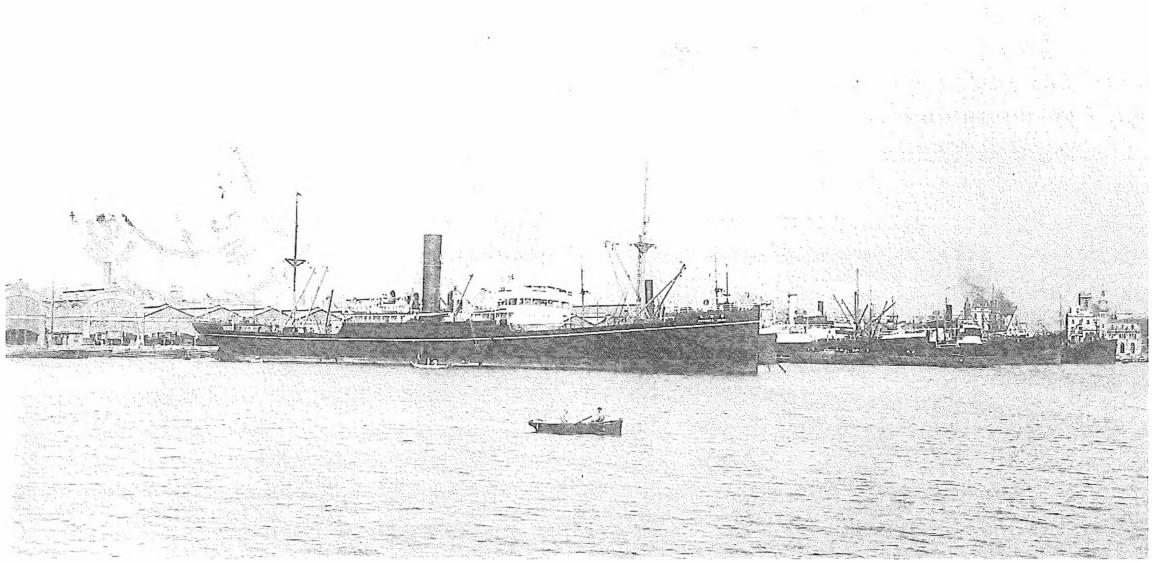
*Under første verdenskrig blev det af A.P. Møller ejede dampskib N.A. CHRISTENSEN med en ladning spansk vin ombord opbragt af englænderne. Chr. Lund, der er tidligere direktør i rederiet, skildrer de talrige komplikationer der fulgte.*

S/S N.A. CHRISTENSEN var en damper på 1.260 tons dw, bygget i 1912 på A/S Kjøbenhavns Skibsværft og Flydedok (nybygning nr. 98) til A/S Morsø Dampskebsselskab, Nykøbing Mors; opkaldt efter fabrikant N.A. Christensen (1830-1914), der i 1853 stiftede det jernstøberi, der i dag er velkendt som "Morsø Jernstøberi".

I oktober 1915 solgtes N.A. CHRISTENSEN - tillige med søsterskibet NYKJØBING - til det norske rederi F.T. Bergh, Porsgrunn, men salget måtte gå tilbage, da det efter en forordning fra Indenrigsministeriet blev forbudt at sælge skibe til udlandet. I stedet købte A.P. Møller så begge skibe i december 1915 og satte dem i fart under de oprindelige navne. Det er uvist, hvorfor de ikke fik Mærsk-navne. En formodning om, at det ikke var tilladt at ændre et skibs navn midt under krigen, er ikke påvist, da andre skibe bevisligt ændrede navn. Først i marts 1919 besluttede A.P. Møller at give de to skibe, de mindste i Mærsk-flåden, navnene HULDA MÆRSK og LEXA MÆRSK.

Med en kubikkapacitet på 66 cbf bale pr. lastton var skibene, som A.P. Møller senere beskrev dem, "velegnet til transport af f.eks. vin i fade". De to skibe havde da også i efteråret 1916 udført hver sin rejse med vin ifade fra spanske havne til Danmark under certepartier, som A.P. Møller havde indgået med grosserer Louis Wolf, København - rejsen udført uden problem af nogen art. En tredje rejse blev derfor aftalt med Wolf i et certeparti dateret København 19. oktober 1916, hvorefter N.A. CHRISTENSEN lastede i Valencia 15.-17. og i Alicante 18.-19. december 1916, i alt 1.509 fade rød- og hedvin til København. Wolf skulle selv have de 500 fade rødvin, mens resten skulle til 5 andre danske vinimportører, idet dog Wolf skulle stå for hele importen.

Når Wolf på denne rejse havde andre med som importører, kan det have sin årsag i (omend det ikke kan bekræftes), at der var opstået vanskeligheder med at få afsat en hel last vin i Danmark. Englænderne havde i krigens første år lukket øjnene for, at den danske import af vin var steget. I behandlingen af N.A. CHRISTENSEN's last fremhævedes det fra engelsk side, at den danske import af vin var steget til mere end det femdobbelte af den normale førkrigsimport! Det var mildt sagt en grov overdrivelse, for Danmarks import af vin i 1916 androg 54,7



Lastningen af den famøse vin begyndte i Valencia den 15. december 1916. (Foto H&S). *Loading of the famous wine began in Valencia on December 15th 1916.* (Photo: DMM).

mio. liter eller "kun" 45% mere end gennemsnittet for årene 1912/1914 (37,7 mio. liter).

Vin var ikke blevet betragtet under "fødevare"-kategorien, som var kontrabande. Vin var anset for luksus, og tysk køb heraf, via et neutralt land, kunne derfor næppe påvirke den tyske valuta andet end negativt, ansås det fra engelsk side.

Men nu kom vin så med som kontrabande. Hvorfor nu det? Jo, sent på efteråret 1916 kom englænderne nemlig under vejrs med, at den tyske kartoffelhøst var slået fejl. Kartofler var det sædvanlige råmateriale,

hvorfra man destillerede alkohol, et vigtigt element i fabrikation af eksplosiver. Det stod derfor klart for tyskerne, at de måtte finde nye veje at skaffe alkohol på, hvis de skulle holde deres ammunitionsfabrikker i gang. Og for englænderne, at der nu måtte sættes en stopper for en usædvanlig stor dansk import af vin. Derfor krav om dokumentation for, at en import også blev konsumeret i Danmark.

At der var kommet et sådant krav, meddelte A.P. Møllers engelske ansvarsforsikringsselskab telegrafisk 14. december 1916, dagen inden N.A. CHRISTENSEN's lastning påbegyndtes i Valencia. Grosserer Wolf fik hurtigt fremskaffet en attest, udstedt af Grosserer-Societet, og den sendtes til England til fremlæggelse for myndighederne.

Efter N.A. CHRISTENSEN's ankomst til Gravesend 2. januar 1917 for kontrol og

indtagning af bunkerkul, blev skibet beordret videre til London, hvortil det ankom 3. januar. Ti dage senere, 13. januar 1917, blev såvel skib som ladning erklæret for prise af Mr. T.W. Pounder, Chief Preventive Officer of Customs and Excise, "acting on behalf of the Crown".

A.P. Møller protesterede naturligvis straks mod beslaglæggelsen af priseretskendelsen med støtte fra Udenrigsministeriet gennem Det Kgl. Gesandtskab i London og fra engelske forbindelser, blandt andet ansvarsforsikringsselskabet.

Om årsagen til, at skib og last blev prisedømt, udtalte Mr. R.M. Greenwood, Assistant in The Treasury Solicitor's Department (og senere Secretary to His Majesty's Procurator General) i en edsvoren erklæring dateret 27. juli 1917: "At the time of her capture and seizure she was carrying a full cargo of wine, the condemnation of which is claimed by the Crown as Contraband of War. I have reasonable grounds for believing that the said cargo was destined for a base of supplies for enemy forces, and was enemy property. My belief is based upon certain intercepted letters and wireless messages, derived from other sources, which it would not be in the public interest to disclose".

Af dokumenter, der senere er blevet offentligt tilgængelige i England, fremgår, at Mr. Greenwood baserede sig på ca. 260 opsnappede telegrammer og ca. 80 breve, hvorfra han konkluderede, at i hvert fald en betydelig del af lasten faktisk var beregnet på reeksport fra Danmark til Tyskland. Der var (begrundet?) formodning om, at de største afskibere, Sociedad Vinicola i Tarra-

gona, var et tyskkontrolleret firma, og der var opsnappet telegrammer om, at forsikringen af en del af lasten skete gennem et tysk forsikringsselskabs filial i Madrid.

Lasten blev losset i slutningen af januar og solgt ved en offentlig auktion i London 23. maj 1917. Salget indbragte ca. GBP 23.000, men lastens værdi var, ifølge en opgørelse fra grosserer Wolf til Udenrigsministeriet, GBP 51.175. 18. 5d. Der foreligger intet om, hvorvidt Wolf fik hel eller delvis erstatning fra engelske myndigheder, men det er vel nærliggende at antage, at det fik han ikke. Det var da også under sagens behandling blevet fremført, at der ingen forsikringspolicer var blevet vedlagt Wolfs krav.

I mellemtiden havde A.P. Møller 1. februar 1918, 12 måneder efter beslaglæggelsen, i en erklæring stilet til Krigsforsikringen af Danske Skibe, abandoneret N.A. CHRISTENSEN under henvisning til Sølovens § 259 (af 1. april 1892):

#### “§ 259.

Naar Skib eller Gods belægges med Embargo eller paa anden Maade tilbageholdes ved nogen Foranstaltung af offentlig Myndighed eller tages af Sørøvere, eller naar forsikret Skib forlades af Besætningen, kan den forsikrede fordre Erstatning som for Totalskade mod at afstaa sin Ret til den forsikrede Genstand, saafremt Skib eller Ladning ikke igen er bleven frigivet eller kommet i den forsikredes Raadighed;

inden 6 Maaneder, hvis den nævnte Begivenhed har fundet Sted i europæiske Farvande, eller i en inden for Europa liggende del af Middelhavet, Det sorte eller Det asovske Hav;

inden 9 Maaneder, hvis den har fundet Sted i andre Farvande paa denne Side af Det gode Haabs Forbjerg eller Kap Horn, og

inden 12 Maaneder, hvis den har fundet Sted i

**Farvande paa den anden Side af Det Gode Haabs  
Forbjerg eller Kap Horn.**

**De nævnte Tidsrum regnes fra den Dag, da Un-  
derretning om Ulykken er meddelt Forsikreren af  
den forsikrede."**

Forsikringssummen på DKK 1.047.500 blev herefter udbetalt allerede 4. februar, og Krigsforsikringen for Danske Skibe overtog det formelle ejerskab af skibet, men A.P. Møller fortsatte med uformindsket styrke sine bestræbelser på at få Priserettens kendelse omstødt og på at få skibet i fart.

Der foreligger detaljerede oplysninger om, at A.P. Møller afgav 19 forskellige forslag om beskæftigelse af skibet, og at englænderne fremkom med 10, men ingen af disse førte til resultat. Det var blandt andet fartsområde, forsikringsforhold og fragtniveau, som gjorde, at A.P. Møller ikke fandt det rimeligt at imødekomme de engelske krav; på deres side gjorde englænderne indsigelse overfor rederens modkrav.

Det blev derfor først i slutningen af juni 1918, at A.P. Møller kunne acceptere et forslag fra The Procurator General om frigivelse af N.A. CHRISTENSEN på betingelse af 1) en kaution på GBP 75.000, 2) en rundrejse Wales/Dakar med kul, Vestafrika/Marseille med jordnødder og Middelhavet/England med træ, malm eller andet gods, 3) tilstrækkeligt bunkerkul stillet til rådighed, og endelig 4) "if acquitted by the Prize Court all restrictions as to her trading be cancelled (after rundrejsen) but should she be condemned by the Prize Court, the amount of bail (kautionen under 1)) to be paid to the Procurator General, and steamer to remain Mr. Møller's property, with

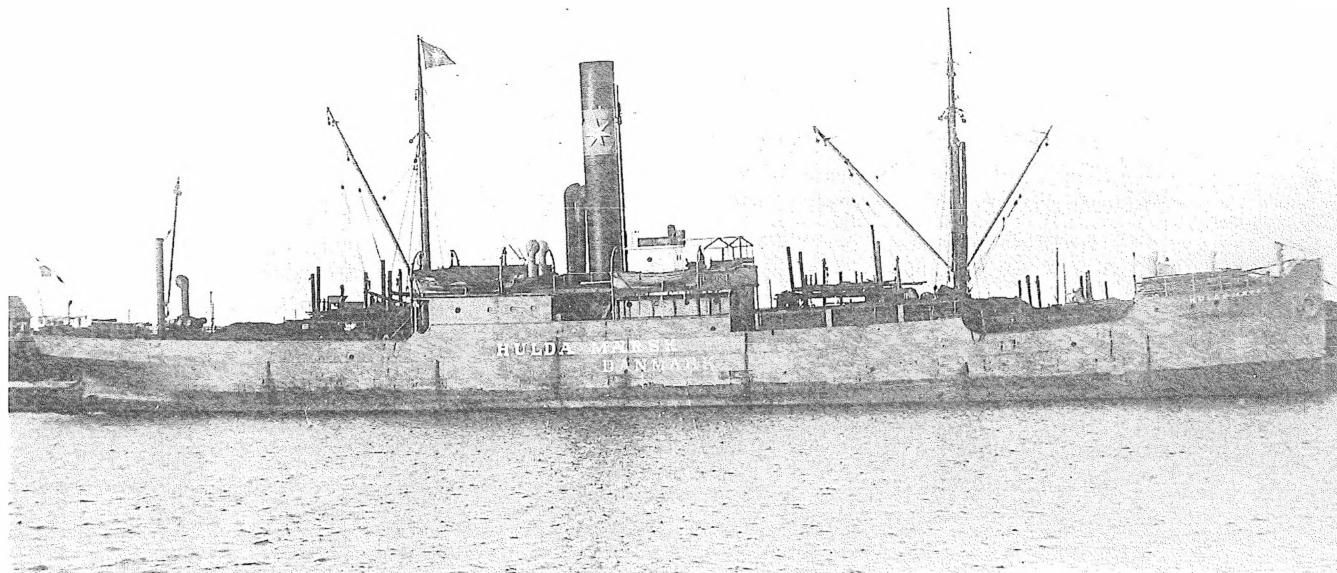
restrictions as to trading during the War". Kautionen på de GBP 75.000 blev stillet 3. juli 1918 og skibet frigivet samme dag.

At beslaglæggelsen af skibet havde vist sig uberettiget, som gentagne gange fremhævet af A.P. Møller, blev fuldt ud bekræftet ved en kendelse i Priseretten 16. juli 1918, hvor The President of the Prize Court (Admiralty Division), The Right Hon. Sir Samuel Evans "acquitted the vessel". Kautionen blev naturligvis samtidigt frigivet.

Alle bestræbelser til trods kom N.A. CHRISTENSEN alligevel ikke ud at seje med det samme. Rundrejsen på Vestafrika blev aldrig til noget - dels kunne skibet ikke få en hårdt tiltrængt doksætning for bundbehandling, dels kunne de fornødne bunkerkul alligevel ikke skaffes! - Så det var først efter doksætning 20. november 1918, en uges tid efter våbenstilstanden, at N.A. CHRISTENSEN, efter næsten 2 års stilleliggen, kunne forlade London i et engelsk time charter, indgået i henhold til den dansk-engelske skibsartsaftale om beskæftigelse af dansk tonnage i fart for England, mod leverancer af bunkerkul og andre forsyninger til hele den danske handelsflåde. I dette time charter udførte N.A. CHRISTENSEN 4 rejser med kul fra Barry til Rouen, indtil tilbagelevering fandt sted 1. februar 1919.

I mellemtiden havde A.P. Møller truffet aftale med Krigsforsikringen af Danske Skibe om tilbagekøb af N.A. CHRISTENSEN. Overtagelsen fandt sted 8. oktober 1918, og den ny ejer var da Dampskibsselskabet af 1912, A/S.

Det siger sig selv, at der var lidt et betydeligt økonomisk tab ved tilbageholdelsen - et tab, som A.P. Møller opgjorde ved at sam-



menlige søsterskibet NYKJØBING's indtjening i samme periode. Overfor de engelske myndigheder præciserede A.P. Møller dette i et krav om betaling af DKK 1.456.000, foruden omkostninger på DKK 171.204,54, for perioden 13. januar 1917 - 18. november 1918. Det var et krav, som A.P. Møller bad Udenrigsministeriet om at være ham behjælpelig med at indkræve. Forhandlingerne herom stod på i lang tid - og endte resultatløst. Englænderne nægtede konsekvent at betale noget som helst, og 8. marts 1924 skrev A.P. Møller til Udenrigsministeriet: "Jeg beklager at se, at den Britiske Regering afslaar at yde nogen Erstatning, men skal udtale min bedste Tak til Ministeriet for den Omhu og Dygthied, Ministeriet har udvist ved Sagens Behandling."

I 1919 blev N.A. CHRISTENSEN omdøbt til HULDA MÆRSK. Skibet gjorde derefter god tjeneste som et af de mindste skibe i rederiet indtil 1937. (Foto H&S).  
*In 1919 the N.A. CHRISTENSEN was renamed HULDA MÆRSK. After this it did good service as one of the smallest ships in the shipping company's fleet until 1937. (Photo: DMM).*

HULDA MÆRSK, som var blevet N.A. CHRISTENSEN's ny navn 28. marts 1919, sejlede støt og sikkert i Dampskibsselskabet af 1912, A/S tjeneste, indtil skibet blev solgt 27. oktober 1937 til A/S Dampskibsselskabet Viking (ved skibsreder N.C. Borg), København, og blev døbt om til JØRGEN i skibets videre sejlads.

I dette selskabs eje forliste JØRGEN 29. maj 1940, da skibet kl. 20.10 ca. 4 sømil nord for Fornæs blev offer for en ekspllosion under agterskibet, hvorved nogle damprør i maskinrummet sprængtes. Et medlem af besætningen, fyrbøder Svend Andersen, omkom, mens resten af besætningen blev reddet af et andet skib og sejlet ind til Grenaa. Ved det efterfølgende søforhør blev årsagen til forliset antaget for at skyldes krigen (en undersøisk mine).

## KILDER:

Rigsarkivet Udenrigsministeriets akter 1917-1919 (gruppe 6 N sag 330).  
Skibsregistret 1915-1919.  
The Public Record Office, London: The Treasury Solicitor's dokumenter (sag TS 13/430-431).  
Danmarks Statistik: Udenrigshandelen 1912-1919.  
Sø- og Handelsretten (Søloven af 1892).  
Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.  
Dansk Sø-Ulykkes Statistik 1940, Nr. 166, udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.

## S/S N.A. CHRISTENSEN

### *Summary*

In the Autumn of 1916 in Spain the N.A. CHRISTENSEN, 1,260 d.w.t., took on a cargo of wine bound for Copenhagen and consisting of 1,509 kegs of red wine and dessert wine. Shortly prior to this England had added wine to the contraband list, because the German potato harvest had failed and using wine was an alternative means of obtaining alcohol, - an important element in the manufacture of ammunition. England claimed that the enormous increase in Danish wine imports must have been due to the fact that Denmark was re-exporting some of the wine to Germany. Therefore they demanded proof that the wine actually was being consumed in Denmark. The importer of N.A. CHRISTENSEN's cargo quickly obtained the required documentation, but when the ship arrived at Gravesend in January 1917 to be inspected it was detained, and on January 13th 1917 in London it was declared good prize, along with its cargo. Every effort to reverse the verdict of the prize court failed. The cargo was auctioned off in May. The corresponding owner of the ship, A.P. Møller,

abandoned it in February 1918 to the Danish Ships' War Risk Insurance, but still continued his great efforts to get the ship released. A number of proposals to this effect were put forward, but it was not possible to reach agreement with the British authorities about the ship's employment until the month of June, and then only conditional on the placement of surety. In the middle of July the prize court's earlier verdict was finally reversed and both the ship and the surety were released. However, the lack of bunker coal and a dock for a much needed bottom scraping meant that the ship did not go into service again until November, one week after the ceasefire!

Before that A.P. Møller had bought the ship back from the War Risk Insurance and renamed it the HULDA MÆRSK. A.P. Møller never received any compensation for the wrongful detention of the ship from January 1917 to November 1918. Six years later, in 1924, he wrote to the Danish Foreign Ministry and thanked them for their help with the unsuccessful efforts to obtain compensation.

# *Andrew O'Rourke: Captain Johan Heitman, THE GOLDEN LION and the Danish Silver Robbery*

*In 1730 the Danish ship DEN GYLDNE LØVE (THE GOLDEN LION) bound for Tranquebar was wrecked on the west coast of Ireland. The crew were rescued and taken ashore and the ship's outward-bound cargo of Spanish silver dollars, to a value of about 76,000 rix-dollars, was salvaged and lodged with the local residents in the neighbourhood.*

*However, the money was stolen, and although it was widely known who the thieves were the matter became a political issue. For many years Asiatisk Kompagni tried to regain the money, and it was not until March 1740 that Johan Heitman could return to Copenhagen. The money, however, was never recovered.*

*Based on English and Danish sources Mr. Andrew O'Rourke, the Irish ambassador to Denmark, reviews this strange case in an article which, contrary to our normal practice, is printed in English with a Danish summary.*

## E.N. Arbien (1710-1745) til Heitman

At føre saa sit skib, at det mod skiær ej støder,  
Og føre saa sin pen, at der ved intet møder;  
Som jo oplyse kand, og got og fyndigt er,  
Det kalder jeg en kunst som gives ej enhver.

Hr. Heitman heri bør med rette prisen bære;  
Ham derfor hver Mand og bør Takkerskyldig være,  
At skiønt han fører skib paa havets bølger blaa,  
Blandt mangen storm, saa han maa tit i fare staa.

Saa vil han dog sin pen ej lade legge stille  
Men skriver mange ting aleene for at ville  
Sin næste tjene, og sin Skaber ære, med  
Det sinnd, som nedlagt er paa saa frugtbringend' sted.

Jeg vil ej tale om hans mange andre böger,  
Som nyttig er for dem, sit brød ved søen søger;  
Nu kommer han og med en Ny Calender frem  
Til stadig Borgers brug, den har i sandhed Klem

Den Julianske stiils ustadighed han viiser,  
Gregorianske fejl han heller ikke priiser,  
Men viiser begge hvad de fejler meest udi  
Saa hans alleene blir for sliger fauter fric.

Jeg dersor skyldigst maa min herre gratulere,  
For han vil Publikum med sine skrifter ære,  
Med skrifter ærc? jo opbygge, viise det,  
Som i en anden stiil ej findes kan saa let.

Jeg gratulere og vor hoved-stad i Norden,  
Som nu blir meer bekendt for hver et staed paa jorden  
Thi spørges udenlands: hvor kommer bogen fra?  
Strax svars: fra en mand i Christiania.

Tak derfor Læser, ham, som frem med sligt vil komme,  
Og fæld ej over ham for hastig dine domme,  
Men lees kun skriftet først og siden siig med skel,  
Om mandens skib og pen: Han fører begge vel!!!

af hans ærbødigste tiener  
E. N. Arbien<sup>1</sup>

In the 18th century, Danish East-Indiamen bound from Copenhagen to the Danish colony at Tranquebar on the Coromandel

coast in India sailed north of Britain into the open Atlantic and then south, west of Ireland, to their first landfall in the Canary Islands. One of the Danish ships, DEN GYLDNE LØVE, Captain John Heitman, 18 days out of Copenhagen, was driven ashore in an Atlantic storm on the coast of Co. Kerry in the early hours of 28 October 1730 (old style).

Some months later, the ship's treasure of silver coin and bars, intended for the purchase of return-goods in the East Indies, was stolen by a violent mob which attacked the house of Lady Margaret Crosbie at Ballyheigue, in which Captain Heitman, with some of the ship's officers and the valuable cargo, was lodged.

The robbery gave rise to a great scandal at the time since a number of prominent persons of the locality were accused of involvement in the crime. Criminal trials and disputes about the salvage continued for almost a decade during which time Captain Heitman remained in Ireland.

One hundred and fifty years later, in 1874, the English historian, James Anthony Froude, revived memories of the forgotten scandal in his "The English in Ireland in the Eighteenth Century". His account, inaccurate in many respects, was criticised and corrected by a more careful researcher, Mary Agnes Hickson<sup>2</sup>, whose purpose was to show that Froude was wrong in his generalised accusations against the prominent families of Co. Kerry. Miss Hickson was, however, obliged to concede that members of the establishment - the Clerk of the Crown for the County and an Archdeacon of the Diocese among them - were involved

in the robbery and the disposal of the stolen silver - a conclusion amply borne out by evidence in archival material now available.

The Captain of DEN GYLDNE LØVE, Johan Heitman, was a remarkable man. Scandinavian biographers have taken note of his life and works but have mentioned only in passing the loss of DFN GYLDNE LØVE and the subsequent events in Ireland. For the present account, primary sources, principally in Copenhagen, Dublin and London, are, as far as possible, used.

The earliest published material on Heitman is in the Copenhagen periodical<sup>3</sup> "*Nye Tidender om Lærde og Curieuse Sager*", of 17 August 1742, in connection with the posthumous publication, by his son, also Johan Heitman, of Heitman's work on the Julian and Gregorian Calendars (and his proposed new Calendar). It seems likely that the writer was the subject's dutiful son:

"He was born in Trondheim in the year 1664. His father was Hans Heitman, a citizen and merchant of the same place, of whom I know nothing remarkable, except that he was the first to bring a diver to Trondheim, of which profession there are now a number. As the son in his infant years showed no childishness but a great willingness to learn and the signs of superb intelligence, the father intended to enter him in the Latin school, which intention he could not however later fulfil, since a terrible fire shortly thereafter destroyed a large part of Trondheim and almost ruined him, so that he had to move to a farm he had in Raen in the Bailiwick of Helgeland, where the son

was obliged to pass his young years looking after his farm's land and trade.

After his father's death, he began to go to sea from Bergen and since he had no friends or relations there, he had to work his way up from the lowest rung of the ladder.

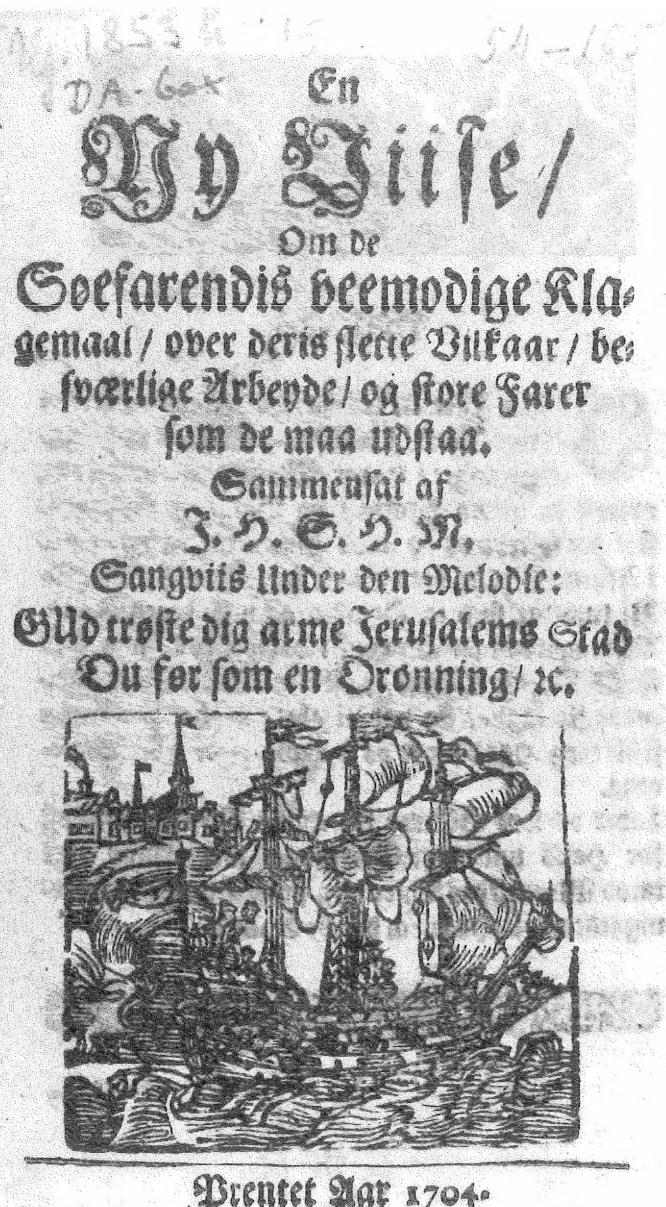
He took lodgings with Mr Andreas Laus, Master Navigator in Bergen, in order to learn the skills of a ship's mate. It is evidence of his diligence and intelligence, that he began with navigation at the end of October and passed all of it by the following Christmas and in the few days between Christmas and New Year he revised the most important aspects. Immediately thereafter he studied Astronomy, which he understood with very little coaching, so that by spring he had progressed as far as anyone in the Navigation School.

He was then employed as a ship's mate and made many voyages to Tane Bay in Finnmark (as well as to Holland and other places) during which he diligently took careful observations of places on the coasts which he passed. And when in 1702 he took service with the Viceroy Gabel, he voyaged with His Excellency's yacht from Bergen to Trondheim and from there back to Christiania and on the basis of the observations and calculations he made on this voyage as well as on his many voyages in Finnmark, he made a Chart of the Norwegian coast, which he delivered to His Excellency without receiving any payment. From 1702, he sailed as Captain for His Excellency and later for several leading merchants in Christiania, to Spain, Portugal, France and Holland, and in 1712 he was commissioned by

H.E. General Admiral Lieutenant Guldenlev as "Extraordinary or Commis Captain", in which position he sailed very successfully until 1729, in spite of his many and dangerous winter voyages and the many Turkish corsairs and Swedish privateers he often met.

Persuaded by a number of prominent friends, he entered the service of the Royal Danish Asiatic Company to command one of the ships bound for Tranquebar, DEN GYLDNE LØVE, which was wrecked on the outward journey on the West Coast of Ireland in the County Kerry, where the inhabitants gradually stole a great deal of the cargo and finally 12 silver and money chests, after which began a lengthy law suit, which lasted until 1739, when he returned to Copenhagen. God had given him a very strong constitution, which he preserved with a particularly good diet so that he never had the least illness, before he was 70 years, when the great chagrin and grief over the tribulations he suffered in Ireland so completely weakened his body that he, who in all likelihood and after the examples of his parents and grandparents (for his father's and mother's with his father's mother's ages came together to about 290) could have hoped for a very long life, was obliged to surrender to death and was relieved of this troublesome life in Copenhagen the 6th July 1740, having completed his 76th year and with justice could use the Patriarch Jacob's word to Pharaoh (Gen.47.9)."

There is little information in the above, or elsewhere, on Heitman's life<sup>4</sup> as a sea-captain and writer in the years before 1730,



Beside his job as a sea captain with Asiatic Kompagni Johan Heitman also worked as a cartographer and an author of books on shipping and religion, for example this one: En ny Viise/ Om de Søfarendis veemodige Klagemaal/ over deris slette Vilkaar/ besværlige Arbejde/ og store Farer som de maa udstaa, printed in Copenhagen in 1704. (Photo: The Royal Library). Ved siden af jobbet som kaptajn i Asiatiske Kompagni arbejdede Johan Heitman også som kartograf og som forfatter af bøger vedrørende søfart og religion. Som her: En ny Viise/ Om de Søfarendis veemodige Klagemaal/ over deris slette Vilkaar/ besværlige Arbejde/ og store Farer som de maa udstaa, trykt i København 1740. (Foto: Det Kongelige Bibliotek).

when he joined the Danish Asiatic Company. However, there is one hitherto unpublished letter of Heitman's in the Royal Danish Archives, which throws light on both aspects of his work. It was written on St. John's Eve, the 23rd of June 1721 from his ship PAGTENS ENGEL lying ready for sea at Drøbak in the Oslo Fjord, to Christian Gabel "Chevalier, Champellan et Premier Secrétaire de Guerre" at Copenhagen<sup>5</sup>. The letter mainly concerns Heitman's book of spiritual exercises for seafarers which he wished to dedicate to Gabel. The completion of the book had been delayed because of his second voyage to Portugal, but it was with the Bishop, for his perusal and approval and would be sent to the printer in his absence. Heitman referred to two other books he had in preparation, one on Navigation which he also wished to dedicate to Gabel and to a little book he had earlier written regarding errors he had found in the Julian and Gregorian Calendars - which gave him occasion to work out a new form of Calendar, more in conformity with the

correct course of the sun and moon and to which he gave the name *Stylus Christianus*. After his forthcoming voyage to Portugal, he intended to dedicate this work to Crown Prince Christian.

Heitman's letter goes on to complain of his hard life as a seafarer. "If luck had been to me as indulgent as to some others whom God and the King's grace have allowed to earn their living on land, such as harbour masters, sailing masters and cartographers, my reflections would better have been able to fulfil these things my heart longed for, since I could then better use the time left to me for the promotion of navigation as well as producing good maps of the country, rather than now in my old age, in order to earn my bread, having to sail in fear and hardship, as well as in fear of the Turks and the great dangers I must face on such long voyages".

Heitman went on to refer to his cartography work. Because of his difficult life, he was unable to complete the detail which was necessary. He had, through his knowledge of navigation and the sea charts already produced (which should be improved as opportunity offered) brought the work so far that many of his countrymen, skippers and mates, could avail of it; something which had before been greatly lacking in Norway. In the light of this, Heitman hoped that Mr. Gabel would keep him in mind, as he "stumbled into old age", still anxious to exert himself in the service of King and Country; and he hoped for a few words from His Excellency on his return from his voyage. Heitman may have been disappointed. The book, printed in Copenhagen

in 1730, was dedicated to Ditlev Wibe, Viceroy of Norway.

The forewords to some of Heitman's works, congratulatory verse by friends and critical comment by prominent contemporaries also throw light on his life, character and achievements. Heitman's most successful and long-lasting work was his *Besværede Søe=Mænds Søde Sjæle=Roe* (*The Seaman's Sweet Tranquility of Soul*), a book of prayers and psalms for seamen, first published in 1730 and in use, after many reprints, up to the end of the 19th century by Norwegian fishermen.

From his dedication of the book to Ditlev Wibe and in his foreword to readers, Heitman's religious conviction and piety and his stern work ethic are clear. He declares that on long voyages, it is a skipper's duty to be the teacher of his subordinates, to lead them in God-fearing ways and to give them good example. In spite of the hardships of the seaman's life, he had engaged himself in studies which could be of use to the seafarer and used his time at sea in such a manner that it did not pass by uselessly, on account of disturbing and tiresome thoughts. He had sought his pleasure in writing a book on Navigation and Astronomy - as much of which as might be regarded as necessary for a seafarer, in the hope of being of service to others. And having still time to spare, it had given him pleasure to collect the previously widely scattered Prayers and Psalms, used at different times by God-fearing sailors and to add to them. He asked for Christian understanding for his mistakes: a simple man, he had written for simple people - but a seaman best knew what lay in the hearts of seamen.



The best known of Johan Heitman's books was Besværede Søe-Mands Søde Siæle=Roe Eller Aandelige Lyst=Hauge hvor den troende Siæl søger sin hvile i GUD. The first edition appeared in 1730, but it was followed by 18 reprintings in Denmark and Norway. (Photo: The Royal Library). Den mest kendte af Johan Heitmans bøger var: Besværede Søe-Mænds Søde Siæle=Roe Eller Aandelige Lyst=hauge hvor den troende Siæl søger sin hvile i GUD. Førsteudgaven kom i 1730, men siden fulgte 18 opdag i både Danmark og Norge. (Foto: Det Kongelige Bibliotek).

Elsewhere, his Nordic puritanism finds expression. In the envoie to his *Thoughts on the Julian and Gregorian Calendars* (published posthumously in 1742) occurs the verse:

"May God's most holy will be done, truth prevail and all evil be rooted out/ and punished" a sentiment which seems accurately to express his attitude to the circumstances in which he found himself after the loss of his ship and cargo in Ireland.

His son, Johan junior, published also, in 1741, Heitman's *Reflections on the Sun's Heat, the Sharp Cold of the Air and the Northern Lights* and in the foreword recalls the author's diligent study of navigation and other mathematical sciences. He wrote that his father's many voyages gave him the opportunity to see and observe things which others seldom saw. He lost no opportunity closely to observe and note anything remarkable and later to attempt to ascertain the causes and to commit this to paper, for the use of others. Johan junior foresaw that his father's work might be regarded as presumptuous, insofar as in some matters he contradicted Newton, Wolff and other learned men. He hoped,

however, that those who were without prejudice would appreciate the author's unwillingness blindly to accept any learned man's opinion if he found it to be badly founded. Furthermore, his views were not borrowed from others, but based on his own observations, experience and reflections. (This publication contains a list, incomplete, of Heitman's works, including his sea charts of the North Norwegian coast, of the North Sea and of the Oslo fjord).

One great and learned man, his contemporary Ludvig Holberg, discussed this work of Heitman in his Epistle Number 165. Heitman maintained that the sun's warmth is a function not of its burning particles, which cannot reach the planets but of its light, which coming to us through the thinness of space, is concentrated in the planets' atmosphere or thicker air - thus the higher a planet's atmosphere, the greater the heat upon it. Holberg considered the arguments which Heitman put forward in support of this apparent paradox, found some he could agree with, others which he must reject. However, the paper pleased him; so much that he wished it translated into other languages. "For one sees, that the author has been no slave to others' ideas; but has sought through his own reflections and with his experiments to develop a system".

#### *DEN GYLDNE LØVE*

According to the records of the Danish Maritime Museum at Kronborg, the frigate DEN GYLDNE LØVE was bought by the Danish East India Company in Amsterdam in 1727. A journal kept by the First Mate Niels Smidt<sup>7</sup>, records her first voyage under the

Danish flag. She sailed for Tranquebar in November of 1727 and returned almost two years later, on 1 September 1729.

Before the voyage was completed, in April 1729, the East India Company, which was in financial difficulties, was dissolved.

A group of Copenhagen merchants received in March 1730 separate interim Royal charters<sup>8</sup> to resume the trade with China and with Tranquebar. DEN GYLDNE LØVE was one of two ships purchased by the new company for the voyage to Tranquebar. An inventory had already been carried out after her return to Copenhagen in the autumn of 1729.

The ship was found to be 96 feet in length, 26 feet 6 inches in width and 11 feet 3 inches in depth from deck to keel. Apart from some timbers which needed replacement she was generally in good condition and was estimated, with rigging, anchors, sails etc to be worth 7160 R.D. The cost of repairs was later estimated at 2371 R.D. A separate inventory<sup>9</sup> of arms and ammunition - including 18 four lb and 4 two lb cannon, hand grenades, pistols, muskets and gun powder - was valued at just under 1000 R.D. Elsewhere in the archives, in a submission to the Crown Prince, it is noted that DEN GYLDNE LØVE was suitably equipped for the voyage to the East Indies and that she was, according to reports of those who had sailed in her, a good sea ship (*et got øe Skib*). After long negotiations, the new directors purchased DEN GYLDNE LØVE for 8500 R.D.

The interim company was busy during the spring and summer of 1730 (as well as dealing with an unwelcome interloper and

agreeing the list of subscribers) in fitting out and provisioning the ships<sup>10</sup> which they planned to send out in the autumn, i.e. CRONPRINTZ CHRISTIAN (formerly WARBURG) to Canton, and DEN GYLDNE LØVE and FREDERIK IV to Tranquebar. This involved the purchase of goods as varied as beef, pork, salt, barley, beans, dried fruit, wine, brandy, vinegar, timber, canvas, gunpowder and tar, and also the considerable quantity of silver coin and bars which would be used to purchase return goods in Asia. There was also the important task of finding suitable officers and crew for the three ships. It appears from the company minutes that few officers were immediately available. Among those mentioned were Captain Tønder, a naval hero of the recent war, who brought CRONPRINTZ CHRISTIAN home from Canton in 1732 with a rich cargo which re-established the fortunes of the company and Niels Smidt, who had been many years in the service of the previous company, most recently as mate of DEN GYLDNE LØVE.

The company's minutes for 22 May 1730 record the receipt of a letter from Captain Heitman in Christiania in which he said that "he had, in God's Name, resolved to enter the company's service in order to command one of the company's ships bound for Tranquebar". Since the Crown Prince (the company's Principal Director) had already agreed to a recommendation that he be employed, he was assigned by the directors to DEN GYLDNE LØVE. They did not, however, accept his proposal that his son be appointed first mate. Heitman appeared before the board on 3 July and his officers were in-

troduced to him, as their captain and chief, to whom they owed obedience, truthfulness, diligence and attention. It was decided in September to insure DEN GYLDNE LØVE (and FREDERIK IV) in London. The estimated value of DEN GYLDNE LØVE with its equipment but excluding provisions was set at £4000 or 20.000 R.D. and she was insured for £3000. The cargo, consisting of 5 to 6% iron and other goods, the rest in cash, was valued at 80.000 R.D. (each 1000 R.D. to be insured for not more than £220 sterling or 1100 R.D. Danish money). The silver was therefore valued at approx. 76.000 R.D. or £15.200.

Detailed regulations dated 22 September 1730 show the quantities of certain provisions allowed to the captain and officers of DEN GYLDNE LØVE on the outward journey. These included 44 barrels of beer, 14 ox-heads of wine, 12½ casks of brandy, 1150 bottles of various drinks, 22 barrels of butter and 22 of tallow.

The three ships were ready to sail and crews mustered by early October. While it must have been a busy time for the captain of DEN GYLDNE LØVE, he found time to have his book of psalms and meditations for seamen" printed, with a congratulatory poem by his ship's chaplain, Christian Grave, dated 3 October 1730.

Niels Smidt, first mate, recorded in his journal this last voyage of DEN GYLDNE LØVE. It was Smidt's "sixth East Indian voyage", although his fourth, when he was third mate of DRONNING ANNA SOPHIA (Captain Nils Hoffmand) ended after only a few days when the ship went aground on Læssøe in the Kattegat. The journal, the

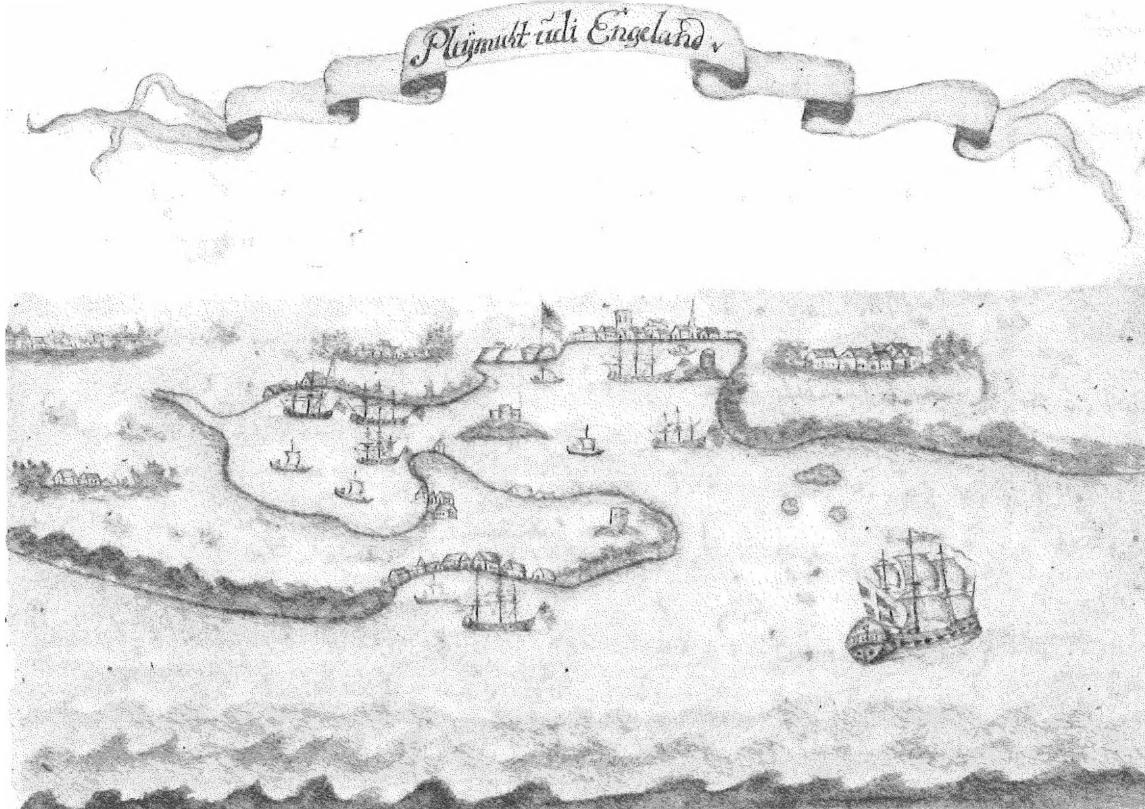
first thirty pages of which are missing, records his travels to India from the year 1718 and is a valuable source for the duration of voyages to Tranquebar, distances sailed and mortality among crews. It contains also interesting observations on religious observance and on climatic and other conditions and events in the Danish colony and at Achin in Sumatra as well as some beautiful water colours, including views of the Canary Islands, Pontefraj, the Cape of Good Hope and of the anchorage at Achin. On his first and second voyages, Smidt was on DRONNING ANNA SOPHIA (formerly JOMFRU SUSANNA) and progressed in rank from 4th mate in 1921 to first mate on DEN GYLDNE LØVE on her voyage to Tranquebar (1727/1729) when, on the outward voyage, Captain Nils Hoffmand died at the Cape, in May 1728.

In the month of May 1730, Smidt noted in his journal his engagement by the directors of the East Asiatic Company as first mate on DEN GYLDNE LØVE, Captain Johan Heitman, bound for Tranquebar. In late September the crew was assembled and paid the usual three months wage. The ship was ready to sail on 13 October (new style), but the port was closed because of the death of King Frederik IV and departure was delayed until 21 October. After some further delay off Kronborg at the mouth of the Sound, they found a "pleasant east wind" and made good speed. They were off the Norwegian coast at Bergen on the 24th and near Shetland, in foggy weather, on the 26th. For the rest of the month they made particularly good progress.

On the 4th November, Smidt recorded

that as he sat, at noon, with others on the poop to observe the sun's elevation, he was accidentally thrown by the ship's rolling to one side and half overboard. To save himself, he dropped the scale of his instrument into the sea, an incident which he found ominous. Under this date, he records also that the previous night the ship's clerk had come to him as he held the watch, "all strange and frightened" and told him he had dreamed of the ship going aground on a rock and himself in great peril. Because the weather was very hard, with a head wind, he thought no more about it "than one usually does of such dreams". On Sunday 5 November, the headwind continued to blow very hard. Towards night, there was an unusual red light over the sky as far as could be seen. Smidt had never before experienced such a thing but Captain Heitman told him that once before he had seen it and after some days there had come a great storm.

On the evening of 8 November at 9.30 "a terrible cry was heard on the ship - land ahead - a pitiful cry to sailors' ears in unexpected places". They changed tack and as darkness fell they believed they were close to an island, which they thought must be the Island Brasil<sup>12</sup> lying 50 miles out from Ireland. This gave them reason to change their view that with foul waters ahead it was best to sail the ship out of danger; now they decided to take in sail and lie drifting. However, an hour or two later, land and breakers were again seen ahead, to their dismay, because they were now sure they were close to the Irish coast. They were obliged to put on more sail but feared they would not escape without loss. Later they were in the



The journal or travel diary of Niels Smidt, the first mate, which can be found in Det kongelige Bibliotek today. Altogether it covers six voyages made by Smidt to the East Indies in the years 1714 to 1730. The diary is richly illustrated with small watercolours such as the harbour prospect of Plymouth shown here. (Photo: The Royal Library). *Styrmand Niels Smidts journal, eller nærmere rejsegæbog, der i dag befinder sig på Det kongelige Bibliotek, dækker i alt 6 rejser til Ostindien, som Smidt foretog i årene 1714 til 1730. Dagbogen er rigt illustreret med små akvareller, som det her viste havneprospekt af Plymouth. (Foto: Det kongelige Bibliotek).*

mouth of the Shannon and saw a light but since they were close to land and could see breakers they wondered if the light was not on shore, intended to mislead them. Soon the land lay on their beam and they could see no way of saving themselves, since it was too late to turn the ship into the wind and the weather was too hard, with big seas. "One had to stand there and look with astonishment at the Lord's portents and wonders, for the ship was caught in the

storm and huge waves. If there had been any rocks off the coast, there would hardly have been a soul saved".

However, the ship passed the point and as the shore was close ahead, sail was reduced and the anchor prepared. Shortly after the anchor was dropped, the ship struck ground. The anchor cable was then cut so that the ship would not go on her side and be wrecked by the big waves. Then, because the ship began to pound hard on the bottom, the crew cut down the masts.

As day broke on the 9th November, Smidt wrote, some Irish were seen "running along the strand like wild beasts. Finally there came a man by the name Thomas Crosby with some of his people and offered his services to take us to safety. The Company's money chests were driven up to the farm for safe keeping. We continued to save what was possible. Meanwhile a great crowd of people gathered, lying in the sandhills ready to steal anything which came their way. As it became known that this large crowd of Irish ... intended to loot the ship, we had to keep watch night and day and often at night kept them from the ship with cannon fire"

Smidt's journal ends with brief entries on the 13th and the 20th November (new style). The first records the arrival of some customs officials and soldiers to guard the ship; the final entry the discharge of most of the crew "to seek their fortune elsewhere".

Ireland in the 1730s was a colonial dependency of Britain governed from Dublin Castle in the interests of Britain by a Lord

Lieutenant, who was a member of the British administration, or in his absence, by three Lords Justices. There was a Parliament in Dublin, the draft laws of which required to be approved by the King and Council in London, while, on the other hand, the London Parliament asserted the right to legislate for Ireland. As part of the machinery of government, in Parliament and throughout the country, there was a landlord class, English or Scottish in origin and Protestant in religion, whose ancestors had been settled on lands confiscated from the original Irish owners. At the bottom of the social order was the mass of landless, poverty stricken and persecuted Catholic Irish peasantry. It was little wonder that the appearance on shore of a ship in distress should have caused a crowd of exited poor people to collect in the expectation of some gain. As it happened, the threat to the ship and its cargo came, later, from those higher in the social scale.

DEN GYLDNE LØVE was aground within a few hundred metres of Ballyheigue House, the home of Mr. Thomas Crosbie, a Member of Parliament (1709) for County Kerry. Agnes Hickson described the house as "a long, low, thatched, mansion of the old fashioned Irish type, having an orchard, gardens and bowling green at the rear and east side and a walled courtyard in front with gates... In the south-west corner of the courtyard, and only connected with the house by a wall some hundred feet long, stood a strong stone tower, with vaults and a cave beneath it... Scattered between the shore and the gates of the courtyard of Ballyheigue House were a few cottages or cabins

inhabited by linen weavers... whom Thomas Crosbie had established there..." It was to this house in the little seaside village of Ballyheigue that, as Niels Smidt noted, the money chests of DEN GYLDNE LØVE were brought for safe keeping.

The stranding of DEN GYLDNE LØVE occurred in the early morning hours of 28th October, 1730 (old style). It was reported to the authorities in Dublin on 31st October by the local customs officer, Francis Chute<sup>13</sup>, whose office was in the nearby county town, Tralee. The ship, Chute thought, was about 300 tons. He sent to Dublin a declaration, in Latin, signed by the ship's chaplain, Christian Grave, that the ship had a crew of 88 men and that the cargo consisted of twelve chests of silver and a quantity of iron and of tallow. (The extant copy states "Hafnia venit Navis Regis Daniae Christiani Septimi", though the new Danish king was, in fact, Christian the Sixth. However, the point of the declaration was that the ship and cargo were the property of the King). Chute also reported his view that without Mr. Crosbie's help, "neither the ship, money or anything else belonging to her would have been saved, and he is very careful of their affairs even to the hazard of his life". This question - who saved the cargo - was soon to become a matter of dispute in regard to salvage. Thomas Crosbie, replying to a letter of appreciation he had received from Dublin Castle for his part in the rescue, reported on 23 November that he did "with the utmost hazard of my life rescue from an outrageous mob twelve chests alledged to be silver and did convey them to my dwelling house

without the least assistance from any person whatsoever other than my own servants and tenants". In spite of his undoubted services, relations with the Danish officers who lodged in his house were bad. This was not, perhaps, surprising. By early December, it had already been reported to the Company in Copenhagen that, while it was uncertain if DEN GYLDNE LØVE could be refloated, it was expected that everything else could be saved. Plans were being made to purchase another ship to take off the crew, the money and the other goods and to complete the voyage to Tranquebar. The officers' first concern was to preserve the cargo and supplies intact for that purpose. Thomas Crosbie and his people did not share that interest. They believed they were entitled to salvage and the cargo of the ship and her rich stores of food and drink were an irresistible temptation, both to them and to the local population. Raids on the ship and its stores continued. Six weeks or so after the stranding, the Company had learned from Heitman that it was now less likely that the provisions and other essentials for the voyage to Tranquebar could be saved. The project for the purchase of another ship was abandoned and it appears that about this time DEN GYLDNE LØVE and some of its cargo was sold to Thomas Crosbie.

A letter from the chaplain, Christian Grave<sup>14</sup>, to the Danish Envoy in London some months later gives some indication of the difficulties of the Danes. He wrote that, having been stranded - but with the ship whole and entire, if damaged - the crew primarily by their own efforts saved the

twelve money chests and later what the robbers had left them of the cargo and provisions. These were placed in the house of Thomas Crosbie - not only Lord of the Manor, but also Member of Parliament and Justice of the Peace for the County. "We thought we had found an assured refuge with this magistrate, in accordance with the law and his duty, but on the contrary, we soon missed first 500 ecus and then 200 ecus of our personal money which had been deposited in the squire's own chamber. Similarly, soon some of our sails were stolen or destroyed and a part of our drink and provisions was taken from us on his orders. He forced us to give him what he pleased saying: 'I would not leave you a buckle on your shoes, else'". According to Grave, Crosbie also soon began to make demands against the Company's money and other property, claiming (perhaps because he was suffering from a fever "got by means of the fatigues in saving the goods") that the King of Denmark when dying had left him a third of the value of the ship, its cargo and the money and he intended to have it. This threatening (or teasing) of the Danes soon gave way to legal action. An offer of reasonable payment for the services provided in helping to save the cargo was refused. Crosbie proposed, instead, the appointment of four Justices of the Peace to adjudicate. The Danes did not agree, fearing that local Justices of the Peace would be prejudiced in favour of Crosbie. In any event, they were not prepared to concede that there was a shipwreck. The company had the advice of the country's most senior barrister, the Prime Serjeant, Henry Singleton.

In his opinion he wrote that (in January 1731) the ship was still entire and people were engaged in bringing her off the sands. So far as the silver was concerned, it had been saved and landed by the Captain and crew without assistance. It did not, therefore, come within the law on salvage (4th of George I). Since there was no wreck, Singleton could not see how there could be entitlement to any part of the treasure or cargo. The people who helped in preserving the ship and the rest of the cargo would be entitled to a reasonable reward for their trouble.

Crosbie, supported by the advice of another lawyer, went ahead with the adjudication of the salvage by two Justices of the Peace, the Danes refusing to participate, although it was claimed that the Company's agent had, in fact, appointed one of them. Crosbie was advised by his lawyer, Stephen Bernard, that it would be proper to proceed with the adjudication after due notice, even if one party neglected to attend. Thomas Crosbie died before the two Justices of the Peace made their decision, which was to award £4380 to his executors. An offer of £1500 by a new agent for the company, Mr Caspar White, a Danish merchant in Dublin, was refused, whereupon the case was appealed to the High Court in Chancery in Dublin.

Thomas Crosbie had married Lady Margaret Barry, daughter of the second Earl of Barrymore in 1711. As a young widow, with a teenage son, James, and two daughters, she was now left with a difficult law suit on her hands, but not without advisors and influential connections. Her brother, now

the Earl of Barrymore, had already made it known to the Government in Dublin that if an amicable settlement of the salvage case was to be attempted, it should be in Cork (where he had great influence) rather than in Dublin. Her late husband's cousin was Sir Maurice Crosbie of the nearby town of Ardfert, Member of Parliament and High Sheriff and husband of Lady Anne Fitz-Maurice, daughter of the Earl of Kerry. The Danes found this an unpromising environment in which to negotiate and proposed the removal of the silver to Dublin, against a deposit of £6000, until the salvage case was decided. This was not agreed and matters rested so for some months.

It seems that the Danish officers, who still lodged with Lady Margaret at Ballyheigue with a view to guarding the money chests, talked of the possibility of a Danish ship coming to remove the money, and that the possibility of the loss of the salvage money gave rise to the conspiracy to steal the silver. There is a very detailed statement extant, sworn by one of the robbers, David Lawlor<sup>15</sup>, an innkeeper of Tralee, before the Earl of Kerry, his son John Fitzmaurice and other Justices of the Peace in March 1735, which gives a long and credible account of the plot. It contains much indirect evidence that the family at Ballyheigue - Lady Margaret and her son - were aware of and indeed gave encouragement to plans to steal the silver. It contains also direct evidence that Lawlor conspired with Arthur Crosbie - a relation of Lady Margaret's late husband and Clerk of the Crown for the County Kerry - in regard to the robbery. According to Lawlor's statement, Arthur Crosbie, with

whom he spoke at the beginning of April 1731, told him that if the matter were properly managed the silver might be taken away and that this ought to be done. He said he would go to Ballyheigue the next day "and try their pulses and know whether they were so inclined". He would not, however, speak to Lady Margaret about it "for, said he, if a man kissed her over night, she would tell it next morning". Nor would he, Arthur Crosbie, be directly involved in the robbery, for if he were, he would be obliged to abscond afterwards for some time and would therefore not be able to give so much help as if he were among his friends. He would, however, assist in arranging the robbery. A few days later, according to Lawlor, Arthur Crosbie told him he had been to Ballyheigue. "He had not spoken to Lady Margaret directly about the taking away the Danish money, but sounded her Ladyship about it and found her that way inclined". He had also found that the story of a Danish ship coming to take the money away was true and that the people at Ballyheigue were resolved to take the money away from the Danes. Preparations should therefore be made - the most important being to find safe hands - men who could be confided in - and Crosbie asked Lawlor to find such hands.

This was not evidence against Lady Margaret which a court could accept but it was direct evidence against an officer of the Crown, whose involvement in the plot was no doubt a vital encouragement to those who would carry out the robbery. Lawlor's evidence was that Arthur Crosbie said that after the robbery the Government would

issue Proclamations (outlawing the robbers and offering rewards) but he hoped “that as the putting them in execution would be chiefly in friends' hands the prosecution would soon be at an end ...”.

Lawlor, according to his testimony, soon recruited Francis Ryan, steward to the Protestant Archdeacon of Ardfert, the Reverend Francis Lauder (who though also a Justice of the Peace was willing to assist in the plot and to take a share of the treasure) and a number of others from Tralee and Ballyheigue. He also spoke to Mr. James Crosbie, Lady Margaret's son, who told him if the money were not taken from the Danes, they would not get a penny of their salvage money. There is direct evidence in Lawlor's statement against Lady Margaret's clerk, Richard Ball, who discussed with him arrangements for the robbery and for the division of the spoils - four chests of silver to be left for Lady Margaret, two more for the people of Ballyheigue and the remaining six to be divided among the men recruited by Lawlor.

After a number of false starts, the robbery took place on the night of Friday 4 June. It was agreed “that some of the party should secure and tie such of the Danes as were placed at the gate to watch but not to offer them any other violence. Some others' should go into the turret and secure in like manner such of the Danes as lay there and others should attack the cellar where the treasure lay and take it away ...”. Lawlor himself was to watch at the door of the house for fear any of the family of the house or others in it should come out and be hurt by mistake.

The plan succeeded, with little opposition from the Danes, though three were wounded. Lawlor's evidence, corroborated by many other statements, was that four chests of silver were hidden in the stable yard at Ballyheigue House, two more were left with the Ballyheigue party and the remaining six were loaded on carriages and moved to the Reverend Lauder's orchard at Ballysheen and to his farm at Beinaree where some of the silver was shared out. Some bars of silver were put aside, according to Lawlor, to be “distributed among such gentlemen of the county for whom the

Deposition from Jurgen Fenger de Jonge stating that before sailing with DEN GYLDNE LØVE “skippered by Captain Johan Heitman and bound for Tranquebar in the East Indies I took a loan from Mons. Jost von Hemert here in this city amounting to 150 rix-dollars, and from my father Jurgen Fenger a loan amounting to 60 rix-dollars, which I took out partly as cash and partly as merchant goods and expenses.” When the ship was wrecked in Ireland he managed to salvage a few things which he could sell to the value of 30 rix-dollars, as well as the clothes he was wearing, which were worth about 20 rix-dollars. After paying expenses and food on the homeward voyage he arrived in Copenhagen with only 33½ rix-dollars left. Dated Copenhagen, May 11th 1731. (Orig. doc.: DMM).  
*Erklæring fra Jurgen Fenger de Jonge om at han, før afsejlingen med DEN GYLDNE LØVE: „...først af Capt. Johan Heitman destineret til Tranquebar i Ostindien tog jeg op til laans hos Mons. Jost von Hemert her i staden 150 Rdl. Courant og hos min fader skipper Jurgen Fenger 60 Rdl. Courant hvilke jeg dels anlagde udi Species og dels udi købmandshab og min udredning“. Ved skibets forlis i Irland reddede han kun for 30 Rdl., nogle sager der kunne sælges, samt det tøj han gik og stod i til en værdi af ca 20 Rdl. Efter forbrug og fortærning på hjemrejsen havde han ved ankomsten til til København kun 33½ Rdl. tilbage. Dateret København den 11. maj 1731. (Orig. dok.: H&S).*

Jeg understøtter et minder og fortæller  
at min far fik en gids og vendte op i græsset  
fors, i et fald for at se, at da jeg gik  
med min far til den næste gildene Løwe,  
først af Capt. Joh. H. Heitman desty  
nevant hic Tranquebar i Østindien,  
dog jeg op til Løwe hos Monfr. Joch  
von Stenest fra i England 1780 d. 17<sup>th</sup> februar,  
og jeg var en glad turgen til engeland  
og Courant, hvilket jeg havde udtaget  
i mij Species og vorto mig nöbrenigst  
og min indgående. Da jeg var på england,  
var mit, som tilgivne og ved hørte  
mindt omkringstidens på jorden, så jeg jeg  
af sinne og bivirkel med min  
i alt 111 nye Species, nogen først og andre,  
som jeg nævner følges for. Jeg  
pr. Coronor 1802. I denne og vidt jeg videt  
og gik mig hvilket pr. Coronor saadane  
præcisumt for minde & Carl's bog i alle  
estimeret for 2000<sup>th</sup> Dansk Courant.  
Og mængder der ikke min fortælling og  
ombeskrivning nu, nærmestligst går enest  
at jeg af ommundtly brugte og brugte  
på min tid 3000<sup>th</sup> unnt. 3000<sup>th</sup> videt  
Species, hvilket jeg alltid med Cor  
perlig Det land og landet, hvor og  
nedenfor landet jeg v. 26 maj 1791.

Jurgen Fenger d. Son

party (without the privity or knowledge of the said gentlemen) had all along designed them in order to make them their friends ... ", naming several members of the Crosbie family, including Sir Maurice, and of other leading Kerry families, the Dennys and Blennerhassetts. (It is clear that not all of these were involved and some were active later in bringing the robbers to justice).

While the robbery was taking place, Captain Heitman, his son Johan and some of the Danish officers were in Ballyheigue House but found it impossible or unwise to oppose the robbers. The other Danes, who were in the tower, had few arms and little ammunition and likewise felt unable to intervene. They left Ballyheigue a few days later for Tralee.

The news of the robbery quickly spread. It was reported to Dublin Castle by customs officers in Kerry by letters dated 5 June. Sir Maurice Crosbie, High Sheriff of the County (a cousin of the Crosbies of Ballyheigue) and several other Justices of the Peace, including four other members of the extended Crosbie family, wrote only four days after the robbery, on 8 June, asking for instructions. The involvement in the robbery of the Crosbies was immediately suspected. A correspondent in Cork conveyed to Sir Maurice on 11 June news of what was being said about the robbery of the silver: "all agree that it was taken by consent"; and about Arthur Crosbie in particular: "most people think he would not lose his share of such a booty". Official Dublin also suspected the Crosbies. A senior lawyer, Sir Maurice Crosbie's brother-in-law Henry Rose, who over the next months kept Sir Maurice in-

formed of reactions in Dublin, wrote to Sir Maurice on 19 June. He found "an universal cry against the Crosbies". He advised Sir Maurice that the letter Sir Maurice and other Justices of the Peace had sent on 8 June was imprudent in seeking instructions. "Every gentleman in the commission of peace might know that robbers are to be pursued, taken and punished. And in the case – it has been observed that the justices which signed the representation are composed of Crosbies and their relations". The letter was seen as "an artifice" of the Crosbies "to screen themselves from censure and give time for the criminals to escape".

By this time, the authorities had received a letter dated 10 June from a magistrate in the neighbouring county of Limerick, reporting the arrest of one of the robbers, James Anderson and enclosing his confession, naming many of those involved in the robbery. The Castle acted quickly, issuing on 14 June a Proclamation offering rewards for the arrest of a long list of persons suspected of being involved, those at the head of the list being David Lawlor, Francis Ryan, Thomas Cantelon (Cantillon) and James Gilligan. The Proclamation also offered pardons to those who would give evidence. The authorities wrote at the same time to Sir Maurice Crosbie a letter on behalf of the Lords Justices, in effect a rebuke, observing "with some surprise, that though your letter is dated four days after the fact was committed, they do not find that you had made a discovery of any of the Persons guilty of that notorious Robbery and Burglary, although by an information their Excellencies have received

from another part of the Country, several of the Persons concerned in it lived at Ballyheigue and Tralee". The Proclamation was supported by an advertisement from the agents in Dublin of the Danish company, offering a reward of one tenth of the value of silver recovered.

There is further evidence of the lack of confidence which the authorities in Dublin had in the Crosbies and their friends in a letter sent from Dublin Castle on 29 June 1731 to the Earl of Kerry, who was a member of the Government, and the leading aristocrat in Kerry. (Though his daughter, Anne, was married to Sir Maurice Crosbie it seems the two gentlemen were not friends). Mr. Lingen of the Secretary's office in Dublin Castle informed his Lordship that the Lords Justices had not received the satisfaction they would have wished from the gentlemen of Kerry whom they had instructed to apprehend the robbers and recover as much as possible of the stolen silver. They therefore requested his Lordship to make use of his power and influence in order to bring the perpetrators to justice. They had avoided troubling his Lordship previously, hoping that the case might have been dealt with in the common way.

The scene was thus set for a long conflict between those, on the one hand, who wanted justice to be done - the return of the stolen money and the punishment of those, whoever they might be, who were involved and on the other side, those who, in a more practical or in a more self-interested way, sought, by the recovery of the money, to avoid the prosecution or the conviction of

friends who were suspected of involvement (and to avoid also, as was rumoured, the charging of the costs of recompensing the Danes against the landowners of Kerry).

There was little concern for those who were not of good family. At the first Assizes after the robbery, at the end of July 1731 "about ten were found in custody, seven of whom were indicted and the other three made use of as evidence; three only of the seven, and those ordinary persons, were found guilty —". These three, in the words of Sir John Rogerson, the Lord Chief Justice who sentenced them to death, were "only poor Rogues, and though they were actors in it (the robbery), appeared not to be of consequence to know anything of the continuance or the chief promoters of the Scheme". One was hanged, one committed suicide before the sentence was carried out and the third was reprieved, at the request of Captain Heitman and the agents for the Danish company, who thought he could give useful evidence.

In the meantime, the scheme to defuse the affair by recovering as much as possible of the money was underway, led by Sir Maurice, on the advice of Henry Rose who was busy lobbying for the Crosbies in Dublin and with the support of Caspar White, the Danish agent. Sir Maurice complained that the issue of the Proclamation on 14 June had been a setback, since it had driven the proclaimed robbers underground. It appears, however, that not a great deal of money had been recovered before the Assizes in July. Early in that month, Rose advised Sir Maurice that while Dublin opinion acquitted him and "almost the who-

le family except my Lady Margaret and her son" it was necessary for him to exert himself further.

There was signal also in early July from the other camp, seeking justice and retribution. On 2 July, Captain Heitman wrote to Sir Maurice:

Tralee 2 July 1731

Right Worshipful Sir!

I received your letter by a messenger, in which I see, that you have found some of the treasure that was stolen from Ballyheigue, but I would be more glad to hear, that you could catch some of the chief rogues. But for all that I don't doubt, but you will, according to your good renown as also your Christian duty, use the best of your power to recover as much of the treasure, and also to lay hold upon as many of the robbers as 'tis possible. For which your dutiful goodness I am very much obliged your Honour,

yielding myself

Your most humble and dutiful  
servant

Johan Heitman.

The Earl of Kerry was also showing zeal in the interests of justice, taking depositions from suspects who surrendered themselves and arresting others, including servants of Lady Margaret.

However, his efforts were now bringing some uncomfortable evidence to light. In a letter dated 22 July 1731, the Earl's son, John Fitzmaurice, pointed out to Mr. Lingen at Dublin Castle that the evidence in the deposition of one of the arrested servants "accuses persons, concerned in this affair, of greater consequence than hitherto

we have been able to discover. Mr. James Crosby mentioned in it is the only son of the late Mr. Thomas Crosby of Ballyheigue and Mr. Thomas Hassett who is likewise mentioned is the younger brother of Coll. Hassett of Baltasheda and Mr. Arthur Crosbie mentioned in the same information and also in that of Mr. Richard Ball is the Clerk of the Crown for this County. Mr. Lauder so frequently spoken of in some of the informations is the Vicar General and Substitute of the Bishop of Limerick in this diocese and a Justice of the Peace for this County, whose assistance in this affair might have been of more than ordinary service inasmuch as five of the chests appear to have been carried by his people and horses to his own lands and disposed of by his own servants among whom was Francis Ryan his steward and one of the principals mentioned in the Proclamation".

About the time of the Assizes at the end of July 1731, David Lawlor and Francis Ryan surrendered themselves. While the surrender was voluntary, there is evidence that it was arranged by the Crosbie faction as part of the scheme to recover the silver and to divert attention from members of the Crosbie family who might have been involved in the robbery. John Fitzgerald of Tarbert, Knight of Kerry, wrote on 9 July to Lingen at Dublin Castle saying he was informed that "two persons mentioned in the Proclamation, would on a safety given 'em bring in a considerable part of the silver" and enquiring whether the Government would give an encouragement of that nature. The reply from Dublin Castle was cautious, saying the Lords Justices "would be in-

clined, according to the merit of the services which they perform, to show them favour pursuant to your recommendation".

Lord Kerry, however, was not playing this game. He wrote informing the Castle on 22 August that having heard that two of the principal robbers - Lawlor and Ryan - named in the Proclamation were going freely about the country, boasting of Government protection, he had had them arrested and found they had a warrant from the Knight of Kerry "in his Majesty's name charging and commanding" them to make diligent search and enquiry for the Danish treasure and to arrest persons suspected of involvement. Unimpressed by the warrant he had them sent to gaol, "believing it would be of small service to the Government and the quiet of this country, to let the poor rogues be hanged, whilst the principals escape, especially when they declare they will never discover their accomplices". Lord Kerry also reported that Lawlor was unrepentant; nor would he say how much silver they had recovered and passed to Sir Maurice Crosbie. However, Lord Kerry had a letter from his daughter Anne, Sir Maurice's wife, who had looked in her husband's desk in his absence and could find no entries of silver received. She had received only some small sums, Lawlor and Ryan excusing themselves saying they were in pursuit of several people to whom they had given some of the spoils and of others who had robbed them of their own share.

Lawlor and Ryan were committed to gaol in Tralee by the Earl of Kerry on 21 August. On the 23rd, seven Justices of the Peace, including Sir Maurice Crosbie, John Fitzge-

rald, and John Blennerhasset, ordered the keeper of the gaol at Tralee to free them, citing a letter from the Lords Justices promising favours to them. John Fitzgerald claimed that it was the opinion of the judges at the Assizes and of Caspar White that Lawlor and Ryan should have a reasonable time to collect and bring in as much as possible of the money and that if they succeeded, they were entitled to a pardon.

That may have been so, but Captain Heitman at that time was trying to have Lawlor and Ryan removed to Dublin where they would be under less influence and where they might give useful evidence. Both he and the authorities in Dublin Castle were dismayed by the action of the seven Justices of the Peace. The displeasure of Dublin Castle was made known in a letter of 1st September, in which the authorities expressed themselves extremely surprised at what had been done.

Nevertheless, during the summer and autumn of 1731, the scheme to recover as much money as possible and to avoid prosecutions continued with some success, though without much help from Lawlor and Ryan, again at large. The silver was collected principally by Sir Maurice Crosbie, who was assured by Caspar White that in spite of the release of Lawlor and Ryan "our Scheme no way is altered but that the same remains, with the only view of getting the money". White also pressed to have the recovered silver sent up to Dublin but there was opposition to this from Lady Margaret, who was still claiming salvage. White was prepared to offer security until the salvage case was settled even though Lady Margaret

"has the iron, the ship and the other goods, to a greater value than anyone thinks she will be entitled to considering ... the present circumstances she unhappily lies under on that account by sundry informations, which I hope yet by an amicable manner may be silenced".

Lady Margaret and her son James handed over in July the 13 bars of silver from the four chests which had been hidden in the garden of Ballyheigue, but accounts kept by Sir Maurice indicate that a third of the coin in these chests was not recovered. In October, Sir Maurice lodged the silver he had collected, 24 bars and according to his reckoning 9397 dollars, with the customs official at Tralee for later transfer to Dublin.

At this time the Crosbies were under considerable pressure. Counsellor Henry Rose, Sir Maurice's friend at court (soon to be appointed a senior judge) learned early in September that the evidence against Lady Margaret, her son James and another Crosbie relative was strong. The Lord Chancellor complained to him that Lawlor and Ryan had been released without bail, that they had recovered no additional silver and that they intended to escape with what they could collect. Lady Margaret's servants were under interrogation and she was widely believed to be guilty. Rose believed that the Government intended to get to the bottom of the affair and that "the reasoning now is that it is much more for the credit and advantage of the Kingdom to punish the heads and contrivers of such a villainy than to gather in the money". The acquittal of one Peter MacDaniel at the July Assizes in Kerry was regarded as a particular scandal.

The Lord Chief Justice, who had tried him, had reported that, although the evidence was full and plain against him, the Jury after sitting up all night acquitted him. It was now believed in Dublin that his acquittal was due to a declaration he made in gaol that if he was convicted he would implicate "some gentlemen of fortune and figure". Caspar White, understandably, used these circumstances to press the Crosbies for an amicable settlement of the salvage case - otherwise "there will be strict enquiry and violent persecution from the other side". The "other side" included Heitman and Lord Kerry. Diplomatic pressure from Copenhagen, as well as press reports in London regarding the robbery and the imminent arrival of a new Lord Lieutenant may also have caused the Government in Dublin to harden its line, although the Danish diplomatic effort was not sustained. King Christian VI, who was a director of the Danish Asiatic Company and who was the owner of one of the stolen chests, wrote in August 1731 to his envoy, Count von Ranzau, in London, instructing him to seek the assistance of the authorities there. Von Ranzau also had a report of the affair, in most indignant language, from Christian Grave, the Chaplain of DEN GYLDNE LØVE, who wrote on behalf of Captain Heitman and the ship's officers.

It is not clear what action von Ranzau took, beyond drafting a mild note recalling the facts and stating that the company demanded the protection and the help of the Lord Lieutenant and Government of Ireland. Von Ranzau's zeal was perhaps diminished by the dismissive attitude to

Heitman's complaints of John Collett, the company's agent in London, who felt that this, unfortunately, was what was to be expected in all countries where ships were wrecked. Von Ranzau also heard from Copenhagen in early September that the insurers would pay up. Negotiations were to take place on the basis that the insurers would pay an agreed percentage of the sums insured; the company to have in addition the right to any goods saved or recovered. The company estimated that they might recover only 15% of the value of the ship and 30% of the cargo, taking account of Lady Crosbie's claims and the silver not recovered.

It is not surprising in the circumstances that when the newly appointed Lord Lieutenant, Lord Dorset, arrived in Dublin in September 1731, he was able to say, according to Heitman, that nobody in London had spoken to him about the affair. Heitman wrote a long letter to Collett in December complaining about this and forwarding copies of a petition he had submitted to the Parliament (which had assembled for the first time on 5 October in the new building on College Green); with copies of statements (including those of Lady Margaret's servants) showing clearly, in his view, that the robbery had been committed with the prior knowledge of Lady Margaret and her friends and that her son James had been involved in emptying one of the stolen chests. Heitman felt that if the case against Lady Margaret could be pursued in Parliament, a satisfactory result could be expected and he wanted the Danish Envoy to press for this. He was afraid that otherwise

the case would be sent back for trial to Kerry, where nothing but injustice could be expected. The recovered silver, he reported, was now finally being sent to Dublin but on the further condition that £4000 was to be deposited as security against the salvage - another injustice, since Lady Margaret not only had the ship and the iron, unpaid for, but also all she had allowed to be stolen, which ought to be security enough to meet her pretensions. Enough, Heitman wrote, for herself or her son, or both, to be hanged, if justice were to be had. In short, it was his humble opinion that if Lady Margaret and some others, including Lawlor and Ryan were arrested as the evidence gave grounds for, the case would take on a different appearance and would soon be decided one way or another.

The case was not to be decided for many years and never to Heitman's satisfaction. Sir Maurice wrote to the Lord Chancellor in September explaining that the release of Lawlor and Ryan was in order to retrieve the stolen silver and for no other purpose and received in reply only a gentle rebuke. It was only a mistake, the Lord Chancellor wrote, when he saw the names of the gentlemen who ordered it "whose honour I have experienced". And he added "God forbid that we should not excuse one another for errors of judgment".

Prosecutions continued and further Proclamations were issued, but since the trials of the Kerry gentlemen involved were held in Tralee, before Kerry juries, it was hardly expected that guilty verdicts would be forthcoming. At the spring Assizes in Tralee in March 1732, Lawlor and Ryan, still at large,

were presented as outlaws; they were proclaimed in December and since they had not surrendered, they were attainted of High Treason in March 1733. Manoeuvres continued on all sides, to recover more silver and to secure or avoid convictions. Sir Maurice and his friends, under pressure from some of the accused, who threatened to tell all they knew, had submitted a memorial requesting pardon for Lawlor and Ryan in March 1732 and the authorities in Dublin responded formally, instructing the judges to suspend their execution, should they be arrested and found guilty, until their case could be laid before the Lord Lieutenant. On a petition of Caspar White, pardons were granted in early 1733 to James Anderson and others, in order to encourage the surrender of hidden silver. Some months later, White sought further proclamations against Lawlor and Ryan and the prosecution of Archdeacon Lauder. Ryan, who had also threatened Sir Maurice, "since your interest failed, to apply for the interest of other friends and go myself to Dublin and to state the affair properly before the Government", surrendered, offered to give evidence and with White's encouragement petitioned for a pardon, which was opposed by Heitman. At the summer Assizes in 1733, James Crosbie was indicted. At the following spring Assizes, in April 1734, Archdeacon Lauder, his wife and son were tried and acquitted - though the evidence against them (and still extant) was very clear. At the same Assizes James Crosbie was acquitted - the reports blame this upon a lack of skill on the part of those employed by the Danes, who had him tried

as an accessory to Ryan, a person at the time not found guilty. Others were acquitted at subsequent Assizes in spring 1735 "against the evidence". As a result of these acquittals, the Lords Justices ordered that a number of accused persons, including Lawlor who had surrendered and Arthur Crosbie, Clerk of the Crown, who had now been arrested on evidence given by Lawlor, be brought to Dublin for trial.

During this period, the Danish King was again trying to secure justice for his subjects (and for himself) through diplomatic channels. There was a new Danish envoy, Christian August von Johnn, in London. In April 1734 he received direct instructions from King Christian VI to lay before King George and his Ministers the claims of the Danish Asiatic Company and to seek recompence for their losses. These losses were set out in detail in a memorandum submitted by the Company, in English, to the Danish King and forwarded with his instructions to von Johnn<sup>16</sup>. The memorandum was in, perhaps, exaggerated language: "Among all People in Europe that suffered shipwreck, is no remembrance in many Centuries, they have been treated harder and more unreasonable...". It complained that the silver recovered had not yet been returned to them and itemised the demand for compensation. This included £15961.9.1 for the stolen silver; £560 for the value of the stranded ship "which Sir Crosby took and brought it at sea again and promised to pay therefor"; £660.18.4 for the iron, "which Sir Crosby bought"; £61.18.5 for brandy and other drink sold at auction, £98.9.2 for a quantity of victuals. With legal

costs, interest on capital and other expenses, the total came to over £22000.

Von Johnn set to work with great zeal, though he was cautious enough at the outset to point out to Copenhagen that chicanery was terrible in England and no doubt worse in Ireland. Furthermore, the Court and the King could do nothing. He would be obliged to follow the usual procedures, that is, at the pleasure of judges and lawyers. No regard would be had, he warned, to contrary orders, even from the King (as would have been the case in the Danish/Norwegian absolute monarchy).

He was quite soon able to report some progress. The Principal Secretary of State, Newcastle, wrote in July 1734 to the Lord Lieutenant of Ireland, Lord Dorset, saying that His Majesty King George wished him to make the strictest enquiry, so that the sufferers might have justice done to them, without any further delay. At the end of 1734, von Johnn reported to Copenhagen that the Court and the Minister seemed perfectly well disposed. Nevertheless, he was not optimistic. Not much had been achieved. The problem was the Lords Justices of Ireland (whom he possibly confused with the judiciary), among whom certain persons of distinction implicated in the affair must, he thought, have relations and friends.

By March 1735, he was more hopeful when, in a report to Copenhagen, he complimented himself on bringing matters to a stage where the Company's agents were in a position to pursue the authors of the robbery with some chance of success. His representations had alarmed the friends

and relations of the gentlemen implicated in the affair and they had engaged the Prime Minister, Sir Robert Walpole, to speak to him several times in the hope of persuading him not to press the matter so vigorously. "But I so well presented the atrocious nature of the case, that this Minister, ashamed on the one hand of involving himself in such a black affair and wishing, perhaps, on the other hand, to oblige persons who are in a position to render him service in the two Houses of Parliament, finally suggested to me that it was necessary to finalise this affair through an accommodation; and he so strongly insisted that I could not refuse to express myself, in his presence, last Thursday 6/12 inst. to one of the principal friends of our adversaries, a Mr. Herbert, on certain points on the basis of which I believed that this case could be facilitated by agreement of the Parties".

Herbert drafted the following suggested compromise:

"That the Money deposited in the Bank of Dublin, be deliver'd to the Agents of the Danish Company.

That the Justices of Peace, who Superseded Lord Kerrys Mittimus shall oblige themselves to recover the Money that is still wanting.

That the Salvage between Lady Crosbie & the Danish Company, in Case any should be due to her, shall be settled in Equity.

That the Lady Crosby Shall pay the Money to the agents of the Danish Company, that is due to them by virtue of the Contracts her late Husband made with the Captain of the Ship.

That any other particulars, not mention'd here, Shall be referr'd to be Settled by the Agents of the Danish Company in Equity."

Von Johnn expressed some doubts, in his despatch to Copenhagen, whether the compromise would work. As far as he could see, he wrote, the idea was to reach an accommodation before the next Kerry Assizes, to avoid some of the authors of or accomplices in the robbery being condemned to hang or even that it was feared that the reputation of the seven Justices of the Peace (one of whom was Arthur Herbert) could be destroyed on that occasion. He was not concerned on either point, but about the company's money. He pressed this in a letter to Heitman in Dublin, to whom he recommended the draft compromise, on instructions from Copenhagen. He urged Heitman to try to have it agreed quickly, making it clear that the company wanted its money rather than endless prosecutions. If this were not possible, Heitman could later vigorously prosecute the robbers and their accomplices at the Assizes.

Heitman had been trying to secure further evidence against the Crosbies. He had written to David Lawlor (who was "on his keeping", but whose whereabouts were obviously known) encouraging him to go to Dublin and give himself up. Lawlor showed Heitman's letter to Lady Margaret in February 1735. She suggested he should not surrender until after the next Assizes but he did so on 2 March and gave a very full confession to Lord Kerry, containing direct

evidence against Arthur Crosbie and others, on 12 March.

At the Lent Assizes on the 22 March in Tralee, the prosecutions - and the acquittals - continued. One Terence Connor was acquitted by the jury "against full evidence and his former confession" and two others were also acquitted, according to a government report "against evidence". However, bills of indictment were found against Arthur Crosbie as an accessory before the fact and against Thomas Crosbie as an accessory after the fact. Since Arthur Crosbie was Clerk of the Crown for Kerry, the indictment and the evidence against him were sealed and locked away "to prevent any improper access to them". Archdeacon Launder and Lady Margaret's son James were acquitted of further charges against them.

The official narrative of these events states that because of the acquittals, the Lords Justices directed that Lawlor, Thomas Cantillon and Arthur Crosbie should be brought to Dublin to be tried at the Court of King's Bench. (This apparent determination to secure convictions was undermined by a later instruction to the Sheriff of Co. Kerry to send up "a good and substantial jury" for the trial.) Crosbie was brought to Dublin in May and his trial fixed for 17 June. Captain Heitman's main concern was not, apparently, to reach agreement on the proposed compromise, although the recovered silver was released to him from the Dublin bank of H. Henry against lodgment of a bond and arrangements were being made in June 1735 for its return to Denmark. On the contrary, he made representations to the Lords Justices

that there were several persons still at large in County Kerry who had been involved in the robbery; as a result Lord Kerry was requested to urge the Justices of the Peace in that county to take proper measures for their arrest.

On 17 June, Lawlor, Ryan and Cantillon were pardoned on the application of Captain Heitman, who wished to use their evidence in prosecuting Arthur Crosbie. On the same day, the trial of Crosbie was postponed on the grounds that certain prosecution witnesses were not available and it was finally fixed for the 13 November. Crosbie was released on bail on 19 June. The Danes were advised that they should have the evidence of Lawlor, Ryan and Cantillon re-sworn, since their earlier confessions, given while they were proclaimed outlaws would not be admitted as evidence. Their view of what next happened was later set out in a letter to von Johnn: they had the evidence drawn up again and brought their witnesses before Mr. Justice Ward, one of the judges of the King's Bench, to have the statements sworn. "He was pleased to swear Ryan to his Examinations but refused to swear Lawlor and Cantillon of theirs, as Lawlor and Cantillon immediately after told ourselves..... We cannot apprehend what would be his reason for so doing except that Ryan did not swear directly against the Crosbie's family, but Lawlor and Cantillon did. The consequences of their not being anew sworn has proved very detrimental to our affairs, for Lawlor, whose discovery was the fullest, died in a few days after his pardon and as we have great reason to suspect, by poison and now his first examina-

tions which were sworn to before he was pardoned, are of no sort of use to us...".

The above was written after the trial on 13 November of Arthur Crosbie, which resulted in his acquittal. There is an account of the trial, by the Lord Chief Justice Sir John Rogerson, in the official narrative (which also refutes in detail Heitman's allegations). A personal letter from John Fitzmaurice, son of the Earl of Kerry, to a friend, written on the day of the trial, gives the immediate reaction of a member of the Heitman camp:

Dr. Sr.

I suppose myself in your situation & therefore believe you may be inquisitive to know what has passed this day with relation to Mr. Arthur Crosbie. - No Attempt was made to put the Tryal off for want of Evidence. The prime Sergeant said the charge against the prisoner in terms very full which contain'd all that ought to have appear'd in evidence & much more than there did. The first evidence was the record against the persons convicted to whom the prisoner was said to be accessary, the next was Mr. Sucksdorph who prov'd the prisoner's foreknowledge of the robbery, for Arthur Crosbie told him, a month before it happen'd, that there was such a design, upon which Sucksdorph desir'd him to have his informer apprehended that so the author of the design might be found out & the villainy prevented, but Crosbie answer'd that it was beneath a Gentleman to have his name made use of in such a discovery, Lady Margaret who was present at this conversation, said the same; this was Sucksdorph's

testimony. Next there arose a dispute about reading Lawlor's examination as evidence; the prisoner produced an attested copy of the Proclamation to prove his attainer; after much debating, the Court refused to suffer the examination to be read. The next evidence produced was Thomas Cantillon who in the most impudent and uncloaked manner denied all he had formerly given upon oath, alledging that he only knew the prisoner by sight, but he never heard of his having been concern'd in the robbery, & that he had never spoken one word to him of any sort either since the robbery or for a year before it; upon his further examination he said that the misery of himself & his family made him embrace any means to obtain his pardon & besides that George Birch told him, by way of message from Lord Kerry, that he shou'd have his arrears of Rent remitted and his holdings rent-free forever in case he wou'd come in to do service (these were his words). He said that upon his coming to Lixnaw he was examin'd by L. Kerry, Mr. Morris & Me, but declar'd (without being ask'd the question) that neither of us had ask'd him any thing concerning the Crosbies, but that Mr. Denny arriving the next Day at Lixnaw, mett him (Cantillon) in the Gardens in company with Sucks-dorph & some others, that Mr. Denny then said to him that the Knight of the Shire had much power in the Country & wou'd have him hang'd drawn & quarter'd unless he swore against Arthur Crosbie & told him that he wou'd refresh his memory by telling him some particulars which he was sure he must be aquainted with; This he made the motive of his having given in the

Information in Kerry, which he said were indeed all false, as he had before told to Judge Ward to whom he referr'd himself. The Consequence of this was that Contillon was order'd into Custody & is to be try'd for perjury. The next person produc'd was Francis Ryan but he having said nothing in his examination but what was to corroborate the testimony of Cantillon & Lalor, was not examin'd, Lalor being dead & Cantillon having recanted. The Kings Council mov'd strenously that I should be examin'd touching the manner of Cantillon's coming in & giving his Examination, but that being in vindication of the Aspersions that had been thrown & a matter foreign to the business of the Jury, the Bench wou'd not allow it; Arthur Denny has, by a great Cold, been confin'd to his room & therefore was not present at his accusation, which was indeed a very heavy one & carried on with much malice. The Jury was charg'd & the prisoner immediately acquitted. Our present intention to prosecute Cantillon for his perjury with the utmost riguor; he lies now in Gaol, no body having being barefac'd enough to be bail for his appearance. I perceive I have made a mistake in this for Cantillon was examin'd upon this Tryal, before Lalor s examination was disputed. I have troubl'd you with this long & imperfect account but if you will excuse & amend the unaptness of its terms which are owing to haste & Ignorance, its truth will recommend it & give you a just information in Black of what I am sure will be told to Many by this post in White. If any accident shou'd have delay'd my Lord's setting out, pray communicate to him (from me) the contents of this. Give my

best respects to Mrs. Morris. The next time I write to you I will tell you something of my Son who is mightily grown. I am Dr. Sr.- Etc.

John Fitzmaurice

The ballad makers of Dublin also had a view<sup>17</sup>:

An Excellent New  
Ballad on the County of Kerry  
Jury  
To the tune of "Yeara my Shudy"

Good Neighbours attend,  
These Lines I have penn'd,  
will make you all merry, &c.  
Of Twelve honest Men,  
That lately have been,  
From the County of Kerry, &c.

You often have heard,  
of a Danish Vessel, —  
Well laden with Silver, &c.  
How she was stranded,  
and all the Coin landed,  
In a House safe and well there.

The House it was robb'd  
and the Coin ta'en away,  
and yet notwithstanding, yet &c.  
They sued for a Salvage,  
from the foreign Strangers,  
But they understanding, &c.

Who got all the Plunder,  
had then brought them under  
some Jurisdiction, some Jurisdiction,  
But they by their Neighbours,  
did justly endeavour,  
To prove it a Fiction, to, &c.

Twelve honest Men  
from the County of Kerry,  
They outdid the Gallway, &c.  
Jury, by Verdict in not bringing guilty  
their brave Cousin C...e.,&c.

Heitman wrote to the Company in Copenhagen on 29 November. The directors were dismayed at the news of the trial and annoyed at the continuing litigation and expense and the inability of Heitman and his lawyers to suggest how to proceed. When they considered the options in February 1736, they decided they should try, through von Johnn, to settle on the basis of the return to them of their bond, lodged to cover the silver already returned, as well as £6.000 to £8.000 in respect of the remaining, unrecovered silver. If they got this, they were prepared to abandon their claim, amounting to more than £8.000 in respect of the ship, the remaining cargo, expenses and interest. Otherwise, they would pursue their full claim through the intervention of the Danish king.

Von Johnn, by this time, had also received Heitman's letter containing his bitter complaints of mistreatment by the authorities in Dublin. Heitman accused the judges of partiality and of refusing to take evidence, in order to delay matters and to provide opportunities to tamper with witnesses and to procure a corrupt jury. The judges' behaviour, Heitman wrote, plainly showed a design to do everything possible to prejudice any legal action in his favour. He asked von Johnn to lay these complaints before the government in London.

Von Johnn did so, in letters dated 23 December 1735 (old style) to the Duke of Dorset, the Lord Lieutenant in Dublin and to the Duke of Newcastle<sup>18</sup> in London. The language he used was intemperate. He expressed surprise, in his letter to Dorset, to find that the Danish company had been as badly treated before the Court of Kings Bench as it had been in County Kerry; and that by all manner of deceit and trickery it had been found possible to avoid doing justice or punishing the wrongdoers. The Government of Ireland, in spite of many obliging promises and repeated orders from His Majesty the King, had made not the slightest attempt to stop the torrent of injustices and iniquities or to oblige the magistrates to proceed rigorously and impartially against those guilty, in accordance with the law. After all his representations, he could no longer believe in the willingness of the Government to administer justice to the Danish company, while it allowed injustice to be heaped upon injustice, even in the capital city, under its own eyes. The crime, he went on, was notorious and the authors of it as well known to His Grace and the members of the Government as to the rest of Ireland. The King of Denmark demanded justice for his subjects, not words. After having wasted five years seeking justice in the normal way, it was no longer possible to amuse oneself further. Von Johnn went on to declare to Dorset, on the express orders, he said, of his King, that if justice were not done, one way or another, by the following Hillary Term, the Company's agents would be withdrawn from Dublin and all proceedings abandoned. It

would then be the Government of Ireland alone which British subjects, who might have the misfortune to lose their ships on Danish coasts, would have to blame, if they no longer enjoyed the favour and protection they had customarily enjoyed.

Von Johnn sent a copy of Heitman's letter to the Duke of Newcastle, complaining that the Danes were discriminated against in the courts, their opponents protected and favourable witnesses discouraged. The crime was, he wrote, as clear as the day and the authors no less well known to the Lords Justices of Ireland than to the rest of that kingdom. His compatriots were at a great loss, their money still in the hands of the robbers. He asked, therefore, that precise orders be given to the Lord Lieutenant in Dublin to secure justice for the Danes and punishment for those involved in the robbery - with the provision, he added, that in case of a subsequent plea of denial of justice on the part of the Company, it would be for the Government of Ireland to answer to his Britannic Majesty for the failure to carry out His repeated orders. He went on, unwisely, to add the threat that British interests could be affected, given the number of British vessels which were stranded on Danish and Norwegian coasts and the favourable treatment they had previously enjoyed from the Danish Crown - even contrary to the prevailing laws.

Six weeks later, not having had a reply, von Johnn wrote again, on 13 February 1736, to Newcastle:

My lord,  
Parliamentary affairs having apparently

prevented Your Grace from thinking of the case which the Danish Asiatic Company has in Ireland in regard to the silver which was stolen from it under arms in the said Kingdom in 1731, it will not be taken remiss if I take the liberty to remind Your Grace of it and to request at the same time that the orders which I requested for the Lord Lieutenant of Ireland be sent without further delay, particularly as time presses and as it is essential to the interests of the commerce of Great Britain that justice finally be extended to the subjects of the King my master in a matter of such extraordinary a nature

Etc. (original in French).

The response from Newcastle was made the same day. The instructions requested had been sent some time before and were, it appeared, in the hands of the Duke of Dorset. "You will see, therefore, that I have not delayed in obeying your orders".

Von Johnn soon after understood, and reported to Copenhagen, that little progress was to be expected and that his own intervention had not helped. He wrote that since Arthur Crosbie's acquittal any hope of a compromise had disappeared. He had pressed Heitman to bring the salvage case to a conclusion so that the company might at least have returned to them the bond they had been obliged to lodge in respect of the silver returned to them - but a decision was put off from one term to the next. He suspected that the lawyers saw this deposit as a source of fat fees. He had been obliged to state his position to the Duke of Dorset in

clear and intelligible terms and to say that, should justice be denied, means would not be lacking to make the Government of Ireland responsible for the bad treatment of the Danish Asiatic Company. He understood that this had displeased the British Government. In this he was correct and shortly after found the tables neatly turned against him. In April, von Johnn was informed that the British envoy in Copenhagen had been instructed to support a demand from the City of Hamburg for the amendment of a Danish decree of 1722 under which owners of vessels wrecked on Danish coasts were deprived of two-thirds of the value salvaged - a third being appropriated in tax to the Crown and another third to persons helping in the salvage.

This effectively stopped Danish diplomatic efforts in support of the Danish company. Von Johnn accepted that "in expressing himself a little strongly" he had brought the British Government about his ears. He submitted to Copenhagen that it would be in the service of his King if in future he treated the affair more circumspectly, in order not to make himself odious in London in a particular case. This line of conduct was approved by Copenhagen, which had other concerns, including the payment of British subsidies, to take account of.

Von Johnn was in difficulties also on the latter question - an annual sum of 250.000 ECUs which the British Government had undertaken to pay to the Danish king against an agreement to make troops available if war should break out. Because of changes in the rate of exchange allowed by

Sir Robert Walpole to the British bankers involved in the transfers, the sum approved by the British Parliament in sterling was no longer sufficient to meet the full amount of the subsidies in ECUs. Von Johnn pressed very hard for payment of the full amount and in letters to Copenhagen (which he later believed were intercepted by the British), made very negative comments regarding the motives, the honesty and good faith of the British Minister, who, he said, took account only of his own interests.

Correspondence between Sir Robert Walpole, his brother Horace and the British Envoy in Copenhagen, Walter Titley, indicates the British Government's attitude to DEN GYLDNE LØVE case (as well as that of the subsidies). In a letter of 3 September 1736, Sir Robert sent his brother a copy of von Johnn's letter to the Duke of Dorset. "The occasion of that letter was some persons in the County of Kerry were accused of robbing and plundering the effects of the Danish ship that was cast away upon the coast of Ireland. Some of them were tried in due form in the County of Kerry and acquitted there. Others at the instance of the Danish agents there were brought up to Dublin, and tried there at the King's Bench, who were likewise acquitted. Upon this legal and formal proceeding Mons Johnn thought fit to write this letter to the Duke of Dorset, and I must observe to you that the whole value, as estimated by the Danes, did but very little exceed £15.000 sterling, of which after all losses and the supposed robbery, the Danes recovered and received above nine thousand pounds. Few instances where such a proportion has ever

been received in any country upon the like occasion."

Titley made good use in Copenhagen of this letter sent to him by Horace Walpole. He reported in October 1736 that "although it has been necessary for me to mention the letters written by Mr. von Johnn to His Grace the Duke of Dorset, yet I have been careful to do it in the utmost confidence and without making any complaint of that irregular and indecent step". He was able to report that the Danish King, while anxious to secure justice for His subjects and while concerned about delays, had never authorised His Minister at London "to apply to the Lord Lieutenant of Ireland, to make any angry Declaration or to use the least Sharpness upon this head either in his writings or discourse. So that whatever passed of this kind proceeded purely from that Minister's own Indiscretions; for which the King had actually recalled him, tho' without letting him know the reason, since we had not publicly complained of this Conduct."

Titley went on to report that the Danes were satisfied with the proceedings in Ireland to date and wished only that the Government would continue to pursue them in accordance with the usual methods and forms of law. He also reported that the losses of the Danish company were likely to be small. "It so happened, that the money having been insured, the proprietors soon after the robbery was committed came to a composition with the insurers at the rate of 50 per cent, and besides this were to have over and above all they could recover of the lost money. The sum reclaimed was about £15.960 sterling, half of which they duly re-

ceived from the insurers, partly English and partly Dutch, and since then have recovered about £9.287 of what was stolen; upon the whole, therefore, setting aside the charges of their pursuit, they must rather gain than lose by this extraordinary accident".

The Danish Company considered some further progress had been made when in July 1736 they heard from Heitman that the Lord Chancellor in Dublin had made an order that Lady Crosbie should account for the goods salvaged from DEN GYLDNE LØVE and should prove the expences incurred in the salvage. Heitman was ordered to bring the case to a conclusion on this hopeful basis and to avoid other litigation. The minutes of the company show that almost two years later, in April 1738, no progress had been made but that the Company was determined not to abandon its claims and the prospects provided by the Lord Chancellor's order. Heitman was instructed to pursue the case until the next session in May 1738.

There is evidence in the correspondence of Hans Gram<sup>19</sup>, Counsellor of State and professor in Copenhagen and later a director of the Danish Asiatic Company, that Lady Crosbie was ordered to pay £10.000 to the Danish Company as well as costs. Gram comments that this judgment would have been achieved earlier were it not that Heitman had concentrated all his efforts on having Lady Crosbie hanged and remarks that nobody could understand how this could be reconciled with Heitman's

great piety and his expensive prayer book, copies of which, in an improved edition and beautifully gilded, had been presented to the directors. The rest of us, Gram wrote, would prefer to receive a few pounds sterling in Copenhagen, rather than spend them to see Mylady in Ireland hanged.

Gram had some doubts whether the money awarded would actually be received. The available evidence suggests that his doubts were well founded. The final entry in the minute book of the interim Asiatic Company, in March 1740, records Heitman's arrival back from Dublin and the decision of the company to seek the help of the Danish Government in securing the payment of the sum awarded. There is no subsequent record of its receipt.

Von Johnn, recalled from London<sup>20</sup>, was posted to the Court of Lower Saxony.

Captain Heitman died shortly after his return to Copenhagen, on 6 July 1740.

The First Mate of DEN GYLDNE LØVE, Niels Smidt<sup>21</sup>, completed two further voyages to India and was shipwrecked again in 1737 in the Shetlands, as mate of the WENDELA. In this case the Company was obliged to pay salvage costs at the rate of 5/12ths of the silver recovered.

James Crosbie, Lady Margaret's son, married his cousin Mary, daughter of Pierse Crosbie of Rusheen. He was appointed High Sherif of Co. Kerry and died in 1761. Sir Maurice was raised to the Irish peerage as Baron Brandon in 1758.

## NOTES ON SOURCES

- <sup>1</sup> 'Arbien' verses to Heitman are with the manuscript of Heitman's *Betæknninger over den Julianske og Gregorianske Kalender*, Kong. Bibl. Nye Kong. Saml. 4213, quarto (see also 4-294.) Arbien was a student at and later rector of the Katedralskole in Kristiania.
- <sup>2</sup> Mary Agnes Hickson's refutation of Froud's conclusions is in *Selections from Old Kerry Records*, Second Series, (London, 1874).
- <sup>3</sup> Nye Tidender: Kong. Bibl. 49-24 octavo.
- <sup>4</sup> For biographical material on Heitman, see, inter alia,  
Norsk Biografisk Leksikon (v); F Bull  
F.Bull and Fr. Paasche: Norsk Litt. Hist.  
M. Jakobsen: Alstahaug Kanikgjeld  
Ehrencron-Müller: Forfatterleksikon  
Biblioteca Norvegica (3)  
Kristian Nissen, *Helgeland*, 9 and 11 August, 1955.  
Hein Magnus in *Lofotposten* 6 April, 1967  
Hein Magnus in *Årbog 1980, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*.  
Heitman's birthplace is given variously as Sund in Hemnes, Ranen in Helgeland and Trondheim.
- <sup>5</sup> Heitman's letter to Gabel is in Rigsarkivet, Copenhagen: Breve til Krigssekreteren, 1721
- <sup>6</sup> For a critical appraisal of Heitman's *Besværende Søe-Mænds Søde Sjæle=Roe*, see Sjymain'n, by Hans Nehrus, Oslo, 1941.
- <sup>7</sup> Niels Smidt's journal is in the Royal Library, Copenhagen: Nye Kong. Saml. 2168 folio. The surname of the author was noted by Kaj Larsen from internal evidence; it is clear from the records of the DAC that this was Niels Smidt.
- <sup>8</sup> For the charters to trade with China and Tranquebar see Rigsarkivet As. Komp. 28(a).
- <sup>9</sup> The separate inventories of DEN GYLDNE LØVE and of the ship's arms and ammunition are in Rigsarkivet As. Komp. 28(a). The cost of repairs is noted in As. Komp. 28 at 26/4/1730 as is the decision to purchase (3/5/1730) The submission to the Crown Prince is in As. Komp. 28(a) (12/4/1730).
- <sup>10</sup> Information regarding the preparation of the ships is in the Company's minutes, As. Komp. 28 and in As. Komp. 8 (Generalforsamlingsprotokoller). Detailed regulations, including the authorised provisions, are in As. Komp. 206(b).
- <sup>11</sup> A copy of Heitman's work is in the Royal Library, Copenhagen (4.159 octavo). It is signed J.H.S.H.M. (Johan Hansson Heitman). On the title page: Jesus Hielper Sine Helgene Mægtelig, one of several pious phrases, based on his initials, occurring in Heitman's works.
- <sup>12</sup> The island of Brasil or Brasilia (HyBrasil). Smidt had a similar experience on his third voyage to the East Indies, in January, 1725. He noted that they reduced sail for fear of the island Brasilia, lying far from the mainland - only to be seen as a small rock; nobody could sail close to it because it was so differently placed on the charts. According to J.J. Westropp (Proceedings of the Royal Irish Academy, Vol.XXX,) the island of Brazil appeared on sea charts up to 1865. Some charts showed it at about 52 degrees North, 12 degrees 50 minutes West.
- <sup>13</sup> et seq. Sources used for the account of events in Ireland are:  
PRO London, S.P. 63/395  
Crosbie Papers (unsorted collection) National Library of Ireland, folders 149 to 154.  
Crosbie Papers Trinity College Dublin Ms.3821.  
Egerton MSS. British Library Eg. 2683  
Reports to and decisions by the Company: As. Komp. 28 and As. Komp. 8.
- <sup>14</sup> References to the sale of DEN GYLDNE LØVE and cargo and the letter of Christian Grave, ship's chaplain, to the Danish Envoy in London, von Ranzau, are in Rigsarkivet, Copenhagen, TKUA 239.
- <sup>15</sup> Lawlor's testimony is in Crosbie Papers NLI, folder 154.
- <sup>16</sup> Instructions to and reports from von Johann are in Rigsarkivet TKUA 246(X111) and TKUA 93-95.
- <sup>17</sup> A copy of the ballad is in TCD, Early Printed Books, Burgage Collection.
- <sup>18</sup> Copies of von Johann's correspondence with the Duke of Newcastle are in TKUA 250.
- <sup>19</sup> The letter of Hans Gram is in Gram, Herman: Breve fra Hans Gram, Royal Library, Copenhagen; Gram to Ranzau 29/8/1738. I am grateful to Mr. Bryan McMahon for this reference.
- <sup>20</sup> Von Johann's recall is in TKUA 246(XXVII)
- <sup>21</sup> Niels Smidt's later appointments and the loss of the WENDELA are noted in As. Komp. 646 (Rulle-

bogen) and in As.Komp. 29 respectively. There is a journal by Smidt of the voyage of the WENDELA, 1735 to 1737, in As. Komp. 759(a). The salvage costs

in the case of the WENDELA are referred to by Hans Gram.

## Kaptajn Johan Heitman, DEN GYLDNE LØVE og røveriet af det danske sølv

*I 1730 forliste det danske skib DEN GYLDNE LØVE, på vej til Trankebar, på vestkysten af Irland. Mandskabet blev reddet i land, det samme blev skibets udgående last af spanske sølvdolars til en værdi af ca. 76.000 rdl., og det hele blev indkvarteret hos lokale beboere i området. Pengene blev imidlertid røvet, og skønt man vidste, hvem røverne var, gik der politik i sagen. Igennem flere år prøvede Asiatisk Kompagni at få pengene igen, og først i marts 1740 kunne Johan Heitman vende tilbage til København. Pengene derimod kom aldrig.*

*Med base i danske og engelske kilder gennemgår Andrew O'Rourke, Irlands ambassadør i Danmark, den mærkelige sag. Artiklen bringes mod sædvane på engelsk med et dansk resumé.*

### Resumé

I det 18. århundrede sejlede danske handelsskibe, der skulle til Tranquebar, nord om de britiske øer til det åbne Atlanterhav og derefter sydpå til de Kanariske Øer. Et af de danske skibe, DEN GYLDNE LØVE ført af Kaptajn Johan Heitman, drev under en storm på Atlanterhavet i oktober 1730 (g.s.) i land på sydvestkysten af Irland i grevskabet Kerry.

Johan Heitman blev født i Norge (muligvis i Trondheim) i 1664. Han blev uddannet til lods og var som styrmand på mange rejser i nord- og sydeuropæiske farvande. Mens han i 1702 arbejdede for statholderen i Norge, udarbejdede han søkort over den norske kyst. Under den store nordiske krig blev han af admiral Gyldenløve udnevnt til kommis-kaptajn. Udover de vigtige søkort over den norske kyst, Vesterhavet og Oslo fjord skrev Heitman en række værker om navigation og astronomiske emner, hvoraf hans sön fik udgivet to efter Heitmans død i 1740: "Eenfoldige

Betænkninger over den Julianske og Gregorianske Kalender" og "Physiske Betænkninger over Solens Varme, Luftens skarpe Kulde og Nord-Lyset" (se Ludvig Holberg, Epistola 165). Hans mest populære udgivelse var en salme- og bønnebog for søfarere: "Besværede Søe=mænds Søde Sjæle=Roe", der blev udgivet i 1730, og som forblev i brug i senere udgaver i henved 150 år. Det fremgår klart af hans skrifter, at Heitman var en streng, gudfrygtig og retskaffen mand.

I 1730 blev Heitman, i en alder af 64 år, ansat af det konstituerede Danske Asiatiske Compagnie (det gamle Danske Ostindiske Compagnie var gået konkurs i 1729) til at føre DEN GYLDNE LØVE til Tranquebar. Det Ostindiske Kompagni havde købt skibet i 1727, og det havde fuldført en toårig rejse til Tranquebar i 1729. Skibet var 96 fod langt, 26 fod 6 tommer bredt og 11 fod 3 tommer dybt. En inventarliste fra 1730 viser, at det generelt var i god stand og var vurderet til 7.160 rigsdaler. Våben og ammunition, herunder 22 kanoner, var 1.000 rigsdaler værd. Kompagniets direktionsmedlemmer købte det for 8.500 rigsdaler. Efter reparationer og udrustning blev DEN GYLDNE LØVE forsikret for 15.000 rigsdaler. Lasten (5-6% i jern, resten i kontanter) blev vurderet til 80.000 rigsdaler - hvoraf ca. 76.000 rigsdaler var sølvmonter og sølvbarer - og var beregnet til køb af returlast i Indien.

DEN GYLDNE LØVEs sidste færd er beskrevet i en rejsegældsbog, der blev ført af 1. styrmand Niels Smidt. Dette var hans sjette ostindiske rejse, men denne gang skulle han ikke komme længere end til Irland. Han beretter om mange tegn og varsler om kommende farer, før skibet blev grebet af en voldsom storm og drevet på land - heldigvis uden tab af menneskeliv - nærmest.

landsbyen Ballyheige i Traleebugten i grevskabet Kerry. Han fortæller, at skibet og dets last var truet af en flok mennesker, der havde samlet sig i sandklitterne, men pengekisterne blev reddet i land af en lokal mand, Thomas Crosbie, hvorefter de blev bragt til dennes hus til opbevaring.

Irland var i 1730erne en britisk koloni, som blev administreret fra Dublin Slot ved hjælp af en godsejerkasse, som ved konfiskeringer havde overtaget landet fra de oprindelige, irske ejere. Der herskede stor fattigdom blandt størstedelen af befolkningen. Thomas Crosbie tilhørte godsejerklassen, havde gode forbindelser og var gift med datteren af en jarl. Ifølge danskerne behandlede Crosbie de danskere, der boede i hans hus, dårligt og tog af deres forråd og penge.

Skipbrud var ikke ukendt på Irlands vestkyst, man kendte til begrebet bjærgeløn, og der opstod en juridisk strid herom. Lokalbeboerne blev bange for, at bjærgelønnen ikke skulle blive udbetalt, og dette førte øjensynligt til planen om at stjæle skibets sølvlast, som var pakket i tolv kister og gemt i en kælder på Crosbies ejendom. Det fremgår tydeligt af de endnu eksisterende beviser, at medlemmer af godsejerklassen - nogle af dem i familie med Crosbie - var involverede i planen, som blev udført i juni 1731 ved hjælp af nogle af de stedlige folk. Fire af kisterne blev efterladt på Crosbies ejendom (hvor lady Margaret Crosbie nu var blevet enke), mens de resterende kister blev kørt væk. Tre af danskerne blev såret under røveriet, men der var ikke megen modstand fra de danske officerer og mænd, som var indkvarterede hos Crosbie.

Artiklens forfatter beskriver endvidere de anstrengelser, myndighederne i Dublin gjorde sig for at finde og straffe røverne og genfinde søvet. De afhæng imidlertid af hjælp og samarbejde fra de herskende klasser i grevskabet Kerry, som var de lokale fredsdommere, og mange af disse var enten i familie med Crosbie'erne eller venner af dem. Der opstod to partier. For det første de der ønskede at se retfærdigheden sejre – d.v.s. pengene skulle tilbagebetales, og de involverede skulle straffes. For det andet de der ønskede at genfinde pengene og derved undgå, at de involverede skulle blive anklaget og dømt – i det mindste hvad angik dem, der tilhørte de herskende klasser. Heitman stod for den rene retfærdighed og var mere interesseret i at se de skyldige straffet end i at genfin-

de pengene, hvilket var hovedsagen for kompagniet i København. Nogle af de implicerede blandt de fattige blev hurtigt anklaget, og tre af dem dømt til døden. En blev hængt, en anden begik selvmord, og den tredje blev benådet på foranledning af kaptajn Heitman, der mente, at han kunne blive et nyttigt vidne.

Retsagen mod de anklagede foregik over flere år, men med mange frifindelser til trods for beviserne. Cirka halvdelen af søvet blev fundet og indsat i en bank i Dublin.

Kompagniet i København blev utålmodigt over de lange og ineffektive juridiske gøremål i Irland og over udgifterne ved at beholde kaptajn Heitman (samt hans son og andre) i Dublin og besluttede i 1734 at søge hjælp hos kong Christian VI, som befalede sin udsending i London, Christian August von Johnn at skride ind. Von Johnn adlød over al måde og benyttede udtryk, som regeringen i London ikke kunne acceptere. Han truede endog med gengæld mod britiske skibe, som måtte strande ved danske kyster, hvis der ikke blev ydet retfærdighed. Det danske diplomatiske fremstød blev uholdbart, da den britiske udsending i København modtog instruks om at støtte et krav fra Hamburg om ændring af et dansk dekret af 1722, ifølge hvilket ejerne af skibe, som gik på grund i danske farvande, tabte to tredjedele af værdien - en tredjedel i bjærgepenge og en tredjedel som skat til den danske krone.

Den britiske udsending, Walter Titley, rapporterede til London (oktober 1736), at kompagniets tab var ganske små. "Den krævede sum var ca. £15.960, hvoraf de modtog halvdelen fra forsikringsyderne, dels engelske, dels hollandske, og siden har de genvundet ca. £9.287 af, hvad der blev stjålet. De har derfor, når man ser bort fra omkostningerne ved deres forfølgelse af sagen, vundet mere end de har tabt ved denne usædvanlige sag".

Kaptajn Heitman forblev i Dublin, hvor han var blevet instrueret om at forfølge og videreføre kompagniets krav – tilsyneladende uden praktiske resultater – til begyndelsen af 1740. Lady Crosbie blev dømt til at betale £10.000 ifølge et brev skrevet af Hans Gram, statsråd og professor i København og senere i bestyrelsen for det Danske Asiatiske Kompagni. Det ser ikke ud til, at dette beløb nogensinde blev betalt. Gram skrev:

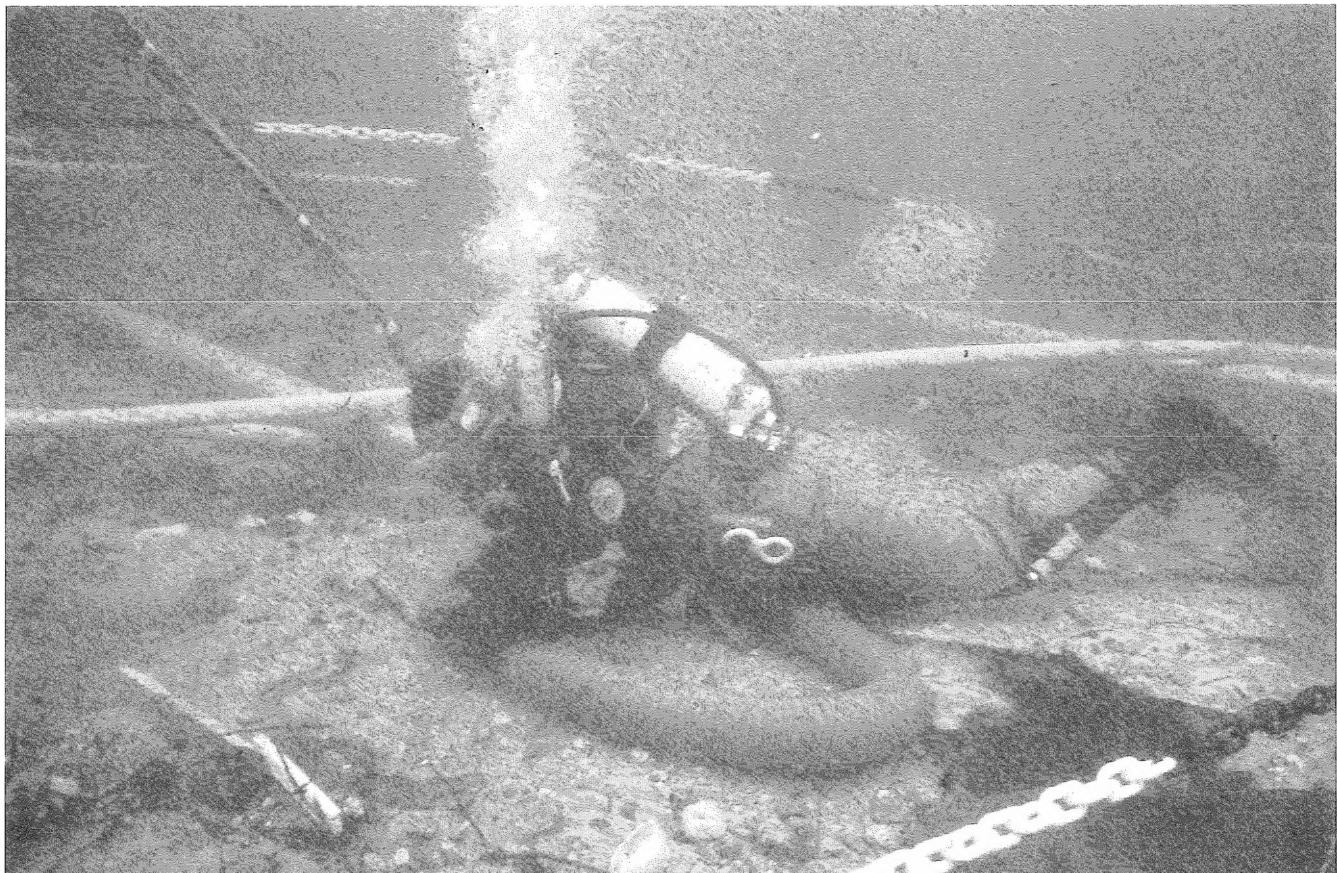
"Paa den Irlandske Sag veed Deres Excellence vel allerede, at vi hafver faaet en god Ende (nemlig saa god som efter slige Omstændigheder var at haabe eller begiere), idet at Mylady Crosby er dømt til at betale Vores Compagnie 10/M Pd. Sterling, og alle Processens Omkostninger. Mand mener, at samme Dom kunde blefvet erholdet en god Tid tilforn, hvis ikke Vores Capitain Johann Heitmann hagde med ald Magt vildet hafve det derhen dirigeret, at hun skulde været hængt. Hvorledes det rimer sig med hans store Devotion og kostelige Bønnebog, den hand nu igien forbedret har ladet oplægge og deraf foræret i Directionen deylige forgylde Exemplarier, fatter ikke enhver paa eens Maade. Men enhver af os andre seer heller nogle faae Pund Sterling at falde os til i København, end at give dem bort for at hænge Myladys i Irland. Kunde vi kun saa sandt faae noget af de

10/M os nu ere tildømte, og maaske ey saa lige ere at finde hos den gode Frue! Eller, om hun end er saa rig, var det maaske ey af Veyen, at sælge den hele Dom for strax-rede Penge, og lade noget af Profiten til den, der vil besørge Executionen paa egen Regning og Risico."

Kaptajn Heitman døde den 6. juli 1740, kort efter at han var vendt tilbage til København.

Von Johnn blev forflyttet fra London til Nedre Sachsen.

DEN GYLDNE LØVEs 1. styrmand, Niels Smidt, fuldendte to yderligere rejser til Indien og forliste igen i 1737 på Shetlandsøerne som styrmand på WENDELA. Denne gang var kompagniet nødt til at betale bjærgningsløn, som bestod af 5/12 af det bjærgede sølv.



Dykker i færd med at udgrave resterne af vraket ud for Kastrup. (Foto: Mads Gulløv, H&S). *Diver excavating the remains of the wreck off Kastrup. (Photo: Mads Gulløv, DMM).*

# *Susanne Bødtker Petersen: REGINE CHRISTINE. Købmand C. Leth's galease*

*Lige ud for Kastrup lufthavn ligger resterne af et vrug. Det blev fundet ved de undersøgelser, Skov- og Naturstyrelsen gennemførte i forbindelse med Øresundsbroen i 1992. I efteråret 1992 gennemførte Handels- og Søfartsmuseet en marinarkæologisk undersøgelse af vruget, som nu er dækket af den kunstige halvø, hvor Øresundsbroen starter.*

*Marinarkæolog Susanne Bødtker Petersen, der stod for undersøgelsen af vruget, fortæller her dels om de oplysninger, som selve udgravingen frembragte, dels om den efterfølgende identifikation af vruget og dets reden.*

## *Udgravingen*

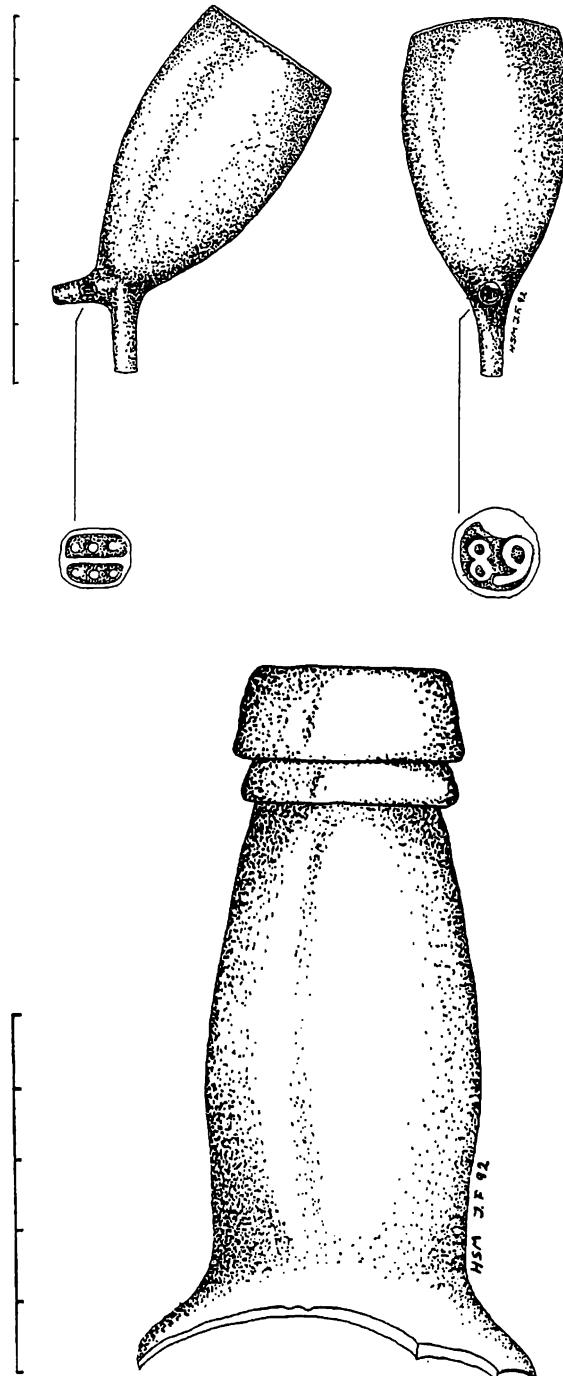
I foråret 1992 fandt Skov- og Naturstyrelsens dykkere enkelte rester efter et vrug. Der var ikke meget bevaret, men nok til at fundet kunne dateres til første halvdel af det 19. århundrede. I Naturbeskyttelsesloven står, at alle vrug samt dele deraf, som er forlist for mere end 100 år siden, er fredet. På denne baggrund blev det besluttet, at der skulle foretages en nærmere undersøgelse af vrugresterne, dels for at muliggøre en identifikation, dels for at belyse skibets konstruktion yderligere, idet der ved de første undersøgelser var blevet fundet spor efter zinkforhudning, hvilket ikke tidligere var iagttaget ved danske vrug<sup>1</sup>.

Selve udgravingen varede kun tre uger og blev gennemført med tre dykkere, en skipper og en konservator. Ialt blev 56 m<sup>2</sup> af vrugområdet udgravet. De få vrugdele, der var bevaret, lå dækket af et meget tyndt lag sand og grus. Påfaldende var det, at kun få dele kunne henføres til skibets konstruktion: toppen af et spant, en enkeltskåret blok og rester af zinkforhudningen, foruden mange stykker uforarbejdet træ. Dette kunne enten skyldes de dårlige bevaringsforhold eller, at kun en del af vruget lå på dette sted. Udfra de få skibsdele er det ikke muligt at se, hvor stort et skib, der er forlist. Det er kun muligt at danne sig et groft billede af skibets konstruktion. Det var kravelbygget med spanter af eg, jernnagler og forhudning af zink. Mellem forhudningen og selve skibet lå et lag tjærefilt.

Efter udgravingen blev det konstateret, at det sandsynligvis ikke var et helt vrug, men blot dele deraf, som fandtes på stedet.

*Den arkæologiske datering af vrugdelene*  
Ved undersøgelsen blev der fundet rester af kridtpiber, flasker og en del fajance.

Et af kridtpibehovederne er mærket "89", et mærke, der iflg. Hans Kapel på Nationalmuseet er blevet brugt som mesterstempel siden 1733. Formentlig er den her fundne pibe produceret på Hendrik Niewlands



Kridtpibehoveder fundet under udgravningen af REGINE CHRISTINE. Pibehovedet med mærket "89" kan dateres til perioden 1830-46. Mål: 1:1. (Tegning: Jesper Frederiksen). *Clay pipe heads found during excavation of REGINE CHRISTINE. The pipe head marked "89" can be dated to the period 1830 - 1846. Scale: 1:1. (Drawing by Jesper Frederiksen).*

værksted i Gouda i Holland i perioden 1830-1846<sup>2</sup>.

M. Schlüter fra Holmegårds Glasværk studerede de to flaskehalse, der blev fundet ved udgravningen. Den ene type kunne ikke dateres, idet den stadig produceres på værksteder i Italien, mens den anden type var fra begyndelsen af 1800-tallet<sup>3</sup>.

Fajancen af stellet Willow, der blev fundet, er sandsynligvis produceret i perioden 1820-40. Den er tidligere beskrevet i denne årbog af K. Lauring<sup>4</sup>.

En enkelt konstruktionsdetalje kan ligeledes give et fingerpeg om dateringen, idet zinkforhudning beskrives i Dansk Marineordbog 1839 (Harboe/red.), hvorfor en sådan var almindelig på denne tid. Det har efterfølgende vist sig, at årsagen til, at zinkforhudningen ikke var registreret tidligere, var, at ingen havde set efter det. Sidenhen er zinkforhudning fundet på flere vrag.

Alle ovenstående dateringer peger på begyndelsen af 1800-tallet, men hvis man skal forsøge at indsnævre perioden, hvor forliset kan være sket, må man kigge nærmere på

Del af flaskehals fra begyndelsen af 1800-tallet. Kraven på halsen er tegnet i fri hånd. Mål: 1:1. (Tegning: Jesper Frederiksen). *Part of a bottleneck from the beginning of the 19th century. The collar on the neck is a rehand drawing. Scale: 1:1. (Drawing by Jesper Frederiksen).*

de enkelte dateringer. De dateringer, der knytter sig til skibets konstruktion, vil ofte give en alder, der er ældre end skibets forlis. Det er derfor bedre at benytte de mere flygtige genstande til datering af forlis, idet brugsgenstande ofte giver et billede af præcis den tid, hvor skibet gik ned. De genstande, som er bedst at benytte til en snævrere datering, er de, der havde den korteste levetid, hvilket blandt ovennævnte fund må være kridtpiben. Forliset er derfor formentlig ikke sket tidligere end 1830, og da vi ikke kender de enkelte genstandes maksimale levetid, må vi formode, at forliset er sket indenfor perioden 1830-1850. Skibets byggeår og -sted er det ikke muligt at sige noget om.

Arbejdet med vraket ved Kastrup kunne have endt her, og fundet ville så være blevet kaldt SNS 9250 – et helt anonymt navn, hvilket ville passe fint til et så anonymt fund. Imidlertid forsøgte vi at supplere de arkæologiske oplysninger, som jo ikke kunne komme længere med identifikationen, med de historiske for at se, om det var muligt at komme nærmere på skibets historie.

#### *Identifikation af vraket*

Birger Thomsen fra Skov- og Naturstyrelsen blev sat på detektivopgaven med at finde oplysninger om vrak SNS 9250<sup>5</sup>.

Området omkring Dragør og Kastrup har været vanskeligt at besejle, og der har jævnligt været behov for assistance til at bringe et strandet skib flot. Der fandtes i den her behandlede periode et organiseret bjærgelaug i Dragør, som kan have været involveret i bjærgningen af det fundne vrak. Imidlertid kan bjærgningen også være til-

faldet Svitzer, som virkede i området fra 1833, eller bjærgelaugen fra Kastrup. Normalt ville Birkedommeren for Amager have fået ledelsen af bjærgningen, men da der var et organiseret bjærgelaug, ville han først blive tilkaldt, hvis bjærgningen blev kompliceret. Birkedommeren var imidlertid ikke den eneste administrative myndighed, der blev involveret i en bjærgning, idet den lokale tolder skulle føre regnskab med i-landbragt gods, og Amtmanden for Københavns Amt skulle afgøre eventuelle konflikter samt revidere bjærgningsregnskabet.

Da der sjeldent fandtes et arkiv hos den lokale tolder, og da han indsendte oplysninger til Generaltoldkammeret, vil der typisk, i en sag som denne, være tre steder at søge efter oplysninger:

Amtmandens arkiv, hvor der vil være oplysninger, hvis der har været uoverensstemmelser mellem bjærgere og redere.

Birkedommerens arkiv, hvor regnskab og alle øvrige oplysninger vedrørende bjærgningen findes, og

Generaltoldkammeret, hvortil tolderens oplysninger er indberettet.

Imidlertid har også Dragør Bjærgnings-væsen og Dragør Lodseri begge efterladt omfattende arkiver, hvor der ligeledes kan være muligheder for at finde oplysninger om dette forlis.

Ikke alle disse arkivgrupper er fuldstændig bevaret og mange af dem har store mangler i netop den periode, der er interessant for denne undersøgelse. Den historisk arkivalske søgning blev på baggrund af den arkæologiske datering begrænset til tidsrummet 1830-1855.

Da fundet er gjort i det område, der på

ældre kort kaldes Maglebylille Hage, var det rimeligt, at det geografiske område, som arkivsøgningen rettede sig mod, afgrænsedes af Nordre Røse i nord og Søndre Røse i syd. Ved at undersøge ovennævnte arkivgrupper samt enkelte andre lykkedes det for Birger Thomsen at komme frem til enkelte oplysninger, der kunne pege på en identifikation af vragnet.

I Overlodsen for Sjælland findes følgende oplysninger, der kan knytte sig til vragnet ud for Kastrup Lufthavn:

*22.12.1835 skr. 428*

Dragør lods meddeler, at for omrent 8 uger siden strandede på sydpynten af Amager en galease ladet med brænde, tilhørende købmand C. Leth i København. Dragørerne påtog sig bjærgningen, men efter at galeassen var bragt rundt om Sandrevet og lagt til ankers tæt ud for Søndre Røse, kæntrede den en nat i storm og drev nordpå. Den lå et par uger tæt ud for Kastrup Knæ Tønde. Trods store anstrengelser er det ikke lykkedes bjærgerne at få den flydende igen, og nu er den drevet hen til havnen, hvor den ligger på omrent 4 favnes dybde. Da den ligger med master i vandet er den til fare for sejladsen, især ved nattetide.

*29.12.1835 skr. 430*

Admiralitetet anmoder Overlodsen om at udsætte en vager ved vragnet samt indrykke annoncer i offentlige tidender.

*29.12.1835 skr. 431*

Dragør Lodseri meddeler, at vragnet er forsvundet under en tid med tåge, formentlig

drevet sydpå, da der har været nordlige vinde den sidste tid.

*7.1.1836 skr. 20*

Vraget er ikke mere at se i farvandet, men der er meldt, at en skipper fra Memel har set et vrugt drivende mellem Stevns og Falsterbo. Med de for øjeblikket herskende vinde, vest og nordvest, kommer det ikke tilbage.

I Birkedommerens forstrandsregnskaber findes en enkelt post, som må høre sammen med ovennævnte forlishistorie:

*13.4.1836 nr. 10*

Anders Knudsen, St. Magleby, bjærget noget af det vrugt, der er ilanddrevet på den søndre strand på St. Magleby Mark. Det bjærgede af værdi af 9 sk. Skibsmægler Leth, der er ejer af vraget, har samtykket i, at bjærgerne beholder det bjærgede.

Sidstnævnte oplysning antyder, at C. Leths galease er slættet i stykker, og noget af skibet er blevet liggende på bunden, mens andet er drevet væk – formodentlig båret oppe af lasten af brænde.

Disse oplysninger er de eneste informationer om forlis eller strandinger, der passer sammen med den arkæologiske datering, og det må derfor betragtes som sandsynligt, at vraget ved Kastrup Lufthavn er resterne af den galease, der ejedes af C. Leth i København, og som forliste i oktober-november 1835.

På Københavns Stadsarkiv findes lister over skibe hjemhørende i København, og disse kunne afsløre, at C. Leth i 1835 kun

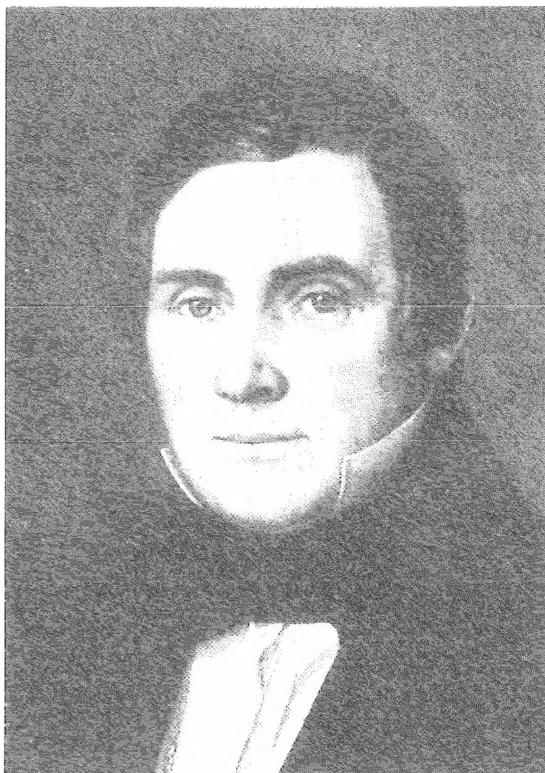
Portræt af C. Jacobsen Leth, oldermand i Københavns Skipperlav 1850-1856. (Foto fra: Arthur G. Hassø: Københavns Skipperlav 1634-1934). *Portrait of C. Jacobsen Leth, warden of the Copenhagen Skipper's Guild, 1850 - 1856. (Photo from Arthur G. Hassø: Københavns Skipperlav 1634 - 1934).*

ejede een galease ved navn REGINE CHRISTINE, som blev ført af kaptajn Peter M. Riiber. Galeasen var på 38 ½ kommercelæster og bygget i Pommern i 1829. Listen kunne endvidere oplyse, at galeasen var forlist ved Amager.

Skibsregisteret i Overtoldinspektoratet for København kunne oplyse, at REGINE CHRISTINE havde været registreret i Åbenrå inden den kom til København, mens skibsregisteret i Handels- og Søfartsmuseets udskrifter kunne tilføje, at galeasen REGINE CHRISTINE, ført af P.M. Riiber, på en rejse fra Sakskøbing til hjemstedet var forlist. Den var derved blevet tilintetgjort og bortdrevet.

På denne måde er det lykkedes at forandre det anonyme vrag SNS 9250 til C. Leths galease REGINE CHRISTINE. Vi har ikke alene fået detaljer om skibets sidste rejse, men også forklaringen på de sparsomme fund, idet der kun blev efterladt en lille del af REGINE CHRISTINE ud for Kastrup Lufthavn, resten ligger et eller andet sted i Østersøen, hvor vi kan risikere at støde på det igen under andre vilkår.

*REGINE CHRISTINE og Leths øvrige skibe*  
Galeasen blev i 1833 registreret på Københavns skibslister første gang. Den må altså have været i Åbenrå fra byggeåret 1828 til 1833, hvor C. Leth købte skibet. Carl Jacob-



sen Leth var født i Dragør i 1796. Han havde en 4 år yngre bror, Bendt, som også sejlede og som han senere kom til at arbejde tæt sammen med. Der er ikke på tidligere skibslister registreret skibe ejet af C. Leth, og Leth er ikke registreret som kaptajn på andre rederes skibe, så med stor sandsynlighed købte han sit første skib som 37 årig i 1833.

REGINE CHRISTINE var, som tidligere nævnt, en galease på 38 ½ kommercelæster med et samlet mandskab på 6 personer, hvoraf to var officerer. Frem til forliset er det registreret, at den har sejlet på Arendal,

Island, England, Østersøen og Provinserne (Slesvig-Holsten). Leth benyttede den samme kaptajn, Peter M. Riiber, på skibet indtil forliset i 1835.

Efter forliset forsvinder C. Leth ud af skibslisterne indtil 1837, hvor han er blevet ejer af Sluppen HAABET, et skib, som med sine 41 kommercelæster, var lidt større end REGINE CHRISTINE.

HAABET var bygget på Fyn i 1826, og havde samme bemanding som REGINE CHRISTINE. Det første år sejlede Leth selv sit skib, men allerede året efter hedder kaptajnen Wilhelm Rheinländer. HAABET sejler udelukkende i Nordeuropa ligesom REGINE CHRISTINE. Især er det Norge, England og Østersøen, der besøges, men også Antwerpen får besøg. Rheinländer er kaptajn frem til 1842 (på nær 1839, hvor Leth selv står opført som kaptajn). Derefter sejlede Leth selv sit skib frem til 1845.

I 1844 indtræffer endnu en sørgeelig hændelse for Carl J. Leth, idet hans hustru, Edele Margrethe Leth dør nytårsdag 1844. Livet som enkemand varede dog ikke længe, for allerede i 1845 registreredes ved folketællingen, at Carl Jacobsen Leth bor i Hummergade 231 1.sal sammen med sin hustru Neel, der er født i Dragør 2 år før Carl.

1845 er det år, hvor Leth starter et sam-

arbejde med sin bror, Bendt Jacobsen Leth, idet han sælger HAABET til broderen, men fortsætter med at være kaptajn om bord. Istedet for HAABET køber Carl Leth briggen ODIN, som er bygget i Troense i 1838. Den er på 78 1/2 kommercelæster og har et mandskab på 11, hvoraf der er to officerer. ODIN sejler til Brasilien og skipperen ombord er broderen Bendt. Odins overgår allerede året efter til broderen og Carl forsvinder fra skibslisterne i nogle år, idet han hverken er registreret som reder eller som kaptajn i 1846-48. I 1849 registreres C.J. Leth for sidste gang i skibslisterne, hvor han er kaptajn på barken JOHANNE, der ejes af grosserer R. Kerr. JOHANNE, der er på 216 kommercelæster og bygget i Ostindien, sejles af Leth til Vestindien.

Sømandsgerningen var dog ikke slut for Carl Jacobsen Leth<sup>7</sup>, for i 1850 blev han oldermand for skipperlauget, hvilket han fortsatte med at være indtil sin død d. 17.12. 1856. Mens Leth var oldermand, fremlagde han i 1854 et forslag om, at lauet skulle bygge en stiftelse, hvor dets værdige og trængende medlemmer og disses enker kunne bo. Forslaget blev vedtaget, og byggeriet af stiftelsen, der findes den dag idag under Københavns Skipperforening, blev påbegyndt.

### *Noter*

- <sup>1</sup> S.Petersen 1995 p.133
- <sup>2</sup> S.Petersen 1994 p.15
- <sup>3</sup> S.Petersen 1994 p.16
- <sup>4</sup> K.Lauring 1993
- <sup>5</sup> B.Thomsen 1994
- <sup>6</sup> B.Thomsen 1994 p.47ff
- <sup>7</sup> I Hassø's bog om Københavns Skipperlaug 1634-1934 bliver Carl Jacobsen Leth benævnt Christen Jacobsen Leth.

### *Litteratur*

- Hassø, Arthur G. 1934. *Københavns Skipperlaug 1634 - 1934*. København.
- Lauring, Kåre 1993. Willow. *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*. Årbog.
- Petersen, Susanne B. 1994. Udgraving af vrag SNS 9250. *Galeasen REGINE CHRISTINE - historien om et vrag*. Skov- og Naturstyrelsen.
- Petersen, Susanne B. 1995. Rekognoscering efter vrag i området for den kunstige halvø. *Marinarkæologiske rekognosceringer efter fredede vrag og fortidsminder i området for den kunstige Halvø*. Skov- og Naturstyrelsen.
- Thomsen, Birger 1994. Vraget ved Kastrup - Et forsøg på identifikation. *Galeasen REGINE CHRISTINE - historien om et vrag*. Skov- og Naturstyrelsen.

## The REGINE CHRISTINE - C. Leth's Galeass

### *Summary*

In 1992 the Danish Maritime Museum at Kronborg excavated the remains of a wreck at Kastrup, just south of Copenhagen. So few ship's parts were found in the dig that it was impossible to ascertain what kind of ship it was, but it proved possible to date the wreck to the period 1830 - 1855 by means of the bottles, clay pipes and porcelain which were found.

Mr. Birger Thomsen from the National Forest and Nature Agency then researched the historical records and was only able to find information about one accident which fitted the wreck.

The historical sources indicated that the wreck was presumably the remains of the Galeass REGINE CHRISTINE, which was wrecked at the end of 1835. The REGINE CHRISTINE was of 38 ½ commerce lasts and built in Pomerania in 1828. When she sank in 1835 she was on her way from Sakskøbing to Copenhagen with a load of firewood.

The ship's owner, Carl Jacobsen Leth, later bought the sloop "Haabet" and finally the brig "Odin", after which in 1850 he became warden of the Copenhagen Skipper's Guild.

# *Henrik A. Rasmussen: Fra oldtidens soret til vore dages søvejsregler*

*H.A. Rasmussen er født i Marstal 1920 i en slægt af søfarende. I sin fritid er han lystsejler, og gennem mange år har han undervist i navigation. Herved opstod interessen for søvejsreglernes tilblivelse og specielt for reglen om, hvorfor det er sådan, at når to sejlskibe med vinden ind på modsatte sider er på kollisionskurs, er det skibet, der har vinden bagbord ind, der skal gå af vejen for det andet.*

## *Indledning*

Cirka tre fjerdedele af jordkloden er dækket af vand, og på vand kan man sejle. Det har mennesket gjort i umindelige tider og har erfaret, at med mere end ét skib på vandet opstod der vanskeligheder, og til håndtering heraf dannedes efterhånden regler, og det er disse reglers opståen og historie, der skal fortælles her.

Ejendommeligt nok handler det til en begyndelse om "søret" (d.v.s. erstatningsregler) snarere end - som man måske kunne forvente - om "søvejsregler" (d.v.s. trafikregler), men disse er først kommet til på et senere tidspunkt, og som "officielle" regler så sent som omkring midten af 1800-tallet.

## *Glimt af oldtidens regler*

Vor civilisations vugge stod i landene ved og i nærheden af det sydøstlige Middelhav,

d.v.s. omkring de store floder: Nilen i Ægypten og Eufrat og Tigris i Mesopotamien. Omkring år 2000 f. Kr. var Hammurabi konge af Babylon, og han skabte verdens ældste lov bog indhugget i en stenstøtte. Der var bl.a. regler om skibsbygning, hyre, erstatning ved forlis og endvidere om sejlads på floderne, for det var her, søtrafikken den gang fandt sted.

Den ældste kendte retsregel om skibs sammenstød lyder:

"Når et skib, der sejler ned ad floden, påsejler et skib, der kommer op ad floden, og løber det i sæk, da skal ejeren af det sunkne skib under ed opgive alt, hvad der er gået tabt på hans skib, og det nedadstrømmen sejlende skib, som har løbet det op ad strømmen sejlende i sæk, skal erstatte ejeren af dette hans skib og alt, hvad der er gået tabt med det."<sup>1</sup>

Af de sølove som bl.a. fœnikiske, ægyptiske og kretensiske søfarende og købmænd skabte i årene fra omkring 1200 til ca. 600 f. Kr. er næsten intet bevaret. Kun den Rhodiske sôlov, opkaldt efter øen Rhodos, der beherskede indsejlingen til det Ægæiske Hav, findes endnu. Man mener, at den er skabt i det 4de århundrede f. Kr. Den eneste eksisterende kopi, der opbevares i Vatikanets bibliotek, opstiller regler for ledelsen af handelen til søs, men har også en re-

gel om lys og signal for at forhindre påsejling. Afsnit III, artikel 36, siger således:

"Hvis et skib under sejl løber på et skib, der ligger til ankers eller med slække sejl, og det sker i dagslys, ligger skylden for kollisionen og skaden hos kaptajnen og mandskabet på det første skib. .... Hvis det sker om natten, skal skibet til ankers eller med slække sejl tænde et blus som advarsel. Hvis han intet blus har, lad ham råbe. Hvis han forsømmer dette, og der sker en kollision, har han sig selv at takke."<sup>2</sup>

Middelhavet var fra de ældste tider centrum for søhandelen, der dengang ikke foregik mellem lande, men mellem byer der i virkeligheden var "by-stater". Efterhånden indførte de mange byer deres egen version af den Rhodiske sølov, idet man dog indarbejdede modifikationer under hensyn til lokale forhold.<sup>2</sup>

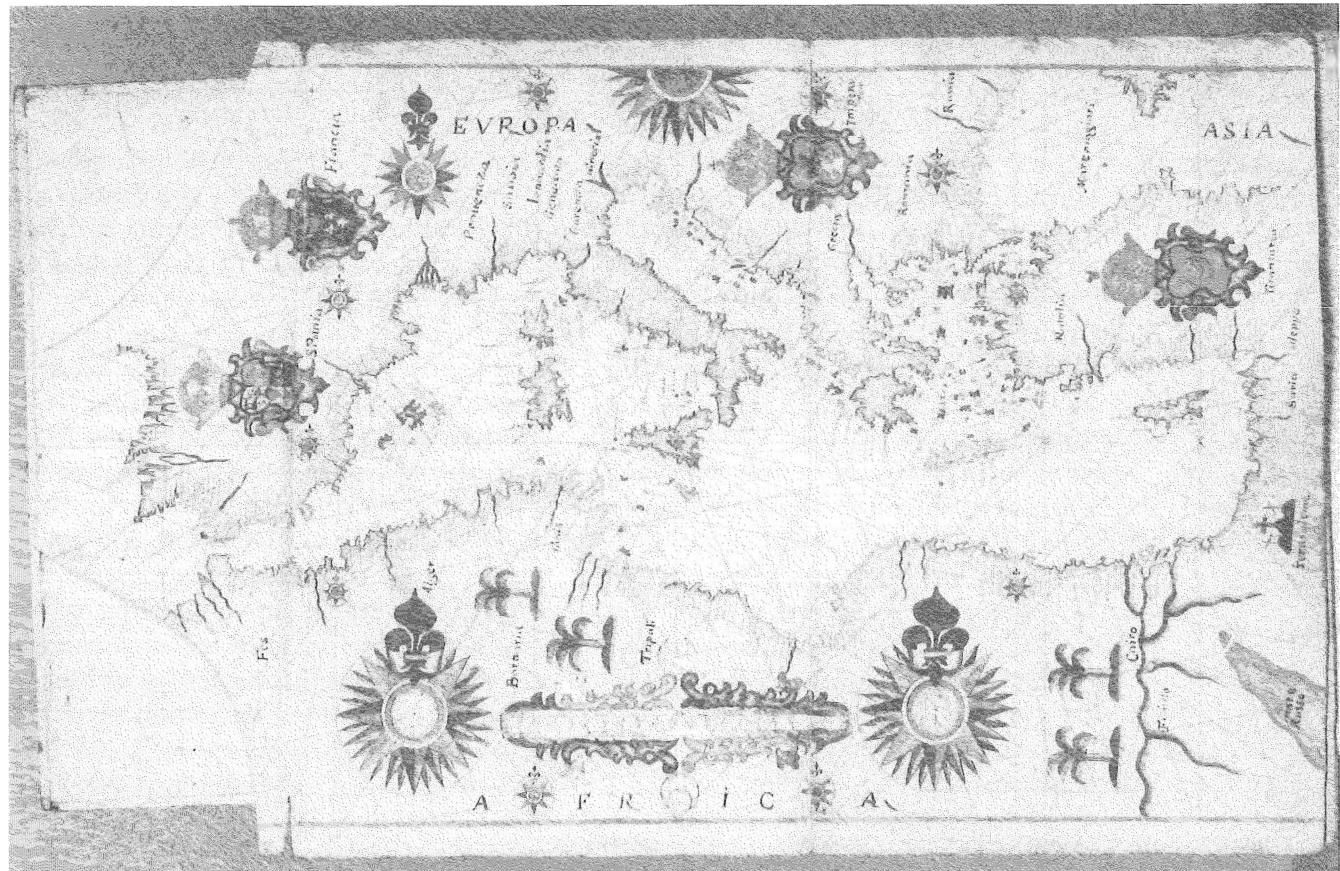
#### *Middelalderen*

Fra omkring 1000-tallet stammer nogle af de regler, der kom til at indgå i Rôles d'Oléron. Lige som Rhodos var en ø ved Middelhavets korsveje, indtog øen Oléron på Frankrigs vestkyst ved la Rochelle, nær Gironde-flodens munding, en lignende strategisk position som knudepunkt for skibstrafikken. Reglerne (Rôles) var en samling af maritime love, givet af hertuginde Eleanor af Aquitanien, i hvis område Oléron var beliggende. På en rejse til det østlige Middelhav i 1150'erne stiftede hun bekendtskab med de ølove, der var gældende dér, og disse blev grundlaget for Oléron-loven. Den handlede hovedsagelig om skibsførerens rettigheder og ansvar for disciplin, om myt-

teri, hyre, last, sygdom om bord, lodsnings o.lign.<sup>3</sup>

Købmændene sejlede dengang ofte selv med, idet de f.eks. kunne eje skibet og ansætte en kaptajn. Som en følge af den måde hvorpå søhandelen var organiseret, er det helt naturligt, at erstatning for skade eller ødelæggelse af skib og gods indtog en væsentlig plads i søretterne. Der var dog enkelte regler i Oléron-loven om kollision etc., men teknisk set var de ikke forebyggende, men af erstatningsretlig karakter:

Artikel 15 siger således, at "hvis et skib ligger til ankers, og et andet skib løber på det, mens det ligger stille... bør skaden vurderes og deles med halvdelen til hvert af de to skibe. Kaptajnen på det skib, der har ramt det andet, skal sværge sammen med sine folk, at han ikke gjorde det med forsæt. Grunden til, at denne bestemmelse findes, er den, at det er sket, at et [gammelt] skib med vilje lægger sig i vejen for et bedre skib, for at få al skade godt gjort, efter at være blevet ramt af det andet skib. Men når det ved, at begges skader skal deles med halvdelen til hver, vil det frivilligt holde sig af vejen", og artikel 16 siger, at "når flere skibe ligger i en havn, og et af skibene er kommet for tæt på et andet og er ved at grundstøde, kan føreren af dette skib sige til søfolkene [på det andet skib]: I må hive ankeret op [og flytte det], for det er for nær ved os, og vi kan få en skade. Hvis de ikke vil hive det op, kan føreren sammen med sine folk flytte det længere væk. Hvis det mislykkes for dem at hive det op, og ankeret forårsager skade, skal det andet skib udrede fuld erstatning. Og hvis de har kastet anker uden bøje, og det forvolder skade, skal de yde fuld erstatning.



Hvis de ligger i en havn med ringe vanddybde, skal de sætte bøjer på deres ankre, således at de kan ses på vandet.”<sup>4</sup>

Det er interessant at se, at ovennævnte regler går igen med forskellige variationer i senere forekommende sølove, hvilket ikke kan forbavse. Det var hvor skibe var samlet, d.v.s. i og ved havne og på andre ankerpladser, hvor det var vanskeligt at manøvre, at problemerne opstod.

Rôles d’Oléron blev forbillede for sølove i det vestlige og nordlige Europa gennem århundreder. Eleanor af Aquitanien giftede sig i 1152 med den hertug, der i 1154 blev kong Henrik d. 2. af England. Hun tog loven med sig, og den blev indført i England omkring 1190 af Richard d. I (Løvehjerte). Oléron-reglerne blev optaget i The Black Book of the Admiralty, en samling af gamle engelske retsregler vedr. flå-

Portolan (d.e. havnekort) over Middelhavet fra o. 1550. Middelhavet var fra de ældste tider centrum for søhandelen. Her opstod en række af de ældste kendte søvejsregler. (H&S). *Portolano (sea chart) of the Mediterranean from around 1550. The Mediterranean had been the centre for maritime trade ever since ancient times. It was here that the oldest known rules of the sea originated.* (DMM).

den og søfarten, antagelig påbegyndt i Edward d. III's regeringstid, 1327-1377.<sup>4</sup>

Stor betydning i Middelhavslandene fik Consolato del Mare, der var udgivet i Barcelona 1494. Den fortrængte efterhånden de lokale sørretter og var så godt som eneherskende i flere århundreder. Den var en samling af gamle sædvaner til søs, og i 256 kapitler foreskrev den ikke alene hvordan, men også undertiden hvorfor en given fremgangsmåde var anvist. Det gjaldt således en ikke tidligere set "forebyggelses-regel" om, at den tungeste last skulle anbringes nederst i skibet for at give det et bedre trim og dermed undgå den farlige situation, at skibet ikke ville kunne styres.

Bortset fra denne regel og én om vagthold, samt de almindeligt forekommende bestemmelser for ankring, beskæftigede samlingen sig ikke med sejladsforhold.<sup>4</sup>

I Norden finder man den norske konge Magnus Lagabøters sølov (Farmannalög) fra 1276.<sup>5</sup> Også her er regler for håndtering af gods og erstatning for skade. Men loven bærer præg af at være skrevet med deltagelse af søkyndige, idet der findes regler for

styring og sejlads, der forekommer helt nu-tidige. Efter deres formulering synes de at være skabt til brug i snævre (norske) farvande, og af de mest interessante skal nævnes:

2. Et skib er søklar, når det kun er nødvendigt at øse det 3 gange inden for 24 timer.

14. Førsteret til liggeplads i en havn har den, der fortøjer først.

15. På en ankerplads i en havn er det ulovligt at lægge sig så tæt på hinanden, at der ikke er svajeplads. Overholdes dette ikke, skal der forhandles om at flytte.

17. Når skibe sejler langs land, skal den gå af vejen, der sejler yderst, således at den, der sejler inderst, ikke bliver nødsaget til at sejle på land. Når et skib der sejler bidevind, og ét der sejler for vinden tvinger førstnævnte ud af kurs, så det bliver skadet eller forliser, skal sidstnævnte betale en bod. Når skibe sejler bidevind, og den, der sejler til læ, bliver drevet på grund, kan han i stedet vælge at påsejle den, der sejler yderst, hvilket ikke giver bøde, da det er en nødsituation.

Når skibe sejler i et smalt sund, skal den, der sejler bagest, mindske fart for ikke at påsejle foransejlende. Det skal ske med reb og mindre sejlføring, og hellere stryge sejl end påsejle andre.

18. Ingen må sejle eller ro ind i hinanden. Ved påsejling, der ikke er en nødsituation, betales bod.

23. Vagt og udkig skal påbegyndes straks efter afsejling, såvel nat som dag. De besætningsmedlemmer, der har deres plads i styrbord side, skal varetage udkiggen efter tur, og de, der har deres plads i bagbordside, skal øse og passe sejl efter tur.

Der fandtes ingen bestemmelser om, at skibene skulle føre lys. Måske har det ikke været nødvendigt, da der i Jonsbogen, som er givet islændingene af Magnus Lagabøter, står at ”intet skib må sejle hjem fra Island senere end den 8. september”. Dette kan have hængt sammen med, at de lyse nætter op hører på de breddegrader omkring nævnte tidspunkt. Man kan dog ikke se bort fra, at det måske blot har været et forbud mod vin tersejlads, hvilket kendes andre steder fra.

Hvad angår lys, indeholder Rigas sorets fra sidst i 1200-tallet den regel, at hvor kollision sker i en mørk nat på det åbne hav mellem to skibe, hvoraf det ene har lanterner, men det andet ikke, skal det sidste bære hele skaden.<sup>1</sup>

Middelalderens sidste store soret var Den Visbyske Søret (Waterrecht). Et vigtigt centrum for handel og søfart omkring Nord- og Østersøen var dannet af flere nordtyske byer, Hansestæder, med Lübeck som den førende. I 1361 erobrede Hansestæderne den vigtige handelsby Visby på Gotland. Denne by lagde navn til loven, der blev til ved Hansestædernes foranstaltning i året 1407. Loven indeholdt i og for sig ikke noget særlig nyt. Den var dannet af bestemmelser fra Oléron-reglerne og tyske og hollandske søretter, og var som mange af den tids bestemmelser en samling af privatrettslig karakter, som købmænd og skippere havde ordnet og vedtaget. Waterrecht trængte efterhånden igennem i næsten alle søstæder ved Nord- og Østersøen, og den blev oversat til dansk omkring år 1500.<sup>6</sup>

På et enkelt punkt var loven forud for sin tid. Den indeholdt en bestemmelse om en ”lastelinie”, idet to byfogeder skulle besigti-

ge et skib, når det var befragtet, og afgøre, hvor megen last det måtte indtage.<sup>4</sup>

Som et kuriosum kan endelig nævnes en regel, der siger, at hvis en styrmand eller bådsmand, der har fået hyre hos en skipper, får en ægtehustru og vil blive i land hos hende, da kan han forlade skipperen, men forudbetalt hyre skal tilbagebetales.

I øvrigt er det interessant at se, at flere af de regler, der findes hos Magnus Lagabøter, ”genfindes” i Visby-loven, men ikke reglene om styring og sejlads i indre farvande.

Med hensyn til trafikken på det åbne hav må den have været så ringe og skibssammenstød så få og ufarlige, at der ikke var behov for regler. Der var plads nok, hvilket synspunkt bl. a. gør sig gældende i malayisk soret fra sidst i 1200-tallet, hvor erstatning for skade ved sammenstød på det åbne hav skal fordeles, da ”havet er stort nok, og man kan holde sig til strækkelig langt fra hinanden til at undgå en sådan fare.”<sup>1</sup>

#### Nyere tid

En ”rigtig” lov fik Danmark med Frederik d. II's Søret af 9. maj 1561. Den var udarbejdet af en til lejligheden nedsat kommission, men indholdet er for størstedelen hentet dels fra den Visbyske Søret i den i 1545 trykte danske oversættelse, dels fra hanseatiske recesser (forordninger) samt fra nederlandsk lov og bearbejdet under hensyn til praksis.<sup>6</sup>

Hensigten med loven var bl.a. at komme de uklarheder til livs, der var omkring forholdet mellem skipper og reder, om styrmandens pligter og om disciplinen ombord. Læser man i den første danske *Søbog* (nærmet en slags lods) fra 1568, udgivet af

Laurentz Benedict, tegner der sig et billede af styrmændenes dårlige uddannelse i navigation og sejlads, og det anføres, at de ved mere om, hvordan det går til i et løst selskab med frådseri og drukkenskab, sværgen, banden, kiv og trætte.

Sådanne beklagelser findes også i tidlige hollandske lodsbøger, hvorfra Benedict har hentet en del af sit stof, så det er ikke kun møntet på danske søfolk; forholdene har vel i den henseende været temmelig ens overalt.<sup>7</sup>

Når man således har fået et indtryk af udannelsen og opførsel, overraskes man ikke over, at nogle straffe i Frederik d. II's Søret er grusomme. Som eksempel kan det nævnes,

*at såfremt en styrmand giver sig ud for at være det, og ikke er det, skal han betale en bod, og kan han ikke det: Tre gange kølhaling,*

*og påfører styrmand eller lods skibet skade, skal den pågældende godtgøre al skade, og kan den pågældende ikke det, har skipperen magten over hans liv.*

I loven er det ellers de tidlige kendte regler i forbindelse med ankring, påsejling og håndtering af gods, der går igen. Men én nyskabelse var der: En regel om ankerlys. Af hensyn til fiskernes liv, som det så smukt hedder, måtte ingen skippere sejle gennem Øresund ved nattetide, medens sildefiskeriet stod på, mellem 24. august og 9. oktober. Skibene skulle ankre og "holde god vagt med lys og lygte indtil dagens opgang, så de fattige fiskere kunne undfly deres egen skade og fordærvelse." Det forholdt sig imidlertid sådan, at sildefiskeriet var en vigtig indtægtskilde for kronen, der-

for skulle det foregå så uhindret som muligt.

Frederik d. II's Søret blev afløst af Christian d. V's lov af 1683, der i fjerde bog: Om søretten, havde optaget forgængerens regler om skibssammenstød m.v. næsten uforandret, dog med en ændring af reglen om ankerlys, idet den kom til at gælde for alle skibe i åbent farvand med undtagelse af små fartøjer.

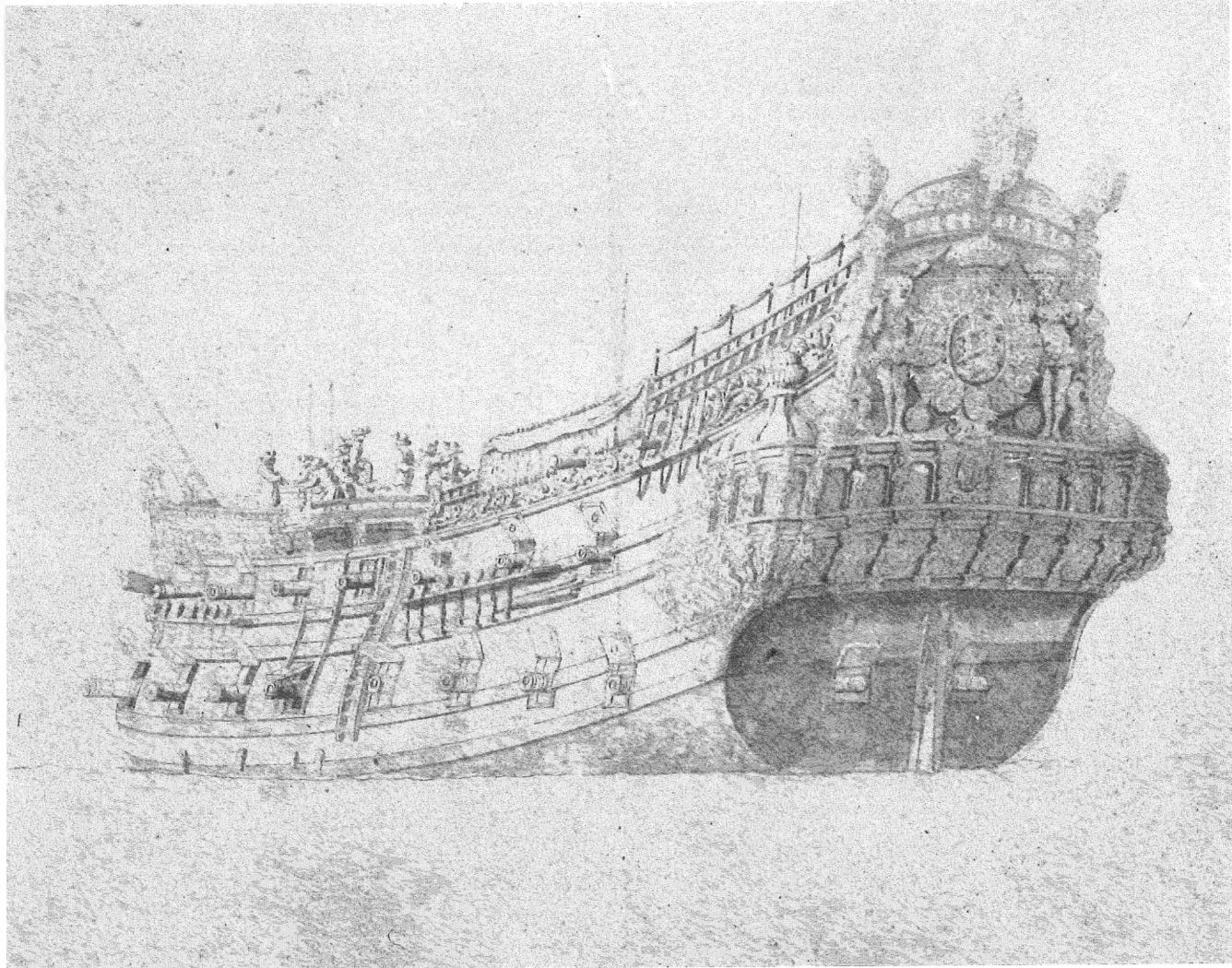
Fra midten af 1400-tallet op til 1600-tallet fandt de store opdagelsesrejser sted. Det var portugiserne og spanierne, der begyndte, og deres færd gik først mod syd: Omsejling af Afrika og Sydamerika, dernæst mod vest: Amerika. Hollænderne fulgte efter og siden englænderne.

Skibene blev større og større, og farten øgedes. Der blev kamp om herredømmet til søs. I 1600-tallet blev England en betydelig sømagt med store flåder krydsende rundt i farvandene, og der opstod et klart behov for ensartethed og orden ved manøvrering af disse skibe for at undgå kollision.

Dette blev løst på en militærisk men temmelig uortodoks måde, der udelukkende var baseret på de respektive kommanderende officerers anciennitet. I hertugen af Yorks sejl- og kampinstruktion, udstedt i 1670, forekommer følgende punkt:

"Hvor to ligestillede skibe sejler på den samme eller modsatte halse, og det er nødvendigt for et af dem at holde af for det andet, skal det, der lettest kan, gå af vejen, men hvis det er lige let for dem begge, skal den yngre kaptajn gå af vejen for den ældre."

Anciennitetsreglen var ikke gældende længe, og denne vigeregel blev ændret til:



Kampagnelanterner på dansk orlogsskib 1658. Alle-rede før vor tidsregning kendes påbudet om, at både ankerliggere og sejlende skibe om natten skulle have en lanterne. Men først på 1600 årenes store skibe ses en eller flere lanterner, der imidlertid ikke var navigationslys, at være permanent anbragt over skibets be-boelse (kampagne) agter. (tegning af W. van de Velde d. Ældre. Orig. Boymans v. B. museet, Rotterdam).

*Poop lanterns on a Danish naval vessel from 1658. The regulations requiring ships both at anchor and under sail to show a lantern at night existed before the year O A.D. But it was not until the advent of the large ships of the 17th century that one or more lanterns, which were not just navigation lights, were permanently placed above the ship's living quarters aft. (Drawing by W. van de Velde Snr. Original in Boymans v. B. museum, Rotterdam).*

"Når skibe er på forskellig halse, skal skibet på styrbord halse holde kurs, medens skibet på bagbord halse altid skal gå til læ."<sup>8</sup>

Den kendte engelske søretsekspert, Reginald Marsden, finder, at hvis reglen om, at skibet på bagbord halse skulle gå af vejen havde været almindelig kendt, da anciennitetsreglen blev udformet, ville det sandsynligvis være blevet nævnt. I begyndelsen af 1700-tallet kundgjordes i England en vige-regel for handelsflåden svarende til den ovenfor nævnte bagbord halse regel, og Marsden har ikke før den tid fundet spor af reglen hverken i indlæg, kendelser eller domme.

I en sag for det britiske admiralitet i 1789 "The Resolution" blev nævnte regel anført som den almindelig gældende lov til søs.<sup>8</sup>

De første egentlige navigationslys synes at være skabt af lord Howe i 1776 som supplement til den ovenfor nævnte vigeregel, idet man ved lys på kranbjælkerne skulle tilkendegive, hvorvidt skibet havde til hensigt at holde af eller holde kurs. Lanternesystemet levede kun kort og blev tilsyneladende kun anvendt i marinen.<sup>9</sup>

Efter at bagbord-halse reglen havde udviklet sig, opstod der helt logisk en foretrukken fremgangsmåde, hvor det ene af skibene sejlede rumt, og i 1828 afgjorde admiralitetet en sag, hvor man knæsatte følgende regel:

"Skibet, der har rum vind, kan gå enten til læ eller til luv; men som en almindelig regel må det forvente, at skibet, der sejler bide vind vil holde til luv, og derfor bør det [andet] gå til læ, medmindre det er helt klart, at det sikkert kan gå til luv."<sup>8</sup>

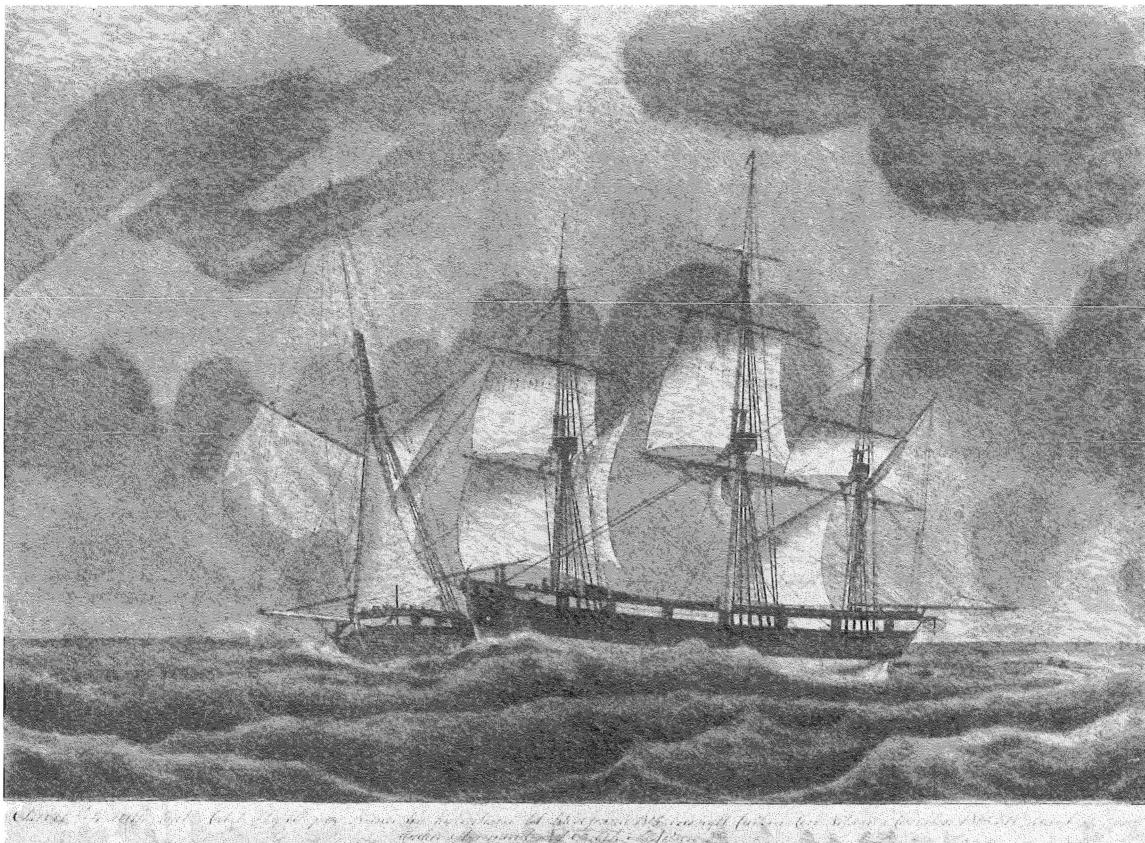
### *Maskinkraftens tidsalder*

Igennem årene havde der været "opfindere", som puslede med tanken om et mekanisk fremdrivningsmiddel, men først i løbet af 1700-tallet kom man et stort skridt videre. Den skotske ingeniør, James Watt (1736-1819), opfandt en kondensator, som viste sig afgørende for udviklingen af dampmaskinen, og i 1776 konstruerede han den første dobbeltvirkende dampmaskine. Flere prøvede at udnytte dette med mere eller mindre held, og det blev den amerikanske ingeniør Robert Fulton (1765-1815), som konstruerede det første brugbare dampskib. CLERMONT, som det hed, blev prøvesejlet på Hudsonfloden mellem New York og Albany den 7. oktober 1807.

Dampen revolutionerede skibsfarten ved at afløse vinden som drivkraft, hvorved transport ad søvejen blev hurtigere og lettere at gennemføre regelmæssigt.

Den 21. maj 1819 ankom CALEDONIA som det første dampskib under dansk flag til København, hvor det p.g.a. den formodede brandfare måtte ankre op på reden og lade sig bugsere til kaj. I "Berlingske", anno 1819, nr. 42, mandag den 24de maj stod der en beskeden notits om skibets ankomst, formuleret som var det en dagligdags begivenhed. Man skal til datidens Boulevardpresse: "Nyeste skilderier af Kjøbenhavn" fra den 25. maj 1819 for at høre nærmere om begivenheden: "En utallig mængde tilskuere var forsamlset på Toldboden, på Kastelsvolden og på vejen til Kalkbrænderiet, for at være vidne til dette for os ny og i sit slags herlige syn."

Skibet havde samme kraft som 28 heste og kunne gøre en tur til Kiel på 24 timer.



Bladet fulgte opmærksomt skibets færdens i de danske farvande i den følgende tid, og den 22. juni 1819 berettes det, at på en rejse fra Kiel var en af maskinmestrene blevet syg, og da arbejdet blev for svært for den anden, var man nødsaget til at ankre ved Ulfshale og give maskinmesteren 4 timers hvile, hvorefter man fortsatte rejsen.

Det var naturligt, at dampskibene vakte opsigt, men de skulle også give problemer. I sejlskibstiden var faren for sammenstød ikke så stor. Skibene var mindre, lettere bevægelige og farten ikke så høj. Den ringe ha-

Det danske fuldskip ELISABETH af København oversejler i december 1805 den enkelske kutter LORD NELSON. Anden styrmand på skibet, S. Nielsen illustrerer med sin tegning, at en kraftig blæst var grunden til, at ELISABETH, der sejlede for bagbord halse, ikke kunne ændre kurs, som den burde, over for skibet der kom fra styrbord, da begge sejlede bidevind. (H&S). *The Danish full-rigged ship ELISABETH of Copenhagen running down the English cutter LORD NELSON in December 1805. The second mate on board the ship, S. Nielsen, has illustrated with his drawing that it was a strong wind that prevented the ELISABETH (which was on the port tack) from changing course, as it was supposed to in relation to the ship which was coming from starboard since they were both sailing close-hauled. (DMM).*

stighed betød dels, at et evt. sammenstød ikke blev så voldsomt, dels at skibene nemmere kunne opdage hinanden i god tid; men dampskibenes fart blev snart årsag til mange kollisioner.

I datidens betydeligste søfartsnation, England, var man opmærksom på problemet, og en komité, der var nedsat af underhuset i 1836, fremkom med følgende forslag til bestemmelser for sejladsen med dampskibe:

På floder og kanaler skal de holde sig i styrbord side af løbet.

To dampskibe, der møder hinanden på modsatte kurser, skal begge holde af til styrbord.

Et dampskib skal altid vige kurs for sejl- og rofartøjer.

Når dampskibet passerer et lille sejl- eller rofartøj skal det, om det gøres fornødent, sagtne eller standse sine hjul, således at ikke alene enhver fare ved for nær sammenkomst forebygges, men også at anledning til frygt og forskrækkelse undgås.

Reglerne skal gælde både om dagen om natten, og derfor skal alle dampskibe i lods-farvand føre hvide 360° lys, dels på rånokken, dels på masten.

Redaktøren af det tidsskrift, der bragte oplysningen, anfører til slut, at disse regulativer skulle være gjort til lov af parlamentet.<sup>11</sup> Men det er ikke korrekt, idet der først kom lovgivning i England om "søvejsregler" i 1846.

Da der ikke var regler om lys, opstod der i England efterhånden en usystematisk anvendelse af henholdsvis hvide, grønne og røde lys, og i 1839 gjorde en parlamentsrapport opmærksom på, at "næsten enhver tænkelig variation af lys er i brug på dampskibe."<sup>12</sup>

Også i Danmark interesserede man sig for lys, og i 1839 fremkom et forslag fra kommandørkaptajn L.J. Rohde om natsignaler for dampbåde og sejlskibe. Det var ret kompliceret, idet det ikke alene kunne vise, hvilken halse skibet var på, men også den omtrentlige kurs.<sup>12</sup>

*Archiv for Søvæsenet*, 1840, oplyser med Un. Serv. Journ., maj 1839 som kilde, at en af den engelske handelsminister nedsat kommission til undersøgelse af de mange ulykker med dampskibe havde afgivet betænkning. De til grund liggende oplysninger var tilvejebragt af en kgl. ingeniørofficer og en civil mekaniker, der havde været udsendt til landets havne for at indsamle oplysninger, der herefter var blevet bearbejdet af en erfaren søofficer.

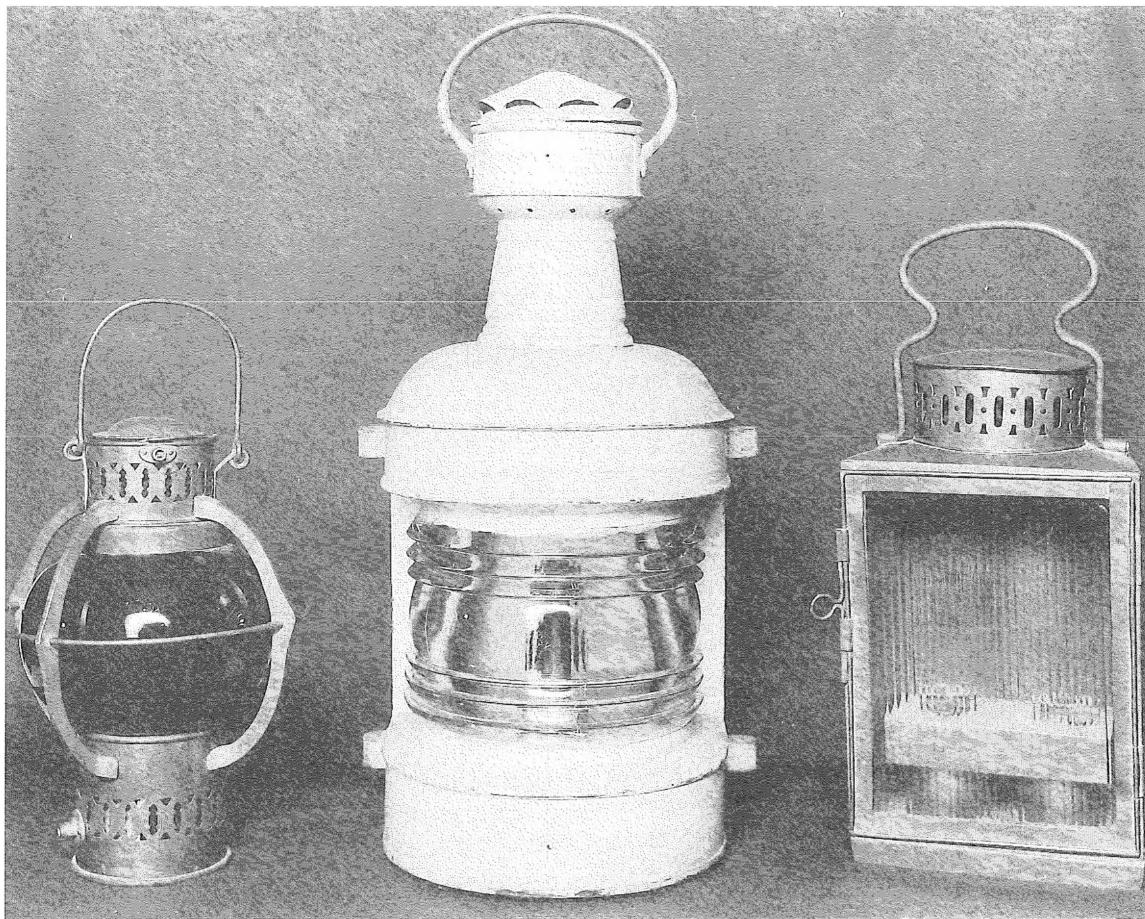
Det foresloges, at ved passage såvel for damp- som sejlskibe skulle denne finde sted på det mødende skibs styrbord side, og på floder skulle op- og nedsejlende holde sig i venstre side af løbet.

Om natten skulle dampskibe føre hvidt lys på fortopen, grønt lys på styrbord hjulkasse og rødt lys på bagbord hjulkasse. Sejlskibe i kystfart under sejl eller til ankers skulle vise et hvidt lys.

I tåge skulle dampskibes fart mindskes afhængig af sejladsområde, ligesom de skulle have en dampfløjte.

Det var gode regler for sikker afvikling af sejlads, og at man skulle vige til bagbord var måske ikke så mærkeligt, eftersom dampskibe, der mødtes på de engelske floder, visse steder skulle holde til styrbord, andre steder til bagbord; men forslaget blev aldrig til virkelighed.

I de hidtil anvendte uskrevne sejladsreg-



I århundreder blev håndlygter brugt i mørke til at markere skibets position. Fra venstre: Ankerlanterne, sidelanterne samt skibslygte med to petroleumsbrændere til påkommende brug om bord. (H&S).

*For centuries hand lights were used in the dark to mark a ship's position. From left: anchor lantern, side lantern and ship's light with two paraffin burners if the need for it should arise. (DMM).*

ler, der var blevet til ved sædvane og almindelig anerkendt af de søfarende som en slags international "lov", var hovedprincippet, at den der havde lettest ved at gå af vejen, skulle vige ved fare for sammenstød,

men efter at dampskibene var kommet til, måtte der mere præcise regler til.

"Trinity House", en religiøs, filantropisk organisation, oprettet i 1514 af kong Henrik d. VIII, sammensat af søkyndige, kendt

som "The Elder Brethren of the Trinity", der havde den særlige opgave at varetage tilsynet med britisk søfart, greb nu ind og udsendte den 30.10.1840 følgende meddelelse:

"Denne organisations opmærksomhed er blevet rettet mod de talrige alvorlige og i nogle tilfælde skæbnesvængre ulykker, der har fundet sted som resultat af kollision forårsaget af dampske, og det synes at være absolut nødvendigt for at sikre sig mod gentagelse af lignende ulykker, at der må etableres regler for de personer, der er betroet ledelsen af sådanne skibe. Da den gældende regel for sejlskibe er,

*at den, der har rum vind, skal gå af vejen for den, der sejler bidevind,*

*at når begge skibe sejler bidevind, skal skibet på styrbord halse holde kurs, og skibet på bagbord halse gå af vejen, således at de passerer hinanden på bagbord side,*

*at når begge skibe har rum vind eller tværs, skal de passere hinanden på samme måde - på bagbord side d.v.s., at de begge skal lægge rorpinden til bagbord, og*

*da dampske skal betragtes som skibe, der sejler for åben vind og gå af vejen for sejlskibe, der ligger bidevind på den ene eller den anden halse, er det kun nødvendigt at foreskrive en regel, når de møder andre dampske, eller sejlskibe, der har rum vind.*

Under disse omstændigheder, og som ovenfor nævnt, har dette råd fundet det rigtigt at fremsætte følgende regel, der, hvad the Elder Brethren har erfaret fra admiralitetet, allerede er taget i brug af skibe i Hendes Majestæts tjeneste, idet man på det alvorligste ønsker over for alle, der er an-

svarshavende på dampske, at understrege nødvendigheden af, at reglen nøje overholder. *Regel:* Når dampske på forskellige kurser kommer hinanden så nær, at de ved at fortsætte deres kurs risikerer sammensæd, skal begge skibe lægge rorpinden til bagbord, således at de altid passerer på bagbord side af hinanden. Et dampske, der passerer et andet i et snævert løb, skal altid holde det skib, det passerer, på sin bagbord side."<sup>13</sup>

"Port Helm Rule", rorpinden til bagbord, d.v.s., hold til styrbord-reglen, var skabt. Uanset, at de ovenfor nævnte regler ikke havde statslig retsgyldighed, blev de almindelig anerkendt.

Det er altid blevet hævdet, at Danmark var det land i Europa, der først fik "officielle" sejladsregler, men det er ikke korrekt. Det var Sverige, idet der den 27. april 1841 blev udstedt en kgl. bekendtgørelse om, hvorledes dampske burde forholde sig, når de mødtes. Den var meget kortfattet, og den pålagde to dampske, der mødte hinanden, at de begge skulle vige til styrbord, og at et dampske altid skulle vige for et sejlske. Endvidere var der regler om, hvordan dampske, der mødte hinanden ved et snævert farvand etc., skulle forholde sig, såvel dag som nat og i tåge.<sup>14</sup>

I Danmark udstedte General Toldkammeret og Commerce Collegiet den 9. august 1844 en bekendtgørelse om "Forholdsregler til lagttagelse for Førerne af Dampske og Seilske, der møde hinanden":

1. Ved fare for sammenstød mellem to dampske skal begge dreje af for hinanden til styrbord.

2. Dampske skal, da de er at betragte

som skibe gående for åben vind, gå af vejen for sejlskibe, der sejler bidevind.

3. Styrer et sejlskib sejlende for vinden eller rumskøds, og et dampskib modsatte kurser, bør de i reglen dreje af for hinanden til styrbord.

4. Dampskibe skal om natten vise klart lys på forkanten af hver hjulkasse samt på toppen af fokkemasten.

5. Sejlskibe skal ved fare for sammenstød med et dampskib vise en lanterne, indtil dampskibet er passeret.

6. og 7. Styringsregler for dampskibe i og ved snævre løb.

8. Dampskibe, der vedbliver at sejle i tåge, skal mindske fart, ringe med skibsklokken og skærpe udkiggen.

Som det ses, svarer regel 1 og 2 helt og regel 3 delvis til Trinity-reglerne, men de danske bestemmelser indeholder intet om sejlskibes indbyrdes vigepligt. Reglerne 6 og 7 svarer stort set til reglerne i den froomtalte svenske bekendtgørelse, medens regel 8 om tågesignal under gang er en nyskabelse.

Hverken de engelske eller de svenske regler havde bestemmelser om lys. Trinity-reglerne lovfæstedes i England i 1846, idet de indgik så godt som uændrede i The Steam Navigation Act.<sup>10</sup>

Under arbejdet med ovennævnte lov blev spørgsmålet om ensartede lys for dampskebe berørt, og admiralitetet fik bemyndigelse til at foretage de nødvendige eksperimenter og udarbejde de regler, der ansås for ønskelige. Den 29. juni 1848 offentliggjorde admiralitetet regler, der påbød dampskebe at føre lys.<sup>15</sup>

Reglerne blev officielt meddelt de søfarende nationer med en opfordring til at

indføre lignende bestemmelser, en opfordring, der i vid udstrækning blev fulgt. I Danmark ved bekendtgørelse af 7. juli 1849, der ændrede de danske regler om lys til de nedenfor anførte.

Dampskib, der er let: På fortopen: Hvidt lys fra ret forud til  $22\frac{1}{2}$ ° agten for tværs på hver side.

På hjulkasserne: Grønt lys om styrbord og rødt lys om bagbord og lysende fra ret forud til  $22\frac{1}{2}$ ° agten for tværs på de respektive sider og afskærmet.

Dampskib til ankers: Hvidt lys, hele horisonten rundt.

I 1849 blev grunden lagt til begrebet, "sikker fart" i tåge, i forbindelse med en retssag efter en kollision i Atlanterhavet, hvor emigrantskibet CHARLES BARTLETT sank på 4 min. og tog 135 af 177 personer med sig efter i tæt tåge at være kollideret med dampskibet EUROPA, der sejlede med en fart af 12 knob. Sidstnævnte skib fik hele skylden pålagt af admiralitets-juristerne med den grundelse, at "uanset, at der ikke fandtes nogen regel om, hvor hurtigt et dampskeb måtte sejle, var man af den opfattelse, at intet dampskeb måtte sejle med en sådan fart, at det var umuligt for det at forhindre skade. Kan det ikke det, uden at gå mindre end 5 knob, så må det gå mindre end 5 knob."<sup>10</sup>

Trinity House havde skabt "Port Helm Rule", drej til styrbord-reglen, og derved passere hinanden på bagbord side. Men fortolkningen af dette princip tog en vending, som The Elder Brethren ikke havde forestillet sig, idet vigereglerne i England i 1851 blev ændret til, at når et hvilket som helst skib møder et hvilket som helst andet skib, og der er fare for sammenstød, skal de beg-

ge, uanset deres kurser, dreje til styrbord; og det skulle få alvorlige konsekvenser, idet antallet af kollisioner steg.<sup>10</sup>

Da der i England i flere år fra dampskibs-ejernes side havde været rejst krav om lys på sejlskibe, havde der forud for de ovenfor nævnte ændringerne i søvejsreglerne i 1851 været nedsat en komité der skulle finde frem til et system for lys på sejlskibe. Der kunne imidlertid ikke opnås enighed om, hvorvidt sejlskibe skulle føre farvede sidelys, så det eneste, der kom ud af det, var en lidt ændret regel om det hidtidige hvide lys samt en regel om, at også sejlskibe skulle vise ankerlys.<sup>9</sup>

De anbefalede lys blev indført i Danmark fra 31. maj 1854, hvor det blev påbudt sejlskibe under sejl eller under bugsering at have det hvide lys, der tidligere var blevet indført, anbragt i en balje på dækket og parat til visning, når de mødte et andet skib. Ankerlyset kom til at gælde for alle skibe, men med den tilføjelse at det på nærmere angivne steder, hovedsagelig ved fyrskibe, ikke måtte vises. Som noget nyt indsattes en af Trinity House-vigereglerne for sejlskibe: Bagbord halse viger for styrbord halse. Den uheldige nye engelske "drej til styrbord"-vigeregel blev ikke indført.

Ved en ændring af de engelske søvejsregler i maj 1855 fik den nævnte uheldige vigeregel en om muligt endnu mere skærpet form, og ved samme lejlighed blev der indført tågesignaler for såvel damp som sejlskibe. Situationen omkring sejlskibenes lys var stadig ikke tilfredsstillende, hvorfor det engelske admiralitet i 1857 nedsatte en ny kommission. Nu var der stemning for, at også disse skibe skulle føre farvede sidelys, om-

end sejlskibsejerne var bekymrede over den udgift, der ville blive påført dem. Spørgsmålet var nu, om de farvede lys skulle angive skibets sider, eller om de skulle oplyse, hvilken halse skibet lå på. Resultatet blev, at de engelske regler fra oktober 1858 blev ændret derhen, at sejlskibene skulle vise sidelys på helt samme måde som dampskibene.<sup>9</sup>

De seneste års engelske ændringer blev indarbejdet i de danske regler, der trådte i kraft den 1. maj 1860:

Farvede sidelys skulle nu også føres af sejlskibe.

Den uheldige vigeregel omfattende alle skibe i enhver faresituation blev indført.

Dampskibe, der var let, skulle afgive tågesignal med fløjten mindst hvert 5te minut.

Sejlskibe, der var let, skulle afgive tågesignal med horn, når vinden var ind om styrbord, og med klokke når vinden var ind om bagbord.

Man havde nu en helt enkel vigeregel, samt regler for lys og lyd. Men antallet af kollisioner aftog ikke, det steg foruroligende. Men hvorfor virkede reglerne ikke? Der har nok været flere grunde til det.

Trinity-reglerne, der nu var trådt under fode, havde bygget på århundredgammel praksis. Det var sædvaneregler, og intet er sværere end at ændre vaner. Der ligger i allmindelighed en vis form for indbygget logik i dem, de er afprøvede, hvorfor det giver tryghed at følge dem. En anden grund kan være den, at love, der ikke havde til formål at straffe, men "kun" at forebygge, var noget helt nyt i disse tider, og måske derfor svære re at forholde sig til.

Det var altid England, der tog initiativet

til regelændringer. Andre lande fulgte efter, men med forsinkelse. Eksempelvis var den famøse styrbord-regel gældende i England i 11 år, men kun fire i Danmark, så sejlskabs udenfor hjemlige farvande har været et problem.

Sejlskibsejerne følte sig sikkert, og ikke uden grund, truet på deres levebrød, hvorfor de næppe har engageret sig helhjertet i de mange regler. Eksempelvis tog man ikke så tungt på pligten til at føre lys, idet man ofte på mindre befærdede steder undlod det for at spare på udgiften til lampeolie.<sup>9</sup> Endvidere har der i datidens samfund været problemer med at udbrede kendskabet til reglerne.

Endelig kan skibenes konstruktion og udstyr m.m. have været en medvirkende årsag til, at det i en given situation ikke var muligt at håndtere en vigesituation optimalt.

Som resultat af den uheldige vigeregel etableredes først i 1860'erne, efter forslag af Frankrig, et samarbejde med England om ændring af reglerne. England udarbejdede reglerne, og man blev enige om indholdet. For at undgå jalousi landene imellem skulle forslaget offentliggøres samtidigt i de to lande, men Frankrig offentliggjorde forslaget før den aftalte dato og tillagde sig selv æren for dets udformning.<sup>8</sup>

De ændrede regler trådte i kraft i England 1. juli 1863, og det blev indledningen til en vis internationalisering, idet 29 søfartsnationer inden udgangen af 1864 havde tiltrådt øvejsreglerne. I Danmark blev de nye bestemmelser sat i kraft den 1. november 1863. Ændret var vigereglerne, idet man gik tilbage til principippet i de oprindelige Trinity-regler om at holde til styrbord,

men i en ændret og klarere form. Således var der nu kun to situationer, hvor begge skibe ved fare for sammenstød skulle dreje til styrbord, nemlig når to dampskibe mødtes på modsatte kurser, og når to sejlskibe var i den samme situation. Nyt var:

*at dampskibe skulle mindske fart, stoppe, eller slå bak ved fare for sammenstød,*

*at overhalende skib altid skulle vige,*

*at skibet, der ikke skulle vige, skulle holde kurs,*

*indførelse af lys for slæbefartøjer, lodsbåde og fiskeskibe, og*

*ændrede tågesignaler: Klokkeringning for skibe, der lå stille.*

Interessant er det, at den regel, der i dag er nr. 2, Ansvar, og som taler om "godt sømandskab", blev indført ved den lejlighed, og at den har været så godt som uændret siden.

Med den hensigt at udbrede kendskabet til øvejsreglerne udkom i 1869 med støtte af samtlige københavnske Sø-Assurance-Selskaber en publikation: *Officielle Bemærknings med Tegninger vedrørende de internationale Regler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Skibe.* Heri oplystes det, at skønt der nu var gået 6 år, siden samtlige øststater havde tiltrådt øvejsreglerne, sporedes der ingen formindskelse i antallet af sammenstød mellem skibe. Som årsag nævntes øget fart, stor tilvækst af skibe, ukendskab til og misforståelse af reglerne, dårlig udkig, mangelfuld lanterneføring og dårligt sømandskab.

Endvidere havde de farvede sidelys henvist opmærksomheden på tilstedeværelsen af farveblindhed hos mange søfarende, men man kendte hverken til omfanget af eller årsagen hertil, og om det sidste oplyste

en deltager i diskussionen, at ”dette ikke er noget medfødt, det er en svaghed, som af forskellige årsager kan indfinde sig i årenes løb. Det er således af autoriteter i denne retning, nemlig den franske øjenlæge Galezowski og professor Leber i Göttingen, påvist, at farveblindhed er et meget karakteristisk symptom i den nerveblindhed, som tilskrives stærk brændevinsdrikken og rygning af stærk tobak (navnlig Shag).”<sup>16</sup>

Voksende tab af menneskeliv og ejendom til søs vakte i 1873 så stærk opmærksomhed i maritime kredse, at det britiske Board of Trade allerede samme år udarbejdede udkast til ændringer i søvejsreglerne, et arbejde der også blev taget op af det franske admiralitet efter et sammenstød i Atlanterhavet den 22. november 1873, om natten i klart vejr, mellem den franske damper VILLE DU HAVRE og den engelske jern-clipper LOCH EARN, hvorved det franske skib sank på 12 min. og 226 druknede.<sup>17</sup>

Også i Danmark foregik der en livlig diskussion om reglernes ”ufuldstændighed”, og mange forslag til forbedringer fremkom, såvel fra søkyndige som fra lægmænd. Ét af disse blev, eller var på vej til at blive til virkelighed, ikke ved lov, men ved praksis, nemlig det, at rattet i ethvert større dampskib burde placeres på kommandobroen, medens andre forslag først blev realiseret mange år senere: Adskillelse af trafikken i fastlagte ruter, dels på det åbne hav, dels i snævre farvande, som f. eks. i den engelske Kanal og i Øresund.<sup>18</sup>

Det ovenfor nævnte arbejde med ændring af reglerne trak imidlertid i langdrag som følge af en omfattende korrespondance mellem England og andre maritime mag-

ter. De engelske søvejsregler blev derfor først ændret i 1879 og tiltrådt af 14 stater, herunder Danmark, hvor reglerne blev sat i kraft fra 1. september 1880. Bortset fra småreguleringer af bestemmelserne for bl.a. lys og lyd og tydeliggørelse af sejlskibenes vigeregler var kun det nye,

*at det skib, der indhentedes, skulle vise lys fra agterenden,*

*at dampskibe – frivilligt – kunne afgive manøvresignaler, og endelig*

*at der kunne indføres regler for sejlads i indre farvande.*

Vigereglerne for to dampskibe på skærende kurser blev ikke ændret, idet det stadig var sådan, at det skib, der skulle gå af vejen, fortsat frit kunne vælge, hvordan manøvren skulle udføres. Fra en også af England anerkendt dansk sagkyndig var der forslag om, at bestemmelsen fik en sluttilføjelse: ”dog altid ved at gå agtenom”, men forslaget blev ikke taget i betragtning, antagelig fordi der herved ville ske et brud på det princip, der går igennem reglerne, nemlig at disse kun foreskriver, hvem af skibsførerne, der skal manøvrere, men overlader det til disse selv at bestemme hvorledes.<sup>19</sup>

Da det viste sig, at lys for manøvreudygtige skibe og fiskeskibe ikke var tilfredsstilende, blev de engelske regler ændret i to omgange, i 1884 og 1885, men først indføjet i de danske regler fra 1. april 1887, da flere lande stadig fandt lysene upraktiske. Som et kuriosum kan det nævnes, at en fodnote oplyste, at man i tyrkiske skibe anvendte en tromme, hvor der i reglerne var foreskrevet klokke.

Det var England, der som den største søfartsnation i sin tid havde påtaget sig op-

gaven at udarbejde søvejsregler og efterfølgende at tage skridt til nødvendige ændringer. D.v.s., at alle initiativer var engelske og ikke internationale. Fremkomne forslag blev, skal det retfærdigvis nævnes, udsendt til de øvrige søfarende nationer, men da dette foregik på regeringsplan, var behandlingen omstændelig og langvarig. Og selv om forslagene kunne være nok så gode, strandede de ofte på den modstand, der var i parlamentet, som følge af den hjælp som de almægtige skibsredere fik fra indflydelsesrige parlamentsmedlemmer.<sup>18</sup>

I danske søfartskredse var man ikke fremmed over for tanken om at oprette en permanent, international søfartskommission, og også andre steder var man inde på tanken. I USA realiserede man ideen, idet rågeringen indbød til en international maritim konference, der med deltagelse af 28 maritime stater afholdtes i Washington fra 16.10 til 31.12.1889. Programmet, der var delt op i 13 hovedafdelinger, beskæftigede sig ikke alene med søvejsregler, men også med al anden maritim lovgivning, og konferencens opgave var af henstillinge og rådgivende karakter, som det udtryktes.<sup>19</sup>

Washington konferencens anbefalinger kunne derfor kun gennemføres ved lovgivning i de enkelte lande, og da der var delte meninger om bl.a. de foreslåede lydsignaler og specielt om fortolkningen af sidelysbestemmelserne, trak den endelige udførligning ud, idet man i England gennemførte en række forsøg i den anledning.<sup>9</sup> I England blev søvejsreglerne vedtaget i 1896 og sat i kraft året efter.

“Anordning angående internationale søvejsreglers og nødsignalers anvendelse af

danske skibe” trådte i kraft 1. juli 1897. Da det var lys og lydsignaler, der havde været problemer med i de seneste år, kan det ikke forbausse, at de fleste ændringer lå på disse områder: En forbedring og nyskabelse af lys til markering af skibstype eller situation, eksempelvis 2 toplys, resp. 2 ankerlys for store skibe begge på frivillig basis, og da bestemmelserne om lys og lydsignaler for fiskeskibe tidligere havde givet anledning til uoverensstemmelser mellem landene, holdt Danmark fast ved sine egne og anførte i en fodnote, at bestemmelserne ikke havde international gyldighed. Hvad angår lydsignaler, skete der en ændring af visse tågesignaler, og det frivillige manøvresignal blev tvunget.

Af nyt og væsentligt: Ved fare for sammenstød skulle

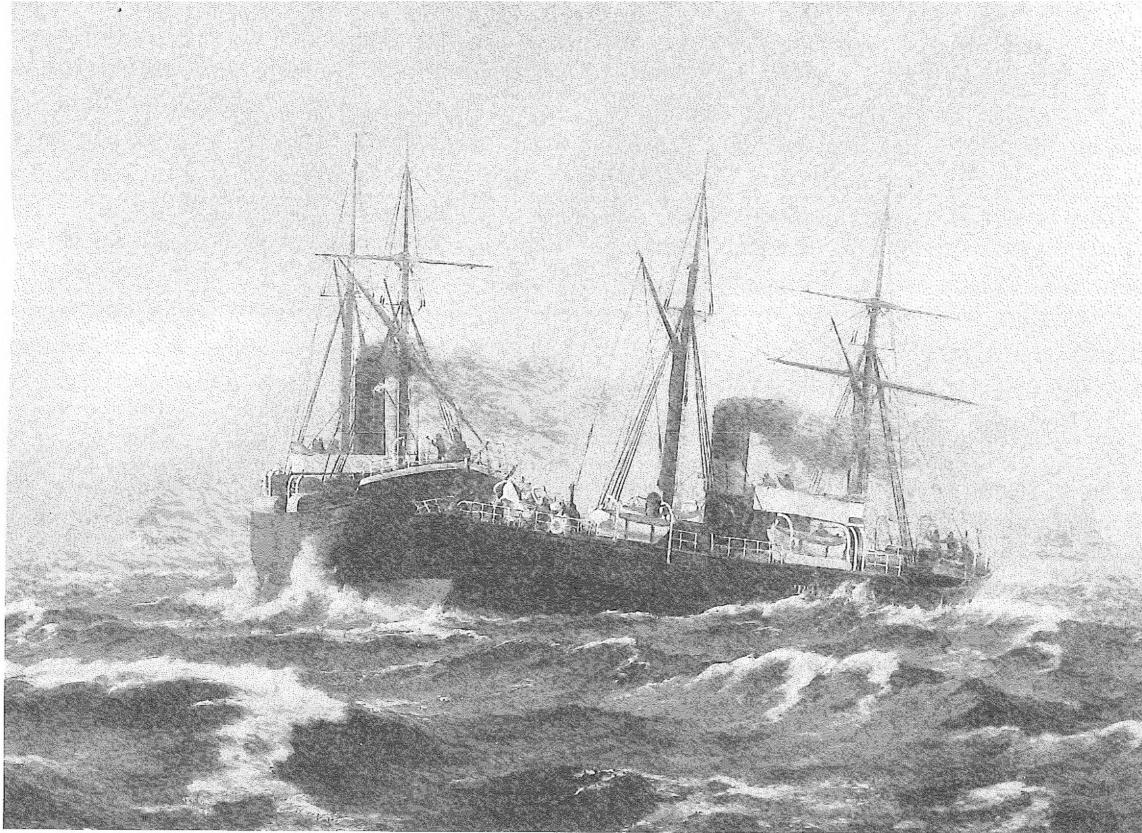
foretages kompaspejling,  
kursholdende skib holde fart,  
kursvigende skib undgå at gå foran.

På Washingtonkonferencens dagsorden havde der også været et forslag om at oprette en permanent maritim kommission, men forslaget vandt ikke gehør, og det vedtages: “At oprettelse af en permanent, international maritim kommission ikke for tiden kan anses som formålstjenlig.”<sup>19</sup>

#### *Det tyvende århundrede*

I første halvdel af århundredet mindsmedes vindens betydning som fremdrivningsmiddelet væsentligt, og dampmaskinen fik konkurrence af dieselmotoren, idet det første oceangående motorskib, Ø.K.’s SELANDIA, blev sat i drift i 1912.

Uanset Washingtonkonferencens afvisning af forslaget om oprettelse af en per-



Det tungt lastede S/S THYRA (DFDS) kolliderer i farvandet ved Bornholm med det engelske S/S HENRY BALCHOW af London, 11. august 1877. Få meter var forskellen fra en kollision og fra, at de to damps-kibe havde passeret hinanden på bagbord side, som reglerne foreskrev. Og HENRY BALCHOW skulle have mindsket fart eller gået styrbord over. (Maleri af Carl Locher, foto på H&S). *The heavily laden S/S THYRA (DFDS) collides with the English ship S/S HENRY BALCHOW of London in the waters of Bornholm on August 11th 1877. It was a matter of a very few metres which made the difference between a collision and the two ships passing each other on the port side as the regulations stipulated. And the HENRY BALCHOW should have reduced speed or have gone to starboard. (Painting by Carl Locher; photo at the DMM).*

manent, international organisation til behandling af alle søfartsspørgsmål, kom århundredet til at stå i det internationale samarbejdes tegn, i første omgang dog uden resultater.

På baggrund af TITANIC-katastrofen i 1912 foreslog USA, at der skulle afholdes en konference for at tilvejebringe midler til at undgå sådanne ulykker i fremtiden. Den første internationale "Safety of Life at Sea" (SOLAS) konference fandt sted i London i 1914, hvor der ud over forslag til forbedring af sikkerheden også foresloges nogle min-

dre ændringer i søvejsreglerne, bl.a. om lys, men verdenskrigens udbrud forhindrede, at konferencens forslag blev ført ud i livet.<sup>20</sup>

Efter krigen besluttedes det at videreføre det arbejde, der var påbegyndt i 1914, og en ny SOLAS konference fandt sted i London i 1929. Da der krævedes enstemmighed for de vedtagne ændringer gennemførelse, og dette ikke kunne opnås, kom der kun et enkelt resultat ud af konferencen. Man anbefalede en ændring af rorkommandoen, der ikke var ens i alle lande, til at blive "direkte", således at "styrbord" betød, at rattet skulle drejes til styrbord, og at skibets stævn herved drejede samme vej.<sup>21</sup> Ændringen blev indført i danske skibe fra 1. januar 1930.

Under den anden verdenskrig fandt der en rivende teknisk udvikling sted inden for søfarten, og i USA fandt man, at der umiddelbart efter krigen burde oprettes en permanent organisation til at varetage sikkerheden til søs, og den 3. SOLAS konference fandt sted i London i 1948 efter indbydelse fra den britiske regering.<sup>20</sup>

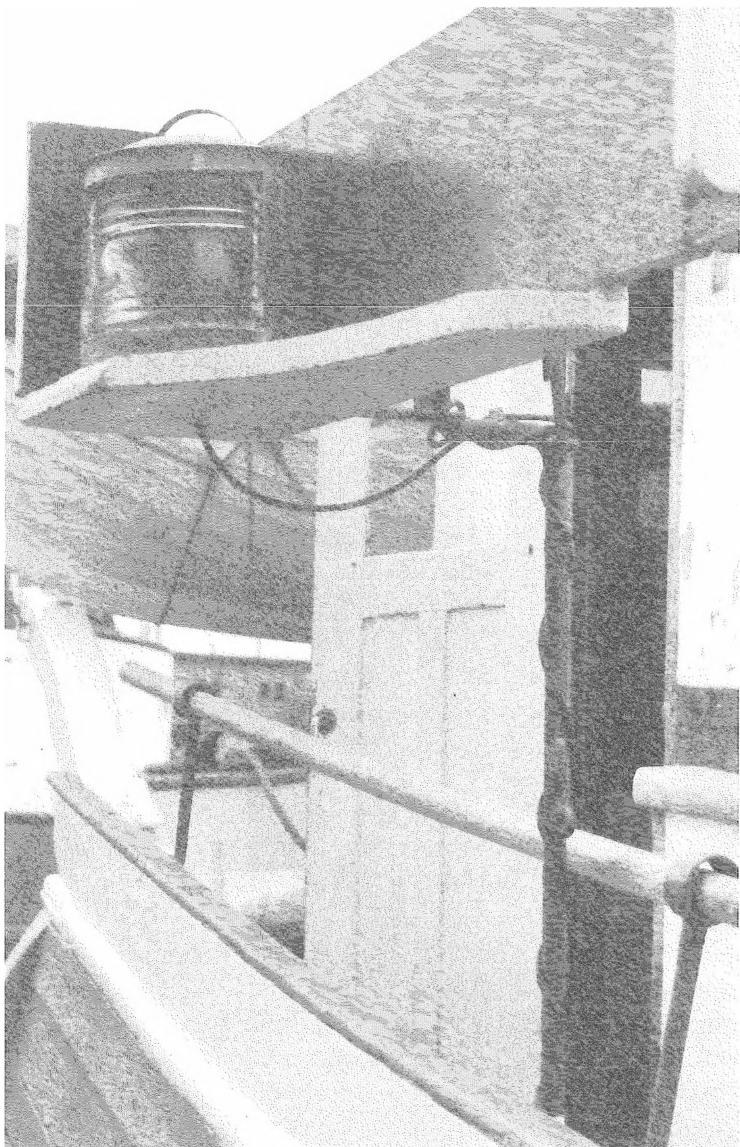
Resultatet blev – i betragtning af at søvejsreglerne havde været uændrede siden 1897 – magert. Der var tale om småændringer og tydeliggørelse af bestående regler og optagelse af bestemmelser med baggrund i de resultatløse forhandlinger i 1914 og 1929. Reglerne for fiskeskibe blev omredigeret, ligesom der skete visse ændringer m.h.t. lanterner, hvor vel den væsentligste var, at agterlyset nu blev tvungent. Også tågesignalerne undergik småændringer. Belært af erfaringerne vedtog man ikke at kræve enstemmighed for vedtagelse af ændringerne blot en betydelig majoritet.

Da kun relativt få skibe i 1948 var udstyret med radar (Radio Detection And Ranging), skete der ingen ændringer i reglerne som følge heraf. Konferencen henledte dog opmærksomheden på, at radionavigationshjælp på ingen måde fritog en skibsfører for at iagtta sine pligter i.h.t. regel 15 og 16, der handler om skibe under nedsat sigtbarhed.<sup>21</sup>

Ved det udvalgsarbejde, der fandt sted i Danmark omkring 1948-konferencens ændringsforslag, drøftede man spørgsmålet om udkig, idet søvejsreglerne kun indirekte nævnte det. Resultatet blev anordning af 11. april 1953, der fastsatte, at skibsføreren til enhver tid har ansvaret for, at der holdes behørig udkig. Norge og Sverige havde en tilsvarende bestemmelse.<sup>22</sup>

En af de danske konferencedeltagere bemærkede i en fodnote ved udkast til søvejsreglerne i dansk regi, at konferencen i London som ledende synspunkt afviste "alle revolutionerende eller fundamentale ændringer, der ville forrykke det grundlag, på hvilket hele den nu praktiserende navigatorstand har indrettet sig, og bringe usikkerhed ind i besejlingen af havene for en langvarig overgangsperiode."<sup>23</sup> De ændrede søvejsregler trådte i kraft 1. januar 1954.

Som følge af en stigning i antallet af skibe, der i de følgende år blev udstyret med radar, i forbindelse med en række kollisioner, omfattende skibe med dette udstyr, syntes en ny revision af reglerne at være nødvendig. Der blev derfor indkaldt til en sikkerhedskonference i London i 1960 af "the Inter-Governmental Maritime Consulting Organisation" (IMCO), der var blevet oprettet ved en konference i Genève i 1948 og



Lanterne med grønt dækglas på styrbord side af galleass DANEBROG af Ålborg, bygget i Randers 1921. (H&S). *Lantern with green cover slip on the starboard side of the galleass DANEBROG of Ålborg, built in Randers in 1921. (Photo DMM).*

knyttet til "FN som den særlige institution på skibsfartens område."<sup>21</sup>

Der blev foretaget en del sproglige og tydeliggørende ændringer. Af væsentlige nye bestemmelser var total ændring af lys og signalfigurer for fiskeskibe, ligesom et særligt lys: Rødt over grønt lysende i sejlskibe. Endvidere blev vige-reglerne for to sejlskibe på kollisionskurs stærkt forenklet, således: Med vinden ind på modsatte sider skal skibet med vinden bagbord ind gå af vejen for det andet, og med vinden ind på samme side, skal det skib, der er til luvart, gå af vejen for det andet. Det var kort og godt de gamle uskrevne regler. Rorkommandoen, der var ændret ved en særlig bekendtgørelse, blev nu optaget i reglerne.

Hvad angår brugen af Radar, enedes man om, "at det ikke ville være tilrådeligt at prøve at indsætte egentlige regler i selve søvejsreglerne." I stedet knyttede man et tillæg til reglerne: "Anvisninger med hensyn til brugen af radaroplysninger som hjælp til at undgå sammenstød."<sup>24</sup> De ændrede søvejsregler trådte i kraft den 1. september 1965.

I 1960 nedsattes i England en arbejdsgruppe til at se på spørgsmålet om regler for besejling af snævre, stærkt trafikerede områder. I første omgang for Doverstrædet, hvorfor såvel Tyskland som Frankrig blev inviteret til at deltage, men senere blev andre lande og områder inddraget, og resultatet blev et forslag om "Trafikseparering", en ensretning af trafikken i ruter, der var særligt afmærkede. Forslaget blev godkendt af IMCO i 1967, hvorefter det kunne føres ud i livet.<sup>21</sup>

Dette benyttede Danmark og Sverige sig

af, idet der ved enslydende bekendtgørelser indførtes trafikregulering i Sundet mellem Helsingør og Helsingborg fra 1. september 1973.

Da søvejsreglerne blev revideret i 1960, var ændringerne som nævnt af ringe omfang, og hurtigt efter deres ikrafttræden i 1965 stod det klart, at en mere omfattende revision var påkrævet, for at tage højde for udviklingen m.h.t. den udbredte anvendelse i brugen af radar, indførelse af trafiksepareringer og skibenes tiltagende størrelse og fart.

Forberedelserne til den IMCO-konference, der afholdtes i London i oktober 1972, påbegyndtes allerede i 1968, idet der udsendtes spørgeskemaer til de maritime nationer, ligesom der blev afholdt en lang række møder, hvilket muliggjorde, at konferencen kunne påbegynde sit arbejde på basis af en række gennemarbejdede forslag, om hvilke der i vid udtrækning allerede var opnået enighed.<sup>25</sup>

Reglerne fik en helt ny og forbedret opstilling, selv numrene ændredes. Sproget blev tilpasset tiden, nye som gamle udtryk etc. blev tydeligt defineret, og bestemmelserne om anvendelse af radar og trafiksepareringer kom nu ind i reglerne, der var opdelt i 4 hoved afsnit:

A. Almindelige bestemmelser indeholdt bl.a. ansvarsreglen, som er en slags "overskrift" for alle regler, idet den giver udtryk for, at "hele søvejsregelkomplekset ikke må anses for fuldstændigt, men skal anvendes fornuftigt og i overensstemmelse med godt sømanskab."<sup>25</sup>

At handle i overensstemmelse hermed – hvad der altid har påhvilet en skibsfører – er

at kunne se og forudse egne problemer og endvidere tage hensyn til og vise forståelse for andres vanskeligheder på havet.

B. Regler for styring og sejlads under alle sigtbarhedsforhold pålagde i nye regler altid at holde behørig udkig, og altid at gå med sikker fart.

Ved afgørelsen af hvorvidt der var fare for sammenstød, kom bestemmelser om anvendelse af radarinformationer.

Reglerne for sejlads i snævre løb strammedes, og signaler ved ønske om overhaling indførtes.

Endelig kom bestemmelserne om trafiksepareringssystemer ind.

For skibe i sigte af hinanden, fik det ikke-vigepligtige skib tilladelse til - under særlige omstændigheder - at "afbryde" sin holden kurs- og fartpligt for at undgå sammenstød.

Med hensyn til skibes forpligtelser over for hinanden opstilles en prioritetsrækkefølge, der tilgodeså skibe, der havde vanskeligt ved at vige.

For skibe under nedsat sigtbarhed fandt en tydeliggørelse sted samt yderligere anvisninger om anvendelse af radaroplysnin-

ger.

C. Skibslys- og signalfigurafsnittet gav bestemmelser om anvendelse af lys også om dagen under nedsat sikt, lysene defineredes, og som noget nyt indførtes slæbelys (gult) og blinklys. Lysenes synlighed forøgedes for store skibe (50 m og derover), medens maskindrevne skibe under 7 m fik enklere lys.

Reglerne om lys og signalfigurer i forbindelse med slæbning og skubning udbygges des som følge af de mange nykonstruktioner inden for dette område.

Kendingslyset for sejlskibe: rødt over grønt, blev et 360° lys, og sejlskibe under 7 m fik lettelser.

Lys og signalfigurer blev ændret for diverse skibe med begrænsede manøvreevner, ligesom der for den nye kategori ”skib, der er hæmmet af sin dybgang”, kom regler om lys og signalfigurer.

D. Lyd- og lyssignalafsnittet indførte en forenkling af lydsignalerne under nedsatsigt, idet alle andre skibe end maskindrevne fik ét og samme signal.

For så vidt angik nødsignaler, blev disse henvist til et særligt tillæg (nr. IV).

Som følge af de omfattende ændringer blev ikrafttrædelsestidspunktet fastsat til den 15. juli 1977.

Belært af tidligere erfaringer indbyggede man ved vedtagelsen af 1972-reglerne en mulighed for gennem ”the Inter-Governmental Maritime Organisation” (IMO) tidl. IMCO at foretage justeringer i reglerne, når udviklingen nødvendiggjorde det.<sup>26</sup>

Den første justering fandt sted i 1981, og den medførte småændringer bl.a. for besejling af trafiksepareringsområder, og af lys, dels for mindre fartøjer, dels for slæbefartøjer og slæbning af nedsænkede skibe eller genstande. Ændringerne trådte i kraft den 1. juni 1983.

Den næste justering fandt sted i 1987 med tydeliggørelse af enkelte regler og en udbygning af forholdsregler for at undgå sammenstød. Disse ændringer trådte i kraft den 19. november 1989. En justering i 1989, der ændrede teksten om kysttrafikzoner, trådte i kraft den 19. april 1991.

Den seneste justering, der fandt sted i 1993, afskaffede kurven som signalfigur for

fiskeeskibe under 20 m, og denne ændring er foretaget i de siden den 4. november 1995 gældende internationale søvejsregler.

#### Afslutning

De ydre omstændigheder, hvorunder sejladts praktiseres, har ikke ændret sig, men siden 1840 har søvejsreglerne undergået mange ændringer, ofte ”ad-hoc”-prægede og med begrænset virkning. Sejladshåndværket er konservativt, og først i 1972 fandt som nævnt en gennemgribende modernisering sted, og hvad vigtigt er, blev der samtidig skabt mulighed for løbende justeringer.

Men visse hovedprincipper er bevaret. Man genkender The Elder Brethren of the Trinity’s oprindelige vigeregler, lige som de af det britiske admiralitet i 1848 skabte principper for visning af ”normal” lys og ”special” lys er uændrede. Og The Elder Brethren? Ja, de fungerer stadig som søkynlige rådgivere for the Admiralty Court i London.

Vigereglerne bygger på, at det skib skal gå af vejen, der har lettest ved det. Det betød, at der måtte vælges, når begge havde lige let ved at gå af vejen for hinanden, og det var, når to sejlskibe sejlede bidevind med vinden ind på modsatte sider. Her blev reglen, at den, der havde vinden bagbord ind, skulle gå af vejen. Men hvorfor?

Det var forfatterens håb, at denne historiske gennemgang kunne give svar på dette interessante spørgsmål, men svaret synes svært at finde. Hvornår reglen er blevet til er heller ikke klart, og selv om den findes nedskrevet omkring 1670, er den utvivlsomt af langt ældre dato.

Da mellem 85 og 90% af alle mennesker er højrehåndede, har det været helt naturligt i sin tid at anbringe sideroret i skibets højre side, der herved blev styrbord, medens man stod med ryggen til skibets venstre side, der blev til bagbord, og sådan var arrangementet indtil først i 1300-tallet, da stævnroret afløste sideroret.

For at beskytte det sårbare sideror vendte man i havn sædvanligvis bagbord side mod land, hvorfra lasten toges om bord, og på engelsk hed bagbord da også tidligere larboard, og oprindeligt laddeboard (fra load). Om skibets sider siges det i Harboe's: Dansk Marine-Ordbog fra 1839:

"Bagbord side er på en måde ringere end styrbord side. Alle simple folk lægger til ved bagbord side, medens officerer og andre honoratiores lægger til ved styrbord falderreb, endvidere langes provision og gods over fra bagbord side."

Ved vagtinddelingen i de større skibe blev styrbord side kaptajnens, medens bagbord blev styrmandens, og den dag i dag er styrbord i flere relationer stadig den "fine" side, og går man tilbage til vikingetiden, er det tankevækkende, at Magnus Lagabøter

pålægger folkene i styrbord side at holde udkig efter tur, hvilket måske også kan have betydet, at udkig og styrmand var en og samme person, men hvorfor var det folkene i den side, der forestod dette arbejde? At styrbord har haft "forrang" er uomtvisteligt, men om det har været af betydning ved den nævnte vigeregels opståen får stå hen.

Der synes ikke at være andre, der har været inde på spørgsmålet om, hvorfor det blev skibet med vinden bagbord ind, der i nævnte situation skulle vige, end den danske skibsfører Jens Kusk Jensen (1866-1936), kendt for sin "Haandbog i Praktisk Sømandsskab", idet han i et foredrag om navigation i fordums dage har sagt:... "da høvdingen enten selv styrede eller ledede styringen under vanskelige forhold, blev styrbord side til høvdingens side og reglen, at et skib med vinden styrbord ind måtte holde kurs, medens et skib med vinden bagbord ind skulle gå af vejen, fremkom derfor ganske naturlig."<sup>27</sup> Eller var det simpelthen, fordi det var lettere for rørgængerne at orientere sig mod højre end til den side, der var bag ryggen?

Svaret blafrer i vinden !

## Noter

- <sup>1</sup> Møller, Aksel: Erstatningsansvaret ved skibssammenstød. København. 1914.
- <sup>2</sup> Mc. Fee, William: The Law of the Sea. London.
- <sup>3</sup> The Oxford Companion to Ships & the Sea. London 1979.
- <sup>4</sup> Twiss, Sir J.T.: Black Book of the Admiralty. Wiesbaden. Reprint 1965.
- <sup>5</sup> Meissner, Rudolf: Stadtrecht des Königs Magnus Hakonarson für Bergen. Weimar 1950.
- <sup>6</sup> Jørgensen, Poul Johs.: Den danske retshistorie. København 1947.
- <sup>7</sup> Liisberg, Bering: Danmarks søfart og søhandel. Bd. I. 1919.
- <sup>8</sup> Marsden, Reginald: A Treatise on the Law of Collisions at Sea, 2d. ed. London. 1885.
- <sup>9</sup> Kemp, John: The Evolution of Navigation Lights for Ships. The Journal of Navigation. May 1995. London.
- <sup>10</sup> Oliver, Edw. F.: Twenty-five Hundred Years of the Rules of the Road. U.S. Naval Institute Proceedings. November 1955.
- <sup>11</sup> Archiv for Søvæsenet 1837. København.
- <sup>12</sup> - - - 1839. - -
- <sup>13</sup> Pratt, Fr. Th.: A Treatise on the Law relating to Sea Lights and the Rule of the Road at Sea. London. 1858.
- <sup>14</sup> Schumburg, A.: Om Lanternor och Styringsregler. 1923.
- <sup>15</sup> Steamers' Lights, and the Laws of passing Vessels. Nautical Magazine. Bd. 20. 1851.
- <sup>16</sup> Tidsskrift for Søvæsen 1874. København.
- <sup>17</sup> - - - 1877. - -
- <sup>18</sup> Schneider, A.: Internationale søfartsforhold. 1887.
- <sup>19</sup> - - - : Beretning om den i Washington i året 1889 afholdte Internationale maritime konference. Afd. I-II.
- <sup>20</sup> The Department of State: International Conference on Safety of Life at Sea, London, April 23-June 10, 1948.
- <sup>21</sup> Cockcroft, A.N. & Lameijer, J.N.F.: A Guide to the Collision Avoidance Rules. London 1976.
- <sup>22</sup> Handelsministeriets udvalg af 24. sept. 1949: Be-tænkning ang. Danmarks tiltrædelse af de internationale søvejsregler 1948 m.v. København 1953.
- <sup>23</sup> Bache, A.O.: De internationale Søvejsregler, belyst ved 400 i emnet afsagte, trykte skandinaviske domme. København 1949.
- <sup>24</sup> Søvejsregler. Handelsministeriet, april 1965.
- <sup>25</sup> De internationale søvejsregler 1972. København 1976.
- <sup>26</sup> De internationale søvejsregler 6. udgave. København 1995.
- <sup>27</sup> Manuskrift fra 1930'rne. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

## From the Ancient Law of the Sea to the Modern Rules of the Road at Sea

### *Summary*

Henrik A. Rasmussen was born in 1920 in the maritime town of Marstal out of a family of seafarers. However, sailing is just a hobby for the author, who is a yachtsman and has taught navigation for many years. That is how he came to be interested in the origins of the rules of the road at sea, and especially the question of why it is that when two sailing ships with the wind in on opposite sides are on a collision course it is the ship which has the wind from astern which has to give way to the other.

By means of summaries of the ancient rules the article points out that the very first rules of the sea deal precisely with the avoidance of collisions. In addition to these in the Rhodes maritime law from the fifth century rules on the use of lights and signals to prevent collision were added. Up through the Middle Ages and the years of the great voyages of discovery the maritime laws dealt with anchoring, collision and the handling of cargo as well as lights in special circumstances. According to Frederik II's Danish Maritime Law ships sailing through the Sound for the Autumn herring fishing had to anchor at night and display anchor lights, so as not to damage the poor fishermen.

During the battles of the great maritime nations for sovereignty of the seas the need arose for uniformity and order. In the Duke of York's sailing and battle instruction issued in 1670 the following rule for giving way can be found: "When ships are on different tacks the ship on the starboard tack must keep its course while the ship on the port tack must always go to leeward." The English maritime law expert, Reginald Marsden, believes that the rule saying that the ship on the port tack must give way was not known earlier.

At the beginning of the 18th century a rule for giving way was proclaimed for the merchant fleet and it corresponded to the port tack rule mentioned above, and Marsden has found no trace of the rule before this time in pleas, judgements or verdicts.

After the port tack rule was developed a favourite procedure arose as a logical consequence, whereby one of the ships ran free, and in 1828 the Admiralty adopted the following rule: "The ship which has a large wind can either go to leeward or to windward, but as a normal rule it must be expected that the ship which is sailing close-hauled will keep to windward and therefore the other ship should go to leeward, unless it is quite clear that it can go to windward safely."

When steamships came on the scene disastrous collision accidents occurred, and the following rule for English ships became widely accepted, that when steamships on different courses get so close that they risk collision if they continue their course, then both ships should move the tiller to port so they always pass on the port side of each other. The "Port Helm Rule" with the tiller to port, in other words the keep-to-starboard rule, was thus created. However, since the steering commands were not identical in every country it was changed to a more direct form, so that "starboard" meant that the ship's wheel should be turned to starboard and the ship's stern would thereby turn the same way.

Since 1840 the rules of the road at sea have undergone many changes, but certain major principles such as the old rule for giving way have been preserved. Starboard has had precedence since days of old, but whether this had any significance remains uncertain.

# *Jørgen Svarer: Af en Islandsskippers saga*

*En avisartikel i en irsk avis januar 1993 om en lokal redningsdåd i forbindelse med en Ærøskonnerts forlis fik forfatteren, der i mange år har interesseret sig for Ærøskøbings søfart, til at samle traditioner og fakta omkring byens navnkundige skipper Niels Dreiøe og hans søn af samme navn. Familiens skib var topsejlskonnerten AUGUST, der efter en række hårde rejser på Island sluttede som pindebrænde i en kogende irsk malstrøm i januar 1903.*

Alle sejlskibstidens danske toldsteder havde i deres skibslister navne, der lyste med en særlig glans. Årsagerne til denne nimbus kunne være mange. En velproportioneret rigning over et elegant bygget skrog var jo altid med til at fremhæve en skonnert i den brogede vrimmel af gamle forlængede eller fortømrede skuder, der trængtes ved hjemstedet under vinteroplægning. Hvis den tilmeldt sejlede bedre end de fleste, både hvad angår fart og årligt udbytte til rederne, og måske oven i købet gjorde det i en længere årrække, ja, så måtte et sådant skib få et særligt ry på sig. Et ry, der selvagt også knyttede sig til den skibsfører, der med dygtighed og held stod for skibets sejlads i et langt, ubrudt spand af tid. Som sømand til fingerspidserne viste han ved sit eksempel vej for yngre styrmænd, der satsede på at få

foden på eget dæk, ligesom han gav andre i de små søfartssamfund mod på den investering i skibsparter, der var en forudsætning for kontinuiteten i erhvervet.

Et godt eksempel på et sådant sejlskib er den tomastede topsejlskonnert AUGUST af Ærøskøbing, der gennem mere end et kvart århundrede førtes af kaptajn Niels Hansen Dreiøe (1843-1932) fra 1700-tals skipperhuset i Nørregade, den gade i Ærøskøbing, der fremfor nogen var de lokale søfolks vinkekvarter.

Navnet Dreiøe figurerer i købstadens skibsliste helt tilbage i 1700-tallet og er forbundet med dens sejlskibsfart, lige til den ebber ud under første verdenskrig.

Niels Dreiøes fader, Hans Nielsen Dreiøe (1818-1873), var også skipper og havde i en del år ført jagten EMANUEL af Ærøskøbing. Den blev i 1871 forlænget og omrigget til galease i Faaborg, og måske har skippers søn deltaget i dette arbejde og knyttet kontakter på stedet. Foreløbig overtog han skibet efter faderen og førte den 37 år gamle galease, da den 9. marts 1875 strandede og blev vrug ved Skagens nordstrand på en rejse fra Methil til Cappel med kul. Alle blev reddet i land fra den, og assurancen er blevet udbetalt og har ligget som en første anspore til at gå i gang med noget nyt og bedre.

Alt nyt og bedre inden for Ærøskøbings skibsfart kom dengang som regel fra Faaborg, hvor først skibsbygmester Rasmus Dyreborg og siden den nye mester, Rasmus Møller, havde leveret yderst velomtalt arbejde til redere i Ærøskøbing, som først i 1875 fik et permanent skibsværft, forøvrigt med Møllers mestersvend, Rasmus Mortensen, som leder. Niels Dreiøe var ikke længe om at få samlet et partredere bag sig, og han har ikke været i tvivl om, hvor ordenen på det nye skib skulle afgives. Rasmus Møller i Faaborg skulle lægge egeplanker til hans nye levebrød, og kølen var strakt inden udgangen af 1875.

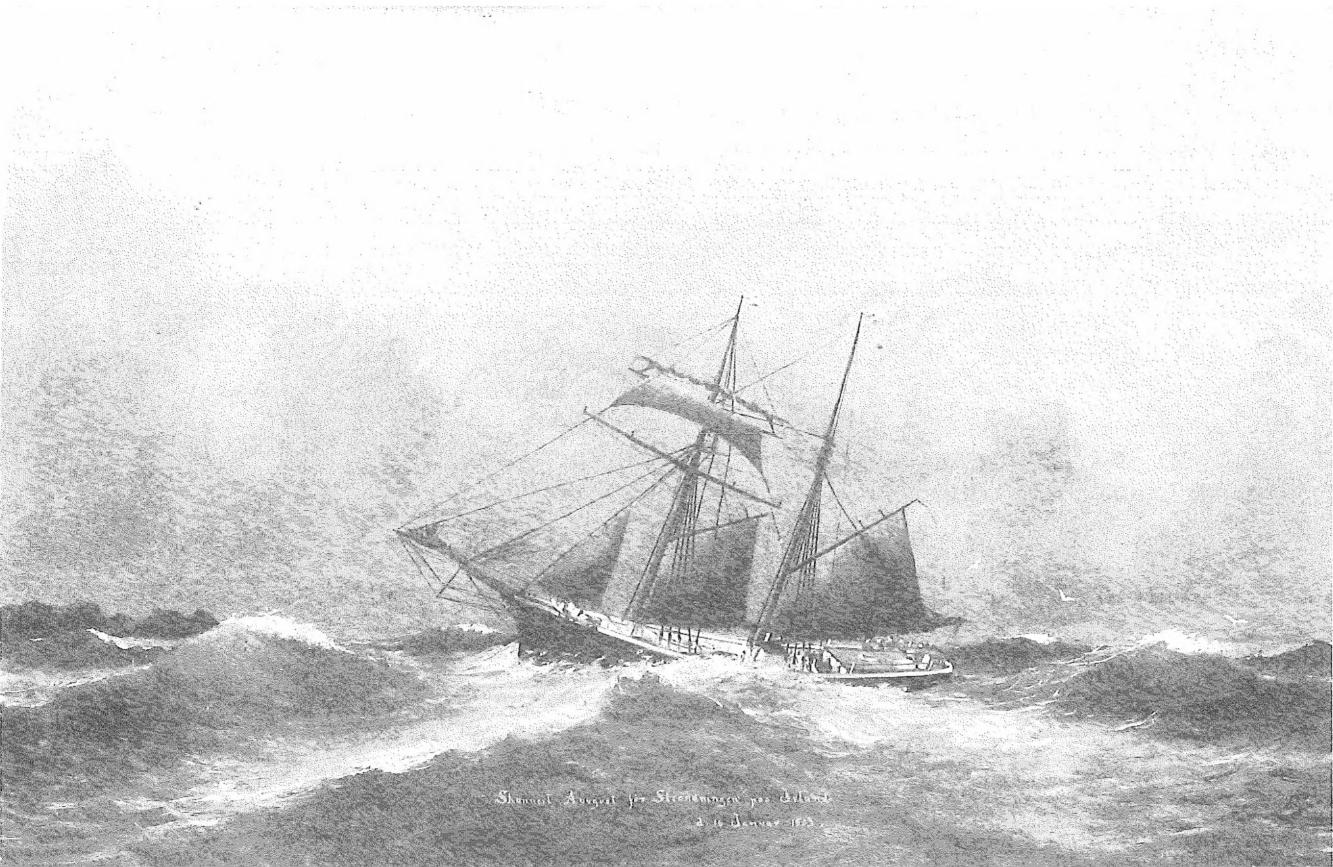
Syv partredere fra Ærøskøbing finansierede nybygningen. Kaptajnens moder var største parthaver med 2/8. De øvrige ottekedele var fordelt på Dreiøe selv, hans svoger, søløjtnant og navigationsskolebestyrer i Marstal J.H. Petersen, byens to storkøbmænd L.P. Hansen og P.K. Lauritzen, by- og herredsfuldmægtig, senere kancelliråd H. H. Paaren samt ingen ringere end købstadens førstemand, by- og herredsfoged August Carstens. Han fik æren af at lægge navn til det nye skib, da det den 21. februar 1876 blev søsat i Faaborg. P.K. Lauritzen var korrespondenterende reder til sin død midt i 1890'erne. Hans post overtoges da af løjtnant Petersen, som nu var blevet hotelejer i Ærøskøbing. AUGUST var klipperbygget og riggedes som tomastet topsejlskonnert. Tonnagen var ikke stor: 85 brutto og 77 netto, lasteevne ca. 150 tons. Men hvad skibet måtte savne i tonnage, havde det til gengæld i elegance som alle Møllers nybygninger. Det har været et nydeligt syn at se Niels Dreiøe stå ud på Faaborg fjord for første

gang den 12. marts 1876, endda med en ladning korn ombord. Nu skulle der sejles, og det blev der!

Den gængse fart for skonnerterne fra det sydfynske øhav var dengang Nord- og Østersø-farten, og AUGUST har da også udsejlet sine sømil i de to farvande. Herom vidner bl.a. en smuk anerkendelse, Niels Dreiøe fik i 1879 fra det russiske marineministerium for at have en reddet en nødstedt finde fra kølen på en forlist båd i den finske bugt. Langt senere i oktober 1898 kom han selv ud for det uheld at grundstøde ved Øland på rejse Narva - København med træ. Ved hjælp af et varpanker og ved at lette skibet for dækslosten, kom han dog fri efter et par dages arbejde. Men ellers var det rigtignok i en helt anden fart, Niels Dreiøe og AUGUST normalt slog deres folder.

En lang række danske skonnerter og større galeaser var i de år beskæftiget i stykgodsfarten på Island og Færøerne. Mange Ærøskøbingskippere var eksperter i denne fart, der hvert forår tog sit udgangspunkt i København, hvor skibene indtog en fuld ladning kolonialvarer og andet stykgods til de to øsamfund i Nordatlanten. Ikke mindst Dreiøe-slægten indskrev sit navn i denne sejlads. Hele fire skippere af denne familie gjorde Island til deres faste forårsdestination. Niels Dreiøe er nok den af dem, der har rekorden. Da han i 1901 kunne fejre 25 års jubilæum med AUGUST, havde de to sammen foretaget 9 rejser til Færøerne og 55 til Island, og de stod ved den lejlighed ud på nr. 56!

Et Islandscerteparti løb altid fra den 16. marts, og skibene sluttedes som regel af det kendte københavnske mæglerfirma Peter-



Ærøskøbingskonnerten AUGUST forliser på den irske kyst 16. januar 1903. Oliemaleri 1903 af Johan Kock, Ærøskøbing, efter styrmandens beskrivelse. Man ser besætningen samlet agterude til skibsråd. Kock var den rette til at gengive skibet. Hans første hyre var som kok på AUGUST i 1884, og han sejlede også med den i året 1886. (Familieejje). *The AUGUST, a schooner from Ærøskøbing, is wrecked on the Irish coast on Jan 16th 1903. Oil painting 1903 by Johan Kock of Ærøskøbing based on the first mate's description. The crew can be seen assembled abaft for a ship's council of war. Kock was the right person to depict the ship, as his first berth was as a cook on the AUGUST in 1884, and again in 1886. (Owned by the family).*

sen, Møller & Hoppe. Men sejladsen på Island praktiseredes øjensynlig under forskellige former. Rejsen op med mangeartet stykgods var fælles for alle. For adskillige af skibene gjaldt det imidlertid, at de ved ankomsten ikke udlossede på en gang, men gik i kystfart sommeren over langs de fjeldklædte fjorde, hvor de ankrede op på åben kyst for derefter at indlede en veritabel tuskhandel med islænderne, der kom ud i både med deres varer. Det kunne være tørret fisk, talg, uld, skind og allehånde teks-

tiler, der på denne måde udveksledes med kolonialvarer, petroleum, tov værk og isenkram. Der var ligefrem rigget hylder op ombord, hvorpå varerne præsenteredes og ofte sejlede en sælger fra det københavnske firma med og forestod handelsforhandlerne, der gerne skulle ende med fuldt skib og et godt udbytte, når skuden efterårsdage returnerede til hovedstaden. Det er muligt, at Niels Dreie som mange af sine kolleger har deltaget i denne trafik, den såkaldte "Spekulantfart". Vi har desværre hverken regnskaber eller skibsdagbøger fra AUGUST til at fortælle om det. Men alene hans mange rejser på Island gennem 25 år indikerer, at han normalt sejlede efter et andet mønster.

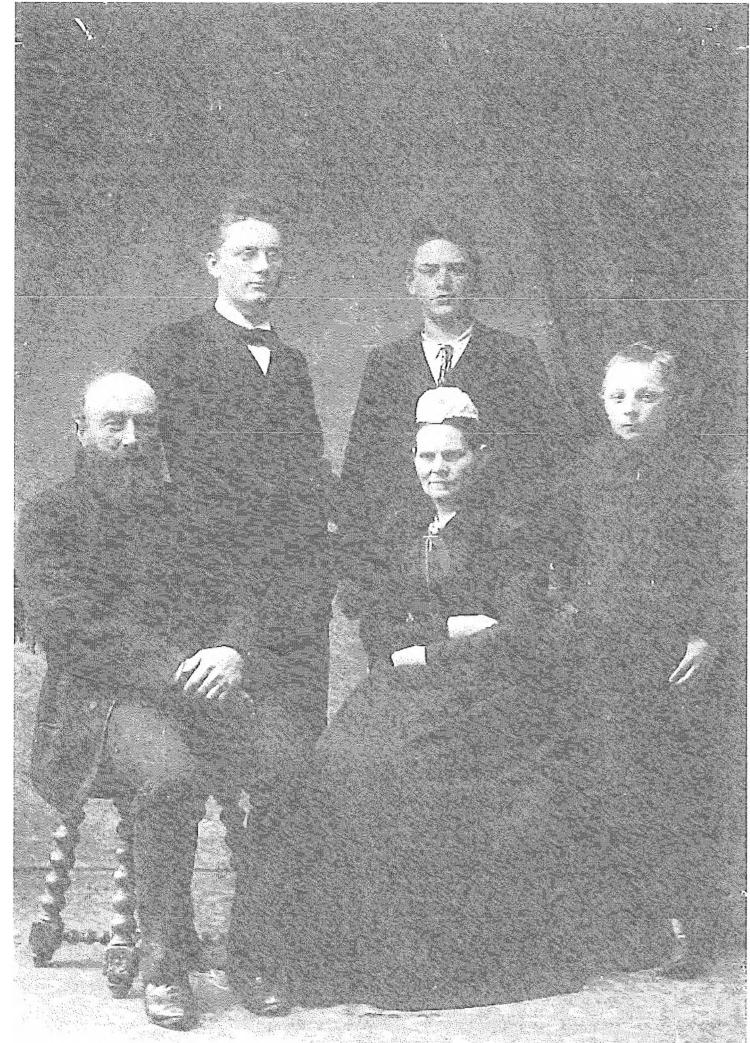
F. eks. afsejler AUGUST fra København til Island den 4. april 1901, vender tilbage og afgår igen fra hovedstaden den 30. maj med samme destination. Den præsterede at gøre en sådan rejse tur-retur til Sagaøen på 4 uger, hvad der nok må kaldes pænt. Men meget ofte gik turen også fra Island med fisk eller andre produkter til skotske og engelske havne. Niels Dreie har således gjort flere rejser til Leithfjorden med islandske heste, beregnet på de skotske minegange, der så til gengæld leverede den returlast af kul, som han efterfølgende fik om bord i en af de små afskibningshavne i området og stak nordpå med. Hen på efteråret indtog skibet gerne en ladning fisk til de katolske lande sydpå og stod ned over den barske Nordatlant. Første havn var altid Stornoway for ordre, og som regel lød ordenen på spansk havn.

Efter udlosning dør gik det så til St.Ubes (Setubal) i Portugal for at laste salt til dansk havn i håb om at nå hjem til jul.

På en sådan saltrejse hjemover, ganske vist fra Liverpool, kom AUGUST ud for en af de triste hændelser, som mange sejlskibs-førere måtte døje med. Skonnerten lå den 26. september 1899 i Liverpool-bugten på vej til Assens i en storm af VNV og med meget høj ø. En ung letmatros fra Langeland var i arbejde på klyverbommen, da en brådsø af dimensioner væltede ind over forgrejerne, så klyverbommen brækede af og tog letmatrosen med sig i den oprørte ø. Kaptein Dreie forsøgte selv med en bådshage at få staklen vrystet ud af klyvergodset. Han fik fat i ham; men havet ville have sit bytte, og han forsvandt. Bag skipper, på AUGUSTs overskyllede dæk, lå styrmanden ramt af samme ø, bevidstløs og med brækede ribben. De tre, der ikke havde lidt fysisk skade om bord, fik derpå havaristen over stag og søgte tilbage til Liverpool som nødhavn.

Niels Dreie var en sejlskibsskipper, der ikke kendte til frygt. Han var ét med sin kapsejler af en skonnert, og den blev ikke skånet. Myten sagde om ham, at han roligt stod til øs i et vejr, der fik alle andre til at blive i havn, og når han vendte tilbage efter ny lading, lå de andre der stadig! "På AUGUST kender vi ikke til at rebe", sagde hans besætning, og en af hans styrmænd har fortalt, hvordan han engang vovede at foreslå det.

Niels Dreie stak hovedet op af kahytskappen og så op på sine spændte vanter og sprængfærdige sejl. "De kan sætte overtopssejlet, styrmand!", kom det lakonisk. Han var helt på det rene med, hvad hans skib kunne bære, og mange af Ærøskøbings og Ærøs kendte skibsførere har som unge styrmænd hos ham fået en våd, men aldrig glemt oplæring i at sejle et skib. At rederne



Skipper Niels Dreiøe med hustruen Christine og sønnerne Hans, senere stiftsprovst i Nykøbing Falster, Niels, styrmand på AUGUST og Carl, der blev mægler i Harburg. Ca. 1890. (Familieejede). *Skipper Niels Dreiøe with his wife Christine and sons Hans (later archdeacon in Nykøbing Falster, Niels (mate on the AUGUST), and Carl (who became a broker in Hamburg). About 1890. (Owned by the family).*

der hjemme også var tilfredse med resultatet af anstrengelserne, viser en tildragelse, som fandt sted ved et rullegilde efter en søsætning i Ærøskøbing, hvor der næppe heller har manglet væde.

Til stede var blandt mange andre Niels Dreiøe og hans medredere Carstens og Paaren, og denne sidste blev i selskabets løb så oplivet, at han udbød: "Dreiøe, De har sejlet så godt med AUGUST og tjent så mange penge til rederne, at jeg vil forære Dem min ottendededel!". "Tak!", sagde Dreiøe. Men da han næste dag stillede for at modtage den, kunne fuldmægtigen ikke erindre sin udtalelse. Der var imidlertid så mange vidner på den, at han til sidst mandede sig op og forkyndte: "Hvad fuld mand gør, må ædru mand stå til regnskab for!" Og Dreiøe fik parten! AUGUST har formentlig tjent sig fri flere gange i tidens løb.

En af Dreiøes tidligere styrmænd, Christian Lindegaard i Ærøskøbing, havde i 1894 som den første fra Ærø begyndt farten på New Foundland med sin 3 år gamle topsejlskonnert CARL, der faktisk var en kopi af AUGUST. Lindegaards heldige sejlads gav selvfølgelig hans kolleger blod på tanden, og i 1897 svigtede Niels Dreiøe for en gangs skyld Island og sejlede den 10. april ballastet fra Ærøskøbing til Cadiz i Spanien efter salt til Greenspoint på New Foundland. Med en last fisk gik det derpå til Lissabon for ordre. Denne lød på Livorno, hvorfra AUGUST foretog en ballastrejse til Setubal og lastede salt til København. Rundrejsen sluttede først den 10. februar 1898. På turen fra Livorno havde skonnerten været meget tæt på et forlis i en pludselig storm ved den italienske klippekyst; men Dreiøe tvang sin sej-

ler over stag tæt på den truende brænding og klarede skærene endnu en gang. Som man ser, blev det ikke til mange fragtbærende rejser på et år, og det at skulle ligge og vente på fisken på New Foundland har næppe passet med skippers velkendte iver efter at komme til sós, så det blev kun til denne ene rejse i den fart, der ellers skulle komme til at beskæftige så mange ærøske sejlskibe.

Nej, trafikken på Island vidste man, hvad var, og dog. Også denne sejlads kunne byde på helt uventede oplevelser. Alle Islandskippere kendte til at blive standset af drivisen fra Grønland, der tit lå som en barriere langs nordkysten og tvang skibene fra København til at lægge kursen syd om Island og sægte at nå deres mål ad den anden, lange vej rundt om øen. Men få - om nogen - har nok prøvet det, Niels Dreiøe kom ud for på sin anden rejse fra København til Reykjavik i forsommeren 1901. Hen i juni befandt AUGUST sig syd for Island i ret roligt vejr, da der pludselig rejste sig en flodbølge, formentlig forårsaget af et undersøisk jordskælv. Den fik simpelthen skibet til at kæntré og sendte den sædvanlige dækslast af petroleumstønder og tunge fustager overbord sammen med skipperen og letmatrosen, der nu chokerede måtte kæmpe en fortvilet kamp for at nå tilbage til det lodretstående dæk og de andre besætningsmedlemmer, der kæmpede for at blive der. Det lykkedes, og ifølge traditionen rejste det samme naturfænomen skonnerten op på ret køl igen, så sejladsen kunne fortsættes med alle om bord i god behold! Realiteten har nok været, at man kappede de vandfyldte sejl og på den måde fik havaristen ret-

tet op. Det antydes bl.a. af, at skipper måtte bestille nyt storsejl efter den vandgang.

Denne specielle oplevelse kan have været medvirkende til, at den nu næsten 60-årige kaptajn Dreiøe året efter valgte den mere rolige tilværelse som kgl. vejer og måler på Ærøskøbing havn.

Hans søn, Niels, var styrmand om bord, men havde ikke papirer til at kunne føre AUGUST, hvorfor kaptajn C.A. Clausen fra Græsvænge ved Marstal afløste faderen som skipper. Skiftet skete i Leith sommeren 1902. Som det så oftc var tilfældet, skulle det vise sig uheldssvangert for såvel fører som skib. I fortsættelse af den sædvanlige efterårsrejse sydover med fisk fra Island var AUGUST gået til Laraiche i Marokko for at laste bønner til Nordeuropa, en trafik, der var meget almindelig på den tid, og den 28. december 1902 afsejlede skonnerten til irsk havn for ordre.

Vintervejret på de kanter er ikke til at spøge med; men selv om storm fulgte på storm, nåede den lille flinke sejler trods alt op mod Kanalen den 14. januar 1903, og da den lå under kryds for en østlig kuling, besluttede kaptajnen at sæge ind til Queenstown i Sydøstirland for ordre. Den 16. januar var man i nattens løb kommet tæt på de truende sorte klipper på Irlands sydkyst og forsøgte forgæves at presse skibet med alle sejl, så det til sidst lå med læ side helt under vand. Det kunne imidlertid ikke fortsætte. Man var nødt til at mindske sejl i den tiltagende storm, og til sidst stod det klart, at AUGUSTs skæbnetime var kommet. Ved et skibsråd i den 5 mands besætning blev det besluttet at landsætte den for om muligt at redde livet.



Styrmand Niels Dreøe jun. (1879-1904) som orlogsgast ca. 1898. Han reddede livet ved AUGUST's forlis, men tog på langfart året efter og blev da brutalt stukket ned i australisk havn af en ukendt voldsmand. (Familieejje). *First mate Niels Dreøe Jr. (1879-1904) as a sailor on leave around 1898. He survived the wreck of the AUGUST, but set out on a long voyage the following year and was brutally stabbed to death in an Australian harbour by an unknown assailant. (Owned by the family).*

Den kaledoniske bjergryg, der strækker sig fra Sverige/Norge gennem Skotland og ned over Irland til dets sydkyst, ender her i

nogle forvitrede siltstensklipper, som af havet mange steder er udhulede til de såkaldte "coves", der som ulvegab viser tænder i form af forrevne skær, overskyldet af søernes hvide bråd ude fra det urolige hjørne af verdenshavet, hvor Atlanterhavet mødes med Kanalen. AUGUST løb lige ind i et sådant ulvegab, Nohoval Cove nær byen Kinsale. Mødet blev katastrofalt. Den svære egetræskøl huggede hårdt i grunden tæt under klipperne. En frygtelig brådsø tog en del af riggen og med den kaptajnen. Resten af besætningen søgte først op i den tilbageværende rigning, men da skibet tørnede mod kystens sorte stenvæg, entredes de fire mand resolut over sprydet ind på en ugæstfri vintervåd klippeafsat. De havde næppe fået fast grund under fødderne, før deres skib igen blev suget ud i den brølende brænding, og det seje egetræsskrog, som tømrernes værktøj tit havde bidt forgæves på ved mange års klasninger, blev nu kvast til pindebrænde i havet bag dem.

De fire overlevende fra AUGUST var heldigvis ikke alene på klipperne. En irsk landarbejder ved navn Denis Collins havde fulgt det dramatiske forlis og takket være hans dødsforagt, lykkedes det at bringe de fire i sikkerhed længere oppe i det barske landskab, som han kendte som sin egen bukselomme. En irsk avis beretter senere, at han vadede gennem den vilde brænding og bar tre af dem på sine skuldre over de glatte, skarpe stenskrænter til mere fast grund og derved forhindrede dem i at få samme skæbne som deres skipper, hvis lig blev fundet frygteligt lemlæstet dagen efter. Men ikke nok med det. Han fik dem bragt ind i varmen i sin usle rønne af et landarbejder-



hjem, der lå langs vejen op fra klippeslugten, og bespiste dem og plejede dem på det bedste, ja, en af dem forsynede han endda med sit eget tøj. Den engelske coast guard, der havde station i Roberts Cove lidt længere østpå, stillede og ville have danskerne udleveret. Men han nægtede englænderne adgang til sine gæster, som han nok skulle sørge for. Lloyd's agent i Kinsale tog senere hånd om dem, og de blev bragt til sømandshjemmet i Cork, hvorfra den danske konsul arrangerede deres hjemsendelse.

Det siger sig selv, at de fire overlevende var dybt taknemmelige over for denne irske samaritaner og lovpriste hans mod og vel-

Nohoval Cove på Irlands sydkyst, hvor AUGUST mødte sin skæbne. (Foto J. Svarer, juni 1994). *Nohoval Cove on the south coast of Ireland, where the AUGUST met its fate. (Photo: J. Svare; June 1994).*

gerning ved hjemkomsten til Danmark. Det førte til, at den danske regering bekostede et smukt sølvbæger med inskription, som sidst i april 1903 blev overrakt til Denis Collins af dommeren i Cork ved en højtidelighed i retten. En irsk avis refererer begivenheden med ordene "it was perhaps the



Bunden af Nohoval Cove. Man regner på stedet med, at AUGUST tørnede klipperne i baggrunden til venstre. De reddede blev af Denis Collins ført over klipperne til højre i billedet op gennem slugten, der fører fra havet til hans beskedne bolig i det grønne land bagved. (Foto J. Svarer, juni 1994). *The bottom of Nohoval Cove. People locally assume that the AUGUST struck the rocks shown in the background on the left. Dennis Collins led the survivors over the cliffs in the right of the picture and up through the gorge which leads from the sea to his modest dwelling in the green countryside behind. (Photo: J. Svare; June 1994).*

proudest and most distinguished day in the uneventful life of D. Collins". Sølvbægeret opbevares i dag pietetsfuldt af Collins dattersøn Denis Nagle i byen Carrigaline tæt ved Nohoval Cove. På hans væg hænger også et overdådigt udsmykket "Testimonial" fra det irske "Fishermen and Mariner's Royal Benevolent Society", der lovriger bedstefaderens dåd hin stormfulde 16. januar i 1903; så historien om Ærøskøbingkonneriens dramatiske endeligt og den jævne mands heltemod ved den lejlighed er ingenlunde glemt i det lille irske samsfund. På 90-års dagen i 1993 gav den stof til en hel avisside i Cork-bladet "The Southern Star".

I Nohoval Coves sorte dyb fandt svømmedykkere for nogle år siden AUGUSTs anker med ankerkæde. Men de fiskede det ikke op. Det ligger der endnu. Jeg forestiller mig, at når vinternattens storme bider på de udsatte klippesider, smyger irlske havfruer sig om det gamle anker og synger en vild ballade om Niels Dreiøes navnkundige skonnert, der blev fortæret af det grådige hav "far, far away from home".

#### Kilder:

Ærø Avis, diverse årgange.

Ærø Folkeblad, diverse årgange.

Cork Examiner, årgang 1903.

Dansk Søulykkestatistik, diverse årgange.

Skibslist fra Ærøskøbing toldsted.

Utrykte erindringer af Sophus Carstens, søn af by- og herredsfoged i Ærøskøbing J.E.A. Carstens.

Mundtlig beretning af kaptajn N. Dreiøes søn, flv. skibsmægler i Harburg, Carl Dreiøe (1882-1970).

Mundtlig beretning af et besætningmedlem, kustode Carl Harsboe, Ærøskøbing, (1881 - 1962).

Mundtlig beretning af Denis Nagle, Carrigaline, Irland.

Diverse søfartsbøger fra Ærøskøbingsområdet.

Endvidere en hjertelig tak til kaptajn Dreiøes sønne-døtre Anna Sophie Seidelin, Ærøskøbing, og Nina Langkilde, samt oldebarnet Philip Langkilde, begge Aabenraa, for lån af billeder og for gode oplysninger. Stoffet i denne artikel suppleres på fineste måde i erindringsbøgerne "Amagerbørn og Ærøgæster" af Nina Langkilde (Aabenraa Bogtrykkeri) og "Barndommen, de lange år" af Anna Sophie Seidelin (Sesam 1993).

Endelig er jeg taknemmelig for hjælp fra geolog Johan D. Friderichsen, Søborg, og fra Gerard O'Regan, The War Plane Research Group of Ireland, Cork, der sendte mig kopi af irlske avisser og andet materiale fra 1903, og uden hvis hjælp jeg aldrig var kommet i kontakt med Denis Collins' barnebarn.



Sølvbægeret (fra Dragsted), som den danske regering skænkede Denis Collins efter redningen. Det er smykket med egeløv og et våben med tre løver og bærer indskriften: "For brave conduct to the crew from the Danish schooner "August", wrecked on the 16th of January 1903 - The Royal Danish Government to Denis Collins of Nohoval Cove". (Foto J. Svær, juni 1994).  
*Silver cup (from Dragsted) presented to Dennis Collins by the Danish government after the rescue. It is decorated with oak leaves and a coat of arms with three lions and it carries the inscription: "For brave conduct to the crew from the Danish schooner AUGUST, wrecked on the 16th of January 1903 - The Royal Danish Government to Dennis Colins of Nohoval Cove". (Photo: J. Svær, June 1994).*

## From an Icelandic Skipper's Saga

### *Summary*

On January 16th 1993 there was a full-page article in the Southern Star, the local newspaper for Cork and south-east Ireland, which commemorated the 90th anniversary of a local Irish farm labourer's heroic efforts in saving the lives of a Danish ship's crew.

The article tells of the wreck of the schooner AUGUST, whose home port was Ærøskøbing on Ærø, the largest island in the Funen archipelago, and an area which was the centre for sailing ships during their last flourishing period towards the end of the 19th century.

The story inspired the local maritime historian to collect all the traditions and facts surrounding the AUGUST, which was owned and mostly skippered by Niels Drejøe, a skillful and daring sailor who did not reef the sails in bad weather but utilized the force of the wind to the utmost. And Niels Drejøe certainly did experience heavy weather, for after having sailed with the AUGUST for some years in the traditional North Sea and Baltic traffic he saw good opportunities in traffic to Iceland, which was Danish territory at the time.

In 1902 Captain Drejøe went ashore for good and gave command of the ship to another skipper from

Ærø, with his son Niels drejøe Jr. as first mate. Continuing its first Autumn journey to the south with dried cod from Iceland the AUGUST took a cargo of beans from Morocco to an Irish harbour on an order. While tacking in the fresh easterly wind during the night the ship came too close to the threatening black rocks on the southern coast of Ireland and it was decided to sail the ship aground in order to save lives. The ship ran into "the wolf's jaws", Nohoval Cove, near the town of Kinsale and soon after it struck ground right up under a cliff. A terrible breaker came over the AUGUST and washed the captain overboard, while the remaining four crew members saved themselves by jumping onto a rock ledge from the bowsprit. Immediately afterwards the ship was again sucked out into the roaring surf and the hull was smashed to matchwood in the sea behind them.

A farm labourer called Dennis Collins had witnessed the episode and he helped the four survivors up on to safer ground and took them to his house, where they were given food, clothes and care until Lloyd's agent in Kinsale took over, after which the Danish consul in Cork arranged for their return home.

*Museets Protektor*  
Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

**Museets bestyrelse**

Vicedirektør, Niels Jørgen Bagge\*, formand  
Sekretariatschef Jens-Jørgen Absalonsen\*  
Kantineleder Britt Andrés  
Advokat Ole Bang\*  
Kontorchef Johan Dennig-Madsen,  
sekretær  
Professor, dr. phil. Ole Feldbæk  
Arkitekt Arne Gotved  
Konserveringstekn. Mads Gulløv  
Kaptajn, formand A. Fischer Henrichsen  
Skibsmægler Jørgen V. Henriksen  
Formand Niels-Jørgen Hilstrøm  
Professor dr.oecon Hans Chr. Johansen\*  
Overtelegrafist Karl Peter Lauritsen  
Direktør Jørgen Marcussen  
Skibsredere Jørn Møller  
Direktør H.J. Esmann Olesen  
Skibsredere Carsten Rousing  
Slots- og Haveinspektør Ole Stattau  
Driftschef Jørgen Svarer  
Underdirektør Anton Vognsen\*,  
næstformand

De med \* betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

**Personale (Juni 1996)**

Museumsdirektør Hans Jeppesen  
Museumsinspektør Hanne Poulsen  
Museumsinspektør Kåre Lauring  
Museumsforvalter  
Morten Kirketerp Nielsen  
Konserveringstekniker Mads Gulløv  
Skibsteknisk konsulent Jes Kroman  
Bibliotekar Bert Blom  
Museumsassistent Bruno W. Jessen  
Sekretær - Stillingen ubesat  
Bogholder Kaya Hansen  
Fotograf Kirsten Jappe  
Receptionist Lone Knudsen Kristiansen

Timelønnede kustoder:  
J. Steen Christiansen  
Tue Christiansen  
Christina I. Emdrup  
Lisbeth S. Kristensen  
Klaus Meyer  
Jan Rindom

Rengøringsassistent Kirsten Hvid Jeppesen  
Rengøringsassistent Aase Hvid

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

## Beretning for året 1995

### *Indsamling, undersøgelse og registrering*

Som det fremgår af den fuldstændige gave-liste efter beretningen, fortsætter mange privatpersoner, virksomheder og institutioner heldigvis med at skænke små eller store, uanseelige eller imponerende vidnesbyrd om vores maritime kulturhistorie til museet. Hver eneste gave er vigtig, da den forøger museets "kulturelle kapital", og en kapital er nødvendig, når der skal være et afkast i form af udstillinger, omvisninger, artikler og foredrag.

Fra årets begyndelse er tilvæksten registreret på EDB i museernes fælles registreringssystem DMI. Overgangen har ikke givet større praktiske problemer, men på grund af andre presserende opgaver har der ikke været tid til at indlede overførslen af oplysninger fra de gamle håndskrevne protokoller.

Biblioteket er forøget med 368 bind, hvoraf 138 er tilkommet gennem bytteforbindelser, 97 er gaver og resten er købt.

Museets undersøgelser har været samlet omkring tre felter.

Kåre Lauring har sammen med Kirsten Jappe indsamlet oplysninger om og fotograferet huse fra slutningen af 1700årene i København. Materialet vil indgå i en kulturnistorisk guide, som museet udgiver i 1996 i forbindelse med særudstillingen Sømand, Købmand og Supercargo.

Mads Gulløv har i 3 uger deltaget i Or-

logsmuseets undersøgelser på vraket af orlogsskibet DANNEBROG i Køge Bugt, og i 2 uger har han deltaget i Skov- og Naturstyrelsens vragundersøgelser ved Anholt. Desuden har museet indledt et samarbejde med sportsdykkerklubben Aquanaut, Helsingør, som med Mads Gulløv som konsulent, recognoscerer Blokhusgrunden NV for Kronborg. I uge 18 har Mads Gulløv udført rekvisiter dykkerarbejde for Skov- og Naturstyrelsen.

Projekt Dansk Søfarts Historie fortsætter planmæssigt, og fra næste år begynder Gylldental udgivelsen af 7-bindsværket.

Administrationen af den 5-årige bevilling fra Forskningsrådet varetages af museet, og tillige er Hans Jeppesen redaktionsmedlem og Kåre Lauring billedredaktør på værket.

### *Bevaring*

Årets konserveringsindsats har især været koncentreret om de genstande, der er indgået i basis- eller særudstilling. Der er i alt konserveret o. 150 genstande og 3 malerier.

Modelværkstedet har som rekvisiter arbejde restaureret 5 kirkeskibsmodeller og 2 privatejede modeller.

### *Formidling*

Særudstillingen "Sømandens Souvenirs" åbnede den 24/5, og de besøgende kunne glæde sig over den indtil midten af november.



Hanne Poulsen havde det faglige ansvar for udstillingen, som gav et levende indtryk af de farverige og eksotiske ting søfarende har bragt med hjem siden midten af 1700-årene.

I dagene 5,6,7,12,13 og 14 december kunne museet tilbyde 7-10 årige børn en helt særlig oplevelse under overskriften "Stå selv til søs". I en times rollespil fik børnene i-klædt sømandstøj prøvet at være ombord og lette anker, sætte sejl, binde knob og synge en sømandssang. Projektet var tilrettelagt og gennemførtes af de midlertidigt ansatte

6 dage i december gennemførtes 1 times rollespil for 7-10 årige i grupper. De unge søfolk ses her i færd med at lette anker i den til lejligheden opstillede capstan. (Foto: H&S). *For 6 days in December the museum arranged a one-hour role play for groups of 7-10 years olds. The young sailors can be seen here in the process of weighing anchor in a capstan which was put up for the occasion. (Photo: DMM).*

Vibeke A. Larsen og Yvonne Hansen, bistået af museets faste medarbejdere. De lokale virksomheder Strøm og Streg AV, Helsingør Vinhandel og Den Gamle Kælder hjalp med

diasprojektor, tønder og klipfisk, mens firmaet Th. Olesen leverede gratis appelsiner til de små søfolk.

Det gode samarbejde med Helsingør Modelskibslaug er fortsat, og de besøgende kunne derfor glæde sig over skibe i voldgraven den 29/4, 10/6 og 7/10.

Museets medarbejdere har afholdt omvisninger for grupper den 26/1, 19/4, 20/5, 7/6, 10/6, 8/8, 18/8, 2/9, 9/9, 14/9, 20/9, og 15/11. Desuden er skoleklasser blevet omvist af Jan Rindom.

Der er i årets løb afholdt følgende foredrag, indlæg ved konferencer o.l.:

#### Hans Jeppesen:

Nordisk seminar om fartøjsbevaring, Helsingør, 4-5/2.

Common European Maritime Heritage Congress, Rochefort, 12-15/10.

Søfartspuljemøde, Bremerhaven, 26-28/10.

Svenske søfartsmuseers arbejdsmøde, Stockholm, 16-17/11.

Ports of Europe Conference, Brügge, 23-24/11.

Folkeuniversitetet, København, 7/12.

#### Hanne Poulsen:

Folkeuniversitet, Orlogsmuseet, 13/3.

Folkeuniversitet, Åbenrå, 21/9.

#### Mads Gulløv:

Sportsdykkerklubben Aquanaut, Helsingør, 1/3.

Idrættens Hus, København, 19/4.

#### Morten Kirketerp Nielsen:

Orlogsmuseets Modelbyggerlaug, København, 12/10.

Torsdagklubben, Helsingør, 26/10.

Vallensbæk Modelklub, 6/11.

Museet deltog den 17-19/11 i bogmessen i Forum, København, hvor Kåre Lauring var koordinator for de maritime museers fælles stand.

Der er i årets løb udlånt genstande til særudstillinger på Københavns Bymuseum, Kvindemuseet i Århus, Orlogsmuseet og Aarhus Kunstmuseum.

Foruden museets årbog udkom i år tillige nr. 18 i serien Søhistoriske Skrifter. Titlen "Caroline og de andre" henviser til M/S CAROLINE, den første af en række seriebyggede stålmotorskibe på 149 tons fra umiddelbart efter 2. Verdenskrig. Udgivelsen er et fælles projekt for flere søfartsmuseer, og Hanne Poulsen har både leveret artikler og været redaktør på udgivelsen.

Til 4. udgave af Weilbachs Kunstsnerleksikon, som udgives i disse år, har Hanne Poulsen leveret artikler om marine- og skibsportrætmalere samt om gallionsbilledhuggerne H.J. og W.E. Møen.

Med støtte fra Venneselskabet har museet fået fremstillet en ny introduktionsbrochure i dansk og engelsk version.

I radio og fjernsyn har museet medvirket den 11/1, hvor Hans Jeppesen har bidraget til et DR-Video undervisningsprogram om transport i Danmark før jernbanerne, den 9/3, hvor uddrag af en undervandsvideo optaget af Mads Gulløv blev vist i TV2 Lorry, den 28/6, hvor Hans Jeppesen i DR fortalte om færgefart ved Helsingør og den

18/11, hvor Kåre Lauring blev interviewet til Københavns Lokaltv under bogmessen i Forum.

Trods aktivitetsniveauet blev besøgstallet desværre det laveste i mange år 38.590. En del af forklaringen herpå er utvivlsomt, at danskere også i 1995 blev begunstiget med en usædvanlig fin sommer, og det kan der som bekendt ikke gøres noget ved. En anden væsentlig faktor har museet heller ingen indflydelse på.

Her tænkes på entréprisen til Kronborg Slot, som ved årets begyndelse blev forhøjet fra 20 til 30 kr for en voksen. Det er åbent, at flere besøgende herefter har frataglet Handels-og Søfartsmuseet.

#### *Organisation og samarbejde*

Som landsdækkende specialmuseum har Handels- og Søfartsmuseet mange eksterne faglige relationer.

Hans Jeppesen har også i 1995 været formand for Skibsbevaringsfonden, og dertil redaktør af tidsskriftet Danske Museer. Han har i øvrigt repræsenteret museet i Orlogsmuseets bestyrelse, Vikingeskibshallens bestyrelse, Museumsrådet for Frederiksborg amt, Marinarkæologisk Referencegruppe MARE, Referencegruppen for nyere tids kulturhistorie, forretningsudvalget for International Congress of Maritime Museums ICMM, redaktionen for Dansk Søfarts Historie, driftselskabet Skibsklarergården i Helsingør, Helsingør kommunes Værftgruppe, Kronborgudvalget nedsat af Boligministeren.

Kåre Lauring har repræsenteret museet i Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning.

En eller flere af museets medarbejdere har delttaget i følgende andre møder:

Museumskonference på Nationalmuseet, 6/2.

Søfartspuljemøde, Marstal, 21-22/3.

Seminar Dansk Søfarts Historie, Roskilde, 27/4.

International Congress of Maritime Museums, Stavanger, 3-7/7.

Etnologisk Forum, Engelholm Højskole, 2-3/9.

Foreningen af Danske Kunstmuseers års-møde, Bogense, 12-14/9.

FDK og DKMs studierejse, Spanien, 25/9-5/10.

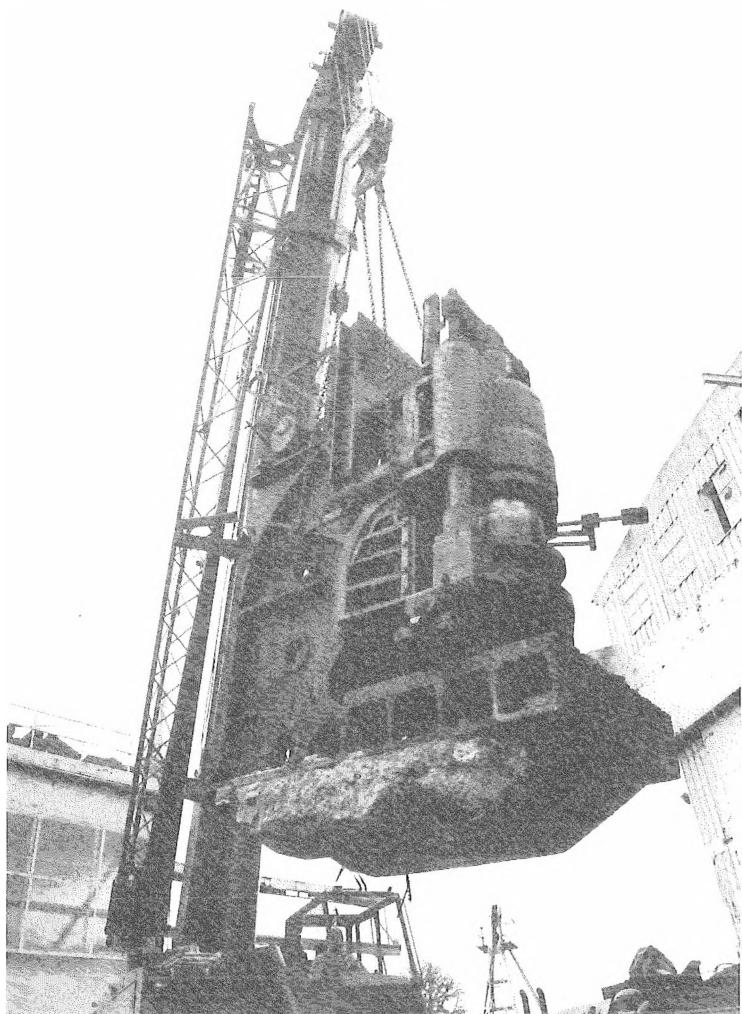
Kåre Lauring har gennemgået kursus i anvendelse af museernes fælles registreringssystem Dansk Museums Index DMI, og har tillige bestået eksamen i markedsføring på Merconomuddannelsen.

Den interne organisation er udbygget med formaliseringen af et samarbejdsudvalg, hvor de personalevalgte repræsentanter er Kaya Hansen, Aase Hvid og Kåre Lauring.

#### *Personale*

Med udgangen af januar gik museumsassistent Erik Schou Andersen på pension på grund af alder. Han har siden 1980 været en stiftærdig og pålidelig medarbejder, som med omhu har registreret fotografier, holdt styr på den store samling og delt taget i særudstillingsproduktioner. Museumsassistentstillingen blev besat med Bruno Jes sen, der er telegrafist og dygtig amatørfotograf.

Den 1 juni blev der afholdt reception på museet, som kunne fejre, at museumsin-



Årets største gave var en koldbukker fra Helsingør Skibsværft. Takket være en donation på kr. 55.000 fra JL-fonden kunne den reddes inden skibsbygningshallen blev revet ned. (Foto: H&S). *The biggest gift of the year was a cold-bender from Elsinore Shipyard. Thanks to a donation of 55,000 kr. from the JL-fund it was possible to salvage it before the shipbuilding hall was demolished. (Photo: DMM).*

spektør Hanne Poulsen havde 25 års jubilæum. Som ventet var huset fuldt af venner, familie og kolleger.

Årets personaleeksursion gik den 20/6 med den nye hurtigfærgen til Grenå. Undervejs var der holdvis besøg på broen, og i Grenå blev Kattegatakvariet undersøgt nærmere.

I årets løb har museet haft følgende midlertidigt ansatte:

Ole Bang	17-18/7, 21-22/9,
1-31/12.	
John Coveny	siden 2/10.
Anders Favrholt	8-17/4, 23/5-13/6,
19/6-18/11.	
Elsebeth Hansen	indtil 2/4, 24/
4-24/5.	
Yvonne Hansen	1/8-12/12.
Vibeke A. Larsen	1/8-12/12.
David Madsen	1/2-31/3.
Elisabeth Thorsen	29/5-16/6.

#### *Planlægning*

Den 16/2 besluttede museets forretningudvalg, at museets magasinproblemer måtte løses udenfor Kronborg og helst på Værftområdet umiddelbart udenfor voldene. I løbet af året er der på flere fronter arbejdet med at fremme en sådan løsning.

At flytte magasiner på et museum er en bekostelig affære. Ikke blot fordi genstandene skal håndteres med varsomhed, men også fordi hvert eneste registreringsnummer skal verificeres, og den nye pladssignatur indføres. Dertil kommer behovet for nyt inventar, brand- og tyverisikring af den bygning der skal flyttes til m.m. Det samlede overslag over engangsudgifter er i størrelsesordenen 4 mio kr.

Den bygning som museet er interesseret i, blev midt på året overdraget til Helsingør kommune, som et led i den aftale, hvorefter den statslige del af arealet blev kommunalt. Ved årets begyndelse nedsatte kommunen en arbejdsgruppe, som skulle se på Værftområdets fremtid. Gruppen består af repræsentanter fra de forskellige forvaltninger og Hans Jeppesen.

På dette grundlag udarbejdede Hans Jeppesen ideskitsen Værftet – et center for maritime aktiviteter, der giver forslag til hele områdets anvendelse med et flyttet og fornyet Handels- og Søfartsmuseum som et hovedelement. Første etape i ideskitsen rummer blandt andet en flytning af museets magasiner. Ideskitsen godkendtes den 7/11 af museets bestyrelse.

For at konkretisere hvordan museet kunne tænke sig at anvende og samtidig bevare den lille tørdok (dok 2), har museumsforvalter Morten Kirketerp og Hans Jeppesen udarbejdet en funktionel og økonomisk analyse, hvortil museet har fået god og gra-

tis hjælp af fhv. direktør A. Lund Petersen, formanden for Dansk Metal i Helsingør, John B. Rasmussen og skibsingeniør Søren Thorsøe. Med samme hensigt er der udarbejdet en skitse til et restaureringsprojekt for M/S MARINA, bygget i 1928 som S/S LÆSØ til overfarten Frederikshavn-Læsø.

Sidst på året besluttede kommunens økonomiudvalg at udskyde stillingtagen til et lejemål for Handels- og Søfartsmuseet på Værftområdet til efter offentlighedsfasen for den forestående revision af kommuneplanen. Offentlighedsfasen slutter 1. april 1996, og udvalget har lovet museet et svar inden 1. juli.

Trods talrige møder, forhandlinger, beregninger og overslag har 1995 ikke bragt væsentligt konkret nyt. Der er dog berettiget håb om, at det i løbet af første halvdel af 1996 vil vise sig, om museets akutte behov for magasinplads og visionen om et fornyet museum lader sig forene på Værftområdet i Helsingør.

## Gaveliste for året 1995

*Jan Arnholtz*: Et skibsklaver. *Svend Borg*: Et fotografi. *Hans Jakob Brask*: En dagbog ført af kaptajn Johan Peter Valdemar Nielsen. *D.A.B. Mobilbørs*: to auktionskataloger vedr. Helsingør Reparationsværft. Dansk Sørestaurationsforbund: Model af skoleskibet KØBENHAVN. *DFDS*: Reklamefolder vedr. DFDS transport. *Grønlands Postvæsen*: En samling førstedagskuverter. *L. Guldborg*: En sekstant. *Jørgen Krumbbeck Hansen*: En kuffert med indhold fra ekspeditionsskibet GALTHEA. *Helsingør Skibs værft*: En koldbukker. *L. Møller Jacobsen*: Signet for L.P. Mathiasen, medreder af galeasen JOHANNE. *John Lind Jans*: Litografi. *Carl Fischer Jensen*: Div. genstande. *Jens Emil Kudsk Jensen*: Div. manuskripter, arkivalier, bøger, tegninger og genstande. *Kirkegaard-Sørensen*: Lærebog vedr. skibsbygning. *Kronborg Slotsforvaltning*: Førstedagskuvert. *Axel S. Munch*: Div. genstande vedr. Moore-McCormack Line. *Mette Müller*: En model samt tegninger og fotos vedr. H/S CALEDONIA. *Bodil Møller*: Skibsjournal fra skonnertbrig CUPIDO. *Knud Lauritzen*: En Loran-modtager samt en MF radiotelefonestation. *Jørgen Melchiors*: Arkivalier vedr. skonnerten MANNA. *Carsten Lind*: Decca MK 21. Marineforeningen ved *I. Ketler*: Brochurer fra White Star Line ca. 1925. *Henry Meilvang*: En samling fotografier. *Erik Nielsen*: Håndskreven instruks for kaptajn Anders Nielsen Beck, 1819. *Erik*

*Nielsen*: Nogle mønter fra Trankebar. *Erik Nielsen*: Iltflaske fra røgdykkerapparat. *Marianne Nielsen*: Arkivalier vedr. Jørgen Martin Tønnesen. *Otto Nielsen*: Tre skibsmodeler. *Ove P. Nørvang*: En samling af udklip og fotografier. *Ingrid Marie Nybrandt*: Nogle fotografier. *Ellen Petersen*: Målebrev for galeassen ANNI, 1921. *Ellen Petersen*: En tegning af skoleskibet KØBENHAVN. *Esmann Olesen*: En samling bøger vedr. reparationer af skibe på Helsingør Værft. *Leo Olsen*: Anordninger vedr. Helsingør Lodseri, 1778. *A. Rasmussen*: Et sæt spillekort med bagsidemotiver i form af passagerskibe. *Hilberg Rasmussen*: Skibsportræt af 3-mast. skonnert ELLA af Thurø. *Gorm Schmidt*: Fotografi håndkoloreret af 4-mast. fuldskip LAN-CING. Skibshistorisk Laboratorium: Div. ældre skibskonstruktionstegninger, heraf en del fra B&W. *Axel Urup Skov*: Skibsradio samt nogle fotografier. *Ruth Skov*: Menukort fra Skandinavien-Amerika Linjen. *Jørgen Svarer*: En samling fotografier af tankskibe. *Em. Z. Svitzers Ejergningsentreprise*: To økser og to skovle. *Søfartsstyrelsen*: En radiopejler. *W. Møller Sørensen*: Fire bånd med interviews. *Søværnet*: En samling skibstegninger. *Elisabeth Thorsen*: Kastetræ til en grønlandsk harpun. *Ole Ventegodt*: To små sække kaffe indkøbt i Aden ca. 1955. *Klaus T. Weiss-Fogh*: En samling skibstegninger fra Ålborg- og Frederikshavns Værft.

*Boggaver*

*Poul Valdemar Andersen, Frederiksberg. Stig Folkmar Andersen, Holte. Sven Erik Andersson, Stockholm. K.B. Bjering, Halmstad. Jens Jensen Brobst, Frederiksberg. Edition Tommen, Bremen. Claus Ellehauge, Hardeshøj-Ballebro Færgefart, Nordborg. Magne Enger, Oslo. Etnologiska Institutionen, Göteborgs Universitet. Fritz Joachim Falk, Wyk/Föhr. Frederiksværkens Museum, Frederiksværk. Erik Gøbel, Køge. Henning Henningsen, Helsingør. Claus Holmfred, Bagsværd. John Lind Jans,*

*Kbh. Niels Aage Jensen, Nyborg. John Kemp, London, UK. Anders Laubjerg, Skibssmede-foreningen, Kbh. Palle Lauring, Virum. Lars Bjørn Madsen, Helsingør. MARILYN ANNE Venner, Holstebro. Mobil Oil Danmark A/S v. Johs. B. Jørgensen, Birkerød. Otto Nielsen, Ringsted. Olaf Schlosser, Herfølge. Sjøhistoriska Museet vid Åbo Akademi, Finland. Uppsala Universitet, Sverige. Weilbach & Co. A/S v. Jørgen Marcussen, København.*

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

## Resultatopgørelse for året 1995

### *Indtægter*

Entreprenør . . . . .	518.267
Tilskud fra staten . . . . .	3.203.300
Andre offentlige tilskud . . . . .	376.4252
Ikke offentlige tilskud . . . . .	236.676
Refusion . . . . .	35.000
Kiosk- og bogsalg . . . . .	103.766
Rekvirerede arbejder . . . . .	83.470
Renteindtægter . . . . .	<u>27.209</u>
Indtægter i alt . . . . .	<u>4.584.113</u>

### *Udgifter*

Personaleomkostninger . . . . .	3.592.908
Lokaleomkostninger . . . . .	290.176
Samlingens forvaltning . . . . .	45.525
Undersøgelser og erhvervelser . . . . .	86.599
Konservering . . . . .	51.181
Udstillinger . . . . .	177.521
Anden oplysningsvirksomhed . . . . .	(648)
Udgivervirksomhed . . . . .	128.212
Andet kulturformidlende arbejde . . . . .	41.191
Administration . . . . .	<u>356.378</u>
Kapacitetsomkostninger . . . . .	<u>4.769.043</u>

Resultat før afskrivninger . . . . .	(184.930)
Afskrivninger . . . . .	<u>7.716</u>
Nettoresultat . . . . .	<u>kr. (184.930)</u>

## Balance pr. 31. december 1995

### *Aktiver*

Samlingen . . . . .	1
Automobil . . . . .	<u>7.716</u>
Anlægsaktiver . . . . .	<u>7.717</u>
Beholdninger . . . . .	229.541
Udestående fordringer . . . . .	105.531
Likvide midler . . . . .	<u>311.500</u>
Omsætningsaktiver . . . . .	<u>646.572</u>
Aktiver i alt . . . . .	<u>kr. 654.289</u>

### *Passiver*

Egenkapital . . . . .	<u>90.699</u>
Hensættelser . . . . .	<u>80.920</u>
Mellemregninger . . . . .	138.155
Kreditorer i øvrigt . . . . .	<u>344.514</u>
Gæld i alt . . . . .	<u>482.669</u>
Passiver i alt . . . . .	<u>kr. 654.289</u>

Vi har revideret årsregnskabet for 1995 for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandlinger, som vi har anset for nødvendige.

Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens og vedtægternes krav til regnskabsaflæggelse, og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling.

København, den 6. marts 1996

*Ole Holm*, statsaut. revisor

## Specifikation af private bidrag 1995

### SFDS's Fond:

formål: bogen "Caroline og de andre"	10.000
Danmarks Rederiforening .....	10.000
Bureau Veritas	
formål: bogen "Caroline og de andre"	5.000
UNISCRAP A/S GENVINDINGSINDUSTRI	
formål: bogen "Caroline og de andre"	5.000
Dampskibsselskabet Hafnia's Fond .....	5.000
J.C. Hempels Fond .....	20.000
A.P. Møller og hustru Chastine	
Unibank.....	5.000
A.P. Møller og hustru	
Chastine MC-Kinney Møllers fond	
formål: Konservering af portræt af	
F. de Coninck. ....	10.200
JL-FONDET	
formål: håndtering af diverse værktøjer	
fra Helsingør Værft. ....	55.000
	<u>125.200</u>
Tilskud, Friis Petersens Arv .....	111.000
James Steffensen, restarv .....	476
	<u>kr. 236.676</u>

## Generalkonsul L.O.G. Amundsen Gave

### Resultatopgørelse for året 1995

Renteindtægter .....	1.481
Nettoresultat .....	<u>kr. 1.481</u>

Balance pr. 31. december 1995

### Aktiver

Handels- og Søfartsmuseet .....	90.555
J. Friis-Pedersens Arv.....	100.000
Likvide midler, Den Danske Bank ...	53.683
Aktiver i alt .....	<u>kr. 244.238</u>

### Passiver

#### Kapitalkonto:

Saldo pr. 1. januar 1995 .....	242.757
Nettoresultat .....	<u>1.481</u>
Passiver i alt .....	<u>kr. 244.238</u>

Vi har revideret årsregnskabet for 1995 for Generalkonsul L.O.G. Amundsen Gave. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandlinger, som vi har anset for nødvendige.  
 Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens og vedtægternes krav til regnskabsaflæggelse, og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling.

København, den 6. marts 1996

Ole Holm, statsaut. revisor

**Arkitekt J. Friis-Pedersens arv**

**Resultatopgørelse for året 1995**

*Indtægter*

Renteindtægter .....	<u>147.699</u>
Indtægter i alt .....	<u>101.761</u>

*Udgifter*

Revision .....	3.750
Kursregulering .....	
Gave til Handels- & Søfartsmuseet .....	<u>111.000</u>
Udgifter i alt .....	<u>114.750</u>

Nettoresultat .....

kr. 134.710

**Balance pr. 31. december 1995**

*Aktiver*

Værdipapirer .....	1.293.097
Likvide midler .....	<u>325.555</u>
Omsætningsaktiver .....	<u>1.618.652</u>

*Aktiver i alt .....*

kr. 1.618.652

*Passiver*

Egenkapital .....	<u>1.514.902</u>
Mellemregninger .....	100.000
Skyldige omkostninger .....	<u>3.750</u>
	<u>103.750</u>

*Passiver i alt .....*

kr. 1.618.652

Vi har revideret årsregnskabet for 1995 for Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv. Revisionen er udført i overensstemmelse med almindeligt anerkendte revisionsprincipper og har omfattet de revisionshandlinger, som vi har anset for nødvendige.

Regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens og vedtægternes krav til regnskabsaflæggelse, og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling.

København, den 6. marts 1996

*Ole Holm, statsaut. revisor*

## Museets salgsartikler

I serien Søhistoriske Skrifter kan endnu fås:

VI. *Jørgen H.P. Barfod*: Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700 (1967).  
Pris kr. 15,00.

XVII. *G.A. Kofoed*: Dansk Søe Ord-Bog. Iver C. Weilbach/H&S. (1993).  
Pris kr. 450,00.

XVIII. Caroline og de andre.  
*Red. af H. Munchaus Petersen & Hanne Poulsen*. H&S (1995).  
Pris kr. 195,00.

XIX. Søfart Politik Identitet tilegnet Ole Feldbæk.  
Red.: Hans Jeppesen et al. – H&S/Falcon (1996). Pris kr. 385,00.

### Plakater

Museets klassiske plakat, tegnet af *Sikker Hansen* i 1948. Farvelitografi. Pris kr. 60,00.  
Museets nye plakat, tegnet af grafikeren *Karin Birgitte Lund* i 1985. Farvelitografi. Pris kr. 60,00.

DFDS. Jubilæumsplakat 92. Pris kr. 50,00.  
B&W. Jubilæumsplakat 93. Pris kr. 30,00.  
The Dutch in the Sound and the Baltic. 94.  
Pris kr. 75,00.  
Sømand, købmand og supercargo. (1996).  
Pris kr. 45,00.

I serien Maritema:

I. *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. Fra oldtiden til 1530 (1987).  
Pris kr. 95,00.

II: *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. 1530-1850 (1988).  
Pris kr. 105,00.

III: *Søren Thirslund*: Træk af navigationens historie. 1850-1988 (1989).  
Pris kr. 125,00.

IV. *Søren Thirslund & C.L. Vebæk*:  
Vikingernes kompas. 1000-årig pejlskive fundet i Grønland (1990).  
Pris kr. 110,00. UDSOLGT.

*Søren Thirslund*: Vikingernes navigationsmетодer. 1000-årig pejlskive fundet i Grønland. Thirslund (1995).  
Pris kr. 60,00.

Søhistorisk Billedbog. 150 dejlige billeder fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst.  
Pris kr. 25,00.

Alle priser er eksklusive forsendelsesomkostninger, inkl. den nugældende moms.  
Bestillinger modtages på: Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør.  
Tlf.: 49 21 06 85. Fax: 49 21 34 45. Postgiro: 179-4175.

# Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

## *Bestyrelse pr. 1/9 1996*

Direktør Niels Kjeld Christensen, formand

Direktør Ole Friis

Direktør, skibsreder Niels Hahn-Petersen

Marinebibliotekar, kommandørkaptajn Arne Holm, næstformand

Museumsdirektør Hans Jeppesen, kasserer og sekretær

Direktør Jørgen Marcussen

Arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen

## *Eresmedlemmer*

Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed

Museumsdirektør, dr. phil. Henning Henningsen

## *Personale*

Bibliotekar Bert Blom

## *Beretning for 1995-96*

Selskabets årlige ordinære generalforsamling blev afholdt tirsdag den 13. august 1996, kl. 19.00 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg. Antallet af medlemmer der var mødt op svarede stort set til sidste års fremmøde på ca. 90 venner. En stor del af medlemmerne deltog en time før i Kåre Laurings fremvisning af særudstillingen Sømand, Købmand og Supercargo.

Kl. 19.00 bød næstformanden, fhv. marinebibliotekar Arne Holm, velkommen, hvorefter man gik over til flg. dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om selskabets virksomhed 1995-96.
3. Regnskab 1995-96.
4. Valg af bestyrelsесmedlemmer.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

ad 1. På bestyrelsens forslag blev fhv. stadsbibliotekar Erik Buch Vestergaard med akklamation valgt til dirigent. EBV. takkede

for valget og erklærede generalforsamlingen for lovligt indvarslet, hvorefter han op læste dagsordenens punkter for derefter at give ordet til Arne Holm.

ad 2. AH. aflagde derefter flg. beretning for selskabet: Som sidste år har bestyrelsen i år bestået af: Direktør Niels Kjeld Christensen, formand; marinebibliotekar Arne Holm, næstformand; direktør Niels Hahn-Petersen, direktør Ole Friis, arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen, direktør Jørgen Marcussen, museumsdirektør Hans Jeppesen, sekretær.

Bestyrelsen har mødtes 4 gange i årets løb. Da formanden har fået job i USA, har han fortrinsvis medvirket via fax og post, mens næstformanden har ledet møderne.

Jørgen Marcussen har repræsenteret Venneselskabet i museets bestyrelse.

Selskabets største gave til museet er som bekendt årbogen, og bestyrelsen har som vanligt fuldt den med interesse. Økonominen er tilfredsstillende, og bestyrelsen har også debatteret indholdet. Der er dog enighed om, at museets medarbejdere fortsat har det redaktionelle ansvar, men redaktionen modtager selvfølgelig gerne kommentarer til såvel årbogens form som indhold.

Årets øvrige gaver til museet udgør i alt kr. 64.000, som er anvendt til:

- En ny introduktionsfolder til museet, som tillige er hvervebrochure for Venneselskabet
- En model af en Lynæsjolle, bygget efter Chr. Nielsens opmålinger af Anders Favrholt (15.000 kr)
- Ordre på en model af en Limfjordssjægt, som ligeledes bygges af Anders Favrholt (15.000 kr)

- En rejse til Archangelsk (14.000 kr).

Til beroligelse for medlemmerne kan jeg oplyse, at det også her drejer sig om en museumssag, idet pengene går til restaurering af et portræt i museets eje af kaptajn Niels R. Holbech (1739-1813). På billedet holder han et søkort, som efter konservatorernes behandling sandsynligvis vil vise den rejse han i 1787 gjorde til Archangelsk.

Vores forårsudflugt kan vel nu kaldes en tradition. I år gik den om bord i M/F AGERSØ søndag den 12. maj fra Helsingør til Tycho Brahes Hven. Der var flere interesserede end skibet måtte medtage, og de heldige deltagere tog det med godt humør, at afsejlingen blev forsinket på grund af tåge. Det blev en fin dag, og jeg vil her benytte lejligheden til at takke Lone Knudsen Kristiansen og Bert Blom for deres store arbejde og for et godt arrangement, hvor alt klappede som det skulle.

Selskabets økonomi holder vi hele tiden øje med, og årets regnskab viser et mindre underskud. Derfor foreslår bestyrelsen en mindre kontingentforhøjelse, men da den først vil have indflydelse på næste regnskabsår, vil vi til julehandelen give medlemmerne en række rabattilbud på ældre årbøger.

Told- og Skats regler for fradragtsberettigede gaver kan både være af interesse for det enkelte medlem og foreningen. Vi er derfor meget glade for, at pr 8/8 havde i alt 123 medlemmer fulgt forårets opfordring til at skænke Venneselskabet en ekstraordinær gave. Told- og Skat kræver dog mindst 250 gaver, hvis Venneselskabet skal oprettholde sin godkendelse som en forening, hvortil givere kan fradrage gaver i egen indkomst.

Godkendelsen taler kun om antallet af gaver, mens giveren kun kan fradrage beløb over 500 kr i egen indkomst.

Jeg håber meget, at medlemmernes offervilje fortsætter, så husk, at små beløb gør Venneselskabet og store tillige dig selv.

Til sidst skal jeg takke medlemmerne for støtte til vores ærværdige selskab, og Slotsforvaltningen for at vi som sædvanligt kan holde generalforsamlingen i Erik af Pomerrens Kammer.

Derpå fik Hans Jeppesen ordet, og han startede med at fremvise den af Anders Favrholt byggede Lynæsjolle, den ene af Vennernes gaver til museet. Han henviste endvidere til de fremlagte sweat shirts med museets logo og sagde, at potentielle interesserende kunne skrive sig på de ligeledes fremlagte bestillingssedler.

HJ. havde to hovedpunkter på programmet, museets flytteovervejelser samt årets udstillinger og udgivelser.

Om flytteovervejelserne sagde han, at museet har fået besked af Slots- og Ejendomsstyrelsen på, inden 1. januar 1997, at rømme de nuværende magasiner på slottet af hensyn til brandsikkerheden. Denne rømning er en stor, kompliceret og kostbar proces, fordi vi skal have hver enkelt ting i hånden til registrering og konservering, idet vi gerne skal have det hele ind på EDB. Der har været afholdt mange møder, men der er endnu ikke sket noget konkret. HJ. sagde endvidere, at der er tre muligheder for udflytningen af magasiner. Den første er værftsområdet. Her ser vi helst en samlet udflytning af magasinerne først og derefter museet. Vi har fremlagt en idéskitse for værftsområdet, men vi ved som sagt intet

endnu, især da bystyret ønsker en langtidsløsning for området og således endnu en gang har udskudt den endelige beslutning om områdets fremtidige anvendelse. Den anden mulighed er en foreløbig udflytning af magasinerne til Flynderupgård via et samarrangement med Helsingør Kommunes Museer, og den tredje mulighed er en evt. tildeling af erstatningslokaler på selve slotsområdet, men om disse muligheder ved vi heller intet konkret endnu. Alt er således uvist, og vi ved slet ikke om tingene falder i hak.

En af Vennerne spurgte om planerne om en evt. udflytning til København var blevet skrinlagt, og HJ. svarede: Både/og - vi vil naturligvis helst blive, men vi er nødt til at se på, hvad der tjener museet bedst.

Angående udstillingsarrangementer sagde HJ. flg: Ved juletid havde vi et arrangement, som vi kaldte Stå selv til søs, et rollespil for børn fra 7-10 år arrangeret af to unge korttidsbeskæftigede piger. I udstillingen var der bl.a. opbygget en del af et dæk med en kapstan og en mast, og pigerne beskæftigede børnene med at binde knob og syne shanties m.m.. Det strakte sig desværre kun over 5-6 dage, men det er en typisk arrangement, vi meget gerne vil beskæftige os noget mere med i fremtiden.

Derudover har vi så i forbindelse med Kulturby 96 arrangeret udstillingen *Sømand, Købmand og Supercargo* i Kåre Laurings regi, en udstilling, som I har haft mulighed for at se før generalforsamlingen.

Af udgivelser kan jeg dels nævne *Caroline og de andre*, hvori Hanne Poulsen er medforfatter, og hvori andre maritime museers medarbejdere ligeledes har medvirket, dels

et festskrift til Ole Feldbæk *Søfart, Politik, Identitet*, hvori Kåre Lauring har medvirket, og dels *Dansk Søfarts Historie*, hvortil Kulturministeriet har givet 8 millioner kr. Dette værk på i alt 7 bd. udkommer på Gyldendal, og 1. bind forventes at udkomme i begyndelsen af 1997.

Derefter takkede EBV. for den fremlagte beretning og museumsorientering og spurgte derpå Vännerne om nogen havde spørgsmål eller noget at tilføje. Da dette ikke var tilfældet, blev begge fremlæggelserne taget til efterretning, hvorpå man gik over til næste punkt på dagsordenen, idet EBV. atter gav ordet til HJ.

ad 3. HJ. kommenterede det omdelte regnskab og sagde bl.a., at indtægtssiden udviser en lille stigning på ca. 8.000 kr. i forhold til sidste år, men denne skyldes hovedsagelig en stigning i kontingent og bidrag fra medlemmerne. På udgiftssiden konstaterer man ligeledes en stigning sammenlignet med sidste år, hvilket giver et negativt resultat på godt 11.000 kr., som blandt andet kan begrundes i en merudgift til årbogen samt stigende kontorhold m.m., og som må siges at være et overkommeligt underskud. Balanceen udgjorde sidste år 162.000 kr. og udgør, som det ses, i år godt 141.000 kr.

Når man ser på sidste side i det omdelte regnskab, fremgår det, at Barfoeds og Hödéns legater af praktiske grunde er lagt sammen, og på indtægtssiden er der en mindre stigning på 2.000 kr. i forhold til sidste år. Under udgifterne fremgår det, at museet har modtaget 64.000 kr. af afkastet til gaver, medens de resterende 13.360 kr. er blevet

henlagt iflg. bestemmelserne. Meget mere er der ikke at sige om det.

EBV. spurgte om der var spørgsmål til regnskabet, hvilket viste sig at være tilfældet.

En af Vännerne spurte bl.a., om et punkt i selskabets balance gav udtryk for, at der ikke mere fandtes noget lager af henholdsvis platter, glas og fliser, hvilket HJ. kunne bekræfte.

En anden af Vännerne bad om det nøjagtige medlemstal i Venneselskabet og fik at vide, at det nøjagtigste tal ligger på godt 1100 betalende medlemmer.

EBV. takkede for fremlæggelsen af regnskabet og konstaterede, at det var behørigt underskrevet. Da der ikke var yderligere kommentarer fra forsamlingen, blev regnskabet godkendt.

ad 4. På valg til bestyrelsen var flg.: Direktør Ole Friis, direktør Jørgen Marcussen og arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen. Da alle havde erklæret sig villige foreslog bestyrelsen genvalg. Endvidere foreslog bestyrelsen genvalg af Niels P. Hansen til revisor, da han ligeledes havde erklæret sig villig. Da der ikke var andre forslag fra forsamlingen blev samtlige kandidater valgt med akklamation.

ad 5. EBV. gav derpå ordet til HJ., der bekendtgjorde, at bestyrelsen foreslår en kontingentforhøjelse, der - som han sagde - hermed varsles i god tid og først kan opkræves i løbet af sommeren 1997, hvilket må være en formildende omstændighed. Man foreslår en forhøjelse af det personlige kontingent på 15,00 kr., således at kontingenget for 1997 vil komme til at lyde på 175,00 kr. (i alt 200,00 kr. med porto og gebyr), samt en for-

højelse af firmakontingentet på 140,00 kr., således at dette for 1997 kommer til at lyde på 1140,00 kr. (i alt 1200,00 kr. med porto og gebyr). Endelig blev der gjort opmærksom på, at man som firmamedlem modtager 5 årbøger samt 5 adgangskort, der ligesom de øvrige medlemskort gælder hele året til både H&S, Orlogsmuseet i Kbh. samt Vikingeskibshallen i Roskilde.

HJ. begrundede bl.a. forhøjelserne med stigende omkostninger i forbindelse med årbogsudgivelse og kontorhold. Kontingenforhøjelserne blev vedtaget uden kommentarer af forsamlingen.

ad 6. HJ. fortalte, at man havde modtaget skriftlige forslag til forårsudflugter fra medlemmerne Rolf Larsen, Jørgen V. Rambøll og Niels Rosbach til henholdsvis regalskibet Wasa i Sth., Marinemuseet i Karlskrona samt Skibsteknisk Laboratorium i Lundtofte. Derudover har vi tidligere forslag ligende om besøg på Trafikkontrolcentret i Korsør og Flakfortet m.m.. Flere forslag og initiativer er naturligvis velkomne.

EBV. spurgte derpå, om der var kommentarer fra de tilstedeværende, hvorpå en af Vennerne sagde, at forårsturene mere og mere kom til at ligne et rent østdansk fore-

tagende, og at han på den baggrund gerne ville anbefale et besøg på Trafikovervågningscentret i Storebælt. Dertil kommer, at man jo også kan nedsætte arbejdsgrupper bl. Vennerne til at bearbejde evt. forslag.

ad 7. Under Evt. gik Jørgen Marcussen på talerstolen og sagde, at han syntes, det var en god ide med arbejdsgrupper bl. medlemmerne.

Da der ikke var flere kommentarer takkede EBV. for god ro og orden, og næstformanden Arne Holm takkede EBV. for den gode styrelse af generalforsamlingen, hvorefter Vennerne holdt en kort pause, der blev udnyttet til forfriskninger.

Efter pausen holdt erhvervsdykkeren Gert Normann et inspireret, interessant og meget fængslende foredrag om Kendte og ukendte skibsforlis i danske farvande, hvorefter HJ. takkede Gert Normann for et spændende foredrag og forsamlingen for et godt fremmøde.

Generalforsamlingen sluttede ca. kl. 21,45.

Ref. Bert Blom

## Nyt tilkomne medlemmer

Andersen, Carl, Brønshøj  
Andersen, Preben, Snekkersten  
Andersson, Sven Erik, Stockholm  
Bagge, Niels, Hillerød  
Bengtsson, Ingvar, Glumslöv  
Buch, Povel Utzon, Helsingør  
Bünre, Hans Henrik, Haslev  
Christensen, Henrik, Fredericia  
Christiansen, Kurt Lund, Højer  
Christophersen, Peter B., Hasle  
Graugaard, Erik, Korsør  
Gullachsen, J.C., Helsingborg  
Hansen, Eigil, Glostrup  
Hede, Torben, Søborg  
Hjerrild, Hans Åge, Gentofte  
Hovesen, Benny, Randers  
Hovgaard, Søren, Skodsborg  
Høj, Erik, Horsens  
Jensen, Lars Dan, Nakskov  
Jessen, Peter S., Kbh. K  
Jordal, Niels, Kbh. NV  
Krogh, Hans Henrik, Helsingør

Kromann, Lars, Marstal  
Lieberg, Helge, Sønderborg  
Meyer, Niels M., Ålsgårde  
Møller, Jørn, Horsens  
Nielsen, Leif S., Kbh. S  
Palmar, Per, Kbh. S  
Pedersen, Jens P., Risskov  
Pedersen, Kaj Kjerrumgaard, Beder  
Petersen, Stig, Køge  
Pettersen, Jan Sommerfelt, Bergen  
Poulsen, Poul Chr., Brønshøj  
Poulsøn, Esben S., Hong Kong  
Rasmussen, Jørgen E., Holte  
Rasmussen, Otto H., Kbh. K  
Sandbeck, Thorkild, Vejle  
Skov, Erik, Albertslund  
Skaaning, Susan Bjerre, Fr.sund  
Svarø, Niels, Kbh. K  
Tagesen, Bernhard, Oppegård, N.  
Toft, Elo, Havndal  
Westergaard, Flemming, Nexø

# Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

## Resultatopgørelse for året 1995/96

### *Indtægter*

Kontingenter og bidrag fra medlemmer .....	218.765
Fortjeneste ved salg af glas, kompasplatter og fliser: .....	2.892
Renteindtægter .....	5.419
Kursgevinster .....	210
Gave fra H.L. Barfoed's legat .....	0
Indtægter i alt	<u>227.389</u>

### *Udgifter*

Udgivelse af årbog 1995 .....	144.128
Porto til udsendelse .....	16.910
salg af årbøger .....	23.238
tilskud til årbog 1995 .....	<u>7.100</u>
Nettoudgift årbog 1995 .....	130.700
Andel af gager .....	67.200
Porto, fragt m.v. .....	11.766
Kontorhold m.v. ....	19.939
Revision .....	7.130
Diverse .....	<u>1.932</u>
Udgifter i alt .....	<u>238.667</u>
Resultat, NEGATIVT .....	<u>11.281</u>

Balance pr. 31. marts 1996

*Aktiver*

Likvider .....	93.141
Tilgodehavende kontingenter m.v. ....	15.305
Tilgodehavende renter .....	495
Beholdning af platter, glas og fliser. ....	0
Nom. kr. 35.000, Nykredit, 3 SC 2026 (kostpris) .....	24.512
Nom. kr. 2.500, aktier i DDB (kostpris) .....	8.050
EDB-anlæg .....	0
<b>Aktiver i alt .....</b>	<b><u>141.503</u></b>

*Passiver*

Skyldige omkostninger .....	10.000
Skyldig moms .....	1.136
Mellemregning med H.L. Barfoed's legat .....	48.138
Reservefond:	
Saldo pr. 1/4 1995 .....	50.048
Kapitalkonto:	
Saldo pr. 1/4 1995 .....	43.462
Årets resultat .....	-11.281
<b>Passiver i alt .....</b>	<b><u>141.503</u></b>

Nærværende regnskab for 1995/96 for Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner er i overensstemmelse med selskabets bogholderi, som jeg har revideret.

Revisionen er udført i overensstemmelse med anerkendte revisionsprincipper, og har ikke givet anledning til særskilte bemærkninger.

Farum, den 28. maj 1996

*Niels P. Hansen*  
Registreret Revisor

Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds Legat  
 Advokat Sture Høvdens Legat

Resultatopgørelse for tiden 1. april 1994 til 31. marts 1995

<i>Indtægter</i>	<i>Udgifter</i>
Renter, bånkinstestående.....	5.247
Renter, obligationer.....	66.458
Renter, obligationshandel.....	2.012
Kursgevinst, udtrukne obligationer.....	312
Indtægter i alt	<u>74.029</u>
	<i>Revisionshonorar .....</i>
	3.750
	<i>Bankomkostninger.....</i>
	2.992
	<i>Udgifter i alt</i>
	6.742
	<i>Gave til Handels- og</i>
	<i>Søfartsmuseets .....</i>
	64.000
	<i>Henlæggelse iflg. testamentebest., 20% ..</i>
	<u>13.360</u>
	<i>Underskud</i>
	<u>10.073</u>

Balance pr. 31. marts 1996

<i>Aktiver</i>	<i>Passiver</i>	
Likvider.....	128.350	
Mellemregning med selskabet		
Handels- og Søfartsmuseets Venner ...	48.138	
Tilgodehavende renter.....	13.305	
Obligationsbeholdning, nom. 887.000		
6% Nykredit 1 C S.2006 (Kostpris)....	<u>882.122</u>	
Aktiver i alt	<u>1.071.915</u>	
	<i>Skyldige omkostninger.....</i>	
	3.750	
	<i>Kapitalkonto:</i>	
	Saldo 1/4 1995 .....	980.883
	Henlæggelse for 1995/96.....	<u>13.360</u>
		994.243
	<i>Uddelingskonto:</i>	
	Saldo pr. 1/4 1995 .....	-2.808
	Kursgevinst obligationer .....	86.803
	Årets resultat.....	<u>-10.073</u>
		73.922
	<i>Passiver i alt</i>	
	<u>1.071.905</u>	

Nærværende regnskab for 1995/96 for Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoed's legat og Advokat Sture Høvdens Legat er i overensstemmelse med legaternes bogholderi, som jeg har revideret.  
 Revisionen er udført i overensstemmelse med anerkendte revisionsprincipper og har ikke givet anledning til særskilte bemærkninger.

Farum, den 28. maj 1996

*Niels P. Hansen*  
 Registreret Revisor

## Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner (Stiftet 1940)

### *Tegn venligst nye medlemmer*

derved støtter De selskabets formål at virke for forøgelse og forbedring af Handelsog Søfartsmuseets samlinger. Indmeldelser modtages på museet (tlf. 49 21 06 85). - Selskabets bankgirokonto 3163-111306.

### *Kontingent*

kr. 175,00 årligt for personer, kr. 1.140,00 for institutioner eller firmaer, + porto.

### *Medlemmernes rettigheder:*

Gratis adgang til Handelsog Søfartsmuseets samlinger på Kronborg Slot samt til Orlogsmuseet i København og Vikingeskibshallen i Roskilde.

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:

Enkeltbind: 1945-84 pr. stk. kr. 20,00.

Årbog 1985 + 86 pr. stk. kr. 100,00.

Årbog 1987 + 88 pr. stk. kr. 120,00.

Årbog 1989 pr. stk. kr. 135,00.

Årbog 1990-96 pr. stk. kr. 160,00.

(Årbog 1942-44, 1948-1967 er udsolgt).

Alle priser er ekskl. moms, porto og forsendelse.

Bestillinger modtages på Handels og Søfartsmuseet på Kronborg, 3000 Helsingør.  
Tlf. 49 21 06 85. Fax 49 21 34 40.

Takket være den forståelse for museets kulturnistoriske 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 Handelsog 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:

Dansk Navigatørforening

Den Danske Banks Fond

Københavns Amt Kulturel Forvaltning

Lemwigh-Müller & Munck Fonden

J. Ring-Andersen Skibsværft

Iver Weilbach & Co. A/S

Wiibroes Bryggeri A/S