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 1998*

HANDELS-OG SØFARTSMUSEETS VENNER

Omslag, forside: DANA (IV) i hårdt vejr i Nordatlanten (Foto Thorkild Sandbeck).
*Front cover: DANA (IV) in stormy weather in the North Atlantic (Photo Thorkild Sandbeck).*

Omslag, bagside: DANA (IV) i havets spejl (Foto Thorkild Sandbeck).
*Back cover: DANA (IV) looks into the mirror of the sea (Photo Thorkild Sandbeck).*

Se artiklen side 117.
*See the article (the summary) on page 117.*

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg · *Årbog 1998*

*Udgivet af* Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS ÅRBOG

1998 (bind 57 i rækken af museets årbøger)

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

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

ISBN 87-89587-14-6.
ISSN 0085-1418
Bogladepris kr. 225,00.

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

Bruno Jessen: Gnisten der forsvandt
*The Sparks that disappeared* ..... 7
Appendiks v. S. Bøje Larsen: Fakta om radioen ..... 30

Hans Chr. Johansen: Danish Sailors, 1570-1870
*Danske Søfolk, 1570-1870* ..... 37

N. O. Kiil: Dækselev i 1930'erne
*Deck Apprentice in the 1930's* ..... 65

Christian Lund: Danske skibe under det japanske solbanner
*Danish Ships Under the Japanese Sun Banner* ..... 85

Anders Monrad Møller: Oprettelsen af Slavekommissionen
*The Establishment of the Slave Commission* ..... 101

Thorkild Sandbeck: I DANAs kølvand
*In DANA's Wake – The Story of the Four Marine Exploration Ships Called DANA* 117

Museets protektor og bestyrelse ..... 145
Museeets personale ..... 145
Museets beretning for 1997 ..... 146
Gaveliste for året 1997 ..... 154
Museets regnskab for 1997 ..... 155
Museets salgsartikler ..... 158
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venners bestyrelse ..... 159
Selskabets beretning for 1997-98 ..... 159
Selskabets nytilkomne medlemmer ..... 164
Selskabets regnskab for 1997-98 ..... 165
Selskabets salgsartikler ..... 168
Bidragydere til årbogen ..... 169

*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,*
*til 1987-91 i årbog 1991,*
*og til 1992-96 i årbog 1997.*
*Næste femårsregister vil fremkomme i årbog 2002.*

# *Bruno Jessen*: Gnisten der forsvandt

*I 1998 bliver radiotelegrafien som kommunikationsmiddel mellem skibe og land 100 år, og den bliver ikke mere. Museumsassistent Bruno Jessen, der er tidligere radiotelegrafist, markerer »jubilæet« ved gennem erindringsbilleder fra nogle af sine arbejdspladser at skildre den udvikling af faget, der skete i perioden fra 1967 til 1993.*

*I afsnittet om Grønland anvendes de dengang brugte danske navne på byer og radiostationer.*

Den 1. februar 1999 ophører brugen af radiotelegrafi som følge af sidste fase i indførelsen af det nye radiosikkerhedssystem GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System[1] . De sidste søfarende radiotelegrafister – »gnister« – kan gå i land for godt.

*September 1967,*
*en dagvagt på Flåderadio Grønnedal (OVC)*

Grønnedal blev min første arbejdsplads som telegrafist. Jeg tiltrådte i februar 1967 efter godt to års uddannelse på Holmen. Dengang havde Søværnet en forholdsvis ny ordning, hvor man ved tegning af en 5-års kontrakt blev uddannet, fik tre års tjeneste og derefter eksamen og certifikat.

Flåderadio Grønnedal var en militær radiostation, men havde også omfattende civil trafik, hvilket gjorde den til en god uddannelsesplads for telegrafister. Mange telegrafister, ikke mindst i Grønland, trådte deres barnesko her på OVC[2] . På flåderadioen var der døgnvagt, inddelt i dag-, aften- og nattevagt.

Dagvagten begyndte kl. 0800 og varede til 1730 og var døgnets absolut travleste periode. På denne dagvagt havde jeg vagt i »store rum« hvorfra al den civile telegramtrafik afvikledes. Arbejdet herinde stillede store krav til ens færdigheder. Det niveau jeg mødte med, frisk fra uddannelsen på Holmen, var helt utilstrækkeligt. Så forud var gået måneders træning på andre pladser, hvor pauser i arbejdet havde været brugt til høretræning. Fra skolen kunne jeg klare at modtage ca. 100 tegn i minuttet, som var kravet til et telegrafistcertifikat af 2. klasse. For at arbejde på forbindelserne til det øvrige Grønland, burde jeg som minimum beherske hastigheden 125 tegn/min. og man blev ikke betragtet som »god«, før man kunne modtage 150 fejlfrit. Mængden af telegrammer, der skulle modtages og sendes, var så stor, at man kom håbløst bagud, hvis man skulle have noget gentaget eller rette for meget i det allerede modtagne. Vi modtog på skrivemaskine direkte på telegramblanket, og der var ikke tid til renskrivning. Det var nødvendigt at være rutineret i maskinskrivning og blindskrift.

Vi var to mand på vagt i »store rum«. Den ene passede frekvensen 5010 Khz, hvorpå der udveksledes trafik med militære enheder i Grønland, dvs. inspektionsskibe, kuttere og C-54 fly[3] og catalinaer[4] , når de var i luften. På flyvebasen i Søndre Strømfjord var der en dansk militær radiostation (OVM). Den var åben i dagtimerne og udgjorde kontakten til forbindelsesofficererne på de amerikanske baser.

På »5010« afvikledes endvidere den administrative trafik til de fire Loran[5]-stationer i Grønland, to på sydvestkysten og to på østkysten. Deres trafik udveksledes mellem Fyrvæsenet og Grønnedal ad de militære forbindelser, og her fra »store rum« telegraferedes de videre ud til de enkelte stationer. Loran-stationernes private telegramtrafik gik dog over det civile net. På denne plads gav det en sjov vekslen mellem militær og civil procedure. Alle meddelelserne var affattet efter det militære system. Korresponderede vi med f.eks. et af inspektionsskibene, skulle vi følge den strenge, militære procedure. Snakkede vi så bagefter med en af Loran-stationerne, f.eks. Frederiksdal, så kunne vi øve os i den civile måde at »snakke« på, hvor vi sagde pænt tak og farvel, og måske lidt ekstra prikker.

Den anden plads i »store rum« var den, hvorfra vi udvekslede civil telegramtrafik med det øvrige Grønland. Til faste tider og på forskellige frekvenser kontaktedes en række af de nærmeste byer og andre stationer i Sydgrønland. Efter tur ekspederedes Godthåb, Frederikshåb, Julianehåb, Narssaq, Narssarssuaq og Prins Christianssund Vejrstation. Al denne trafik afvikledes pr. morsetelegrafi.

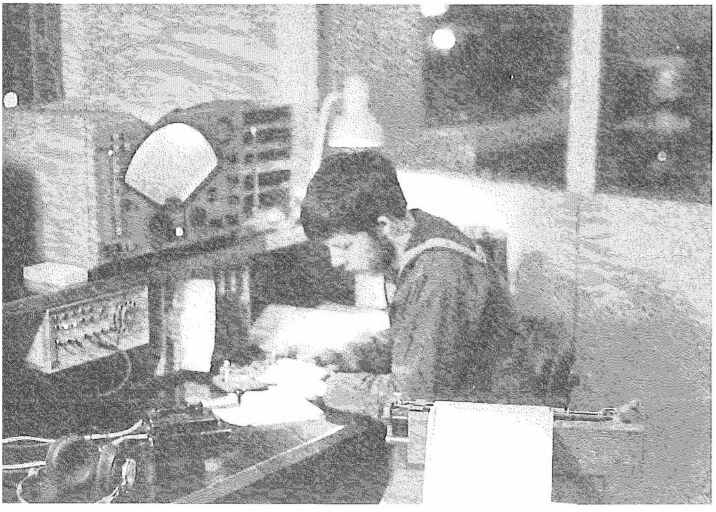
Hver tredje time mødtes desuden alle grønlandske radiostationer på samme frekvens (5274 kHz) for at aflevere Synop (vejrrapport i talkode). Indsamlingen foretoges af Angmagssalik Radio, og startede 20 minutter i hver tredje time (f.eks 1140 GMT). Mange stationer var allerede på frekvensen ca. 10 minutter før, og der blev sladret, især når radioforholdene var gode, så hele kysten rundt var med.

Selve arbejdspladsen bestod af en mellem- og kortbølgemodtager med højttaler og hovedtelefoner. Under den var anbragt en fjernbetjeningsboks til radiosenderen, som befandt sig i en anden bygning omkring en kilometer fra hvor vi arbejdede. Fra denne boks kunne vi tænde og slukke senderen, og der var tilslutningsstik til morsenøgle og mikrofon. Til pladsen hørte også en strimmelsender: en mekanisk morsenøgle, der omsatte papirstrimlens hulkoder til morsetegn. Ved dennes hjælp kunne vi afsende morsetegnene med de høje hastigheder, der brugtes her. Papirstrimlen blev skrevet på »puncheren«, en særlig skrivemaskine, der under skrækkelig larm klippede hullerne i strimlen. Til pladsen hørte en skrivemaskine (mekanisk) hvorpå vi skrev enten på en papirrulle eller på telegramblanketter.

Arbejdet med udveksling af telegrammer med f.eks. Godthåb (OXI) startede med, at jeg gik ud i vagtlederrummet, hvor jeg koblede den sender, jeg skulle bruge, ind til min box ved pladsen. Herude omstillede jeg også senderen til den frekvens, der skulle i luften (5731 kHz). Jeg fik stakken af telegrammer til Godthåb med tilbage fra vagtlederen og satte mig til puncheren for

at lave strimlen. Den blev rullet op på en spole og sat i strimmelsenderen, klar til transmission. Jeg indstillede radiomodtageren til Godthåb som sendte på 4521 kHz, og satte min egen sender på »ON« og »A1« (telegrafi). En telegramblanket var klar i skrivemaskinen og ekstra lå klar på bordet. Så kom opkaldet fra Godthåb: OVC DE OXI GD ERE 8 MSG – OPSPLAN – SP30 HW? K. Oversat: Grønnedal her er Godthåb, goddag, jeg har 8 telegrammer til dig plus operationsplanen for Grønlandsfly. Jeg vil have sendehastighed 30 (=150 tegn/min.), hvad har du til mig? Jeg besvarede opkaldet: OXI DE OVC GD ERE 7 MSG SP30 QRV K = Godthåb fra Grønnedal, goddag, jeg har 7 telegrammer, vil også have hastighed 30 og er klar til at begynde.

Vi startede nu vore strimmelsendere på den bestilte hastighed. Vi var jo på hver sin frekvens og sendte samtidigt. Mistede vi noget, eller skulle rette en fejl, trykkede vi på morsenøglen oveni i strimmeltransmissionen. Så trak vi vore strimler lidt tilbage og fortsatte. Når et telegram var modtaget, rev jeg blanketten ud af maskinen og lagde den på bordet. Imens der blev »kollationeret« – hvilket ville sige, at alle tal og særlige tegn, der forekom i telegrammet blev gentaget – satte jeg ny blanket i maskinen, samtidig med, at jeg kontrollerede det modtagne, at tallene stemte og jeg havde modtaget det rigtige ordantal. Efter modtagelsen af det sidste telegram fra Godthåb, afbrød jeg ham og fik ham til at vente et øjeblik, mens jeg skiftede til papirrullen. Der skulle også lige laves nogle indstillinger med tabulatoren til modtagelse af operationsplanen. Den fortalte om, hvilke flyvninger Grønlandsfly ville søge at gennem-



1967, forfatteren i arbejde på Flåderadio Grønnedal i »store rum« ved »5010«-pladsen. På hylden modtager type Siemens E310 »papegøje«, under hylden fjernbetjeningsbokse til senderen.
(Foto: forfatteren)
*The author in 1967 at work in the Naval radio station Grønnedal in the »large room« at position »5010«. On the shelf is a Siemens E310 »parrot« receiver, and under the shelf is the remote control box for the transmitter. (Photo: The author)*

føre næste dag. Det var jo spændende, om Grønnedal var med på planen, for så fik vi måske post! Til slut udvekslede vi kvittering for den modtagne trafik, og sagde farvel: OXI DE OVC QSL 8/OPS TU SU = Godthåb fra Grønnedal, 8 telegrammer + opsplan modtaget, »thank you«, »see you«. Jeg afleverede det modtagne ude hos vagtlederen, omstillede sender, fik en ny stak telegrammer til næste by, og så kørte møllen igen.

Ovenstående var en eksemplarisk nem trafikafvikling. Vi kunne begge høre hinanden udmærket, uden støj, og vi var begge tilstrækkeligt rutinerede. Der kunne også forekomme sure vagter, hvor radioforholdene var dårlige, så vi kun svagt eller slet ikke kunne høre hinanden. Så kunne trafikken godt hobe sig op, så det var svært at nå det hele, når det »åbnede« igen. Enkelte gange oplevede vi også total »black out«. På grund af særlige forhold i ionosfæren kunne kortbølgeforbindelser slet ikke fungere.

I op til en uge kunne vi være uden forbindelse til omverdenen, bortset fra mellembølgetelegrafi, der måske lige rakte til nærmeste kyststation.

En tredje vagtform var flyvagt. Det var et særligt netværk, der var i luften samtidig med flyvninger, når Grønlandsflys helikoptere kom forbi, og når Catalinaen skulle lande på fjorden fra enten Søndre Strømfjord eller Narssarssuaq. Denne tjeneste var eftertragtet. Der var lidt prestige i at være så rutineret, at man kunne bestride flyvagten – og så var den spændende. I forlængelse af uddannelsen fra Holmen, gennemgik alle telegrafister, der skulle til Grønnedal et særlig kursus i Kastrup Lufthavn. Vi skulle lære de særlige procedurer, der brugtes på det internationale netværk i forbindelse med lufttrafik. Kurset hed »ICAO[6] Network« og medførte bl.a. at der skulle læres en utrolig masse forkortelser udenad: Forkortelser for alle flyselskaber og for fraser og enkeltord, der benyttedes i kommunikationen mellem fly og jord, og mellem jordstationerne indbyrdes. Radiotelegrafi var stadig i brug, selvom telefoni og fjernskriverforbindelser overtog stadig større dele af arbejdet.

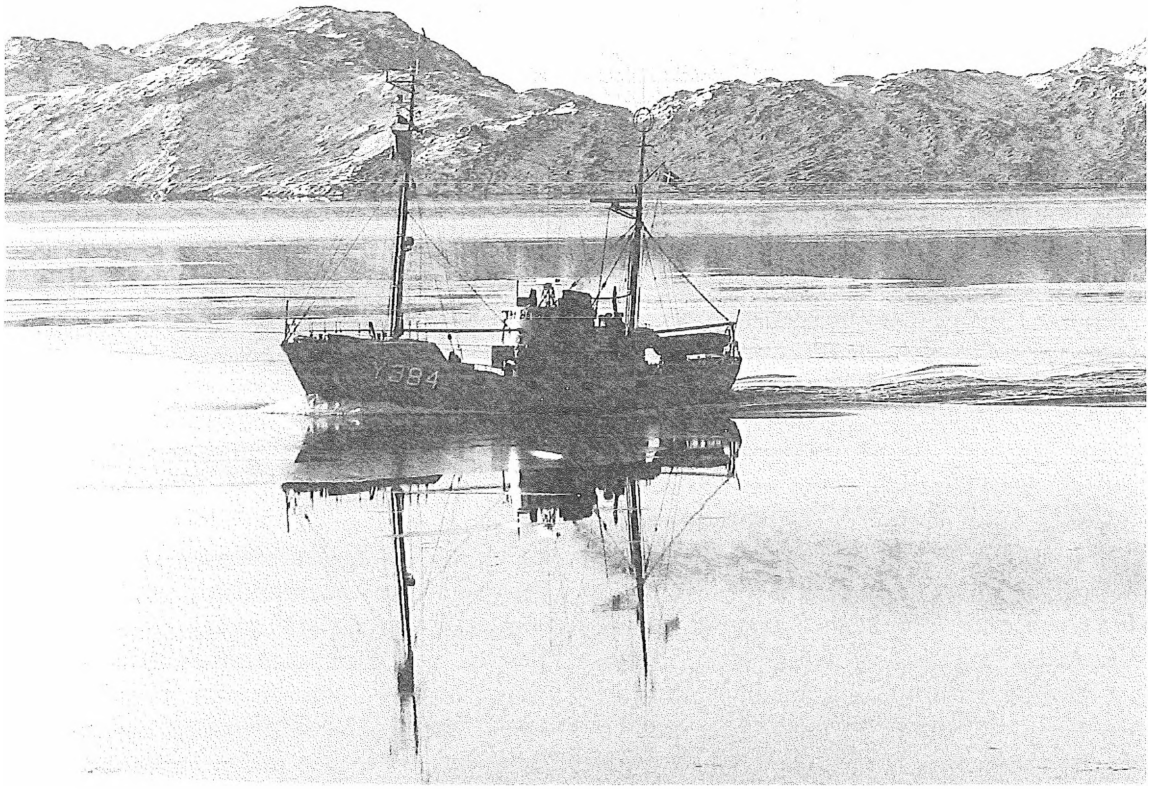
I Grønland fandtes der intet fjernskrivernet. Hele kommunikationen afvikledes på telegrafi mellem lufthavnene og kystbyerne, og på telefoni mellem flyet og jord. På flyvagt nedskrev man alle meldinger direkte på skrivemaskine på en papirrulle med gennemslag. Originalen kunne afrives og gives videre, gennemslagskopien fungerede som logbog/journal. På bordet ved siden af var to modtagere, til telegrafifrekvensen 4774 kHz. og 4745,5 kHz. telefoni til flyet. Proceduren – sproget – var på telegrafien forkortet ned til det minimale, og morsehastigheden var aldrig under 125 tegn/min. Et opkald kunne lyde: XI XP VC ZA DE PM. Dette betød, at Godthåb (OXI), Julianehåb (OXP), Grønnedal (OVC) og Frederikshåb (OZA) blev kaldt af Narssarssuaq (XPM). Man svarede »klar« i den kaldte rækkefølge ved blot at sende to prikker. Når meldingen derefter var sendt, svarede stationerne i samme rækkefølge med sine to bogstaver og R for kvittering. Trafikken bestod af afgangs- og ankomstmeldinger med oplysning om passagerer og gods, og vejrrapporter, der skulle videre til flyet.

*En meget lang aftenvagt*

Jeg nævnte ovenfor, at der hver tredje time var indsamling af vejrmeldinger, hvor alle de grønlandske radiostationer mødtes på samme frekvens. Minutterne inden Angmagssalik radio startede indsamlingen, brugtes til sladder, vitser, skak og meget andet. Bl.a. kunne man her få aftaler om kontakt med stationer, man ikke havde faste forbindelser til. Sidst på en aftenvagt i januar 1968, hvor det skulle være mit sidste job inden midnat at aflevere »synoppen«, blev jeg kaldt af Dundas radio oppe ved Thule, der havde et »urgent« telegram. Vi aftalte hvilke frekvenser vi skulle mødes på efter synop-indsamlingen. Inden min afløser var kommet, var jeg igang med denne kontakt med Dundas, så der var ikke andet at gøre end at fortsætte. Telegrammet bestod udelukkende af kodegrupper – og de væltede bare ind. Da jeg havde modtaget de første hundrede, blev de taget af vagtlederen, der bragte dem til dekodning. Mens jeg modtog, og der hele tiden blev afhentet for hver 100 grupper, kunne jeg se, at flere og flere officerer var dukket op på radiostationen. En meget unormal aktivitet på denne tid af døgnet. Jeg sad jo bare og modtog kodegrupper, uden at kunne forstå indholdet, men kunne mærke en ophidselse brede sig. Ved halvtretiden om natten var telegrammet endelig færdigt, min kammerat kunne overtage, og jeg komme til køjs. Først flere dage senere fik vi gennem pressen at vide, at der den nat var styrtet et bombefly ned ved Thulebasen. Den danske forbindelsesofficer havde, for at få sin rapport hurtigst muligt til Grønlands Kommando, indleveret den på Dundas radio i stedet for at forsøge at komme igennem via de militære – og amerikanske – kanaler.

Til sidst lidt om Søfartspressen – på telegrafi forkortet PX. Den udsendtes af Lyngby Radio to gange i døgnet på kortbølgetelegrafi. I Grønnedal var det dengang vores adgang til friske nyheder fra Danmark. Aviser kom jo kun med mellemrum, når der var postgang. Søfartspressen udsendtes første gang kl. 0120 GMT, og var normalt afsluttet 0145 GMT. Med tre timers forskel i Grønland til GMT, betød dette, at modtagelsen var afsluttet ca. 2245 lokaltid. Vores lille (illegale) FM-lokalradio i Grønnedal sluttede aftenens udsendelse med oplæsning af denne søfartspresse. Vi nedskrev den under modtagelsen direkte på stencil til spritduplikator. Når den var modtaget, stod en mand fra »meldecentralen« klar, og rullede straks et eksemplar. Det blev rakt ud ad vinduet til en studiemand, der ventede udenfor. Han løb – ja, løb! – over i studiet, hvor den blev læst op som sidste indslag inden nationalsangen (den grønlandske!). Det er klart, at der ikke var tid til renskrivning eller til at rette fejl i modtagelsen – den skulle være fejlfrit modtaget første gang!

I min senere karriere har jeg altid forsøgt at modtage Søfartspressen hver dag. I de senere år blev det desuden den eneste træning i morsemodtagelse. Den blev også udsendt pr. radiotelex, men jeg foretrak at tage den på morse, såvidt der var tid. Jeg har endda præsteret at stå op midt om natten, fordi andre udsendelser på mere bekvemme tidspunkter ikke havde kunnet høres.




Orlogskutteren MAAGEN (Y384) i Arsukfjorden udfor Ivigtut. MAAGEN blev sammen med søsterskibet MALLEMUKKEN (Y385) bygget på Helsingør Værft i 1960. Begge skibe gjorde hele deres tjenestetid i Grønland bortset fra kortere værftsophold i Danmark og afløserture til Færøerne. Begge skibes tjenestetid ophørte i begyndelsen af 1990'erne. MALLEMUKKEN blev foræret til Estland og blev flagskib i landets nye flåde. MAAGEN blev solgt til private og i 1997 til Florida. Vinteren 1997/98 lå skibet ved Ring Andersens værft i Svendborg og afventede sin foreløbige sidste tur over Atlanten. (Foto: forfatteren)

*The naval cutter MAAGEN (Y384) in the Arsuk fjord off Ivigtut. The MAAGEN and its sister ship the MALLEMUKKEN (Y385) were built at Elsinore Shipyard in 1960. Both ships served in Greenland for the whole of their careers except for short stays at shipyards in Denmark and trips to the Faroes as replacements. Both ships finished service in the beginning of the 90's. The MALLEMUKKEN was given away to Estonia and became the flagship of that country's new navy. The MAAGEN was sold to private ownership and in 1997 it was sold to Florida. In the winter of 1997/98 it was at the Ring Andersen Shipyard in Svendborg waiting for its last trip across the Atlantic for the time being. (Photo: The author)*

*1968,*
*Telegrafist på orlogskutter i Grønland*

Efter et års tjeneste i Grønnedal blev jeg overført til tjeneste som »gnist« i inspektionskutterne. Jeg fik først et halvt år i MALLEMUKKEN og det næste halve i MAAGEN. Da MALLEMUKKEN i august skulle sejle til Danmark for at komme på værft, byttede jeg lige over med min kollega på MAAGEN. Årsagen til skiftet var, at jeg ville have mindst to års tjeneste i Grønland for at opnå skattefrihed.

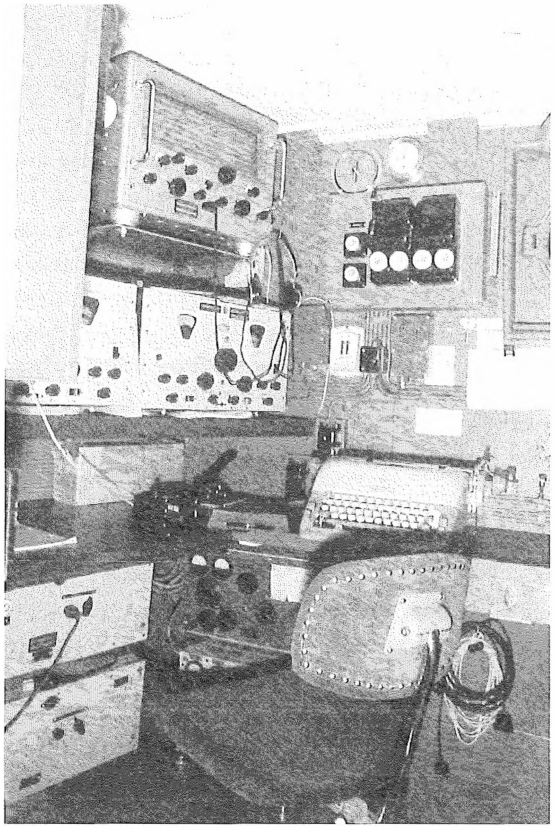
På MALLEMUKKEN havde jeg haft en måneds tid ombord sammen med min forgænger, således at en grundig indlæring til denne tjeneste også fandt sted. Dette medførte som »sidegevinst«, at jeg som overtallig ombord måtte sove i hængekøje, da alle faste køjer var optaget.

Tjenesten her var meget anderledes end på flåderadioen. Her var man ikke kun radiooperatør, men skulle selv – lige som en civil gnist – holde radiostationen i orden. Der var også en del administrativt arbejde for chefen. Under fiskeriinspektion havde jeg desuden særlige funktioner, når vi var på trawlerjagt ude på fiskebankerne. Når vi var i søen skulle Flåderadio Grønnedals trafiklister[7] aflyttes hver tredje time, dog slap jeg for at skulle op klokken tre om natten. Så timerne fra midnat til klokken seks morgen var den længste samlede soveperiode, når vi var ude at sejle. Var der trafik til os, skulle OVC kaldes op, og der var altid en daglig positionsmelding (i kode). Derudover kunne der være rapporter over observerede trawlere samt almindelige administrative meldinger. Skibets generator leverede 110V jævnspænding, så til brug for radioen var der et par omformere til 220 V vekselspænding. Spændingen reguleredes af en par »automatiske« kulskive-regulatorer. Når spændingen efter opstart af omformeren manuelt var indstillet, skulle kulskiverne ved vekslende belastning, og dermed opvarmning, udvide sig og trække sig sammen, og således holde belastningsmodstanden konstant. Disse regulatorer skulle dog jævnligt efterreguleres manuelt.

Radiostationen var udstyret med en rimeligt moderne hovedsender[8] af type Elektromekano S249, der kunne levere ca. 500 watt sendeeffekt. I kortbølgedelen[9] indeholdt senderen kun frekvenser til militært brug. De var alle styret af hvert sit specialslebne krystal[10]. Til kontakt med civile stationer var der mellembølgetelegrafi[11] og telefoni, også med krystalstyrede frekvenser. Som reserve- og nødsendere var der et par ældre tyske Lorenz 50 watt sendere fra krigens tid. Den ene af dem kunne drives af et nødbatteri, der drev en lille generator. Disse gamle sendere var ikke helt frekvensstabile, fordi de ikke var styret af krystaller, så frekvensen kunne »drive« lidt, efterhånden som senderen blev varmere.

Modtageudstyret bestod af et par amerikanske modtagere kaldet BX925. Der var ingen skala, hvor frekvensen kunne aflæses direkte. For at finde en bestemt frekvens skulle jeg først vælge et frekvensområde på en omskifter, indstille til nærmeste 1000 Hertz interval og derefter søge på en motordreven talskala i et lille vindue på modtagerens forpanel. Når frekvensen var fundet, noteredes skalaens visning til sene-

re brug. Men efter lidt tilvænning viste den sig alligevel at være en udmærket modtager, der ikke drev ret meget i frekvens. Den tredje modtager var en ny dansk Elektromekano M88, men den var anbragt så højt, at man skulle rejse sig for at betjene den, så den blev brugt som vagtmodtager til nød- og kaldefrekvensen på telefoni, 2182 kHz. Radiorummet ombord var ikke stort, kun ca. 2 x 3 meter. Heraf var en del optaget af hylder, strømtavle og udstyr, så der var vel levnet et frit gulvareal på godt 1½ x 2 meter. Rummet var i hvert fald ikke større, end at man kunne sætte sig med ryggen mod strømtavlen og fødderne op på bordkanten overfor. Skibet var meget levende i søen, så dette var en meget anvendt arbejdsstilling, somme tider med skrivemaskinen i skødet.



1969, radiostationen på orlogskutteren MAAGEN. Øverst modtager type Electromekano M88, derunder to modtagere type BX925. Under bordet de to reservesendere type Lorenz. (Foto: forfateren)
*1969, the radio station on the naval cutter MAAGEN. Above is an Elektromekano M88 receiver and underneath it are two BX925 receivers. Under the table are the two Lorenz reserve transmitters.*
*(Photo: The author)*

*Nærmeste omvej*

Radioforholdene i kortbølgeområdet kunne somme tider give anledning til pudsige oplevelser:

Da MALLEMUKKEN i august var på vej mod Danmark, og befandt sig godt et døgns sejlads fra Færøerne, lå jeg med MAAGEN ude i Davis Strædet udfor Sukkertoppen. Om aftenen hørte jeg MALLEMUKKEN kalde Flåderadio Thorshavn på 5010 kHz for at aflevere en positionsmelding. Han fik ikke svar og kaldte derfor Flåderadio Frederikshavn, fik heller ikke svar derfra og kaldte til sidst Grønnedal. Men den eneste, der hørte ham, var åbenbart mig. Jeg kaldte MALLEMUKKEN, fik straks kontakt og fik hans melding. Så kaldte jeg Grønnedal, afleverede meldingen, Grønnedal sendte den videre til Frederikshavn, som sendte den til Thorshavn.

*1972-78,*
*Grønnedal igen – fra telegrafi til UHF[12]-kæde*

Efter nogle års tjeneste i Danmark og en sergentskole bag mig, vendte jeg i 1972 tilbage til Grønnedal og tjenesten på Flåderadioen, nu som vagtleder. Det var min mening blot at tage et halvt års tjeneste for at gense stedet, og derefter forlade Søværnet for at begynde i handelsflåden. I stedet blev det til knapt syv års tjeneste – hvad det skyldtes, er en anden historie.

Ved ankomsten i marts 1972 var stationen stort set som jeg huskede den fra 1968. Der var dog kommet en radiotelexforbindelse[13] til Godthåb i stedet for den tidligere telegrafi. Det var som før en kortbølgeforbindelse, der via ny teknologi og ved brug af flere frekvenser samtidig kunne holdes igang det meste af tiden. Den lukkede, når der var dårlige radioforhold. Over denne telex blev det meste af teletrafikken nu afviklet, men der var stadig daglige telegrafiforbindelser til Julianehåb, Narssarssuaq og Prins Christianssund Radio. Langs sydvestkysten var Grønlands Teletjeneste i fuld gang med at opbygge en UHF-kæde. Der var sidst i 60-erne blevet lavet en VHF—kæde[14] langs kysten, der kunne fungere ligesom kabelforbindelser og fremføre nogle få telex og telefonlinjer. Men med den nyere UHF-teknik kunne kvaliteten forbedres og mængden af linjer øges. I midten af 70-erne var denne kæde etableret fra Diskobugten i nord til Julianehåbsdistriktet i syd.

I takt med, at nye linjer åbnedes, lukkedes de tidligere telegrafiforbindelser mellem byerne, og snart var der kun de egentlige kystradiostationer tilbage med telegrafi mellem skibe og land. Loran-stationerne på østkysten blev lukket, og de to på sydvestkysten blev koblet på kystkæden. I oktober 1975 blev også Grønnedal tilsluttet kystkæden og fik stabile telex og telefonforbindelser – så stabile som nu vejret tillod. Storme og overisning af antenner kunne til tider afbryde kæden. Det skete bl.a. kort efter at Narssarssuaq (flyvepladsen) var blevet koblet på kæden. En såkaldt repeater i fjorden syd for pladsen, som ledte kæden videre ud mod Narssaq, væltede i en storm. I Narssarssuaq var radiostationen nedlagt kort efter tilkoblingen, og der var ingen rygdækning radiomæssigt. Så stedet var afskåret fra omverdenen i over en uge – bortset fra radioforbindelsen fra flyvevåbnets C-54 transportmaskine, fra hvilken det mest nødvendige blev telegraferet via Grønnedal. Et andet problem, som kæden var udsat for, var hærværk. De små røde skure og masterne med parabolantenner blev et yndet mål for jægere og andre med lyst til at skyde, ligesom vi af og til ser herhjemme, at et vejskilt har fået et skud hagl.

*SOS[15] – fra en kyststation?*

På flåderadioen holdtes konstant lyttevagt på nødfrekvensen for telegrafi, 500 Khz. En nat i januar 1973 blev jeg opmærksom på, at der blev udsendt alarmsignal – det særlige signal af 12 streger, der forud for selve nødkaldet kan starte automatiske alarmmodtagere i skibene. Sammen med de vagthavende telegrafister var jeg klar ved modtageren, da nødkaldet kom: SOS DE TFV – derefter fulgte den korte pause inden selve nødmeldingen kom. Vi undre-

de os lidt – nødkald fra en kyststation? Så kom nødmeldingen:

SOS DE TFV – VULCANIC ERUPTION ON THE ISLAND. ALL SHIPS PLEASE STEAM FOR HELP.

TFV er Vestmanna-øernes radio.

*1981, Telegrafist i handelsflåden – M/T AMALIENBORG*

I juli 1981 forlod jeg Søværnet for at blive telegrafist i handelsflåden og fik allerede få uger efter ansættelse i Rederiet Dannebrog. Efter nogle ugers kontortjeneste på rederikontoret for at lære hyreregnskabet at kende, fik jeg min første udmønstring med produkttankeren AMALIENBORG.

»Ja, så starter du jo fra bunden«, var den trøsterige bemærkning, jeg fik med fra kontoret.

Det var da heller ikke verdens nyeste skib, men mit første møde med handelsflåden overlevede jeg da. Radiostationen var af dansk fabrikat – Elektromekano fra Dansk Radio A/S, Hovedsenderen var fornylig blevet udskiftet med den moderne model 1250 og også hovedmodtageren var udskiftet til en nyere type med frekvens-synthesizer[16]. Der var ikke installeret radiotelex, så al trafik var pr. telegrafi og telefoni, hvilket passede mig udmærket. Umiddelbart inden udmønstringen havde jeg kontaktet en tidligere kollega fra Grønnedal, der nu var telegrafist på Lyngby Radio[17]. Jeg fulgte ham på en nattevagt og fik dermed genopfrisket kendskabet til de procedurer, der skulle anvendes ved kontakt til Lyngby Radio – især kortbølgetelegrafi og -telefoni. Så uden den indlæringssejlads – »føltid« – som mine civile kolleger fik – klarede jeg skiftet til det civile liv uden vanskelighed. Den daglige tjeneste ombord bestod i almindelighed i aflytning af trafiklisterne fra Lyngby Radio. Fra skibet var der et dagligt positionstelegram og privat kunne der være et par telefonsamtaler i løbet af ugen. Den menige besætning var fra Honduras, og den belastede os næsten aldrig med privat kommunikation. Skibets kaldesignal var OVXD og lå derfor tidligt i den danske serie, der starter ved OU.., så aflytningen af trafiklisterne var hurtigt overstået, da jeg kun skulle aflytte de to første afsnit af listen, der oplyste om telegrammer og telefonsamtaler fra land til skib. Den sidste del – voksende i omfang – handlede om radiotelex, og den behøvede jeg ikke at bekymre mig om.

Under sejlads i Mexicogolfen brød skibets air-condition anlæg sammen, og en større reparation skulle iværksættes. Dertil skulle bestilles en mængde reservedele via rederiet. Maskinchefen præsenterede mig ud på aftenen for listen, der skulle telegraferes hjem, og mente, at jeg havde arbejde nok til resten af aftenen og natten med. Det hastede, sagde han. Jeg gik straks op og startede senderen, og mens den varmede op, fik jeg talt ordene i telegrammet. Det blev på lidt over 600 ord. Jeg fik hurtigt kontakt med Lyngby og begyndte afsendelsen. Så lange telegrammer deles ved afsendelsen op i sider à 50 ord, hvor der kvitteres for modtagelsen efter hver side. Så skal der ikke ledes så langt tilbage, hvis modtageren skal have noget gentaget. Men det gik støt og roligt, uden forstyrrelser og så fik jeg ovenikøbet ros af Lyngby for min mors-

1981, radioen i M/T AMALIENBORG, mit første civile skib. T.v. den nye hovedsender Elektromekano S1250. T.h. over morsenøglen den nye modtager, der gav min afløser kuldegysninger. Den fylder kun det halve af den forrige, derfor blændpladen ovenover.
(Foto: forfatteren)

*1981, the radio on the M/T AMALIENBORG, my first civil ship. To the left is the new main transmitter, an Elektromekano S1250. To the right over the morse key is the new receiver, which gave my successor the shivers. It takes up only half the space of the old one, which is why there is a screening plate above it.*
*(Photo: The author)*

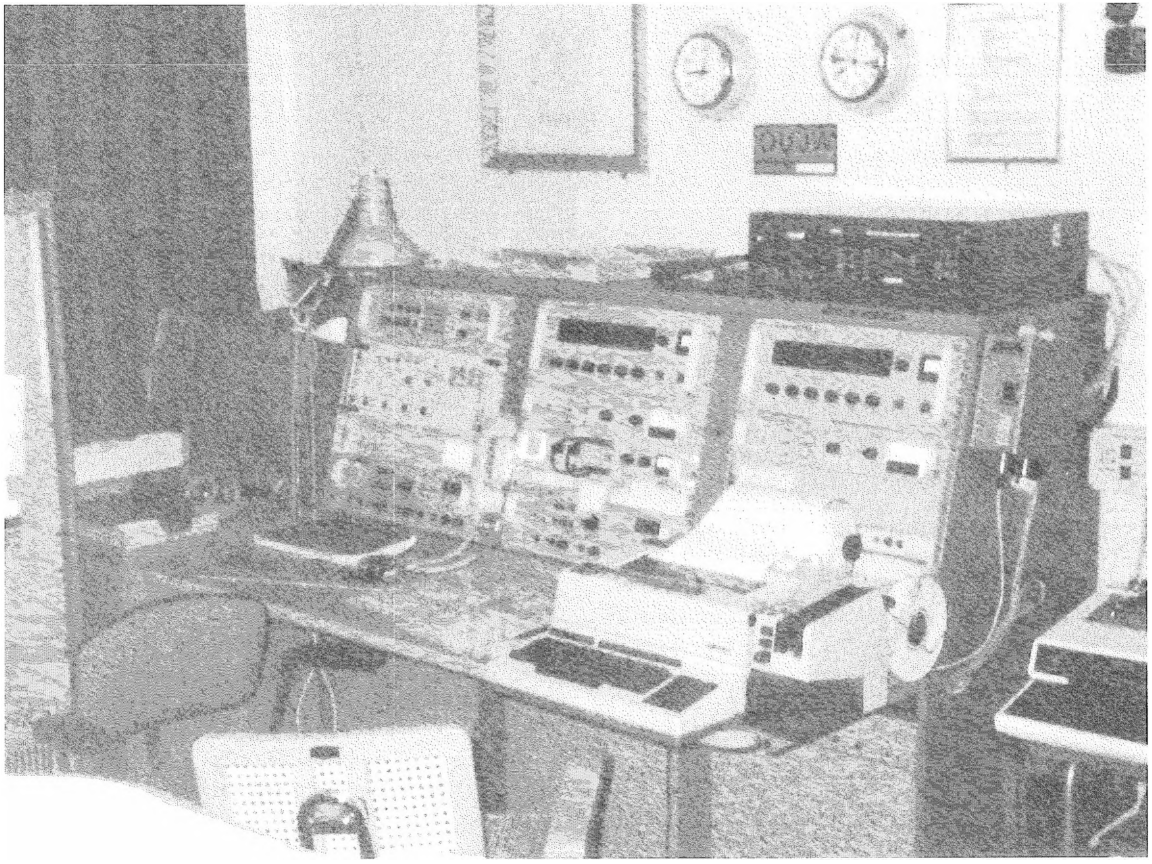
ning! Efter de sædvanlige TU og SU kom der et lille FB (fine business!) til mig. Så tre kvarter efter at chiefen havde stukket mig teksten i hånden, stod jeg i messen igen med en kølig dåseøl. Jeg var vistnok lidt stolt af mig selv. Forresten blev dette det længste telegram jeg har afsendt på »håndpumpen« i min karriere.

I Houston, Texas fik vi en kemikalielast til Rotterdam, og for at komme sikkert over Atlanten, valgte kaptajnen at tilmelde skibet »Weather Routing«, en tjeneste vareta-

get af Meteorologisk Institut. Et par gange om dagen skulle skibet sende vejr- og positionsrapport til København, hvorefter MI sendte svar med forslag om den vejrmæssigt mest sikre rute. Det gav lidt ekstra arbejde på turen over. Undervejs kom der besked fra rederiet, at jeg i Europa skulle skiftes til et andet skib. Normalt skulle jeg have været 4 måneder ude på samme skib, men der skulle hasteafløses i M/S CHARLOTTENBORG. Telegrafisten, der stod for tur, ville ikke have skibet, fordi det var udstyret

1983, radiostationen med telex med hulstrimmel. Ovenpå konsollet ses modem'et, mellemled mellem radio og fjernskriver. (Foto: forfatteren)

*1983, a radio station with a telex with punched paper tape. On top of the console is the modem, which connects the radio with the teleprinter. (Photo: The author)*



med radiotelex, så han blev sendt ud for at afløse mig.

Det viste sig at være en ældre kollega, som kun kunne klare de skibe, der kun havde telegrafi og telefoni. Da rederiet hidtil havde haft flere af disse, havde det ikke været noget problem, men nu var der kun tre mindre tankskibe tilbage uden radiotelex. Det viste sig også at være lidt problematisk, at hovedmodtageren var skiftet, siden han sidst havde været ombord. Det huede ham ikke, at der var kommet nye knapper at trykke på, og det meste af vor overlevering gik med at vise, hvordan den skulle indstilles. – Alt det nymodens pjat!

*December 1981-februar 1982 – M/S CHARLOTTENBORG*

Efter et par dage hjemme påmønstrede jeg M/S CHARLOTTENBORG i Hamborg. Sammen med tre andre stykgodsskibe besejlede den DAFRA-Line[18] ruten fra Nordeuropa til Vestafrika og Congofloden. En rundrejse varede to måneder og bragte stykgods og containere sydover og træ og kobber fra Congo og Zaire nordover. Et lastrum var udstyret til køle/fryselast og der var tanke, som kunne fragte vegetabilske olier.

Radiostationen var den komplette Elektromekano C1250 fra Dansk Radio, suppleret med radiotelex. Den tilsluttede fjernskriver var – dengang – den helt moderne type med hulstrimmel. Nu skulle jeg altså til at arbejde med radiotelex, men en anden slags end den, jeg kendte fra tiden i Grønnedal. Jeg var nu sikker på, at jeg nok skulle klare dette nye også, og havde da heldigvis et par timer sammen med forgængeren. Så inden han gik i land, havde jeg fået en god overlevering om både kommunikation og regnskab.

Denne type – kaldet SITOR – Simplex Telex Over Radio – arbejdede med såkaldt fejlsikkerhed på radioleddet. På liniedelen – fra abonnent i land til kystradiostationen – sendtes med den normale hastighed 50 Baud[19]. Men over radioen sendtes de enkelte tegn hurtigere, således at der blev tid til at kontrollere, at de ikke blev forvansket undervejs. I praksis foregik det ved, at en blok på tre tegn afsendtes. De blev repeteret af modtageren, sendt endnu en gang, og først ved korrekt modtagelse anden gang, blev de registreret og nedskrevet. Ved dårlig radioforbindelse kunne der derfor forekomme ophold i skrivningen, og så var det vigtigt at vente, indtil alt var modtaget. Tegnene +? fungerede som »skifter« – når de var modtaget, vidste man, at det var ens tur til at skrive. (Simplex betyder at der kun kan sendes i en retning ad gangen).

Stort set al skibets tjenstlige kommunikation blev afviklet over telex. Dagligt, undtagen i havn, blev rederikontoret kaldt op ved 10-tiden dansk tid. Først afsendtes og modtoges meddelelser, der lå og ventede på strimmel, derefter skulle der altid »snakkes« med en eller flere afdelinger eller personer i kontoret, så et opkald kunne sommetider vare 30 minutter eller mere. Så var der til gengæld kun sjældent flere opkald hjem den dag. I dagens løb kunne der forekomme yderligere telex-opkald til agenter m.m. i andre lande og havne på ruten.

Fra Europa mod Afrika var Antwerpen sidste havn. Her blev den sidste Afrikalast losset ud, og skibet blev færdiglastet for syd-

gående. Så snart som muligt efter afgangen sydover skulle der afsendes lastemelding, der fortalte om placeringen i skibet og destinationer. Det var en lang historie at skrive, når indholdet af fem lastrum med mellemdæk skulle beskrives i tal og tekst. Selv om det var opstillet skematisk og med udbredt brug af forkortelser, kom den færdige melding ofte til at fylde et par meter papirrulle, og op til 10 meter telex-strimmel. Det var næsten uundgåeligt, at der i sidste øjeblik forekom rettelser og tilføjelser. Telex-maskinen havde en strimmellæser foran, og en strimmelskærer på siden. I læseren satte man sin gamle strimmel, kørte hen til det sted, hvor der skulle ændres, stoppede strimmellæseren, tilføjede eller rettede via tastaturet, og startede strimmellæseren igen. Så kom den nye og rettede version ud af strimmelskæreren. Imens brugte skriverdelen lige så meget papir, som meldingen fyldte. Der kunne godt blive forbrugt mere en én papirrulle, inden lastemeldingen var færdig og afsendt.

Efter anløb af Canarieøerne var det vigtigt snarest muligt at få radiokontakt med det skib fra DAFRA-line der p.t. lå i Pointe Noire i Congo. Da der ingen telexforbindelse var til disse dele af Afrika, var skibet, der lå i Pointe Noire kommunikationscenter for de øvrige skibe i farten. Med samme formål lå et hollandsk off-shore skib på station ved Soyo, Angolas havn ved Congoflodens udløb. Lastemeldingen blev sendt via disse skibe til agenterne i de pågældende havne. Samtidig modtog skibet agenternes oplysninger om forventet last til Europa. Efter ankomst til Pointe Noire, og under hele rotationen i Congo og Zaire, blev det så ens egen tur til at fungere som relæstation. Det skete også, at private henvendte sig ombord for at få sendt telex eller telefonere til Europa. Det var telegrafistens private »business«, mens man var i området.

Til radiokontakt fra skibet til land benyttedes for det meste Lyngby Radio. Som dansk skib var det desuden den billigste station at benytte. Ved telexopkald til andre lande end Danmark skulle der dog regnes med en højere linietakst fra Lyngby til det pågældende land, og så måtte man overveje, om en udenlandsk station med større fordel kunne benyttes. Det var heller ikke altid, at man kunne få kontakt med Lyngby, og så måtte alternative stationer kaldes op. Det var især Bern Radio i Schweiz, der var flink til at hjælpe. Kunne vi ikke – især fra Afrika – høre Lyngby, så var Bern næsten altid klar og tydelig. Både Bern og Lyngby var på dette tidspunkt manuelt betjente. Når en radiokanal var ledig, og ens opkald gik igennem, fik man fat i operatøren. Efter både høflige og hjertelige hilsner var udvekslet, bestilte man nummeret, operatøren kaldte telexnummeret og stillede skibet igennem. Når telexforbindelsen blev afbrudt, kom man igen tilbage til operatøren, og fik oplyst, hvor mange minutter, der skulle betales for. Havde der så, på grund af radioforholdene været pauser i trafikken, kunne det godt være, at den flinke operatør sagde »5 minutes«, selv om det havde varet længere.

På dette tidspunkt begyndte også Ostende Radio i Belgien at tilbyde radiotelexekspedition. Denne station havde, som en af de første i Europa, investeret i terminal-

udstyr, der automatisk kunne koble telexopkaldene fra skibene igennem til abonnenten i land. Dette medførte lavere taksster, og snart var Ostende Radio min foretrukne alternative station. Året efter var Lyngby Radio igang med at installere lignende udstyr, og Bern Radio fulgte snart efter. Så var det slut med hyggesludder med operatøren, inden telexopkaldet blev stillet igennem. Terminaludstyret til disse stationer var i øvrigt af dansk fabrikat fra Thrane & Thrane.

Med nogle få undtagelser var der dansk besætning ombord. Det gav anledning til en del privat trafik, mest radiosamtaler hjem via Lyngby Radio. Det var ofte lørdag aften, der var interessant, og det udviklede sig i mine måneder ombord til et helt ritual. Det blev til »faste kunder« som brugte mit kammer, som lå på samme dæk som radiostationen, som venteværelse. Når kontakten til Lyngby var opnået, var der ofte ventetid, til det blev ens tur, og kunderne hyggede sig så i venteværelset med medbragt vin og tobak. Hen ad 8-9 tiden om aftenen var det overstået, og kunderne gik hjem. Så var der bare tilbage for en ikkerygende gnist at få luftet godt ud, inden man skulle til køjs.

Med til arbejdet hørte forberedelse af havnepapirer og deltagelse af indklareringen af skibet ved ankomst til havn. Generelt må jeg sige om denne periode, at jo sortere myndigheder, jo flere papirer krævedes der. En af mine kolleger kom ovenikøbet med denne bemærkning under en overlevering: »Prøv at overrække dem papirerne på hovedet. Dem, der vender dem om, er dem, der kan læse.«

En lille hævn kunne man dog tage over bureaukratiet: I arkiverne i flere afrikanske havne ligger der dokumenter, der med flot rød stempelfarve er pyntet med det spejlvendte aftryk af en prop fra »Gammel Dansk«.

På radiostationen var der en hel skuffe med dokumenter til indklarering, med en eller flere hængemapper med papirer til de enkelte lande på ruten. IMO[20] havde lavet et sæt standardformularer til de mest anvendte oplysninger: besætningslister og tolddeklaration. Men de fleste lande ville have oplysningerne på deres egne nationale formularer. Det første, der skulle klares, var altid sundhedmyndighederne, der skulle have »Health Declaration«, hvor skibsføreren attesterede at skibet var smittefrit, og ingen ombord var syge. Når det var godkendt, kunne »det gule flag« hales ned, og arbejdet ombord begynde. Til havnepoliti og toldere skulle der laves et antal besætningslister og tolddeklarationer. I en havn som Antwerpen var to sæt som regel nok. I visse afrikanske havne krævedes der 20-25 stk. Der var også en markant forskel på, hvor mange »myndighedsrepræsentanter« der dukkede op ved indklarering. I Australien oplevede jeg senere hen, at kun én person kom ombord og ordnede alle papirer, i de fleste europæiske havne kom der 3-4 mand, i afrikanske havne 15-20 mand. Ombord på CHARLOTTENBORG havde vi på hoveddækket et stort lokale, som vi til daglig brugte til filmforevisning. Her blev der i afrikanske havne sat et langt bord op, så vi kunne modtage myndighederne og afvikle papirarbejdet.

På CHARLOTTENBORG, og i øvrigt også på de andre skibe i ruten, var der ca. 30 mand (m/k) ombord. Officererne og enkelte andre var rederiansatte, med en udmønstringstid på 4 måneder. De øvrige var ansat på almindelig kontrakt, med en udmønstringstid på minimum seks måneder. Dette passede godt med en rundrejses varighed på to måneder, som gav to eller tre rundrejser alt efter stilling. Bremerhaven var den af rederiet foretrukne skiftehavn, og det kunne give meget arbejde til telegrafisten at forbereede, at ca. halvdelen af besætningen skulle skiftes. Værst var det, hvis ankomst til Bremerhaven faldt lige efter et månedsskift. Så skulle der afsluttes et helt månedsregnskab plus afregninger for 2-3 dage for dem der skulle hjem. På et andet skib oplevede jeg en ankomst på disse betingelser: 32 mand ombord og 17 afmønstringer inklusive min egen, i alt 49 hyreblanketter at have klar.

Rejsen sydpå mod Afrika startede for alvor med afgangen fra Antwerpen 13. december, hvor vi kom ud i rigtig dårligt vejr i Kanalen. Efter at have sluppet lodsen ved 10-tiden fortsatte vi med let reduceret fart vestover. Det blæste ca. styrke 11 fra vest. Efter middagsmåltidet gik jeg op til min normale middagslur. Men skibets bevægelser var for meget for mig: Jeg begyndte at blive søsyg. Ved 13-tiden var skibet blevet overhalet af et peruviansk køleskib, BONITA, der forcerede op mod vejret. Ved 14-tiden så vi det igen. Da lå det på langs i bølgerne med kraftig slagside. Den hårde sejlads havde forårsaget maskinskade og med mistet manøvreevne havde rulningerne fået lasten til at forskubbe sig. BONITA havde endnu ikke udsendt noget nødsignal, og først ved vores ankomst opnåedes kontakt. Det eneste der virkede ombord var tilsyneladende kaptajnens walkie-talkie. På dette tidspunkt var jeg blevet tilkaldt, med besked på at starte radiostationen op, og gøre klar til at viderebefordre nødtrafik. Det blev så CHARLOTTENBORG, der fik alarmeret både fransk og engelsk redningstjeneste. Helikoptere blev sendt ud, men havde helt umulige arbejdsforhold, sådan som skibet slingrede. Trods faren for at skade både redningsmanden, der blev firet ned, og de nødstedte, lykkedes det alligevel en engelsk helikopter at bjærge seks personer op fra skibets brovinge. Yderligere forsøg på helikopterredning blev opgivet. I mellemtiden var redningsbåden fra de britiske kanaløer blevet tilkaldt. Den nåede frem ved 17-tiden og arbejdede ind i aftenmørket på at bjærge de sidste ombordværende. Af 36 ombordværende omkom kun én. CHARLOTTENBORG havde under hele aktionen ligget standby ved havaristen, men ved 18-tiden fik vi af den engelske kystvagt tilladelse til at fortsætte rejsen. 30 minutter efter gik alarmen igen. Denne gang var det en fransk trawler, der var sprunget læk. Vi var ikke længere væk, end at vi så de røde nødblus, han sendte op. Vi gik mod positionen, men vor assistance blev ikke nødvendig. Helikoptere satte lænsepumper ombord, og ved 20-tiden fik vi igen lov at fortsætte. Så kom den tredje alarm. Denne gang fra en coaster, der med maskinskade drev op mod den engelske kyst. Vi blev igen bedt om at være standby, men kom heller ikke her i direkte aktion.

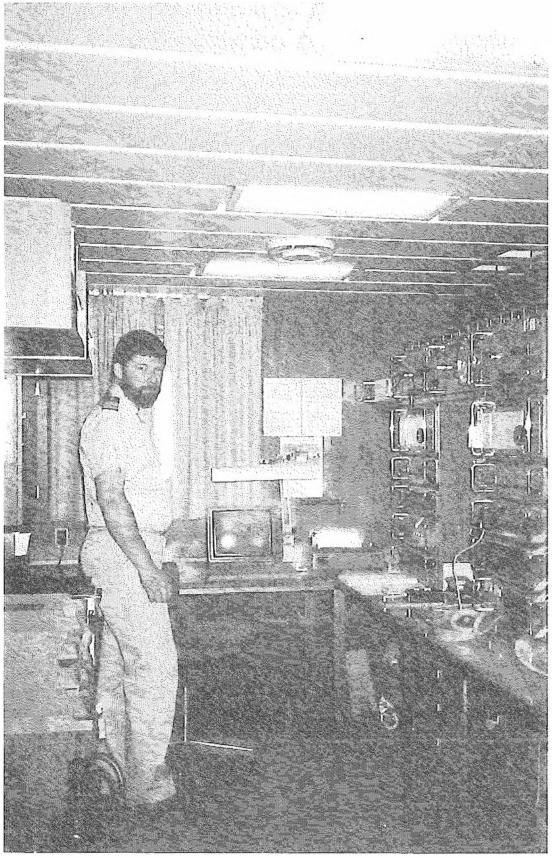
Denne situation sluttede ved halvto-tiden om natten, desværre tragisk. Efter godt tolv timer på radiostationen med tre nødsituationer kunne jeg slukke, lukke og gå til køjs. Jeg var ikke søsyg mere og blev det aldrig siden.

*1985, M/S MERCANDIAN GOVERNOR*

Efter en frivillig pause – sabbatår – var jeg igen hyresøgende i efteråret 1985 og fik ansættelse i Mercandia-rederierne. Første udmønstring blev M/S MERCANDIAN GOVERNOR, et Ro/Ro[21] skib af den type, rederiet kaldte 3-i-én. Efter ombygning nogle år senere sejlede dette skib – indtil broåbningen – på Storebælt som færgen KRAKA.

Radiostationen var en Sailor Tandem-station fra S.P.Radio i Aalborg. Det særlige var, at der ikke var forskel på hoved- og reserveudstyret, blot dobbelt op. Stationen var fornylig blevet udstyret med radiotelex, og udstyret var af nyt fabrikat fra Thrane & Thrane. Ved ansættelsessamtalen var jeg blevet spurgt, om jeg havde erfaring med radiotelex, hvilket jeg jo havde kunnet bekræfte. Men hvad var det, jeg var kommet ud til? Hvor var telexen? Der stod jo bare en lille fjernsynsskærm med et tastatur foran og en printer ved siden af. Det var telexen. Det var slut med strimler. Min forgænger havde ikke kunnet klare overgangen til dette nye, og det var årsagen til afløsningen. Han havde pådraget sig et nervøst sammenbrud, så den normale overlevering af station og regnskaber måtte jeg undvære. Der var ikke andet at gøre, end at tage instruktionsbogen ned fra hylden og slå op på side 1. Ud på aftenen fik jeg afsendt den første telex.

Dette T&T udstyr var selvfølgelig dengang noget vildt avanceret grej. Det var en lille tekstbehandlingscomputer, der via et



1986. Mercandiaskib med Sailor Tandem station. T.h. for gnisten ses Thrane & Thrane telexen med tastatur, skærm og printer. (Foto: forfatteren)
*1986, a Mercandia ship with a Sailor Tandem station. On Sparks' right is the Thrane and Thrane telex with its keyboard, screen and printer.*
*(Photo: The author)*

telex-modem kunne det samme som de gamle telex, plus en del mere. Den interne hukommelse kunne rumme 813 linjer tekst, ikke imponerende, sammenlignet med en moderne PC. Anlægget kunne udstyres med batteri-backup til hukommelsen, men dette havde montøren ikke haft tid til at færdiginstallere. Hvis strømmen blev afbrudt, blev alt slettet. Dette kostede mig ved én lejlighed 2 timers spildt arbejde. En formiddag havde maskinchefen indleveret den månedlige maskinrapport, en sag der fyldte et par hundrede linjer tekst og inkluderede en kunstfærdig skematisk opstillet oversigt over forskellige målinger på de enkelte cylindre. Lige før middag var jeg færdig med at skrive den ind, men sendte den ikke. Mens vi spiste fik vi blackout. Om igen.

Efter aftenvagten og til næste morgen »lyttede« anlægget efter Lyngby Radios broadcast-udsendelser. Om morgenen var hukommelsen derfor fuld af trafiklister og også gerne søfartspressen. Nede i skærmens højre hjørne stod markøren og blinkede efter det sidst modtagne bogstav. For overhovedet at komme ind i systemet, måtte jeg slette de 4-5 sidst modtagne tegn. Så gik den første halve time med at rydde op, checke trafiklister og forsøge at redde hvad der reddes kunne af søfartspressen.

I mine fire måneder ombord var skibet udstationeret i Japan. Jeg påmønstrede og afmønstrede i Yokohama. Vi fik nogle rejser med biler fra Japan til Kina, men lå for det meste og ventede på last på Yokohama red. I dagtimerne var det ikke muligt at høre Lyngby radio, men den gik som regel igennem om natten. Trafikken mellem skib og rederi blev derfor sendt via Singapore Radio, der netop havde udvidet med en stor kortbølgetjeneste med radiotelex. Den var dejlig nem at arbejde med. Den havde nemlig også fået Thrane & Thrane udstyr. Det var ikke nødvendigt at aflytte trafiklister, for man fik automatisk at vide, om der lå trafik, når man kaldte op. For at tiltrække trafik fra europæiske skibe, havde Singapore Radio indgået et samarbejde med Lyngby Radio, så linietaksten fra Singapore til Danmark var meget rimelig. Derimod var det ret dyrt at ringe hjem. På et par rejser over til Kina til havne i Det Gule Hav fandt jeg imidlertid ud af, at der her inde var »hul igennem« i ca. en times tid, så det var med at få kaldt op lige så snart, jeg kunne høre Lyngby, for derefter at ringe ned i messen: »Vi er nummer to til Lyngby – er der nogen, der vil ringe?« 2-3 samtaler kunne jeg nå at afvikle, inden forbindelsen døde ud igen.

Efter fire ture til Kina skete der endelig noget: Vi fik en last til Australien. Det var ganske vist kun 87 biler, som var en restlast fra et japansk skib. De skulle losses i Fremantle og Darwin. Rejsen betød, at både jul og nytår skulle fejres i søen, men hvad så? - Skibet havde ikke været i Australien før, så alle glædede sig. Turen derned tog 15 dage, og da vi nærmede os australsk territorialfarvand, skulle jeg igang med at sende positionsmeldinger til deres kystvagt. Deres kystradiostationer var også blevet udrustet med telex, dog uden automatik, så jeg kaldte Perth Radio ved Fremantle. Da jeg kom igennem, oplyste jeg vores kaldesignal og gav vores telex-tilbagesvar. Så

kom Perth: »Davs, hvem er I«? Telegrafisten hed Jørgen og havde været i Australien i lidt over 20 år. Det blev til en »snak« over ca. seks meter telexpapir. Næste aften skulle der igen afleveres pos-melding og efter kontakt kom der igen noget som lignede dansk. Jeg spurgte, om det var Jørgen.

»Nei, Erik her – eg er norsk«.

Den 1. januar om morgenen ankom vi Fremantle. Da skibet ikke havde været i Australien før, var der ingen af landets egne formularer i skuffen med havnepapirer. Til indklareringen havde jeg lavet mandskablister og toldlister af IMO's internationale standardtype og håbede, at de ville blive accepteret. Fra land mødte kun én enkelt mand – der kunne det hele, både pas og toldlister. Han var vældig flink – men papirerne jeg gav ham duede ikke. Jeg forklarede, hvorfor de ikke var på australsk papir, og han var venlig nok at kalde sin overordnede. Men der var ikke noget at gøre – landets egne papirer skulle udfyldes. Den flinke fyr tilbød at skrive mandskabslisterne, mens jeg måtte ordne toldlisterne, der skulle have hvert enkelt besætningsmedlems underskrift. Takket være dette arbejde nåede jeg at komme i land. Vores landgang var sat ude i forskibet, hvor apteringen lå. For at få 2.mesters underskrift måtte jeg ned på kajen, hvor han overvågede bunkringen af olie nede ved agterskibet. De i alt ca. 300 meter – og godt 5 minutter – er alt, hvad jeg nåede at være i land i Australien. Der var fire mand, det ikke lykkedes mig at få fat i, og afgangen nærmede sig. Jeg forklarede om de fire manglende signaturer og så sagde han: »Ok, jeg skriver to af dem og du de to sidste!« – og så fik jeg formularer med til Darwin. Mit dagbogsnotat viser, at vi fortøjede kl. 0825 og afsejlede kl. 1440. Det meste af denne tid gik for mig med papirarbejdet. I Darwin nogle dage senere lå vi kun inde i seks timer. Der nåede jeg ikke engang ned på kajen.

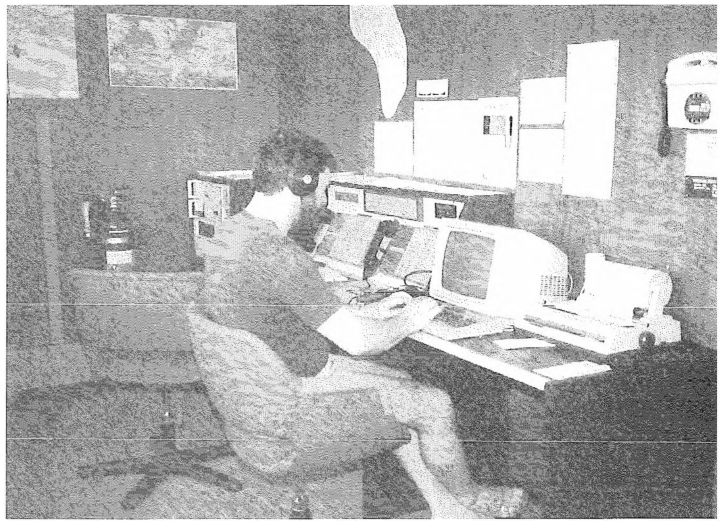
*1988, M/S CARACAS*

Efter nogle udmønstringer med skibe med samme radioudstyr som i MERCANDIAN GOVERNOR fik jeg i 1988 en udmønstring med MERCANDIAN PACIFIC II, der grundet udchartring til et venezuelansk rederi var omdøbt til CARACAS. Det var et af Mercandia-flådens nyeste og største skibe – kaldet super gigant typen. Vel ombord kunne jeg endnu engang konstatere: nyt skib = ny radio. Her skulle jeg så lære den nyeste Skanti-radiostation at kende: to flade betjeningspaneler for hoved- og reservesæt, en slags tandem igen.

Fra panelerne, det eneste umiddelbart synlige af anlægget, betjentes både sender og modtager, det hele styret af microprocessorer. Her var kun knapper med biplyde at trykke på, der var ikke en eneste knap tilbage at dreje på. Når frekvens eller »kanal« var valgt, afstemtes senderen på 1 sekund når der blev trykket en gang på tasteknappen på telefonrøret. Der var indbygget hukommelse, hvori lå alle internationale kanaler til radiotelefoni og radiotelex. Det var blot at indtaste kanalens nummer, så stod de to frekvenser klar i sender og modtager. Et let tryk igen på tasten og man var klar. Efter eget valg kunne der indtastes omkring 70 frekvenser, så alt, hvad jeg til daglig kunne få brug for, fik jeg efter-

hånden lagt ind: Lyngby radios telegrafifrekvenser, frekvenser til udenlandske kyststationer, frekvenser med vejrmeldinger og navigationsefterretninger og meget mere: to tryk, to bip, og der var klar bane. Telexen var igen Thrane & Thranes, men i nyere og forbedret udgave med meget mere lagerplads.

Ligesom de foregående skibe, gik også CARACAS i fast charter mellem Santos i Brasilien og La Guaira og Puerto Cabello i Venezuela. Normalt gik ruten også ind i Mexico Golfen med anløb af New Orleans og Tampico i Mexico og på nogle rejser også andre havne i Caribien og Mellemamerika. På nogle af rejserne var skibet i Caribien i sæsonen for de tropiske storme, »hurricanes«. Det var især i disse perioder vigtigt at modtage vejrudsigter. I Mobile, Alabama, lå en vigtig radiostation, der for USA's vejrtjeneste udsendte advarsler til skibsfarten. De blev udsendt både på telegrafi og pr. telex og da de var ret omfattende, var sendehastigheden på telegrafi ret høj. Det gav en sjælden lejlighed til at holde færdighederne i morsemodtagning ved lige. Når der var storme i området, kunne meldingen være så lang, at den blev afbrudt af andre faste udsendelser, og fortsatte i en senere periode. Så var det noget nemmere at sætte telexen til. Meldingen med advarsler, oversigt og flerdøgnsudsigt kunne fylde op til to meter telexpapir. Foruden vejrmeldinger skulle der også aflyttes »efterretninger for søfarende«. De blev i dette område stort set udelukkende udsendt pr. telegrafi. Når skibet befandt sig i brasiliansk farvand skulle der desuden sendes daglige positionsmeldinger til deres kystvagt, så der var stadig brug for nøglen.



1988. Radioudstyret i CARACAS. Til venstre for skærmen ses de to betjeningspaneler til sendere og modtagere. Jeg modtager søfartspresse pr. telegrafi og benytter telexen som skrivemaskine. (Foto: forfatteren)
*1988, the radio equipment in the CARACAS. To the left of the screen are the two control panels for transmitters and receivers. I receive the maritime press by telegraph and use the telex as a typewriter.*
*(Photo: The author)*

I Puerto Cabello kom jeg ud for en sjælden oplevelse: tre danske skibe i samme havn – ovenikøbet tre Mercandia-skibe, et af hver af de største typer. I løbet af formiddagen fik jeg talt med mine kolleger på de andre skibe, og jeg ville ikke lade denne situation uudnyttet. De to andre blev indkaldt til »fagligt møde« på Caracas, bl.a. for at se og prøve denne nye radiostation. Den ene af dem tog det helt bogstaveligt og mødte op med notesblok og kuglepen. Vi

andre fik ham dog hurtigt ledt på sporet af, hvad der egentlig skulle foregå. Han var hurtigt opfattende, og vi fik en vældig hyggelig eftermiddag ud af det, med masser af telegrafist-sladder.

*Stewardessen der vejede 58 kg*

Blandt de havnepapirer, der skulle forberedes til indklarering i havne i USA, hørte også et »shore-pass« – et lille personligt identitetskort, dog uden foto. På dette skulle anføres de fleste oplysninger fra ens pas: hårfarve, øjne, højde, men her tillige vægt. Jeg plejede at bruge folks højde over én meter og lagde så lidt til eller trak fra, alt efter som jeg kendte dem. Det havde nær kostet mig livet. Ved et anløb af New Orleans havde jeg skrevet 58 kg på den ene stewardesses shore-pas. Ved indklareringen, hvor alle skulle til »parade« foran immigrations-officeren, sagde hun ikke noget. På grund af andet arbejde så jeg ikke mere til hende før efter aftensmaden. Der blev jeg overfaldet af en hvidglødende furie: »Hvor vover du at skrive, at jeg vejer 58 kg?« – jeg undgik med nød og næppe at få kradset øjnene ud, fik vel sagt lidt til mit forsvar, hvorefter hun – nu kun rødglødende – gik tilbage til sit arbejde. Senere sagde en af matroserne med et skævt grin: »Tja, det var nok fordi du ramte rigtigt!«

*1992, M/S DITLEV LAURITZEN*

Efter egen afsked med Mercandia, en ufrivillig ledighedsperiode og et kursus, fik jeg i 1990 hyre i rederiet J. Lauritzen. Anden udmønstring blev med M/S DITLEV LAURITZEN, et af de fire nye skibe i »Projekt Skib«[22]-serien. Disse skibe var udviklet med anvendelse af den nyeste teknologi. Alt ombord skulle overvåges og styres ved hjælp af computere, af ganske få besætningsmedlemmer. Denne udmønstring kunne næsten betragtes som en forfremmelse. Tre måneders udmønstring, tre måneders ferie og fast skib – det var helt nye betingelser. Før afrejsen til skibet var det meningen, at jeg i rederiets EDB-afdeling skulle få et par dages træning i brug af en PC og i de programmer, jeg ville møde ombord. Dette »kursus« blev indskrænket til godt tre timer, hvori jeg lige fik snust til kunsten at udfylde dokumenter via PC.

Vel ombord gik det straks løs med overlevering. Min forgænger var meget erfaren i brugen af computere, og han prøvede at lære mig så meget som muligt på de få timer vi havde sammen. Der var dog ikke tid til at gøre mig til verdensmester. Heldigvis skulle vi nu være godt to uger i søen, fra Wilmington på USA's østkyst direkte til Buenos Aires. På disse to ugers rejse lykkedes det, med god støtte fra især kaptajnen, at blive rimelig fortrolig med computerarbejdet. Skibet havde en central computer - en såkaldt server – men desuden PC-er på arbejdssteder rundt i skibet, også en på radiostationen. Alle disse var forbundet med serveren.

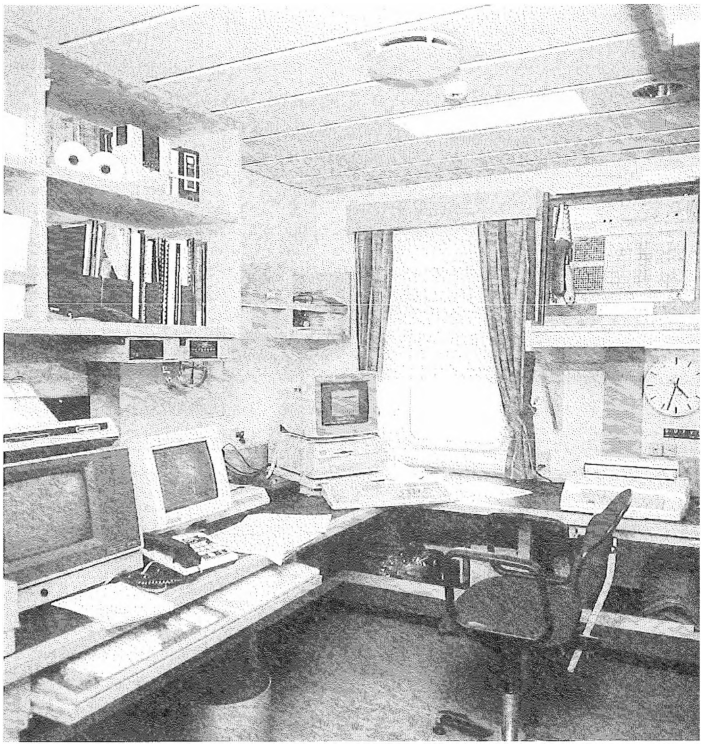
Radiostationen var udstyret med en Skantiradiostation mage til den, jeg havde haft på Caracas. Det væsentlige – og nye for mig – var de to satellit-kommunikationsanlæg, kaldet Satcom-A og Satcom-C systemer. A-systemet var det primære. Det kunne overføre telex, samtaler og fax. En parabolantenne pegede hele tiden mod den satellit,

der dækkede det område, skibet befandt sig i. Automatik drejede antennen efterhånden som skibet bevægede sig indenfor havområdet. Kun når der skulle skiftes til en anden satellit, måtte man gå ind og indstille antennen manuelt. Det andet anlæg, Satcom-C, kunne i den version, vi havde, kun overføre telex. Antennen var ikke retningsbestemt og ved afsendelse og modtagelse af telex, var man ikke i direkte kontakt med den anden telex. En computer ved satellitjordstationen opsamlede og videresendte meddelelserne.

Senere kunne man så modtage en kvittering for, at ens telex var nået frem. Satcom-C udstyret i DITLEV LAURITZEN var af velkendt dansk fabrikat: Thrane & Thrane. Det var udstyret med et drev, der kunne læse og skrive på de samme 3.5" disketter, som blev benyttet i PCerne. Det var derfor muligt at overføre en »fil« fra skibets PC-netværk til diskette, flytte denne over i anlægget og sende filen som telex. De andre ombord kunne skrive deres filer på egen PC, overføre dem til serverens »postkasse« og give mig besked. En dag ringede en træt maskinchef op: »Det er Ivan. Der står to filer, du gerne må sende med det samme. Den ene hedder 'knæhøj' og den anden 'kolort'«.

På Satcom-A anlægget skulle en telex skrives ind fra tastaturet. Til gengæld var man ved opkaldet i direkte kontakt med modtagerens fjernskriver, og kunne selv trække tilbagesvaret og således med det samme sikre sig, at ens telex var nået frem. Dette blev foretrukket i nogle tilfælde, men var afgjort besværligere.

Satcom A kunne som nævnt også bruges



1992. Radiostationen i DITLEV LAURITZEN. Fra venstre: Satcom A, Satcom C (to små kasser), radiostationens PC, t.h. radioens betjeningspaneler. (Foto: Danyard, Frederikshavn)
*1992, the radio station in the DITLEV LAURITZEN. From left: Satcom A, Satcom C (two small boxes), the radio station's PC. On the right are the radio's control panels.*
*(Photo: Danyard, Frederikshavn)*

til telefon og fax. Minutpriserne for satellittelefonen gjorde at den havde tilnavnet »guldhornet«. Til gengæld var det nu blevet let af afsende lastemeldingerne. De lastoversigter som i tidligere tid havde kostet lange forberedelser og lang sendetid, blev

nu indleveret som tegninger på en eller flere A4 sider og faxet til rederi og agenter på få minutter. Det kunne dog ind imellem drille med nedbrydning under transmissionen, så der skulle sendes om igen flere gange.

Et andet arbejde som også havde ændret sig var modtagelse af vejrudsigter og navigationsvarsler. Det var stort set slut med at modtage disse på telegrafi. Et system kaldet »Navtex« var nu etableret. På en fast frekvens udsendtes alle disse meldinger pr. telex fra skiftende stationer efter tur. På broen var opsat en særlig modtager med en indbygget skriver, hvorfra meldingerne automatisk rullede ud i lange baner.

Ved min tiltræden havde der fornylig været havari på Satcom-A anlægget. I parabolantennen var et styrekredsløb brændt af, således at antennen ikke automatisk kunne dreje sig i det vandrette plan – azimuth – og dermed selv finde retningen til satellitten. Reparatør og reservedele var bestilt, men nåede ikke frem, mens skibet lå i Wilmington. Ved at dreje antennen med håndkraft, lykkedes det os alligevel at holde anlægget i drift i den månedstid der gik, indtil vi fik repareret. Der måtte korrigeres mindst en gang i døgnet, og efter enhver kursændring. Jeg klatrede op til antennen, stak overkroppen op gennem lugen i bunden af antennekuplen og drejede antennen. Vagthavende på broen holdt øje med skærmen inde på radiostationen, og varskoede via walkie-talkie når signalet fra satellitten blev modtaget igen.

Efter den første udmønstring og ferien skulle jeg for første gang opleve at skulle ud til samme skib igen. Det skulle jo blive nemt nok, fordi jeg kendte det hele i forvejen. Sådan gik det naturligvis ikke. I PC-en var alle programmer, jeg havde brugt til regnskab, havnepapirer og anden tekstbehandling blevet udskiftet med nyere og mere avancerede programmer. Endnu engang – forfra!

Der blev ikke flere end disse to ture med DITLEV for mit vedkommende. Skibet fik i slutningen af 1992 det nødvendige udstyr ombord, blev overført til GMDSS-systemet og telegrafisten sat i land. Jeg fik endnu en udmønstring med et ældre køleskib. Herunder fik jeg opsigelsesbrev, og 3. februar 1993 kom jeg hjem efter mit sidste job som sejlende radiotelegrafist.

*Konklusion*

Jeg nåede, med afbrydelser, at arbejde som telegrafist i 26 år – godt og vel den sidste fjerdedel af radiotelegrafiens historie. I de første år i Grønland fra 1967-69 foregik næsten al den civile kommunikation, jeg deltog, i per telegrafi. I den næste grønlandsperiode fra 1972-1978 kom udviklingen i gang. Automatiske UHF-radiokæder oprettedes, og telex og telefonforbinddelser erstattede radiotelegrafien. De karakteristiske – og ofte grimme – antennemaster forsvandt fra byernes profil og blev afløst af små gittermaster med parabolantenner. I handelsflåden fra 1981-1993 oplevede jeg udviklingen fra en skibsstation med kun radiotelegrafi og -telefoni, over radiotelex med strimmel og senere elektronisk hukommelse, til satellitkommunikation med øjeblikkelig adgang til telefon-, telex- og faxforbindelser. Generelt oplevede jeg, at

for hvert nyt skib var der også nyt udstyr og nye systemer at lære at kende. Den teknologiske udvikling medførte, at stadig større mængder information kunne overføres på stadig kortere tid. Kvaliteten af kommunikationen blev mere og mere et spørgsmål om indkøb af udstyr, og mindre om kvalificeret personale. Efter indførelsen af GMDSS er kommunikation og radiosikkerhed til søs blevet en bibeskæftigelse for de få tilbageværende skibsofficerer.

*Gnisten forsvandt – en enkelt er allerede på museum.*

## *FAKTA OM RADIOEN*

*Appendiks med faktastof er skrevet af S. Bøje Larsen, radiotelegrafist og tidligere forretningsfører i Radiotelegrafistforeningen af 1917.*

*Hvordan begyndte det?*
Den danske fysiker H. C. Ørsted opdagede under forsøg i 1818-1820 elektromagnetismen, og denne opdagelse førte bl.a. til opfindelse af elektriske telegrafapparater. Den amerikanske maler og opfinder Samuel Morse byggede i 1832 et elektromagnetisk skriveapparat, og i 1837 gennemførte han vellykkede forsøg med sin opfindelse. Så kom turen til udarbejdelse af et brugbart alfabet. Han skabte i 1844 et telegrafalfabet bestående af prikker og streger, og dette alfabet – morsealfabetet eller the Morse code – har været i anvendelse i mere end 100 år, først til kabeltelegrafi og fra århundredeskiftet i den trådløse radiotelegrafis tjeneste.

*Joh. P. Sørensen opfandt radiotelegrafien*
Der er mange, der har gjort krav på at have opfundet radiotelegrafen. Lindsay, en skotte, opnåede i 1853 trådløs forbindelse på over 100 meter under vand. Hans navn og forsøg gik i glemmebogen. Der var også en russer, som hævdede, at han havde opfundet den trådløse. Men vi danskere må have lov at hævde, at der var en dansker, der gjorde den sensationelle opfindelse.

Hans navn var Joh. P. Sørensen. Han arbejdede på Holmen som underbådsmand. Hans opgaver bestod bl.a. i pasning af søkabler, og under dette arbejde opdagede han, at klik fra en telefonafbryder kunne høres, selv om telefonen ikke var tilkoblet søkablet. Han foretog på grundlag af sin iagttagelse en lang række forsøg i årene 1891-96 og underrettede ad kommandovejen Marineministeriet om sin opdagelse, men hans epokegørende iagttagelse og forsøg blev ikke anerkendt. Italieneren Guglielmo Marconi trådte derimod i 1896 frem og tog patent på den trådløse telegraf. Først som 72 årig blev Joh. P. Sørensen hædret ved en banket på Langeliniepavillonen. En kommission havde undersøgt hans forsøg og konstateret, at Joh. P. Sørensen allerede i 1891-92 i teknisk henseende havde været langt forud for alle andre, der beskæftigede sig med det nyopdagede fænomen - den trådløse telegraf.

*Skibene tog opfindelsen i brug*

I 1898 anvendte Marconi sin opfindelse af trådløs telegrafi under »Kingston Regattaen«, idet han installerede en gnistsender på en slæbebåd og sendte løbende en art pressemeddelelser om regattaens forløb til aviser i land.

Flere og flere skibsredere så kommercielle fordele ved at have »den trådløse telegraf« om bord, og Marconi var ikke blot en genial opfinder, han var tillige en udmærket forretningsmand, der så de store kommercielle muligheder ved udnyttelse af sin opfindelse. Han oprettede driftsselskabet »Marconi Wireless Telegraph Company Ltd.« Selskabet påtog sig installation af gnistsendere og modtagere i skibe samt levering af radiotelegrafister til betjeningen.

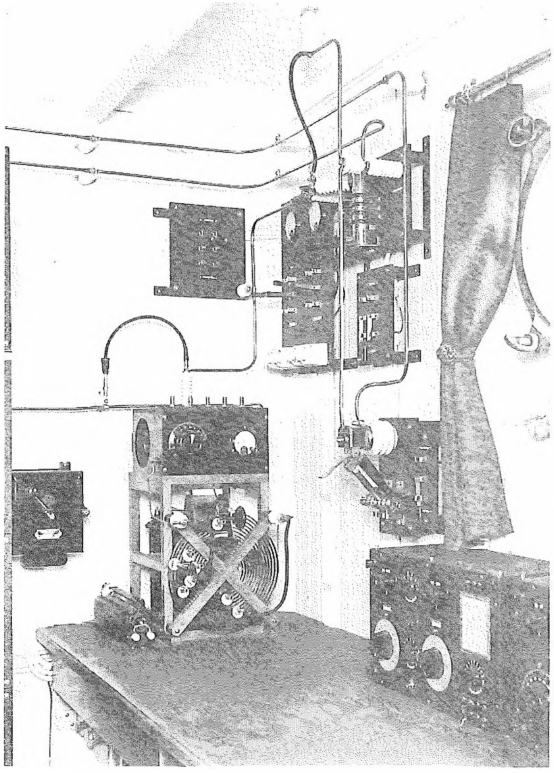
DFDS lod i årene 1907-08 installere radiostationer i sine store passagerskibe, der sejlede på Amerika. Det var Statstelegrafens telegrafister, der da betjente radiostationerne. Senere overtog Marconi Selskabet driften.

I 1912 anskaffede ØK radiotelegrafstationer til sine store motorskibe. ØK ville ikke leje, men købte selv sine stationer og engagerede egne radiotelegrafister.

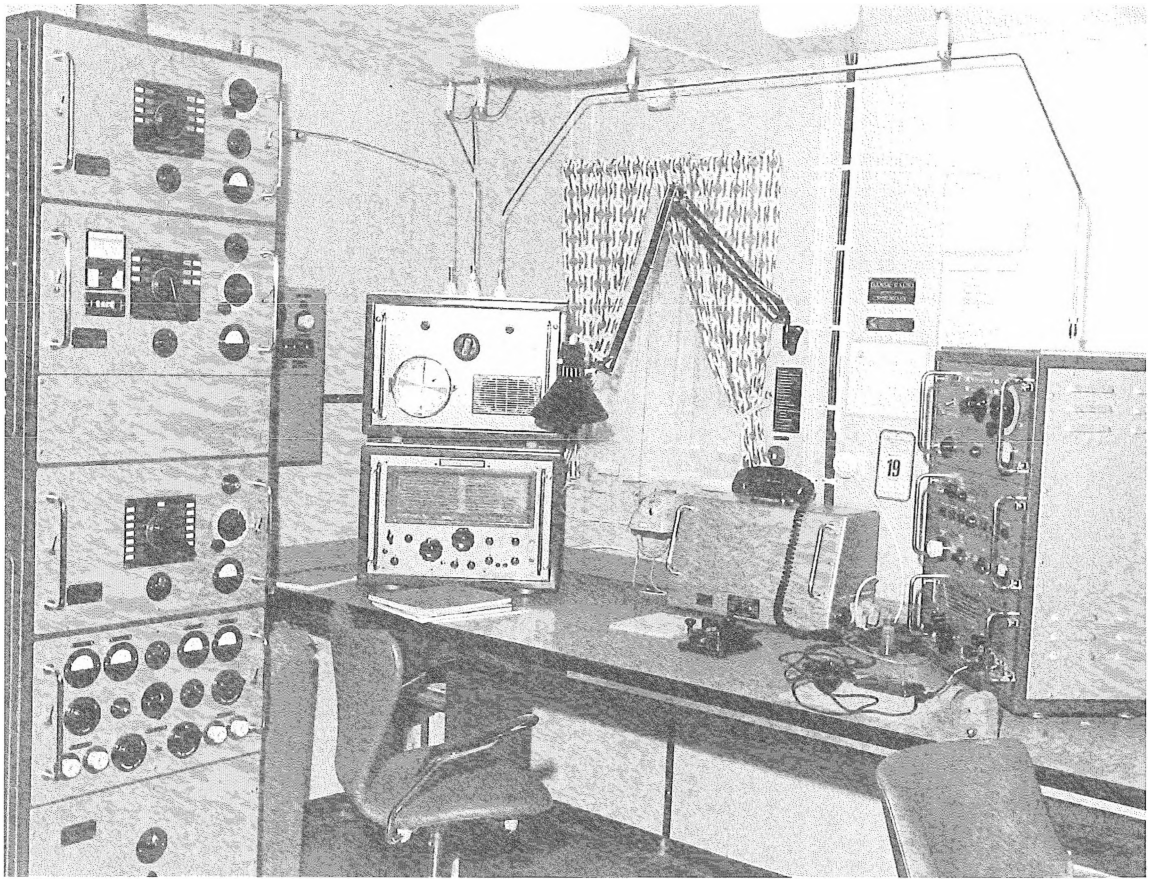
*Internationale konventioner om radio.*

Radiotelegrafen spillede meget tidligt en vigtig rolle i nødsituationer til søs. Det engelske fyrskib EAST GOODWIN blev i 1899 påsejlet, og radiotelegrafisten ombord underrettede straks South Foreland Radio, der sørgede for, at hjælpeskibe kom til undsætning. Radiostationen i EAST GOODWIN hjalp siden mange nødstedte skibe i Kanalen med at få tilkaldt assistance, så menneskeliv til søs blev reddet.

De store søfartsnationer var allerede da meget optaget af at etablere ordnede forhold for det revolutionerende kommunikationsmiddel, og den første internationale



Radiostation fra 1930'erne. T.v. »gnistsender«, der endnu op i 50'erne måtte bruges som reserve til nødsituationer. (Foto: RAF af 1917)
*Radio station from the 1930's. On the left is a »spark transmitter« which as late as the 1950's had to be used as a reserve in case of emergency.*
*(Photo: RAF from 1917)*




Radiostation fra 1960'erne af type Elektromekano fra Dansk Radio A/S. T.v. hovedsender, hovedmodtager og antenneomskifter med stationsur. T.h. reservemodtager, autoalarmmodtager og ladeaggregat til nødbatterierne.
(Foto: RAF af 1917)

*Elektromekano radio station of the 1960's from Dansk Radio A/S. On the left is the main transmitter, the main receiver and the aerial change-over switch with the station clock. On the right are the reserve receiver, the automatic alarm receiver and the charger for the emergency batteries. (Photo: RAF from 1917)*

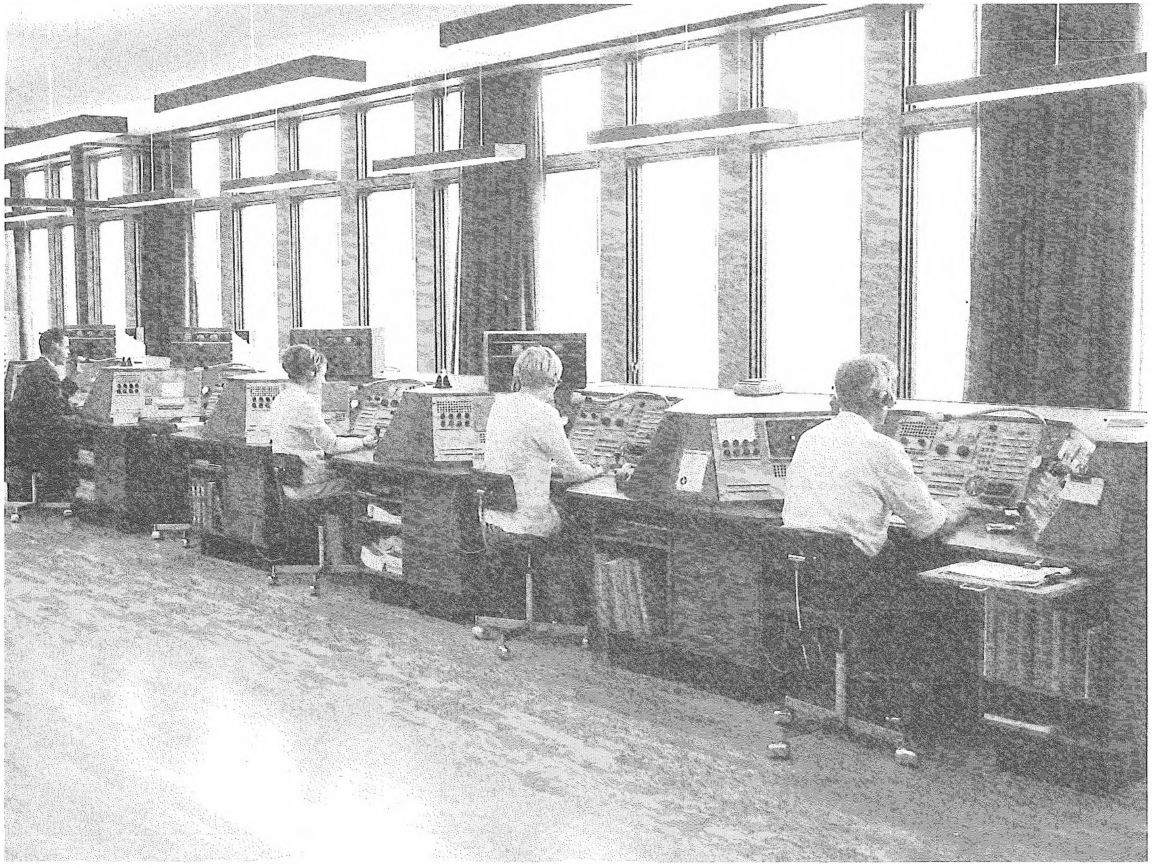
radiokonference blev afholdt i Berlin i november 1906. Her vedtoges bl.a. at kalde »Den Trådløse« for »Radio«.

Ved TITANIC-ulykken i 1912 udsendte skibets radiotelegrafister nødsignalet »CQD«, der blev opfanget af skibe i farvandet. Desværre var nærmeste skib fire timers sejlads fra forlispositionen. Katastrofen førte til vedtagelse af en engelsk lov, der påbød alle skibe at medføre radiostation, hvis skibene skulle anløbe engelsk havn. Kun skibe på og over 1600 BRT var omfattet af kravet.

Senere fulgte internationale regler i form af konventioner, der foreskrev, at alle skibe over 1600 BRT skulle være udrustet med radiotelegrafi. Denne begivenhed fik danske rederier til at stifte Dansk Radio Aktieselskab, der gennem mange år leverede såvel radiostationer som radiotelegrafister til danske skibe.

Efter 2. Verdenskrig oprettede FN søfartsorganisationen »Inter- Governmental Maritime Consultative Organization – IMCO, der i samarbejde med FNs International Telecommunication Union – ITU – skulle udvikle og forbedre sikkerheden for menneskeliv på søen. Resultaterne var bl.a. Sikkerhedskonventionerne af 1960 og 1973. IMCO tog navneforandring i 1985 til IMO – International Maritime Organization.

I løbet af ca. 20 år fra 1960-1980 indtog kommunikationssatellitter en stadig mere



Ekspeditionspladser på den nye Lyngby Radio ved indvielsen i 1967. (Foto: RAF af 1917)

*Operator's positions at the new Lyngby Radio at its inauguration in 1967. (Photo: RAF from 1917)*

fremtrædende plads i de faste forbindelser mellem kontinenterne, og den maritime verden ønskede også at få gavn af de nye muligheder.

IMOs styrende organ, Maritime Safety Committee, pålagde i tresserne sin radiokomité, »Subcomittee on Radiocommunications« at udvikle et helt nyt koncept for radiosikkerhedstjenesten inderfor verdenshandelsflåden. Konceptet skulle bygge på to af hinanden uafhængige systemer. Det ene system skulle baseres på satellitter, og det andet på en forbedret kortbølgeteknik kaldet DSC – Digital Selective Calling.

Kortbølgekommunikation sker som bekendt ved hjælp af tilbagekastning af radiobølger fra ionosfæren. Underkomitéen arbejdede i adskillige år med at udvikle det nye system, der fik navnet »Future Global Maritime Distress and Safety System«. Datoen for overgang til det nye system blev fastsat til 1990, men som årene gik og problemerne ikke var så nemme at løse, måtte man skubbe »target day« til 1. Februar 1999.

Indførelsen af det nye radiosikkerhedssystem til søs blev inddelt i tre faser. 1. februar 1992 blev systemet, nu kendt som GMDSS, taget i brug og, rederier, der investerede i den nye teknologi, kunne overføre sine skibe. Dermed begyndte udfasningen af de søfarende telegrafister, idet GMDSS ikke kræver en person ombord, der udelukkende har til opgave at varetage kommunikationen. 2. Fase begyndte 1. februar 1995 fra hvilken dato alle nybyggede skibe skulle være udstyret til GMDSS. 3. og sidste fase indledes 1. februar 1999 hvor alle skibe skal være i GMDSS.

*Kystradiostationer nedlægges*

Den kommercielle brug af satellitsystemet er utvivlsomt en succes. Systemet giver såvel rederier som private hurtig adgang til at kommunikere. Uanset hvor skibene befinder sig, kan man kommunikere via telefon, telex og telefax. Rederiernes administrative styring af skibene lettes, og det mindsker utvivlsomt også ansvaret for skibsførerne, fordi der er en øget mulighed for hurtig og kontinuerlig konsultation mellem skib og rederi.

Indtil for få år siden var der langs landenes kyster oprettet kystradiostationer, som betjente skibsfarten. Med GMDSS indførelse er der ikke brug for dette net af radiostationer. Jordstationerne har overtaget den automatisk dirigerede radiotrafik, og der er derfor kun et fåtal kystradiostationer tilbage til at overvåge de nære farvande og DSC-opkald. For få år siden blev den manuelle betjening indskrænket ved nedlæggelse af en række kystradiostationer. Herhjemme blev personalet ved Skagen, Rønne og Blåvand radio fjernet. Lyngby radio har via fjernbetjent radiomateriel overtaget al form for radiokommunikation i de danske farvande – og har endog overtaget visse tyske kystradiostationers opgaver i deres område.

Tilsvarende nedlæggelser finder sted i en lang række lande, og man nå nok forudse yderligere indskrænkninger i den service de enkelte lande vil tilbyde skibsfarten, efterhånden som den nye teknik indføres.

*Noter*

1 Se appendiks.

2 Flåderadioens kaldesignal eller kendingsbogstaver. Alle radiostationer tildeles et kaldesignal, der viser både nationalitet og art. Generelt får kyststationer 3 bogstaver, skibe 4 og fly 5. Danske stationer har bl.a. en serie fra OU-OZ.

3 Militært 4-motoret transportfly, i civil version kaldet DC-4.

4 To-motoret amfibiefly, især i brug til eftersøgning, søredning og transport.

5 Radionavigationssystem med lang rækkevidde. En Loran-kæde kunne f.eks. lede fly over Atlanten.

6 International Civil Aviation Organisation.

7 En radiostation udsender til faste tider kaldesignaler på de skibe, hvortil der er trafik. Fra civile stationer kunne disse være opdelt i afsnit med telegrafi-, telefon- og telextrafik.

8 En skibsstation er som minimum udstyret med en hovedsender og en reservesender. Af reservesenderen kræves kun at den kan sende på nødfrekvensen 500 KHz. og kan drives af batterier, hvis skibsspændingen svigter.

9 Frekvenser fra 3-30 Megahertz (MHz.) Kaldes også HF = højfrekvens. Radiobølgerne kan reflekteres i atmosfæren (ionosfæren) og igen fra jorden tilbage til ionosfæren. Således kan kortbølgeforbindelser nå jorden rundt.

10 Et kvartskrystal vil i et elektrisk kredsløb svinge med en bestemt, konstant frekvens, afhængig af dets slibning. Ved krystalstyring af frekvensen bliver denne meget stabil. Teknikken bruges bl.a. i kvarts-ure.

11 Frekvenser fra 300-3000 Kilohertz (KHz.)

12 UHF = Ultra High Frequency, 300-3000 MHz. Reflekteres ikke i ionosfæren. Rækkevidden afhænger mest af, om antennerne kan »se« hinanden. En kæde kan opbygges af små sende/modtage anlæg, der overfører telefon- og telexlinjer. Ved brug af retningsbestemte antenner kan der holdes forbindelse med meget lave sendeeffekter. En kæde kan erstatte kabellinjer i terræn som det grønlandske, hvor det er vanskeligt eller umuligt at lægge kabler.

13 Fjernskriverforbindelse, hvor hele eller en del af kabellinjen er erstattet af radioforbindelse.

14 VHF = Very High Frequency, 30-300 Mhz. I dette frekvensområde begynder det forhold, at frekvensen ikke længere reflekteres i ionosfæren. Der kan derfor kun sendes i lige linjer fra antenne til antenne, som ved UHF og i øvrigt alle højere frekvenser.

15 Det internationale nødsignal, der betyder, at skibet/stationen er i nød og behøver hjælp.

16 En ny udvikling i krystalstyring af frekvensen. Et enkelt krystal laver en grundfrekvens, der derefter deles i mange delfrekvenser. Ved blanding af disse kan der skabes enhver ønsket frekvens med 100 Hertz interval. For yderligere at stabilisere frekvensen, placeres dette krystal i en termostatstyret ovn, således at frekvensen ikke påvirkes af temperatursvingninger.

17 Lyngby Radio er eneste danske kystradiostation med kortbølgetjeneste og dermed verdensomspændende.

18 Navnet overtaget, da skibe og rute blev opkøbt fra Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.

19 Måleenhed for transmissionshastighed i BPS = bits pr. sekund. Hvert tegn i fjernskriveralfabetet bestod af 7 bits, så denne hastighed gav 7 tegn i sekundet. Sammenlign med hastigheden på vore dages internet. Enheden opkaldt efter den franske ingeniør E. Baudot (1845-1903).

20 International Maritime Organisation, under FN.

21 Roll-on/roll-off: laster fortrinsvis last, der som biler, sættevogne eller containere kan køres ombord. Forsynet med elevatorer og/eller ramper mellem dækkene.

22 I et samarbejde mellem ministerier, firmaer og rederier projekteredes i slutningen af 80-erne højteknologiske skibstyper til en minimal besætning. DITLEV LAURITZEN, et stort køleskib, var projekteret til at sejles af 6 mand: 2 navigatører, 2 maskinmestre og 2 skibsassistenter.

# The Sparks That Disappeared

*Summary*
Including interruptions I worked for a total of 26 years as a radio officer, or »sparks« – a little more than the last quarter of the history of radio telegraphy. The first few years I worked in Greenland, 1967-69, almost all civil communication which I was involved in took place via the telegraph. In my next Greenland period, 1972-78, technology developed at a very fast rate. Automatic UHF radio chains were set up and telex and telephone communication replaced telegraphy, which resulted in fewer jobs for radio officers. The characteristic tall – and often ugly – aerial masts disappeared from the town picture and were replaced by small grid masts with satellite dish aerials. Moreover, during the years in Greenland my work gave me on two occasions the special experience of coming close to world events: in 1968 when I received the first report – albeit coded – from the Danish authorities about the aircraft crash at Thule Air Base, and in 1973 when I picked up an SOS from a coastal radio station and was thus among the first to hear of the volcanic eruption on Heimey in the Vestmannaøerne.

During my time in the merchant fleet from 1981 – 93 I was employed in the Dannebrog, the Mercandia and the J. Lauritzen shipping companies. We mostly sailed to the warm parts of the world: the Caribbean, South America and West Africa, but I did also get to the other side of the world. I signed on for one passage in Japanese waters with a detour to Australia, and I managed to get one voyage across the Pacific Ocean from the USA to New Zealand and back. There were hectic voyages with little time between harbours and there were lovely long sea passages lasting three to four weeks, where there was time to tidy up.

Here I experienced the technological development from a ship's station only equipped with radiotelegraph and radiotelephone, via radiotelex, first with a tape and then with electronic memory, and finally satellite communication with immediate access to telephone, telex and telefax connections. Normally each new ship meant new equipment and new systems to be learned. The technological development in this field enabled greater and greater amounts of information to be communicated faster and faster. Good communication depended more and more on buying the right equipment and less and less on the special qualifications of the staff. After the introduction of GMDSS, communication and radio security at sea have become yet another side job for the few remaining ship's officers. The sparks disappeared – one of them is already in a museum.

# *Hans Chr. Johansen:* Danish Sailors, 1570-1870

*In the field of maritime research many books and articles have been written on single topics in Danish Maritime History. However, when it comes to complete works, not a single complete work has appeared since 1919, apart from »Dansk Søfartshistorie« (Danish Maritime History) in seven volumes which is being published at the present time.*

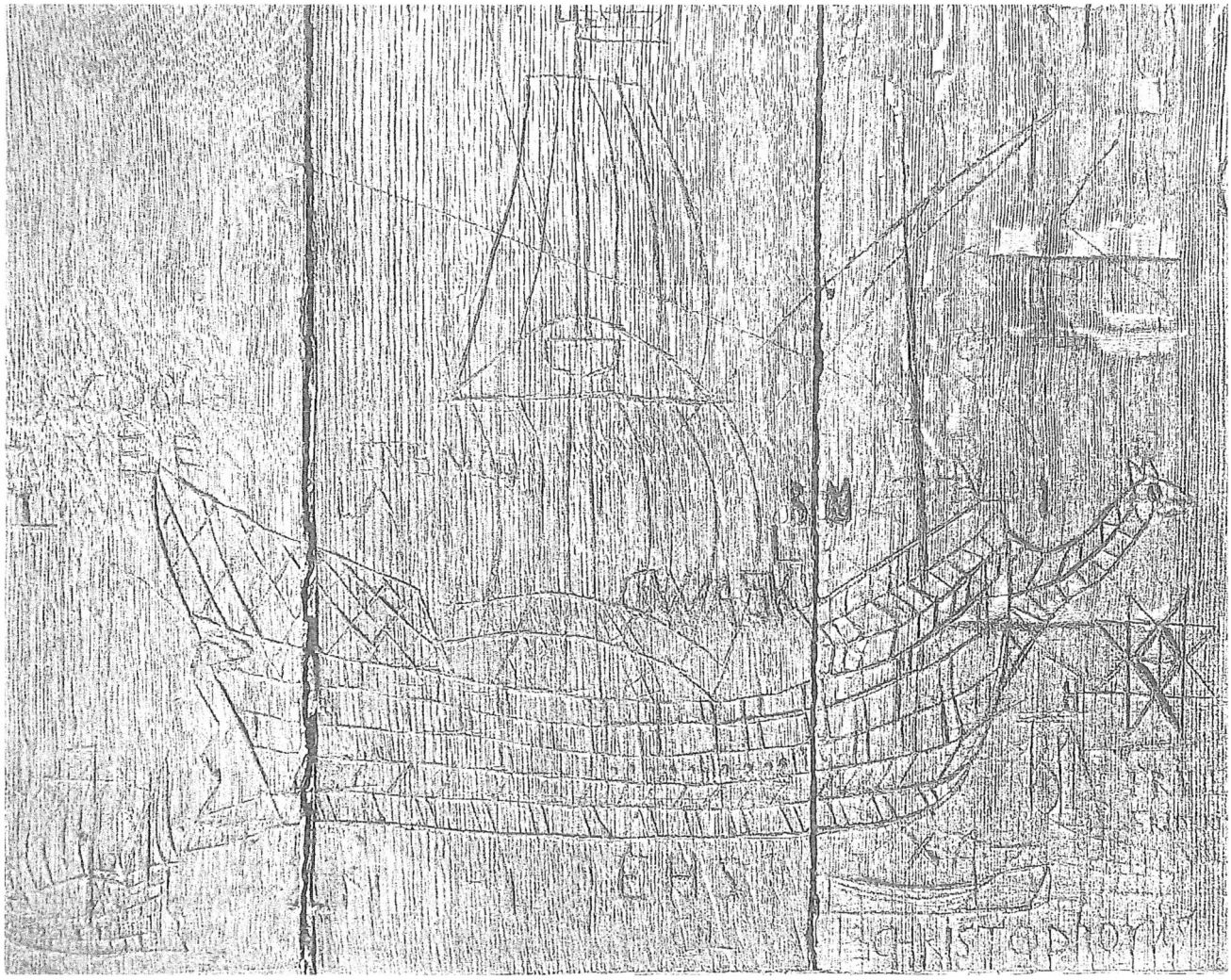
*The previous literature has covered almost every subject in Danish maritime history, but one subject which perhaps has been slightly neglected is the sailors themselves.*

*This article, which the DMM yearbook has borrowed from the International Journal of Maritime History, is reproduced here in English in its original form, but with a Danish summary. In it Professor Hans Chr. Johansen attempts to shed some light on the subject of the Danish sailor. Three different years, 1676, 1787 and 1871 have been selected for a review of the sources, and on the basis of these the crews of the Danish merchant navy and the Royal Danish Navy are examined with regard to where they came from, where they sailed, and not least how many of them there were.*

Over the 300 years covered by this survey, the Danish realm went from being a major power in the northern Europe to a new status as one of the smallest countries in Europe. In the late sixteenth century the Danish king ruled present-day Denmark, Norway, southern and western Sweden, Germany north of Hamburg and Lubeck, and the islands in the northern Atlantic – Greenland, Iceland, and the Faroes. A series of political disasters led to the loss of the Swedish provinces in the mid-seventeenth century, Norway in 1814, and the German provinces in 1864.

These changes had a deep impact on Danish maritime history and in some cases make it difficult to analyze long-run tendencies, especially when dealing with the navy, which always has had its main base in Copenhagen despite having to protect the whole realm; its tasks in the early period obviously differed decisively from those of the nineteenth century. Moreover, the maritime traditions of the various provinces have been very different: some have a coastal population, while others have almost no connection to the sea.

To get as homogeneous an area as possible for the entire period, we will deal only with Denmark proper, i.e., the area north of the Kongeå, which was Danish after 1864. This gives a natural delimitation as far as the merchant marine and the fishing fleet are concerned, whereas there is a break regarding the navy in 1813, because the



The old choir stalls still stand in Sæby Church. They are from around 1500, and in them choir boys and others who were bored during the church services have carved between 30 and 40 engravings of ships. Taken together these choir stalls comprise a gallery of the different types of ships from 1500 up into the 18th century. The example chosen here is a ship with its square sail on the main mast. After this was engraved the service probably ended and that is why the foremast was never finished, and why the ship is missing its mizzen mast and bowsprit. (Photo: DMM)

*I Sæby Kirke står stadig kirkens gamle korstole. De er fra omkring 1500, og i dem har kordrenge og andre, der kedet sig under gudstjenesten, skåret mellem 30 og 40 skibsristninger. Set samlet er disse korstole da også blevet et galleri over skibstyper fra 1500 – og op i 1700-årene. Det her valgte er et skib med råsejl på stormasten. Derefter har gudstjenesten sandsynligvis været forbi, og derfor blev fokkemasten aldrig skåret færdigt, ligesom skibet forblev uden mesanmast og bovspryd. (Foto: H&S)*

loss of Norway meant that it was reduced to a much smaller size.

*Danish Maritime History: A Research Review*

The only comprehensive Danish maritime history which also covers deep-sea fishing and whaling was published in 1919.[1] It was rather heterogeneous with regard to topics treated: while some chapters were based on new research, others were more popular and impressionistic. The main emphasis was on maritime trades, but some chapters dealt with ship construction, navigation, lights and buoys services, and marine insurance. The labour market for sailors, their lives at sea, and their careers were on the other hand only treated cursorily.

Later books dealing with longer periode of Danish maritime history are mainly short surveys and do not add much to our understanding of shipping, trades, or recruitment of crews.[2] At present, however, funding has been secured to write a seven-volume Danish maritime history based on new research. Publication is planned for 1996-1999. The project covers both ships, trades, maritime economics, and the lives of the sailors, but so far no results are available for the sixteenth to nineteenth centuries.

The literature on shorter periods is much more valuable, especially for the eighteenth century. The merchant navies of the provincial maritime communities from 1700 to 1864 have been analyzed by Anders Monrad Møller. The chartered companies – primarily the Asiatic Company – have been studied by Aage Rasch, P.P. Sveistrup and Erik Gøbel. The importance for the merchant marine of Danish neutrality during the great European wars has been stressed by Ole Feldbæk, and there are also biographies of the most important eighteenth-century shipowners. For earlier periods, the sources for late seventeenth-century maritime history have been examined by Jørgen Barfod and the early years of whaling have been analyzed by Sune Dalgård.[3]

In general the central themes in these contributions, and in a large number of shorter articles, are routes and cargoes, types of ships, and political aspects of Danish participation in international shipping; the sailors and their lives have been allotted little room. Danish naval history has mainly concentrated on strategic aspects and naval campaigns, but some of the major histories of the navy also provide lists of ships, their armour and officers, size of the crews, and enlistment systems for conscripted personnel.[4]

*Ships and Crew Sizes*

The number of vessels in the merchant marine, deep-sea fishery and whaling is not known until sometime in the seventeenth century, but the number of Danish ships registered in the Sound when passing Elsinore increased sharply from the late 1560s. Although this mainly reflects voyages from Copenhagen and Elsinore, there are also other indicators, such as the number of Danish ships calling at Amsterdam, which seem to point at an increase. Most of the vessels, however, were rather small, and the majority seem to have been coasters.

From the mid-seventeenth century we have more detailed data about the number

of ships and their tonnage, although the early figures most likely have some deficiencies due to missing ports in some years. There were also varying practices with regard to the longer limit of sizes included in the statistics. A sample of these figures is shown in table 1, which underscores the position of Copenhagen as the largest seafaring community from at least the mid-seventeenth century.

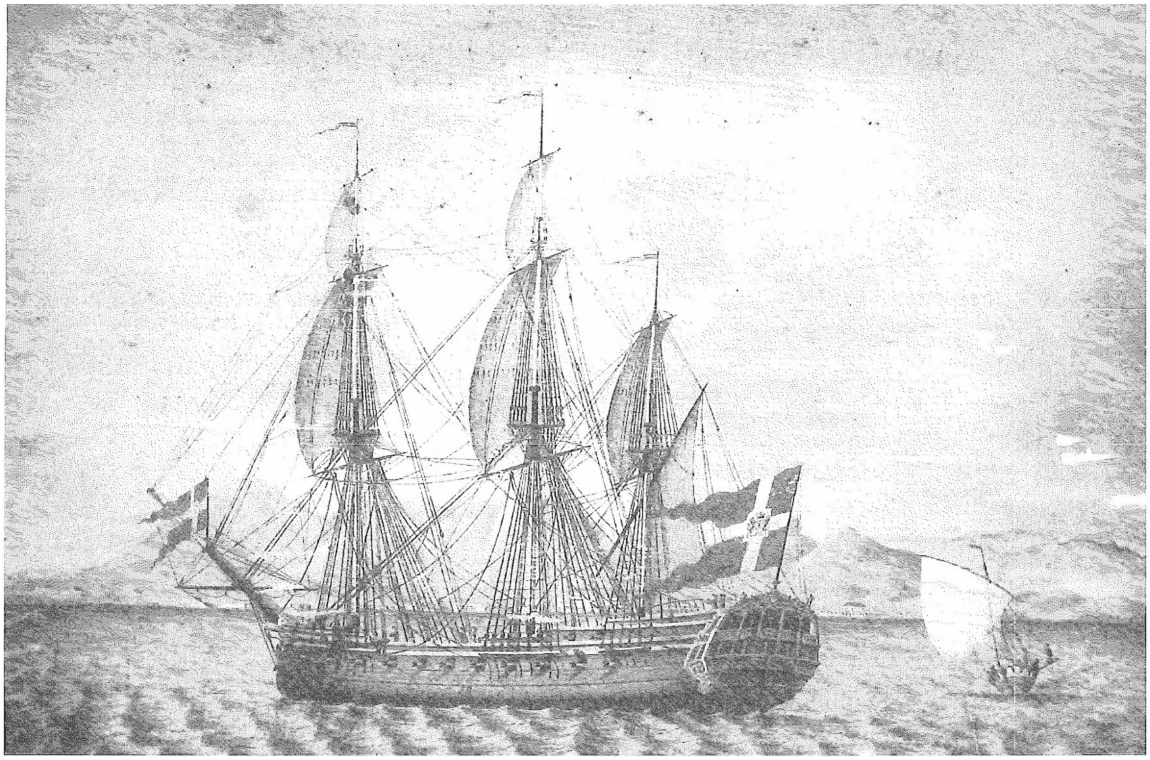
The general picture is of long-term growth, but there were some serious set-

Table 1
**Danish Merchant Marine, 1639-1871**

| Year | Copenhagen | | Provincial Towns | | Denmark | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | No. of ships | 1000 kml. | No. of ships | 1000 kml. | No. of ships | 1000 kml. |
| 1639 | 135 | 6 | 484 | 15 | 619 | 21 |
| 1656 | | 8 | | 7 | | 15 |
| 1670 | | | | | 772 | 8 |
| 1680 | | 3 | | 5 | 615 | 8 |
| 1688 | | | | | 828 | 12 |
| 1696 | | | | | 1249 | 24 |
| 1699 | | 10 | | 7 | 1005 | 17 |
| 1746 | 116 | 5 | 469 | 6 | 585 | 11 |
| 1777 | 182 | 10 | 623 | 7 | 805 | 17 |
| 1787 | 331 | 26 | 681 | 9 | 1012 | 35 |
| 1807 | | 29 | | 16 | | 45 |
| 1832 | 302 | 16 | 1324 | 16 | 1626 | 32 |
| 1847 | 280 | 15 | 1636 | 27 | 1916 | 42 |
| 1860 | 336 | 21 | 2434 | 48 | 2770 | 69 |
| 1871 | 370 | 49 | 2735 | 182 | 3105 | 231 |

Note: Until 1867 Danish ships were measured in commercial lasts (kml.), in principle equal to Dutch lasts, although there were frequent changes in the method of computation, which means that tonnages are not completely compatible. From 1868 tonnage was measured in net register tons; one last was equal to about two tons. See Anders Monrad Møller, Skibsmålingen i Danmark 1632-1867, *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* (1974), 16-47. The1871 data are thus in net register tonnages.

Sources: Ole Degn, unpublished materiel; Jørgen H.P. Barfod, *Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700* (Elsinore, 1967); Anders Monrad Møller, *Fra galeoth til galease* (Esbjerg, 1981); Møller, *Jagt og skonnert* (Copenhagen, 1988); and Danish official statistics.



DRONNING SOPHIA MAGDALENE, a frigate built in 1761-62 for Asiatisk Kompagni. The ship, which was designed by the manufacturer K. Krabbe, was built at the company's own shipyard on Christianshavn. The DRONNING SOPHIA MAGDALENE with its 330 lasts was one of the largest ships in the merchant fleet, and during the years 1762 to 1774 it made a total of six voyages from Copenhagen to Canton and back. (Photo: DMM)

*DRONNING SOPHIA MAGDALENE, fregat bygget 1761-62 til Asiatisk Kompagni. Skibet der var konstrueret af fabriksmester K. Krabbe blev bygget på kompaniets eget værft på Christianshavn. DRONNING SOPHIA MAGDALENE var med sine 330 læster blandt handelsflådens største skibe, og det udførte i årene 1762 til 1774 i alt seks returrejser mellem København og Canton. (Foto: H&S)*

backs, mainly due to wars. The first occurred in 1657-1660, when Denmark suffered a decisive defeat in two consecutive wars with Sweden and only secured its future existence through assistance from the Dutch navy when Copenhagen was under siege. A second, equally serious conflict, was the Great Northern War (1700-1721). During the remainder of the eighteenth century Denmark was neutral in the great European wars; this fact, combined with an active maritime policy and the general expansion of the world economy, provided the context for the growth of the merchant

marine, especially in the second half of the century.

It was not until 1807 that the kingdom became embroiled in the Revolutionary and Napoleonic wars – on the French side – and had many ships seized by the British navy. The nineteenth century – after 1814 – was characterized at first by slow growth, but after the mid-1820s it became rather steady.

In order to get a more detailed impression of the merchant marine and the size of the seafaring population, three years have been selected for a more thorough examination. The first is 1676, chosen because there are registration lists for all customs districts for this or a proximate year.[5] Total Danish tonnage in that year was close to 10,000 lasts, half of which used Copenhagen as a home port. The second largest district was Aarhus, but its tonnage was only about one-tenth that of Copenhagen. In most provincial ports there were only boats and small craft for coastal traffic, local fisheries, or ferries between the numerous islands and to and from Jutland. Only nineteen districts out of forty-nine had any vessels of twenty lasts or above, and the ten of 100 lasts or more were all from Copenhagen. Several of the largest vessels had been built as so-called »defence ships«, constructed so that they could easily be converted into naval vessels; shipowners were obliged to place them at the navy's disposal in case of war. The types of rig are not known for all craft, but among the larger ones were *galiots, caryers* and *skibe.*

The men in the merchant service totalled about 6,500 in 1696, when the tonnage was 24,000 lasts, or on average 3.7 lasts per man.[6] The smallest craft had crews of two to four men and the largest six to twelve, which means that there were economies of scale, but the information is too scattered to allow more detailed calculations.

From the late eighteenth century, 1787 has been selected for an analysis in order to exploit the database created at the University of Odense which contains for all Danish ships information about size and crew, type of ship, and the voyages in 1787 – as far as the several sources used provide this information.

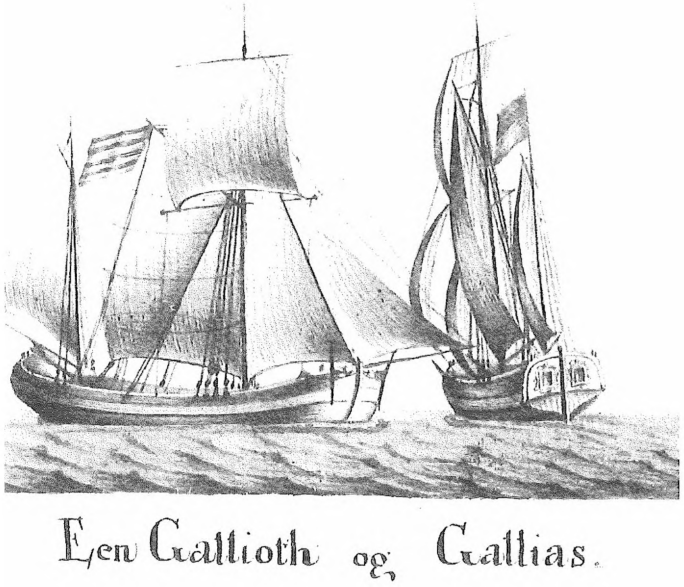
The size and geographic distribution are shown in table 2. Total tonnage was now 46,000 lasts, of which almost three-fourths was owned by Copenhagen shipowners, among them several chartered companies, the largest being the Baltic and Guinean Company, with thirty-eight ships and a tonnage of 4,300 lasts. But the most famous was the East Asiatic Company (Asiatisk Kompagni) established in 1732. It owned ten ships with a total tonnage of 3,400 lasts, including the Danish fleet's largest vessels. The total tonnage of the various companies was about 13,000 lasts, or nearly one-third of the entire merchant marine. Moreover, nearly all the other large vessels were owned in the capital. The only craft with a tonnage above 100 lasts in the provinces was a 109-last frigate from Svendborg.

Close to twenty different types of vessels were mentioned in the registration lists. Among those of 100 lasts or more the dominant type was the frigate, but there was also a significant group called »ships«

From 50 to 100 lasts most were brigs, but there were also many snows and brigantines. Among the smaller vessels from twenty to fifty lasts the *galeas* (ketch) was most common, followed by hookers and brigs, and in the smallest category there were many sloops (*jagter* and *chalupper*).

The registration lists and some other sources also mention the size of the crew, but the practice differed dramatically from one source to another. In some cases, for example, masters and mates were excluded, and general muster rolls, such as those used in a later section, suggest that crews were slightly larger than would be judged from the registration lists. According to the latter, the total number of seamen, which includes those in whaling and the deep-sea fishery, was close to 7,000; when masters and mates are included, there were probably between 7,500 and 8,000. This is about six lasts per man, which is a significant decline in crew size compared to the late seventeenth century. This average, however, masks some substantiel differences between various voyage patterns. For ordinary merchantmen in European waters and in direct traffic with the West Indian colonies, the average was about nine lasts per man, slightly higher for the smallest craft and down to seven to eight lasts per man for ships above about 140 lasts. Surprisingly, there were no economies of scale in this type of manning.

But there were some important deviations from this general pattern. The vessels used for whaling, seal hunting and fishing in Arctic waters had much larger crews: on average, they were about 100 lasts and carried about thirty-nine men, which gives 2.6




A »Gallioth and Gallias« drawing from the sketchbook: »Samling af Alle slags Skibe – Fartøyer Joller og Baade« (A Collection of All Types of Ships – Vessels, Dinghies and Boats) by the brothers and ship's officers A. H. Stibolt (1739-1821) and H. H. Stibolt (1735-1793). The publishing date of the book is uncertain but it is probably from about 1760. (Photo: DMM)

*En »Gallioth og Gallias« tegning fra de to brødre og søofficerer A. H. Stibolt (1739-1821) og H. H. Stibolts (1735-1793) skitsebog: »Samling af Alle slags Skibe – Fartøyer Joller og Baade. Bogens datering er usikker, men den er formentlig fra omkring 1760. (Foto: H&S)*

Table 2
**Danish Merchant Navy, 1787 (Ships of 5 lasts or more)**

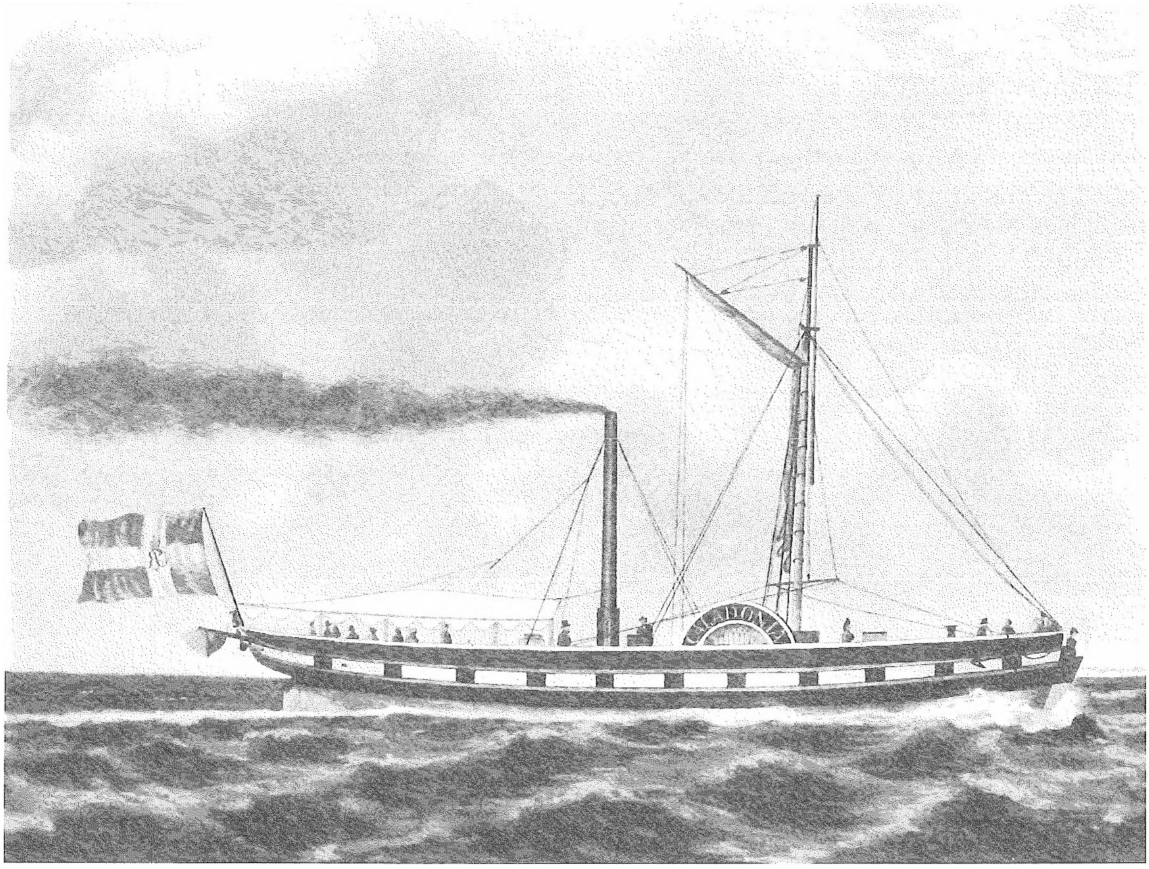
| Home Port | 5-19 Lasts | | 20-49 Lasts | | 50-99 Lasts | | 100 Lasts and over | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No. of ships | 1000 kml. | No. of ships | 1000 kml. | No. of ships | 1000 kml. | No. of ships | 1000 kml. |
| Copenhagen | 34 | 0.4 | 161 | 5.8 | 115 | 8.2 | 128 | 19.3 |
| Provinces, | 552 | 6.5 | 182 | 5.0 | 14 | 0.9 | 1 | 0.1 |
| Of which: | | | | | | | | |
| Dragør | 17 | 0.3 | 67 | 1.8 | 1 | 0.1 | – | – |
| Aalborg | 33 | 0.4 | 23 | 0.6 | 3 | 0.2 | – | – |

Sources: University of Odense, Database. See also Hans Chr. Johansen. Scandinavian Shipping in the Late Eighteenth Century in a European Perspective, *Economic History Review*, XLV (1992), 479-493.

Table 3
**The Danish Merchant Navy 1871 (Ships of 4 net register tons or more)**

| Home Port | 4-49 nrt. | | 50-99 nrt. | | 100-299 nrt. | | 300 nrt. and over | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | No. of ships | 1000 nrt. | No. of ships | 1000 nrt. | No. of ships | 1000 nrt. | No. of ships | 1000 nrt. |
| Copenhagen | 133 | 2.2 | 68 | 5.0 | 143 | 26.4 | 36 | 15.9 |
| Provinces, | 1513 | 26.4 | 384 | 29.0 | 427 | 63.2 | 31 | 13.4 |
| of which: | | | | | | | | |
| Svendborg | 103 | 2.0 | 43 | 3.2 | 62 | 9.3 | 4 | 1.4 |
| Marstal | 176 | 4.3 | 57 | 4.2 | 18 | 2.7 | - | - |
| Fanø | 44 | 0.7 | 48 | 3.7 | 66 | 9.6 | 1 | 0.3 |

Source: Denmark, *Statistisk Tabelværk*

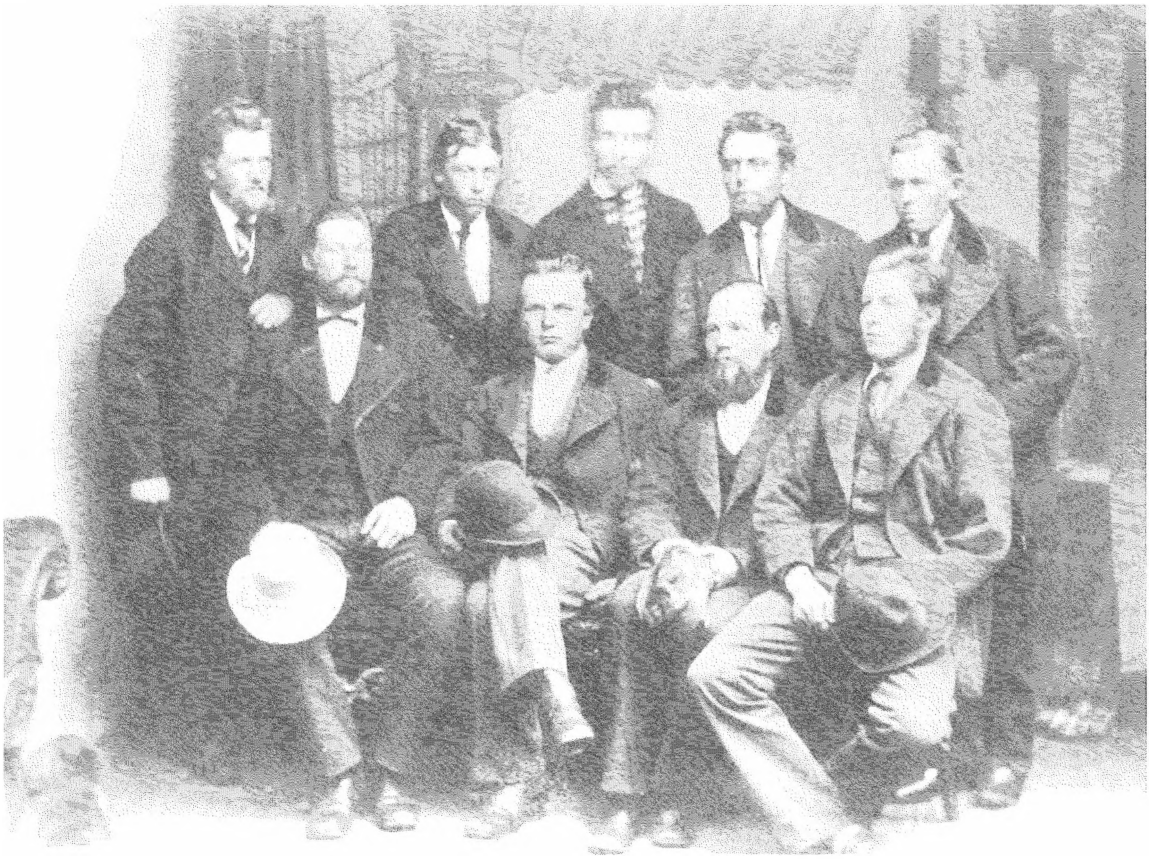


H/S CALEDONIA: The first steamer in the Danish merchant fleet, built in 1817 at John Wood and Co. in Glasgow for James Watt Jr. in London. It was sold in 1819 to a prosecutor called Steen Andersen Bille in Copenhagen and he put the ship into service on the Copenhagen – Kiel route as well as pleasure cruises along the coast of the Sound. In 1822 the ship was sold to a big merchant called Lauritz Nicolai Hvidt, who had the ship in service until 1834. In 1843 it was sent to the breaker's yard in Copenhagen. (Photo: DMM)

*H/S CALEDONIA: Det første dampskib i den danske handelsflåde, bygget 1817 hos John Wood & Co i Glasgow til James Watt Jr. i London. Solgt 1819 til auditeur Steen Andersen Bille i København, der satte skibet ind på ruten mellem København og Kiel samt lystture ned langs kysten af Øresund. 1822 blev skibet solgt til grosserer Lauritz Nicolai Hvidt, der havde skibet i fart indtil 1834. 1843 ophugget i København. (Foto: H&S)*

lasts per man. Many of the sailors were probably used not as seafarers but as fishermen or hunters. Ships in the East Indian, Chinese and West African/West Indian trades also had larger crews than normal: two to four lasts per man. The larger crews were most likely due to defence requirements.

The third year selected is 1871, the earliest year for which detailed lists of all ships exist in printed form. Table 3 shows that Copenhagen still was the dominant home for the merchant marine, with more than one-fourth of total tonnage. As well, most of the biggest shipowners lived in the capital, among them the first steamship companies, which over the next few decades would dominate Danish shipping in most trades.



Crew members from the bark JONAS RISTING of Copenhagen, photographed in Liverpool in 1876. (Photo: DMM)

*Besætningsmedlemmer fra bark JONAS RISTING af København fotograferet i Liverpool 1876. (Foto: H&S)*

The first Danish steamer was bought in Scotland in 1819, but for a long time such vessels were used only for coastal passenger traffic. In 1871 there were still only ninety-one steamships in the merchant marine, comprising less than ten percent of total tonnage. The largest steamship owner was the United Steamship Company (DFDS), established in 1866 through a merger of several smaller firms. DFDS took over most of the regular shipping routes in the coastal traffic and on routes to and from other north European countries. Many of these steamers were combined passenger and freight vessels.

Most sailing vessels were under 200 tons. There were more than twenty different types, but most over two hundred tons were barques, while under that threshold brigs, schooners, and sloops predominated.

While the published registration lists from 1871 give no indication of the size of crews, an estimate of total manning of the 2735 vessels in table 3 can be made from samples in the *mønstringsruller* used later in this essay. If they are representative of the total merchant marine, the crew requirement must have been about 10,000 men or about nine lasts per man, which is almost the same as 100 years earlier in the general freight trade. But there probably was a small decline in crews per last for sailing vessels, since steamers carried larger than average crews because of the engineers and stokers needed for the engines.

By 1871 the fishery was in many places an independent trade, but only fishermen in larger vessels are included in the figures above. The 1870 census had a group called »living from the sea;« in this category were 14,140 persons, probably including a few thousand fishermen, some pilots and other minor groups.

In order to evaluate the importance of the sea for the Danish population over the three hundred years covered in this survey, we must also include the personnel on warships. The navy is normally regarded as having its origin in 1509, when the first ships exclusively for naval purposes were built. By the late sixteenth century there were twenty-two ships equipped with 624 guns, but a major expansion occurred under King Christian IV (1588-1648), when the navy reached a strength of nearly sixty ships and 4000-5000 men. In 1615 the *Holmens faste stok*, a permanent corps used as sailors on naval ships and workers in the naval shipyard in Copenhagen, was established. In the beginning the corps comprised about 1500 men, but grew gradually. The rest of the crews were conscripted from various regions of the realm, probably from among sailors in the merchant marine.

From 1648 to 1807 the most important naval vessels were ships-of-the-line and frigates. Table 4 shows for some sample years the size of the navy and its crew. The figures, however, seldom depict the effective force at sea. Even in wartime only part of the navy was fitted out for operations, and in the long peace between 1720 and 1807, the larger vessels would sail at periodic intervals as guard ships in coastal waters, to convoy the merchant marine in European wars, or to train young cadets. The ship-of-

the-line DELMENHORST, for example, which belonged to the navy from 1735 to 1777, sailed in only nine years, and even then the sailing season spanned only a few months. There were only two longer voyages: to Algiers in 1746 and Lisbon in 1759-1760. The result of this practice was that the *Holmens faste stok*, which grew to about 7000 men in the late eighteenth century, was able to man most ships. Conscription took place solely in a few special years and only involved 1000 or perhaps 2000 men out of the 17,000 which in principle could be drafted. About 6000 were from Denmark proper, a significant proportion of the total manning of the merchant marine.

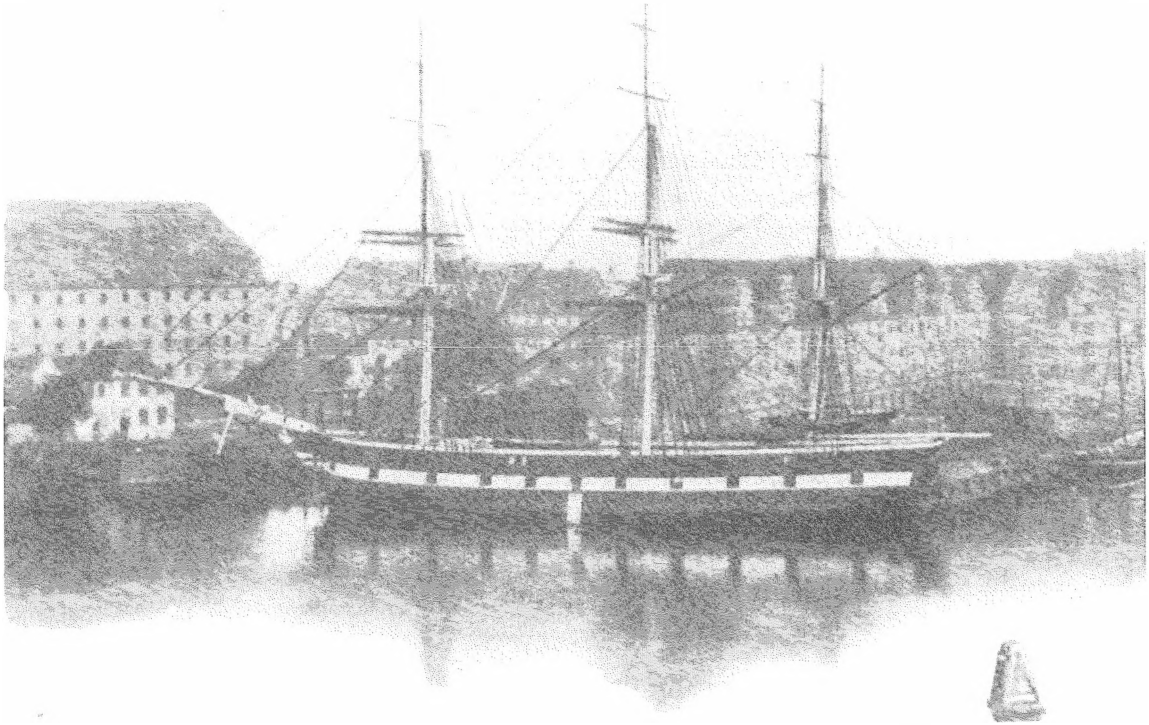
After the British attack on Copenhagen in 1807, most of the navy was conquered and incorporated into the Royal Navy, and with the loss of Norway there was no need for a naval force of the same size. The plans for reconstruction therefore included only six ships-of-the-line, eight frigates and eight corvettes with a force of about 7000 men. At the same time the permanent stok was reduced to about 3000. Even this more modest goal was not achieved until about 1840 and there was little active sailing in the interim. In the 1840s the first naval steamships were built. By 1871 the navy had thirty-three ships, including eight armoured vessels, one ship-of-the-line, four frigates and three corvettes, all propelled by steam.

Based on the information in this section it is possible to make a rough estimate of the total number of Danes who earned their living from the sea. In order to avoid double-counting we must take into consi-

Table 4
**The Larger Ships of the Danish Navy, 1674-1807**

| Year | Ships-of-the-Line | Frigates | Guns | Total Crew Size (000 men) |
|---|---|---|---|---|
| 1674 | 21 | 12 | 1662 | 9 |
| 1700 | 33 | 9 | 2778 | 17 |
| 1709 | 41 | 11 | 3008 | 21 |
| 1720 | 24 | 12 | 2172 | 15 |
| 1746 | 29 | 13 | 2580 | 19 |
| 1780 | 33 | 18 | 2602 | 23 |
| 1807 | 20 | 17 | 1972 | 19 |

Sources: H.G. Garde: *Efterretninger om den danske og norske sømagt* (4 vols., Copenhagen, 1832); R. Steen Steensen (ed.), *Flåden gennem 450 år* (Copenhagen, 1970); and Halfdan Barfoed: *Vor flåde i fortid og nutid* (2 vols., Copenhagen, 1941).



HAVFRUEN: a frigate of 945 g.r.t. built in 1822-25 for the Danish Navy. It left naval service and was sold to the merchant house of Puggaard and Co. in Copenhagen, which bought a total of six retired frigates and corvettes from the Danish Navy during the years 1852 to 1864. In 1882 HAVFRUEN was sold to a Swedish shipping company, and was the same year wrecked at Griffin Cove in Canada. The crew were all rescued. (Photo: DMM)

*HAVFRUEN: fregat på 945 brt. bygget 1822-25 til Orlogsmarinen. Det udgik af flåden og blev solgt til handelshuset Puggaard & Co i København, der i årene 1852-64 købte i alt seks udrangerede fregatter og korvetter fra Orlogsflåden. 1882 blev HAVFRUEN solgt til et rederi i Sverige, og samme år forliste det ved Griffin Cove i Canada. Besætningen blev reddet i land. (Foto: H&S)*

deration that most naval conscripts came from the merchant marine. Bearing this in mind, it seems most likely that about 10,000 Danes derived their livelihoods directly from the sea in the seventeenth century, increasing to about 15,000 in the late eighteenth century, and perhaps to a few more in the nineteenth century. Compared to the number of males between fifteen and sixty-four, this represents between

two and four percent of the labour force. While the direct effect on employment has been marginal, there have been important linkages to commerce, shipbuilding, and other branches of manufacturing.

*Voyage Patterns of the Merchant Marine*

Most late sixteenth-century Danish merchant ships were small and used in coastal traffic. According to the Sound Toll lists, however, there were also voyages to northern Germany and Norway, and the larger towns had some connections with the Netherlands. Seldom were more distant places visited, and most voyages to the North Atlantic islands seem in this early period to have been made by Norwegians, especially from Bergen.

By the late seventeenth century this pattern had changed, but the shift almost exclusively involved Copenhagen. Most voyages by provincial craft were limited to the Baltic, Norway and the North Sea close to Denmark. Only on rare occasions did a Danish vessel visit more remote ports. But for Copenhagen the situation was different. There was now a significant traffic to and from the North Atlantic Islands. Some Copenhagen vessels annually called at French and Portuguese ports, and there were occasional overseas voyages to the first Danish colonies and trading posts in Asia, the Guinea coast, and the West Indian island of St. Thomas, which was acquired in 1672.

This difference became even more marked in the second half of the eighteenth century, by which time there are better sources for voyage patterns. The relatively small provincial ships were still engaged in coastal voyages, the important Danish-Norwegian trade, and trips to the nearest Baltic ports. As well, the maritime communities along the North Sea coast continued an earlier tradition of regular connections to Hamburg and Amsterdam. Most local traffic was engaged in supplying the capital with foodstuffs and firewood. In the Danish-Norwegian trade, Denmark exported rye, barley, malt and meat, and imported timber, iron and fish. Between 1733 and 1788 there were special privileges that discriminated against foreign imports. From the Baltic came flax and hemp, and in years of poor domestic harvests, rye and wheat as well.

The smallest Copenhagen vessels followed the same pattern as the provincial craft, but from the 1740s an active policy to promote the construction of larger ships and to gain access to new markets began to cause charge. Among the measures adopted were a 1742 ordinance which required imports to be shipped directly from the country of origin; treaties with the North African states to curb the actions of corsairs; the founding of new colonies; the establishment of a net of consuls in southern European ports; and the paying of premiums for whaling and deep-sea fishing off the coasts of Iceland and Greenland. The neutrality policy between 1720 and 1807 also conferred a number of benefits. These opportunities were exploited by Copenhagen merchants and statesubsidized chartered companies (see table 5).

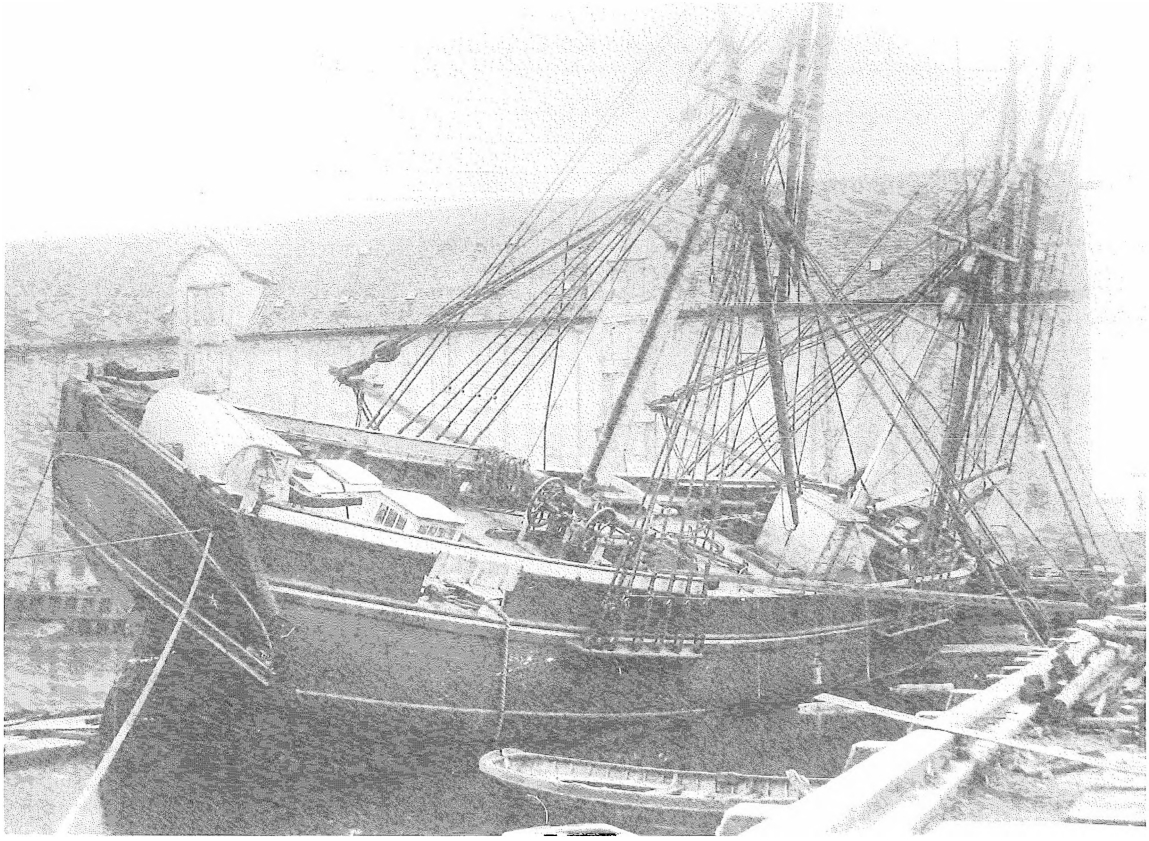
Table 5
**Destination of Voyages for Copenhagen Ships, 1787**

| Destination of Voyages | 5-49 lasts | | 50+ lasts | |
|---|---|---|---|---|
| | No. of Ships | 1000 Lasts | No. of Ships | 1000 Lasts |
| Denmark and the Duchies | 55 | 1.4 | 5 | 0.4 |
| Norway | 23 | 0.7 | 4 | 0.3 |
| Baltic Ports | 37 | 1.1 | 10 | 2.0 |
| North Sea Ports | 12 | 0.4 | 1 | 0.1 |
| France and the Mediterranean | 22 | 0.8 | 43 | 4.0 |
| North Atlantic | 49 | 1.9 | 46 | 3.8 |
| West Indies | 3 | 0.1 | 62 | 7.4 |
| Far East | - | - | 26 | 6.3 |
| Laid-up | 19 | 0.7 | 57 | 5.7 |

Note: Ships used on more than one route are included on the route on which it sailed the most during the year.
Source: University of Odense, Database.

Most important was the navigation to the three Danish islands in the West Indies, which sent sugar to refineries in the mother country that was partly re-exported to the Baltic. The Asiatic Company had a monopoly on Danish trade with China, but from 1772 the India trade was open to other Danish shipowners. Voyages to the Mediterranean were part of a larger pattern: vessels would normally go to a port in the Baltic in late summer for cargoes of flax, timber or grain, which were carried to France, Portugal or Spain, where the ships would spend the winter sailing between Lisbon and the Mediterranean, returning to Denmark in the spring with salt, fruit or wine.[7] During European wars the pattern was dominated by long-distance voyages.

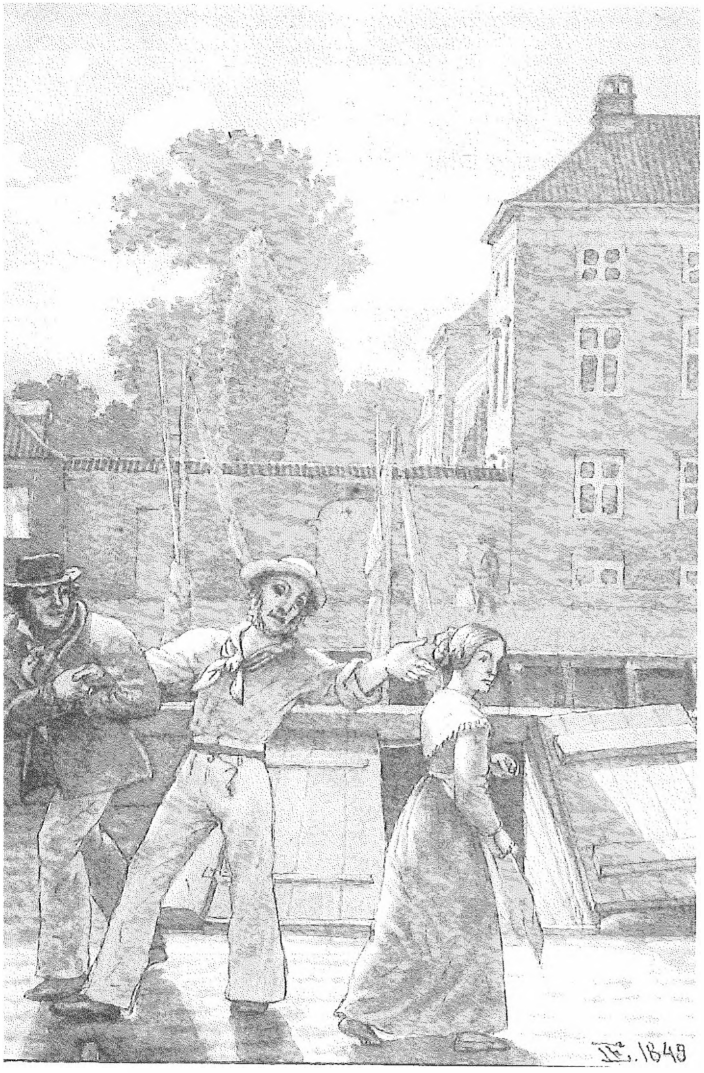
But North Atlantic and Arctic waters were also important. There were supplies to be sent to the Faroes, Iceland and Greenland, and return cargoes from these areas, but there were also fishing, sealing and whaling. The first expedition to Spitsbergen for whales was made in 1615, but for most of the seventeenth century the annual number of ships averaged fewer than five. In the late eighteenth century this trade grew in importance. Twenty-nine vessels returned to Copenhagen in 1787 with blubber, but only seventeen had sufficient crews to have caught the whales themsel-



HVALFISKEN: a brig of about 180 tons, built in Kalmar in 1801 for the Royal Greenland Trading Company in Copenhagen. The ship, which is photographed here during keelhauling in the harbour basin at Grønlands Handels Plads on Christianshavn, was in Greenland service up until 1899. In the following years HVALFISKEN was used as a school ship in Frederiksholms Kanal, from 1902 to 1915 it was a club ship for the Copenhagen Amateur Sailing Club, after which it was used for a number of years by Svendborg Sailors' High School as a school ship. In 1936 HVALFISKEN was refitted as a floating workshop, and the following year it was sold to the breaker's yard. (Photo: DMM)

*HVALFISKEN: brig på ca. 180 tons, bygget i Kalmar 1801 til Den kongelige grønlandske Handel i København. Skibet, der her er fotograferet under kølhaling i havnebassinet på Grønlands Handels Plads på Christianshavn, var i fart på Grønland frem til 1899. I årene efter blev HVALFISKEN brugt som skoleskib i Frederiksholms Kanal. 1902-15 var det klubskib for Københavns Amatørsejlklub, hvorefter det i en årrække var skoleskib for Svendborg Sømandshøjskole. I 1936 blev HVALFISKEN bygget om til værkstedspram, og året efter blev det solgt til ophugning. (Foto: H&S)*

ves; the remainder probably picked up cargoes at a shorebased whaling station in Greenland. For Copenhagen whalers the normal pattern was to leave Denmark in March and return in August.



During the nineteenth century, provincial craft extended their activities and the differences between provincial and Copenhagen sailing vessels narrowed. While grain transports to Britain and trade with northern Europe remained its backbone, consular reports also mention many calls in South America, primarily at Rio de Janeiro and Buenos Aires, and East Asia, where Hong Kong was the most visited port. The West Indies, on the other hand, were of lesser importance, although Denmark retained the Virgin Islands until 1917.

*Who Were the Sailors?*

Lists with personal details about crews in the merchant navy do not exist for large numbers of vessels until the eighteenth century, but the scattered evidence from earlier periods indicates that the small craft in the Baltic and North Sea used men recruited mainly from areas near their home ports. Only Copenhagen vessels needed a somewhat larger recruitment area, and in the seventeenth century several Dutch masters gained burghership in the capital. This pattern continued into the eighteenth century. Most shipowners lived in towns and the seamen were drawn from the town itself and the neighbouring rural parishes. In some cases they were related to the shipowner or master.

Sailor on shore leave in Nyhavn. Pen-and-ink etching by C.W. Eckersberg 1848. (Photo: DMM)

*Sømand på landlov i Nyhavn. Tuschradering af C. W. Eckersberg 1848. (Foto: H&S)*

But in those areas where there were many vessels, the local population was often too small and recruitment took place over a wider zone. In 1798 some ships from Dragør, close to Copenhagen, recruited more than half their sailors from nearby southern Sweden, and a few other foreigners can also be found on these vessels. In Elsinore there were examples of larger ships with sailors from Memel and other Baltic ports. The masters and mates on provincial craft, on the other hand nearly always came from the home port.[8] It should be noted, however, that 1798 was a year of European wars and the neutral Danish fleet was in particular demand. In peacetime, the need for foreigners was almost certainly smaller.

For Copenhagen ships we have lists with information on crews in the late eighteenth century. When a ship cleared the capital it had to be registered by the waterschout, an officer of the conscription system. His ledgers contain the name, position on board, and normally also the birthplace, age, and wage for each crew member.

For 1787 a ten-percent sample of these lists has been analyzed. The distribution of birthplaces is shown in table 6. Danes dominated, with about one-third from Copenhagen and another third from the provinces – a large proportion came from the island of Bornholm in the Baltic. Only a few were foreigners. The same is true if we look at ships going to the West Indies or Asia. Only in war years, when such voyages increased dramatically, was there a need to

Table 6
**Birthplaces of Crew on a Sample of Copenhagen Ships, 1787**

| Birthplace | Masters | Mates | Others | Total |
|---|---|---|---|---|
| Copenhagen | 19 | 16 | 37 | 72 |
| Rest of Denmark | 1 | 6 | 65 | 72 |
| Norway | 1 | - | 30 | 31 |
| Duchies | - | 2 | 20 | 22 |
| From the navy | - | 1 | 7 | 8 |
| Abroad | - | - | 4 | 4 |

Notes: Sailors belonging to the navy could, especially in peacetime, get special permission to join the merchant marine to obtain practical training. Two of the »others« from abroad were from Sweden and one from Danzig; there was also »a negro..«

Source: Provincial Archives, Copenhagen, *Waterschoutens Arkiv*, 1787.

Morten Mathiesen, a Fanø skipper from Sønderho portrayed here with his octant in his hand. In the background is Mathiesen's ship the sloop ELLEN CATHRINE of Sønderho. Painting by J. Wennink 1806. (Photo: DMM)

*Fanøskipper Morten Mathiesen fra Sønderho portrætteret med sin oktant i hånden. I baggrunden ses Mathiesens skib, sluppen ELLEN CATHERINE af Sønderho. Maleri af J. Wennink 1806. (Foto: H&S)*

recruit foreigners, most of whom came from Sweden and various German ports.[9]

The names of the seamen might be another indication of nationality. There is a significant proportion with Dutch names, such as Jacob Roelofs, Dreves Jansen, Adrian Dirks and Jan Jansen Theis, but it is most likely that they were descendants of earlier immigrants. In 1521 a group of Dutch farmers from Marken moved to Store Magleby, about five miles southeast of Copenhagen, to grow vegetables. Population growth was rapid and several families later settled in nearby Dragør, which in 1787 was the largest shipping community outside Copenhagen (see table 2). Nearly all the sailors with Dutch names seem to come from this community or Copenhagen, which also had a group of second- or third-generation Dutch immigrants. An analysis of all Danish masters in 1787 also reveals a few with British names – Thomas Price, James Wemyss, Joseph Greenway, and Alexander MacIntosh. They commanded ships going to India and may have been recruited because of specific knowledge of routes or places in that region.

The age distribution of the sailors is very special. About threefourths were under thirty and nearly none, except a few masters, were over forty. Even if there was a significant mortality rate, this must have meant that life at sea in a Copenhagen vessel was not a lifetime job. It must have been normal for sailors to switch to a land-based occupation some time in their thirties, unless they continued to serve on foreign or provincial ships. No investigations, however, have been conducted into the types of

jobs to which they turned. It is also unknown whether the same pattern characterized the men on provincial ships.

The information in the *waterschout's* lists about wages is rather heterogeneous. For longer voyages it is given as wages per three months, whereas for shorter ones it may have been for one or two months, but also in several cases for »half of the wages for the voyage.« In those cases where the wages can be converted into yearly amounts, a master received from 240 to 288 *rixdollars* – higher on ships to East India – a mate 120 to 192 *rixdollars*, an ordinary sailor sixty and a boy twentyfour to fortyeight *rixdollars*.[10] To this should be added the value of food and accommodation on board. But it must also be remembered that the sailing season for many seamen was only from March until November or December, which means that yearly income should perhaps be reduced by one-fourth. As a comparison, an unskilled worker in the towns at the time earned about fifty *rixdollars* per year and a small handicraft master perhaps 100 to 150 *rixdollars*.

In 1871 crew lists (*mønstringsruller*), containing the same type of information as the *waterschout's* lists, were completed for all vessels leaving Danish ports, and most have survived. A sample has been selected from Copenhagen and the provincial district of Svendborg. In Svendborg local sailors dominated: about eighty-eight percent were born in the town, neighbouring parishes on the island of Funen, or on the many smaller islands south of Funen, especially Thurø and Tåsinge. Another eleven percent were from other places in Denmark, and only two sailors were foreigners, one from Halmstad in Sweden, and one from Stavanger in Norway.[11]

Table 7
**Birthplaces of Crew on a Sample of Copenhagen Vessels, 1871**

| Birthplace | No. of sailors |
|---|---|
| Copenhagen | 22 |
| Rest of Denmark | 104 |
| Norway | 5 |
| Sweden | 7 |
| Schleswig | 20 |
| Other Foreign Places | 1 |

Source: Provincial Archives, Copenhagen, Mønstringskontoret i København. Skibsbemandingslister, 1871.

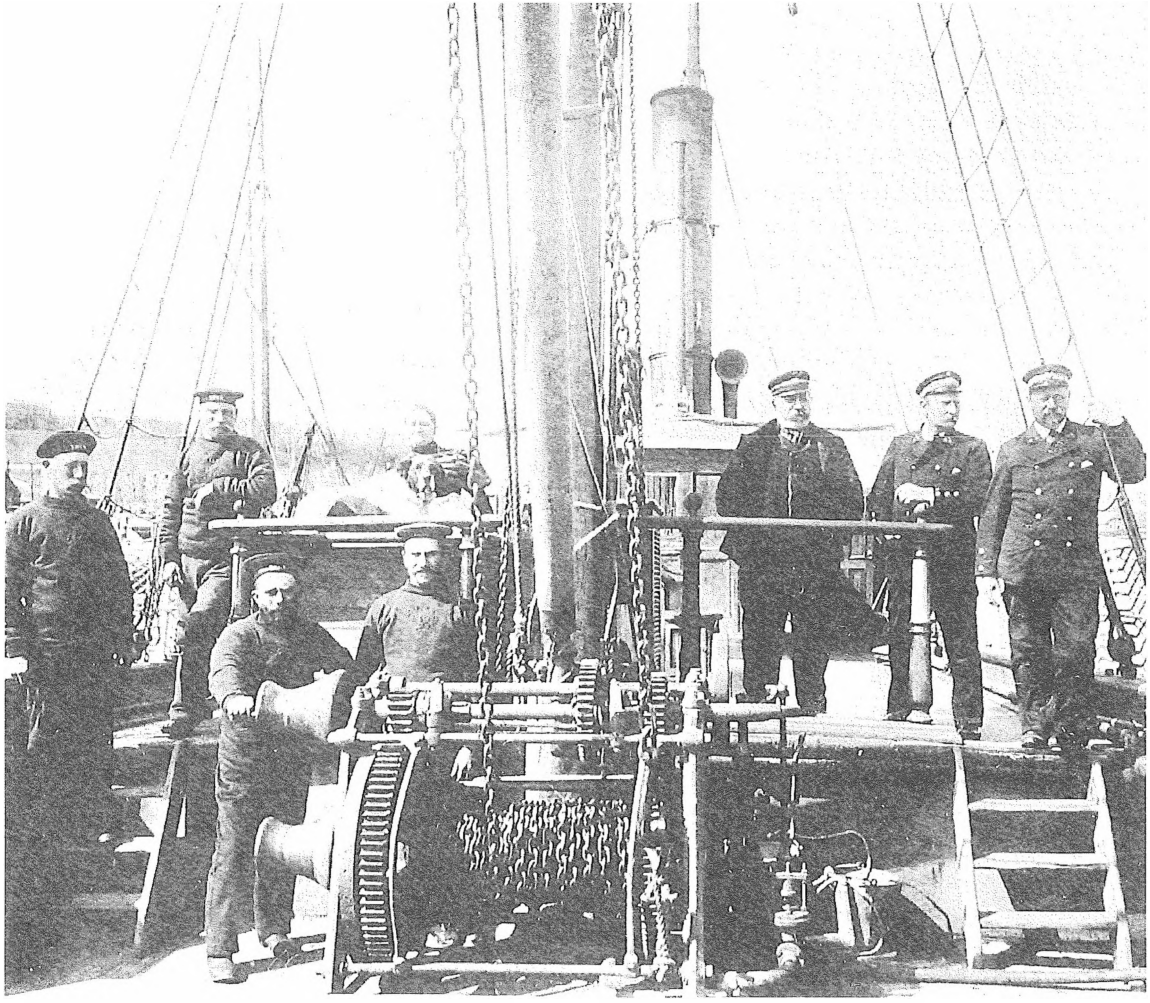
The Copenhagen pattern (see table 7) shows a wider recruitment area, but Danes were still by far the largest group. Most foreigners were from Schleswig, which after 1864 was Prussian, but it is most likely that they were recruited from the large Danish-speaking minority in the former duchy.

The age distribution for sailors in 1871 does not include data on masters. For other crew members it again shows a very young population. This was especially true for Svendborg, where eighty percent were below thirty years of age and only two percent were forty or above. Many in this region began a career at sea immediately efter their confirmation, normally when they were fourteen or fifteen. Some seem to have switched to Copenhagen or foreign ships later in their lives, but many who survived the first ten or fifteen years at sea must have found jobs ashore. It is perhaps also significant that the few older sailors on Svendborg craft all served on the small steam ferries that connected the town with the nearby islands. Copenhagen sailors were on average older. While the twenty to twenty-nine-year age group still provided forty percent of the crew, excluding masters, about twenty percent were forty years or older. The latter group was concentrated on the few steamers in the sample.

In 1871 there was almost no difference in wages paid to Copenhagen or provincial sailors. The *mønstringsruller* normally reported weekly amounts. Converted into annual figures, this showed that mates earned 300-360 *rixdollars*; able seamen were paid 216-252 *rixdollars;* and younger crew were given 144-216 *rixdollars.*[12] For comparison, workers in Copenhagen earned about 400 *rixdollars* a year, but they of course had to pay for their own food and accommodation, which consumed a substantial part of their budget. On the larger vessels, the sailing season was now longer than a century earlier.

When the first whalers were fitted out in the sixteenth century, the lack of experienced Danes led to the employment of both Dutch and Basque specialists. Their numbers decreased over time, but even in the eighteenth century there were crew whose surnames may have been Dutch. There was also a trend toward hiring Danes, especially from the North Sea island of Rømø, which geographically was south of the 1864 border but was formerly a Danish enclave in the Duchies. In the eighteenth century some whalers were fitted out on this island, and many local seamen were recruited as »commanders« of Dutch and Hamburg whalers.

As far as the navy is concerned, there was a permanent group of officers, as well as sailors and conscripts. The latter were especially prominent in wartime and were recruited principally from the coastal regions of Denmark, Schleswig and Norway, or from those who were merchant mariners in peacetime. The ordinary sailors among Holmens faste stok were predominantly of Danish or Norwegian origin, and since it was common for sons to follow in their fathers' footsteps, an increasing number of this segment of the crew was born in Copenhagen, even if the earlier generation had



The crew aboard the DFDS steamer S/S YDUN of 151 g.r.t., built in Scotland in 1859 for Petersen Brothers in Randers. In 1870 the ship together with the Petersen Brothers' firm passed into the ownership of DFDS, who put the ship into service on the routes between Copenhagen, Zealand, Funen and Jutland. In 1901 the S/S YDUN was sold to A/S Em. Z. Svitzer's Bjergnings-Entreprise (Salvage Enterprise) in Copenhagen, who refitted the ship as a lighter. It was sold to the breaker's yard in 1911. (Photo from 1896, DMM)

*Besætningen ombord i DFDS damper S/S YDUN på 151 brt. bygget i Skotland i 1859 til Brødrene Petersen i Randers. 1870 gik skibet sammen med Brødrene Petersen ind i DFDS, der satte skibet ind på ruterne mellem København, Sjælland, Fyn og Jylland. 1901 blev S/S YDUN solgt til A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise København, der ombyggede skibet til lægter. Solgt til ophugning 1911. (Foto fra 1896. H&S)*

Table 8
**Birthplaces of a Ten-Percent Sample of Danish Naval Officers (Percent)**

| Birthplace | Birth Year | | |
|---|---|---|---|
| | Before 1680 | 1680-1780 | 1781-1850 |
| Denmark | 19 | 82 | 92 |
| Norway | 19 | 8 | - |
| Schleswig-Holstein | 6 | 8 | 5 |
| Netherlands | 3 | 1 | - |
| Other Foreign Places | 8 | 1 | 3 |
| Unknown, but Danish-Norwegian Name | 31 | - | - |
| Other Unknown | 14 | - | - |
| Total | 100 | 100 | 100 |

Source: Th. A. Topsøe-Jensen and Emil Marquard, *Officerer i den dansk-norske søetat 1660-1814 og den danske søetat 1814-1932* (2 vols., Copenhagen, 1935).

migrated to the capital from Norway. In an early period, primarily during the Great Northern War, there were also examples of recruitment abroad, mainly in Germany, but the exact number of foreigners among the naval seamen is unknown.

We have better knowledge of the origins of the officers because of published biographies. Based on a ten-percent sample from these (see table 8), we can see that in the early period of Danish naval history there was some recruitment abroad, especially in the Netherlands. But by the eighteenth century it was a national navy, a fact also stressed by contemporaries. One symptom of this was that while the language of command in the army remained German for quite a long time, the navy always used Danish.

*Danish Sailors on Foreign Vessels*

There are no sources that allow us to estimate at any time the total number of Danes sailing on foreign craft. Instead, we must limit ourselves to fragmentary evidence which on occasion can provide some hints about tendencies, about the foreign merchant marines which used Danish manpower, and about the destinies of these migrants.

As long as the large Danish realm existed, and despite the existence of local recruitment districts, there were always some sea-

men who joined vessels belonging to other parts of the kingdom. Danes in this way became sailors on Norwegian and Schleswig-Holstein ships. There were close relations between Odense in Denmark and Bergen in Norway in the late eighteenth century, characterized both by common ownership of vessels and sailors who moved from one town to the other.[13] Over shorter distances there were also close ties between northern Jutland and southern Norway; between the island of Ærø in the Duchies and neighbouring south Funen; and between south Jutland and some of the important shipping communities in the northern part of Schleswig. In this way even before 1814 there was a common labour market for the three main parts of the kingdom, with Bergen and Flensburg the most attractive places for Danish sailors.

Migration over longer distances was mainly to the most important seafaring nations. In an early phase the Netherlands was most attractive. While it is not known when this exodus began, by the midseventeenth century there were significant Danish communities in Amsterdam and other Dutch maritime towns.

The majority of these Danes were sailors and women who worked as servants. Around 1700 it has been estimated that more than half the foreign sailors on Dutch ships who signed protests in Dutch ports came from the Danish realm and that eleven percent were Danish.[14] In 1725 the total number of Danish and Norwegian sailors in the Dutch merchant, whaling and VOC fleets was between 8000 and 9000.[15] Many were probably from western Jutland, where parish registers often contained nicknames such as »Hollander« or »Eastindiaman.« In the early eighteenth century there were many examples in the conscription lists of »living in Holland« or »has gone to Holland to earn his bread and living.«[16] The main reason for this migration was probably the lure of higher wages on Dutch ships and a higher standard of living in Dutch towns. There are examples of Danes returning with substantial savings compared to their more sedentary contemporaries.

In the nineteenth century it was increasingly the US merchant marine which became the main foreign employer for Danish sailors who left home. Among shipowners there were complaints about young sailors who deserted in American ports, and the conscription rolls in Danish ports regularly mentioned that the conscript had joined an American ship. Again, higher wages may have been an incentive, but at least after 1865 desertion could also be an inexpensive means of permanent emigration.

Naval personnel were also allowed to join foreign warships in peacetime to get practical training. Many of the first-generation admirals and other high-ranking officers received part of their training in the Dutch navy, and there were also Danish sailors on both British and French ships during the Napoleonic wars. On the other hand, there have also been periods when Danish naval officers served as advisers to foreign navies. This was the case in Russia in the early eighteenth century and in the Siamese navy more than 100 years later.

*Conclusion: Danes at Sea*

Seafaring has normally been considered an important occupation in Danish history. Although the number of sailors never reached large dimensions compared to agriculture or later to secondary trades, there is no doubt that this generalization is true. – The long coastline and many islands made ships necessary to connect and defend the various parts of the kingdom at a time when land transport was difficult and bridges had yet to be constructed.

The examples in this article demonstrate that Danish ships and Danish sailors not only sailed in domestic waters but took part in a larger international division of work. Indeed, in certain periods they played a role in wider European and overseas trades, and in various maritime labour markets.

*This essay originally appeared in Paul C. van Royen, Jaap R. Bruijn and Jan Lucassen (eds.), »Those Emblems of Hell?« European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870. Research in Maritime History No. 13. St. John's NF: International Maritime Economic History Association, 1997, pp. 233-252. It is reprinted here with the kind permission of the International Maritime Economic History Association.*

Noter

1 Bering Liisberg (ed.), *Danmarks søfart og søhandel fra de ældste tider til vore dage* (2 vols., Copenhagen, 1919).

2 C. Rise Hansen (ed.), *Den danske skibsfart gennem tiderne* (Copenhagen, 1941);
Knud Klem, *De danskes vej, rids af dansk søhistorie* (Copenhagen, 1941); and
L.E. Grandjean and Ernst Mentze (eds.), *Danmark og havet* (2 vols., Copenhagen, 1946).

3 Anders Monrad Møller, *Fra galeoth til galease* (Esbjerg, 1981);
Møller, *Jagt og skonnert* (Copenhagen, 1988);
Aage Rasch and P.P. Sveistrup, *Asiatisk Kompagni 1772-92* (Copenhagen, 1948);
Rasch, *Niels Ryberg 1725-1804* (Århus, 1964);
Erik Gøbel, »Danske oversøiske handelskompagnier i det 17. og 18. Århundrede«, *Fortid og Nutid* (1980), 533-569;
Ole Feldbæk, *India Trade under the Danish Flag 1772-1808* (Odense, 1969);
Feldbæk, *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783* (Copenhagen, 1971);
J. Werner, *En dansk storkøbmand* (Copenhagen, 1927);
Jørgen H.P. Barfod, *Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700* (Elsinore, 1967); and
Sune Dalgård, *Dansk-Norsk Hvalfangst 1615-1660* (Copenhagen, 1962).

4 H. G. Garde, *Efterretninger om den danske og norske sømagt* (4 vols., Copenhagen, 1832);
R. Steen Steensen (ed.), *Flåden gennem 450 år* (Copenhagen, 1970); and
Halfdan Barfoed, *Vor flåde i fortid og nutid* (2 vols., Copenhagen, 1941).

5 See the appendix tables in Barfod, *Danmark-Norges handelsflåde.*

6 Ibid., 139.

7 Hans Chr. Johansen, »Danish Shipping Services as a Link between the Mediterranean and the Baltic 1750-1850«, in Lewis R. Fischer and Helge W. Nordvik (eds.), *Shipping and Trade 1750-1950: Essays in International Maritime Economic History* (Pontefract, 1990), 15-24.

8 Møller, *Fra galeoth*, 166-167.

[9] Anders Monrad Møller, »Måneden drejer – om søfolk til den københavnske handelsflåde 1777-87, in *Oderint, dum metuant* (Copenhagen, 1992), 21-26; and
Erik Gøbel, *»Asiatisk Kompagnis kinafart 1732-1833«* (Unpublished monograph, 1978), 105-107.

[10] The Danish *rixdollar* courant of the late eighteenth century had a value of approximately 0.17 British pounds.

[11] Provincial Archives, Odense, 5. udskrivningskreds arkiv, *mønstringsrulle* for Svendborg, 1871.

[12] The convertible *bankrixdollar*, used until 1874, had a value of 0.11 British pounds.

[13] Hans Chr. Johansen, *Næring og Bystyre, Odense 1700-1789* (Odense, 1983), 170.

[14] P. C. van Royen, »Foreigners Aboard the Dutch Merchant Marine Around 1700,« in W. G. Heeres, et al. (eds.), *From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850* (Hilversum, 1988), 396.

[15] *Holland Danmark* (Copenhagen, 1945),1T, 441; and
Carl Steenstrup, »Scandinavians in Asian Waters in the 17th Century,« *Acta Orientalia*, XLIII (1982), 69-83.

[16] Holland Danmark, 221 ff.

## Danske søfolk, 1570-1870

*Resumé*

I oktober 1994 blev der i Haag i Holland afholdt et seminar, hvor en række søfartshistorikere analyserede det europæiske arbejdsmarked for søfolk i perioden fra slutningen af det 16. til slutningen af det 19. århundrede. Hovedformålet var at få en oversigt over forholdene specielt i de nordeuropæiske lande.

Som baggrund for diskussionerne havde en række forskere skrevet artikler om hvert af de implicerede lande, hvor der blev gjort rede for udviklingen i handels- og orlogsflådens størrelse, for de anvendte skibstyper, besætningernes størrelse og rekruttering og desuden for lønforholdene og for beskæftigelse på tværs af landegrænserne.

Det danske bidrag til seminaret, der her gengives, gennemgår væksten af den danske handelsflåde fra at omfatte godt 600 skibe i 1639 med en samlet tonnage på ca. 21.000 kommercelæster til omkring fem gange så mange skibe med en over fem gange så stor tonnage i 1871. Der gøres rede for de vigtigste skibsformer, for Københavns stigende betydning som hjemsted for handelsflåden og for de farvande, der blev besejlet af danske skibe. Det vises desuden, at antallet af søfolk steg mindre hurtigt end tonnagen, således at der har været betydelige produktivitetsgevinster i løbet af perioden, måske de største i løbet af det 18. århundrede, medens sammenligninger i det 19. århundrede er vanskeligere, fordi indførelsen af damp betød flere søfolk om bord, men til gengæld hurtigere sejladser, således at produktivitetsforbedringen især viste sig gennem en større transporteret mængde pr. besætningsmedlem.

På samme måde vises orlogsflådens vækst frem til 1807 og den efterfølgende tilpasning til Danmarks mere beskedne rolle på det europæiske landkort efter tabet af Norge.

Det anvendte materiale gør det sandsynligt, at omkring 10.000 mennesker fik deres udkomme fra dansk søfart i det 17. århundrede, og at dette tal var langsomt stigende i de følgende århundreder, så det muligvis har været på omkring 15.000 i det 19. århundrede. En del af disse søfolk har dog

været udlændinge, men til gengæld har der været danskere, der har taget hyre om bord på udenlandske, især hollandske skibe. Ved seminaret i Haag blev der foretaget nogle sammenligninger mellem lønniveauerne i de forskellige landes handelsflåder i det 18. århundrede, og de viste klart, at hyrerne da var højest på de hollandske skibe og blev lavere i andre lande, jo fjernere de lå fra Holland. Disse lønforskelle har utvivlsomt virket som en magnet på unge skandinaver og forklarer, at der f.eks. i 1725 var mellem 8.000 og 9.000 danskere og nordmænd beskæftiget i den hollandske handelsflåde. I en senere tid virkede amerikanske skibe af samme grund tiltrækkende på danske søfolk.

Samlet betød skibsfarten kun lidt som arbejdssted for hele den danske arbejdsstyrke, men skibsfartens rolle i det danske samfund har alligevel været væsentlig, fordi den bandt landets forskellige dele sammen og gav afledet beskæftigelse til mange i land.

# *N. O. Kiil:* Dækselev i 1930'erne

*Forfatterens beretning om sit år som dækselev, skildrer et af de pædagogiske initiativer, der blev taget af rederiet J. Lauritzen. Som et historisk tilbageblik er den aktuel i vore dage, hvor netop rekrutteringen af officerer til handelsflåden er til debat.*

Blandt kaptajner og ældre styrmænd i danske skibe kan der næppe være mange tilbage af dem, der begyndte deres karriere til søs som kok og jungmand ombord i et mindre fartøj, eller som messedreng i et noget større skib, hvis bemanding nødvendiggjorde tilstedeværelsen af en hovmester og en uddannet kok. Nybegynderne kom ofte ud at sejle lige efter konfirmationen, og især for dem i småskibene var det en barsk opvågning til helt fremmede forhold, hvor der, i et sandt mareridt, skulle holdes styr på gryderne i en trang og slingrende kabys. De første fremstillede middagsretter fremkaldte sjældent rosende bemærkninger.

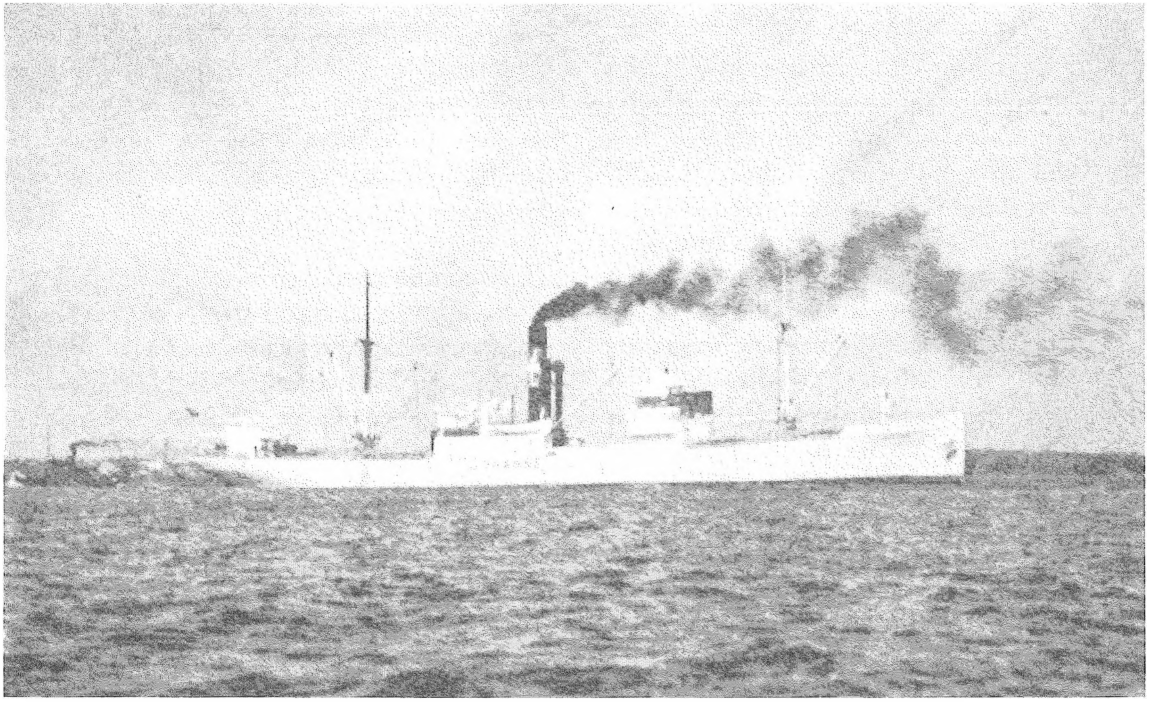
Messedrengen, der måske aldrig hjemme havde rørt en karklud eller et viskestykke, skulle sørge for borddækning, servering, opvask og rengøring i officersmessen og i kamrene midtskibs. For en søsyg dreng var det grove løjer, indtil han blev fortrolig med rutinen. Fra hans overordnede lød der ofte knubbede ord, og tilmed blev han ydmyget ved kun at blive kaldt Petter. Hans rigtige navn blev normalt aldrig brugt.

Man kunne synes, at denne begynderform var uhensigtsmæssig og urimelig for de drenge, der skulle gå videre ad dæksvejen, men andre muligheder fandtes ikke. Kun i engelske skibe kunne især bedre folks sønner blive kontraktansat som »apprentices« hos de større rederier, mod betaling af en ret anselig pengesum. Ombord modtog de undervisning og praktisk indlæring som forberedelse til navigationsskolen.

Herhjemme fik skibsreder Knud Lauritzen, i begyndelsen af trediverne, den fremsynede ide, at forsøge i rederiets skibe med et system, der gik noget i retning af det engelske. Unge mennesker, der havde bestået realeksamen, kunne antages som dækselever, to i hvert af de skibe, hvor der fandtes et egnet, ledigt kammer. En mindre månedlig hyre blev betalt. Dog blev en egentlig kontrakt ikke indgået, men eleverne afgav et tilsagn om, at det var deres agt at arbejde sig frem til en styrmandseksamen, og det forlød at rederiet var indstillet på at yde lån til dette studium, forudsat at ansøgeren havde vist sig egnet og fortjent dertil. Den obligatoriske sejlskibstid ville der blive mulighed for at afvikle i rederiets eget skoleskib, 3-mast. skonnert FANØ, eller i en af

de store langfartssejlere fra Le Havre eller Ålandsøerne. Det er næppe forkert at anse denne iværksatte ordning som optakten til den senere omlægning og fornyelse af den danske navigatøruddannelsen. Andre større rederier fulgte efter, lastførende skoleskibe blev bygget, og nye private og statslige søfartsskoler blev oprettet.

Jeg var ikke uden forkendskab til J.L. rederiet, idet min far, der var skibsfører i Vandbygningsvæsenet, ofte talte om konsulen, Ditlev Lauritzen, som han tydeligt huskede fra årene i Esbjerg. Far var dybt imponeret over at denne reder, som vel den eneste af de danske, formåede at undgå oplægninger i de katastrofale kriseår, hvor næsten hele søfarten var gået i stå. En af mine brødre sejlede forøvrigt, netop i denne periode, i Finlandsfart med NELLY, under kaptajn Broder Nielsen, nok en af rederiets mange Fanøkaptajner.



S/S JOHANNE med stoppet maskine og kraftig sort skorstensudslip. Sod og flyveaske i røgen antyder at donkeymanden på fyrpladsen foretager rensning af kedelrør, der som daglig rutine udføres på morgen- og aftenvagten. (Foto: H&S)

*The S/S JOHANNE with its engine stopped and thick black smoke belching from her funnel. Soot and fly ash in the smoke indicate that boiler tubes are being cleaned. This job is carried out by the donkeyman as daily routine on his morning and evening watches. (Photo: DMM)*

Med mine to ældre brødres beretninger i frisk erindring, fra deres første tid som henholdsvis kok på skonnerten ALTHÆA af Marstal, og messedreng i S/S KEJSERINDE DAGMAR, tøvede jeg ikke med at søge optagelse som dækselev i Rederiet J.Lauritzen og blev antaget. Jeg indtrådte i rederiet, endnu medens den gamle konsul regerede. Han var kendt for at forlange meget af sine medarbejdere, men som min far sagde: »Ingen reder klarer sig med blødsødenhed, i den aktuelle, hårde konkurrence«. Min tilknytning til rederiet kom til at vare helt frem til 1964, kun afbrudt af krigsårene i amerikansk tjeneste.

Som det fremgår af min søfartsbog, blev jeg den 14.8.1935 påmønstret S/S JOHANNE der, som rederiets øvrige skibe, var hjemskrevet i min fødeby Esbjerg. Skibet, på 3000 tdw., var min jævnaldrende, bygget 1919 i Oskarshamn til rederiet Svenska Lloyd og bar navnet ITALIA, da det overgik til Lauritzen.

Ombordstigningen skete på Frederikshavns Red, med hjælp fra det stedlige lodseri. Med ombord i lodsbåden var også to finske damer, der skulle være rederiets gæster, samt min far, der fik lejlighed til at hilse på sin gamle kammerat fra marinetiden, JOHANNEs fører, kaptajn Peder Møller Hansen fra Fanø. Det var ganske tilfældigt, og uden min fars viden, at jeg var havnet ombord i netop dette skib. At bekendtskabet skulle give mig nogen form for begunstigelse var dog aldeles udelukket. Et par gange bad kaptajnen mig dog hilse hjemme, når jeg skrev. Ifølge datidens skik og brug forholdt han sig reserveret, også overfor styrmændene, men man følte at der bag det noget tilknappede ydre skjulte sig en bundhæderlig, venlig og sympatisk person, fuldtud respekteret af besætningen. Tilsyneladende kunne end ikke de af princip kontrære fyrbødere finde noget ufordelagtigt at sige om ham. Normalt lød der andre toner fra den kant. Kaptajnen var en fremragende navigatør, der kendte den farlige finske skærgård som sin egen bukselomme. Han var på broen og dirigerede sejladsen med sikker og fast hånd, medens vagthavende styrmand i usigtbart vejr tog radiopejlinger efter hans sikre og utvetydige ordrer. Sammenlignet med andre kaptajner, som jeg senere stiftede bekendtskab med, tegner Møller Hansen sig som den ypperste.

Efter et ganske kort ophold ved Frederikshavn fortsatte rejsen mod Skagens Rev og Nordsøen. Det var sent på aftenen, så jeg tørnede hurtigt ind i den ledige overkøje i det tomandskammer, hvor min fremtidige makker, Ove Christensen fra Viborg, allerede havde installeret sig. Også han var ny i skibet, påmønstret i forrige havn. Han havde valgt underkøjen, uvidende om at den normalt er den mindst eftertragtede, men det var ukendt i Viborg. Vi sejlede sammen, i et godt kammeratskab, der også fortsatte i vort næste skib på langfart under sejl.

Den første nat gav kun en urolig søvn i de nye og fremmede omgivelser, med bølgeslag mod skibets sider, larm fra maskinrummet og især fra fyrpladsen. Fyrlågerne klaprede, og jævnligt hørtes skrabende lyd fra de riflede dørkplader, når kul blev slængt ind i det rødglødende inferno

under kedlerne efter at ristene, med de langskaftede remedier, slejser, syvtal og skrabere, var renset for slagger og aske. Det var et nærmest umenneskeligt slid, der bragte sveden frem i stride strømme. Skibsreder Knud Lauritzen skal efter sigende have udtalt, at det eneste, hans sønner ikke måtte blive, var fyrbødere. Det blev de nu heller ikke, uanset at kulfyringens hårde slæb senere forsvandt ved overgangen til oliefyring.

Arbejdsdagen begyndte Kl. 7, efter at vi var blevet purret ud af en matros, der buldrede på døren. Vi startede med den daglige rengøring af brodækkene, hvor sod og aske havde sat nattens tydelige spor, nedfaldet fra den imponerende høje, slanke skorsten, der over bælter i rødt og hvidt, bar bogstaverne JL. I det kolde, grå og triste morgenlys føltes søvandet, der brutalt fossede ud af spuleslangen, nærmest som is.

Varmen kom dog tilbage i hænderne, da jeg efterfølgende blev sat igang med en ligeledes uromantisk sæbevask af dørken i bestiklugaf og radiorum. Som et lyspunkt viste det sig, at der var flere damer ombord som feriegæster, nemlig kaptajnens frue og unge, kønne datter, Edith, der var fuld af spøg og skæmt. Min debut som sømand forekom mig dog langtfra at være festlig, men hvad andet havde jeg egentlig ventet. Jeg måtte indstille mig på at livet ikke blot var en dans på roser og tage forholdene, som de nu engang var. Uden at kny, forblev jeg da også i skibet i de forudsete 12 måneder.

Kaptajn Peder Møller Hansen portrætteret ved maskintelegrafen. Billedet stammer fra et af hans tidligere skibe. (Priv. foto)
*The master, Peder Møller Hansen, posing relaxed at the engine telegraph. The picture originates from one of his previous commands. (Private photo)*

JOHANNE, som jeg nu beærede med min tilstedeværelse, var en såkaldt femlugebåd med to gennemgående dæk. Det øverste af disse, shelterdækket, var uden bak og poop. Enorme vandmængder brød derfor, i hårdt vejr, over forskibet, hvorfra det havde næsten frit løb agterover. Med rette blev vor damper af besætningen opfattet og omtalt som en regulær vandvogn. Nogle måneder efter min afmønstring blev dens daværende, flinke 2. styrmand skyllet overbord og druknede. Han blev aldrig fundet.

Skibet var i øvrigt et ganske smukt og meget velholdt fartøj, lysegråt udenbords, og med hvide dækshuse. At holde al den lyse maling ren, i et kulfyret skib, var en næsten umulig opgave, men ingen anstrengelser blev sparet. Vi vaskede og vaskede i det uendelige, med børster på lange stager, dyppet i pøse med sviende sodavand, der trængte ned i ærmerne og gjorde os hudløse. Om sommeren gik det nogenlunde, men vi vaskede året rundt, kun afbrudt når vandet frøs til is. Efter bunkring, (hyppige indtagninger af kulforsyning), kunne det lyse skib være dækket af kulstøv fra vandlinje til flagknap, så det var bare med at komme igang. Vi skelede iblandt misundeligt til engelske dampere, hvis dækshuse, nok så praktisk, var brunmalede, men hvidt var nu pænere.

At holde et stålskib frit for rust var også en evighedsopgave. Vi skrabede rust og plettede med mønje fra stillinger udenbords i havn, når vejret var til det. Blymønjen, der var i pulverform, og dengang næppe anset for at være giftig, blandede vi med linolie. Noget sidder måske stadig i kroppen. Jeg protesterer ikke, når bekendte insinuerer at jeg er en underlig fisk, men påvirkningen kunne vel også stamme fra de der svømmede under kølen. Friskfangede torsk fik vi iblandt, når vi til søs blev prajet af venlige Nordsøfiskere. Et par flasker brændevin indgik ofte i en byttehandel medmindre vi var på vej til dansk havn.

Søndag i Kotka den 22.09.1935. Dækselever fra JOHANNE og MAJA holder fridag. Der strækkes ben på terra firma og landgangstøjet bliver luftet. Fra venstre Ove Christensen, de to fra MAJA og forfatteren. (Priv. foto)
*Sunday in Kotka, Sept. 1935. Apprentices from the steamers JOHANNE and MAJA ashore stretching their legs and airing their shore togs. From left Ove Christensen, two chaps from the MAJA and the author. (Private photo)*

En væsentlig del af rederiets flåde var beskæftiget i den såkaldte Finlandsfart, der omfattede kontraktmæssig transport af Den Finske Celluloseforenings produkter fra de store skove, råmaterialet til Englands papirindustri og pressen. En del gik også til Kontinentet, med lejlighedsvise rejser til Middelhavet. JOHANNE deltog ligeledes i Finlandsfarten også i de barske vintermåneder, hvor svære ismasser uvægerligt besværliggjorde sejladsen i de nordlige og østlige farvande.

En overvejende del af den eksporterede cellulose, presset i store, tunge baller, blev losset på Themsen, hvor der var adskillige modtagepladser. På min første rejse dertil lå vi en weekend til ankers ved Gravesend, på såkaldt tørn, afventende kajplads ved den nærliggende Purfleet terminal. Hvor var der dog meget at se på for en ung fyr, der første gang var udenlands. Rundt omkring os lå der mange andre ankerliggere med fremmede flag. Klar til udkald lå side om side i lange rækker de forskellige bugserselskabers imponerende store slæbebåde. Ustandselig lød der tuden fra flodens voldsommme sejlende trafik, klang fra klokkebøjer, bulder og raslen fra skibes ankre og kæder.

Vor ankerplads var som første parket til lørdagens kæmpeopbrud. Skibe i alle mulige størrelser og typer kom, i en næsten ubrudt strøm, strygende forbi, på vej ud mod det åbne hav. De kom oppe fra Londons dokker, hvor det, ved ihærdige, traditionelle anstrengelser var lykkedes for afskibere og mæglere at få dem sendt rettidigt afsted. Som bekendt tjener skibene ikke penge ved at tilbringe søndage i havn, derfor bør de sejle. Den livlige udrejse så ud som et regulært væddeløb, uanset at de ombordværende nok havde foretrukket en fridag i London Town, med dens mange muligheder for oplevelser og adspredelser af vidt forskellig art.

Fra vor liggeplads havde vi også udsigt til den kendte Tilbury terminal. Hertil ankom de kæmpestore skibe fra imperiets oversøiske lande for at landsætte deres hærskarer af passagerer til viderebefordring pr. jernbane. Dybe brøl fra aristokraternes sirener rungede, når de var under indsejling, og når de befriet for passagererne fortsatte op ad floden, medbringende eksotiske varer til losning i metropolen. Mærkværdigst af det hele var måske de hundredevis af maleriske lastdragere, lægterne, der dag og nat, under deres brunbarkede sejl, krydsede op eller ned ad floden, tillastet med grovvarer af alle mulige slags. Besætningen bestod af skipperen og en enkelt medhjælper. Langsomt men sikkert gik det fremad mod vindretningen. Ved svag brise blev der, som i søvne, stagvendt få meter fra land. Sejl blafrede, et par blokke knirkede, og kursen var sat til nok et slag mod den modsatte flodbred. Det virkede næsten middelalderligt at se disse ejendommelige træskibe endnu i fart, men konkurrencedygtige må de jo have været, og de klarede sig tilsyneladende godt, helt uden hjælp af mekanisk fremdrivning.

Også den første landgang på engelsk jord blev en stor oplevelse. Godt nok var pengene små, men priserne var det også. Nogle få shillings rakte let til en biografturr, hvor

man oven i købet kunne blive siddende, så længe man ønskede at se repertoiret gentaget. Noget sådant var dengang aldeles ukendt herhjemme. Penge blev der også til besøg hos Woolworth, i de såkaldte Six Pence Stores, hvor grammofonplader og meget andet kunde findes til uhørt lave priser. En passende afslutning på festen var en gang »fish and chips« i avispapir, der muligvis var bragt til landet af et af J.L.s skibe.

Da vi var kommet til kaj stiftede vi bekendtskab med de engelske havnearbejdere, der bemandede de fem luger og lastrum, hvor de med forbløffende færdighed håndterede de tunge papirballer ved hjælp af deres karakteristiske »hooks«. Dette redskab, der består af en kort jernkrog med et tværsiddende træhåndtag, virker som en armforlænger med en gribeklo. Når den ikke var i brug blev den stukket ind under livremmen, og ganske uforståeligt altid med spidsen ind mod ejermandens bagparti. Vi oplevede dog aldrig det hyl, som et fald bagover ville have udløst.

Efter udlosningen forlod vi Themsen i ballast og krydsede Doverstrædet for at bunkre i Zeebrugge, hvor vi, som før forklaret om kulfyldning, blev støvet godt til. Min makker og jeg betragtede som nybegyndere visse ting ud fra andre synsvinkler end de gældende. Vi gjorde dog oftest klogest i at holde vore ideer for os selv. F.eks. var de støvende kul jo kommet ombord som forsyninger til maskinafdelingen, der jo ville være arbejdsløs uden disse. Ergo måtte det vel være dens folk, der selv gjorde rent efter sig? Deres skorsten, som de jo heller ikke kunne undvære, burde de vel også selv male og holde i pæn stand, som det efter sigende foregik i russiske skibe.

Rejsen fortsatte nu op gennem Nordsøen og rundt Skagen for, tæt ved det gamle Krogen, at lade vor egen krog falde. Vor kipning med flaget blev høfligt besvaret fra

Fødselsdag ombord. Kaptajnens frue, Petra Møller Hansen, født Nørholm, fejres af officererne med en flot buket. Det muntre pigebarn, datteren Edith, giver glad en hånd med. Hun blev med tiden den populære skuespiller Edith Thrane. (Priv. foto)
*Birthday on board. The captain's wife, Petra Møller Hansen, born Nørholm, is presented with flowers by the officers in honour of her birthday. The happy teenager lending a hand is her daughter Edith, later known as the Danish actress Edith Thrane. (Private photo)*

Kronborg Bastion. Det korte ophold ved Helsingør, men langtfra vort sidste, gjaldt proviantering samt ombordtagning af post og stores, Wiibroe øl i anselige mængder, ej at forglemme. Alle disse herligheder blev sejlet ud af den lokale færgemand Struve.

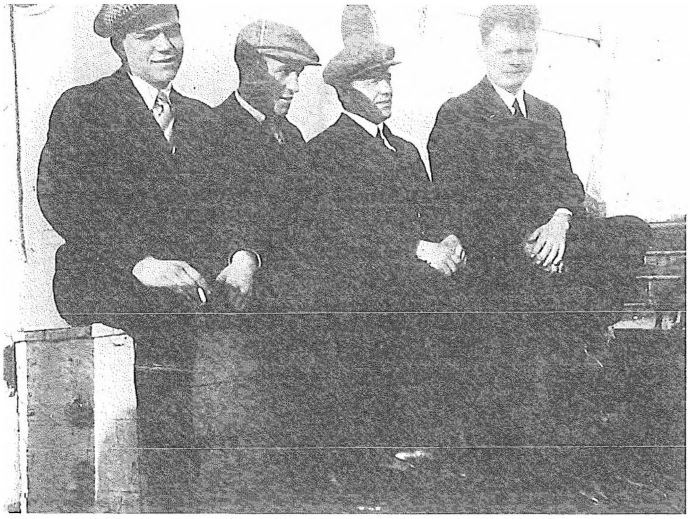
Videre gik det, sydover mod Drogden, med Kemi, øverst oppe i den Botniske Bugt, som ballastrejsens mål. Her var det endnu sommer og lyst døgnet rundt, med solen kun kortvarigt under kimingsranden, men myriader af myg plagede os.

Det første besøg i Nordfinland bragte ingen mulighed for at komme i land. Vi lå opankret i skærgården, omgivet af små øer, nydeligt dækket af grøn fyrreskov. Lasten blev bragt ud i lægtere, trukket af små hvidmalede bugserbåde. Ombord i disse blev der fyret med træ, og fraværet af kulstøv fik dem til at skinne af renhed. Propert var der også i kabyssen, hos den kvindelige kok, hvis kobbergryder og pander strålede som det pure guld.

Lastning og stuvning blev udført af arbejdere, der kom ud om morgenen og blev der til aften. Vi undrede os over at se dem ledsaget af to bedstemødrelignende kvinder. De var dog ikke på udflugtstur, men var kommet for ufortrødent at tage deres tørn med. Ved 1- og 5- lugen var der kun et enkelt spil. En bom skulle derfor, ved hvert løft, svinges rundt ved hiv og hal i den såkaldte gerd, (en talje med tov og to blokke), og dertil var damerne engageret. At se kvinder i Finland udføre hårdt arbejde, vænnede vi os til, men første gang jeg selv kom til at køre spil, befandt jeg mig ikke godt ved at se en bedstemor svinge bommen. Jeg ville hellere have byttet med hende.

Vi nød det dejlige vejr i skærgården, hvor havet var blankt som et spejl, ikke en vind rørte sig. Da vi ikke kunne komme ind til land om aftenen, benyttede vi skibets norske pram (kaldt Moses), der lå i vandet, til andre harmløse ekspeditioner. Herom skrev jeg den 2.9.35 til min broder, Johan, dengang på Marstal Navigationsskole: »Hver aften var vi en 7-8 stykker, der roede ind (til holmene), og plukkede bær i skovene, der var smækfyldt med tyttebær, blåbær og rævlinger«.

Videre berettedes: 'En dag havde vi bådøvelse. 1.styrmand kom farende og brølede: »Til bådene, skibet synker«! Vi for så derop, alle 22 og fik dem i vandet. Bagefter havde vi kaproning. Jeg var i 1. styrmands båd, og vi kom først. Alligevel var 1. og 2. styrmand senere lige ved at komme op at slås derover. Alle her ombord er flinke, undtagen 2. styrmand, der er turiner. Donkeymanden er estlænder, og det høres på hans danske. Kullemperen er fra Kolding. Når han danser solo på agterdækket, er vi lige ved at dø af grin'. Samme lemper fortalte ofte om sin fortid i et omrejsende sigøjnercirkus, hvor han oplevede usædvanlige ting, herunder at den medbragte bjørn, i et raserianfald, dræbte cirkusejeren. Hans søn, der hørte nødskriget, kom løbende med en jernstang, hvormed »han hakkede bjørnen i røven, (rumpen), men den ville ikke give slip«. Ejeren blev begravet med pomp og pragt, efter at han, i de mange tilrejsendes nærværelse, var blevet behørigt overhældt med adskillige flasker brændevin.



Smarte dæksfolk i stiveste puds klar til en tur i land. Fra venstre: letmatros Niels A. Sørensen fra Fanø, matroserne: ravjyden Østergaard, Kalundborgjyden Christensen og færingen Jensen. (Priv. foto)
*Smart sailors in their Sunday best ready for shore leave. From left: Seamen Niels A. Sørensen from the island of Fanø, Østergaard and Christensen from Jutland and Jensen from the Faroe Islands. (Private photo)*

Blandt nogle af de andre besætningsmedlemmer husker jeg især en matros fra Færøerne og en letmatros fra Bornholm. De skændtes og drillede gensidigt. Den ene blev skoset, fordi man på hans hjemø dansede med tophue, og den anden fordi han var fra Østerlars, af færingen udtalt med en lang række overdrevne, rullende r-lyde. Af fanniker var der hele tre, foruden kaptajnen letmatros Niels Sørensen og messedrengen, altså en standsmæssig jævn spredning. Sørensen vendte år senere tilbage som styrmand og slap således for besværet med at lære et nyt skib at kende.

Med fuld last i rummene og en del dækslast forlod vi Kemi for at sejle den vej, vi var kommet, tilbage til Themsen. Denne gang lossede vi ved Bowater, lige ved Gravesend. Næste rejse blev nok så spændende, idet vi kom til at laste i Wiborg, inderst inde i Den Finske Bugt, tæt ved den russiske grænse. Her lå vi inde i havnen og kunne således gå i land og se på byen. Der var dog sproglige vanskeligheder, da meget få talte svensk. Anderledes var det, hvor svensk var hovedsproget, udtalt i den charmerende, sindige og tydelige Finlandssvenske accent, som alle kan forstå. Jeg har da også hørt det foreslået, ganske fornuftigt, som et ideelt fællesnordiske sprog, der ville kunne udelukke mange misforståelser. I skærgården, hvor jeg engang stod til rors, meddelte lodsen, at han ved en drejning ville give et stød i dampfløjten: »Jag vislar just kapten!«. Intet kunne siges tydeligere.

I Tolkis ved Borgå løb jeg ind i en af mine første forelskelser. Vi stod agterude, lige efter udskejning, da den allersødeste lille, lyshårede pige, på min egen alder, kom strygende forbi med raske åretag for at lande ved et nærliggende slæbested. Da hun havde besvær med at trække båden op, løb jeg resolut derned og gav en hånd med. De blå øjne under kysen og hendes blomstrede kjole, kunne jeg ikke stå for. Vi talte sammen et par minutter, lige undselige begge to. Jeg fik dog hendes navn og adresse, som jeg stadig har. Sendte hende et kort fra England og hørte aldrig fra hende. Det skal ikke lægges hende til last, at hun nok var en pæn pige, en af de på stedets sprog såkaldte »mammas flickor«, der lyttede til »mamma«s råd om ikke at stole på »frem-

Matros Christensen ved rattet på den åbne bro. 2. styrmand, Kaj Møller, der får sig en pibe tobak, viser et af sine sjældne smil. (Priv. foto)
*Seaman Christensen at the wheel on the open bridge. The 2nd mate is enjoying his pipe, showing one of his rare smiles. (Private photo)*

mande sjömansgossar«. Måske havde »mamma«, der jo ikke havde set mig an, opsnappet og brændt kortet. Hvem ved?

Udrejsen, med lasten fra Wiborg, gjaldt denne gang Nordfrankrig, nemlig Calais, Rouen og Honfleur, og fremdeles via Skagen. Vejen gennem Kielerkanalen er ganske vist kortere, men gennemsejlingen koster penge. Den blev derfor selvsagt kun benyttet i de tilfælde, hvor det tids- og udgiftssmæssigt kunne betale sig. I de forestående vintermåneder benyttede vi ikke sjældent Nord-Østersøkanalen, hvor der også kunne provianteres, fyldes kul og, bedst af alt, modtages post hjemmefra.

Calais havde en anselig havn, med stor omsætning. Den var især præget af de mange og hurtige færger, der betjente den vigtige rute mellem de to kanalhavne, Dover og Calais. En aften var vi i den norske Sømandskirke, hvor der var den ugentlige sammenkomst, med underholdning og kaffebord. Der var god stemning, fællessang og stuvende fuldt af søfolk fra de skandinaviske skibe, og der var aviser fra hjemlandene. På den korte rejse videre mod Rouen, tog vi lods ved Le Havre, hvor vi på afstand kunne betragte de berømte franske Amerika-linere, herunder den dengang kendteste af dem alle, NORMANDIE. Sejlturen op ad Seinen er noget af det smukkeste, man kan opleve. Floden snor sig gennem frodige, grønne enge med græssende kvæg, idylliske gamle bondegårde, frodige æblehaver og kønne byer, der ligger lige ud til flodbredden. På højdedragene ses slotte og borgruiner, hvis historie går tilbage til Normannertiden og vikingerne, hvis spor er efterladt i de danskprægede stednavne.

Rouen er ikke mindre interessant end floden. Gamle bindingsværkshuse, katedralen og andre historiske bygninger stammer fra Jeanne d'Arcs tid, og torvet, hvor hun blev brændt, eksisterer fremdeles. Den berømte dramatiker, Pierre Corneille, blev født i Rouen i 1606. Hans imponerende hus

ligger der endnu. Forfatteren, Gustave Flauberts kendte roman, Madame Bovary, omhandler Rouen og egnen der omkring. Omend havnen ligger adskillige timers sejlads fra havet, er den en af Frankrigs største. Enorme mængder rødvin blev importeret fra Nordafrika, og de kæmpestore træfustager lå langs kajerne. Min far berettede, at der i hans tid blev pågrebet individer, der i smug søgte at slukke tørsten med raffineret værktøj, et lille træbor, og en rund pløk, til efterfølgende isætning og usynliggørelse af ugerningens spor.

Resten af vor last afleverede vi i Honfleur, en mindre by på Seinens sydside, nær mundingen. Også by og havn er her historiske, idet flere berømte franske opdagelsesrejser er udgået derfra.

Den følgende sommer var vi tilbage i Rouen, og var så (u)heldige at løbe ind i en strejke, der varede 14 dage. Den gav os mulighed for at se, hvad vi ikke havde nået første gang. Hvad eller hvem animerede de to dækselever til at aflægge de seværdige steder et besøg? Såmænd skibets 1. mester, der var vor rådgiver og selvbestaltede men skattede protektor. Derfor skylder vi ham megen tak. I Frankrig havde jeg den glæde at konstatere, at mit skolefranske ikke var ganske ubrugeligt. Det fremmede min interesse for sproget, med det resultat, at jeg med tiden, også efter andres mening, kom til at håndtere det ganske godt, ikke mindst takket være senere hjælp fra krigsårenes fransktalende skibskammerater.

Vor faglige elevuddannelse forløb efter følgende retningslinjer: Vi var såkaldte dagmænd den første tid ombord, d.v.s. at vi ikke gik søvagt, men arbejdede fra Kl. 7 til Kl. 17, kun afbrudt af spisetiderne, og kun med søn- og helligdagene fri. Det var en barsk og brat overgang, efter at man hjemme, på mange måder, selv kunne bestemme farten. For os var det hårdt, men der var ingen muligheder for at knibe udenom. Efter en måned kom vi på hver sin vagt, sammen med en matros og en letmatros. På lige fod med disse gik vi udkik om

Finske skærgårdsfolk med hestetrukne slæder venter tålmodigt ved den brudte rende, der viser skibene vintervejen til Åbo. Med forskydelige pontoner krydser de renden, når isbryderen med følge er passeret. (Priv. foto)
*Patient Finnish archipelago dwellers with horsedrawn sleighs at the narrow passage where ships follow the icebreaker to the port of Åbo. By means of sliding pontoons the channel will be crossed when the last ship has passed. (Private photo)*

natten og i usigtbart vejr også om dagen. Vi stod også til rors, efter at kompas og styring var lært. Hertil kom dagtimernes almindelige rutinearbejde. Da der kun var to vagter til at dele 24 timers tjeneste, indebar det 12 timers aktivitet til hver, søn- og helligdage ingen undtagelse. Når dertil kom den tid, der var nødvendig til søvn, vask og spisning, var der ikke mange timer tilbage til kulturel aktivitet, men man kan vænne sig til meget. Det føltes som at være kommet i paradis, da jeg år senere, for første gang, var i et udenlandsk trevagtsskib, med fire timers vagt, efterfulgt af 8 timers frivagt. Først flere år senere slog det igennem i danske skibe.

Under lastning og losning kørte vi spil eller holdt tally. Det sidste betyder, at en mand ved hver luge talte og noterede de mange enheder (slæng), der gik ud eller ind.

Af praktisk arbejde lærte vi i årets løb, hvad læres kunne, men med teorien var det så som så. Modviljen hos visse styrmænd skyldtes formentlig, at vi, efter deres mening, ikke burde have fordele, som for dem var ukendt, da de var på vores alder.

2. styrmand, der var vor nærmeste overordnede, blev jævnligt afløst af en ny. Nogle var flinke, andre direkte ubehagelige. Aldrig et opmuntrende ord fra sidstnævnte. Vi oplevede konsekvent og hånligt at blive tiltalt »sømand«, underforstået at det var vi ikke, og tilmed for dumme til nogensinde at blive det. Den pågældende styrmand krigsforliste senere som fører af en skoleskibsskonnert. En anderledes indstilling overfor eleverne havde den senere leder af rederiets mandskabsafdeling, Tom Jørgensen, der i nogle måneder var styrmand i JOHANNE. På en fridag tog han mig med op til London, en oplevelse jeg aldrig glemmer. Vi besøgte så mange seværdigheder som tiden tillod. Han advarede mig også mod at gå i stå i de for nybegyndere så trættende hverdage. Gode bøger burde fremdeles læses.

JOHANNE havde en besætning på ialt 22 mand, ret så anselig, sammenlignet med forholdene i dag, hvor selv meget store skibe må klare sig med langt færre. Mellem officerer og menigt mandskab herskede der datidens ret så reserverede stemning. Der var politiske undertoner, og eftervirkningen fra en nylig bitter og turbolent sømandsstrejke var fremdeles mærkbar. Det udelukkede dog ikke. at der hver morgen kutymemæssigt blev hilst gensidigt med et let kasketløft. Visse, især fyrbøderne, kunne dog, ligesom tilfældigt, betjene hovedtøjet med en bevægelse, der skulle opfattes som en diskret ringeagtstilkendegivelse. Man havde intet at tale med hinanden om. At der blandt dæksfolkene kunne være vordende styrmænd gjorde ingen mærkbar forskel. Dækseleverne mødte ikke dengang nogen modvilje hos de menige. I efterkrigsårene var der derimod en periode, hvor Sømændenes Forbund ønskede eleverne bort fra skibene. Det forårsagede nok en langvarig, ulovlig strejke, der også ramte de rederier, i hvis skibe der ikke var elever. Et mindre rederis skib, uden hvis kullast Ørstedsværket ville gå i stå, lå i bøjerne udfor B&W. Under Knud Lauritzens ledelse var vi et sjak, der i sidste øjeblik fik skib med ladning bragt frem. Vi

kunne stadig huske hvorledes kasteline, dampspil og fortøjninger skulle håndteres. Det forlød, at vor håndsrækning var efter indtrængende anmodning fra hovedstadens overborgmester, der gerne ville undgå en kaotisk, mørkelagt by.

I perioder med uvenlige styrmænd havde vi heldigvis vor førnævnte protektor og rådgiver, 1. mester, der var messeforstander. Han var vor garant for, at man ikke gik unødigt over stregen. Når hovmesteren om morgenen var i pantryet for at skære pålæg til dagens uddeling, var han under opsyn af 1. mester, der ved indtagning af en morgenbitter sørgede for opretholdelse af sit gode helbred. Med samme ædle formål gled yderligere, i dagens løb, nogle supplerende opstrammere under vesten.

Ved hovmesterens pantry hentede vi vor pålægsbakke, uvægerligt hilst med den overflødige advarslen: »Pas på mit mahogni«, udtalt med et karakteristisk, uvenligt, nasalt tonefald. Ingen snavsede fingre indenfor på hans blankpolerede panel. Kaptajnen, der som før nævnt, var en reserveret, men retlinet og helt igennem sympatisk person, residerede under kommandobroen i majestætisk ensomhed. Han spiste, som skik var, alene i salonen, opvartet af hovmesteren. Som den eneste ombord nød han det privilegium til bad og håndvask, at have rindende ferskvand fra en tank, der stod øverst oppe på bestiklukafets tag. Det kedelige var, at denne tank jævnligt skulle efterfyldes, ved oppumpning nede fra dækket, og at dette slidsomme arbejde påhvilede dækseleverne. Officererne havde servante, tilsluttet to beholdere, som Messepetter dagligt måtte fylde og tømme. Da han skulle afmønstre på Københavns Red, havde han, som hævnakt overfor den ildelidte 2. styrmand, påfyldt saltvand i dennes tank, »timet« til, at han lige kunne smutte fra borde, inden det blev opdaget. Det lykkedes desværre ikke. Stående værgeløs udenbords på lodslejderen blev han, i sidste øjeblik, grebet, og til afskedssalut trak-

Forfatteren til rors på en kølig solskinsdag. Ingen slinger i valsen – skriv dine breve på frivagten! (Priv. foto)
*The author as helmsman on a sunny but chilly day. »Mind your wheel – write your letters on your watch below!« – »Aye, aye Sir!« (Private photo)*

teret med et par drøje øretæver. Da Petter følte sig i sikkerhed, nede i færgemand Windings båd, fik han ellers mundtøjet på gled, hjulpet af et imponerende skældsordsforråd, der efter hans opfattelse passede til lejligheden. Klapsalven fra tilhørerne, som han havde fortjent, fik han dog ikke.

Kosten ombord var ualmindelig god, langt bedre end den normalt var hos de fleste derhjemme. Jeg undrede mig over, at folkene næsten altid brokkede sig. Man gav den forklaring, at det var for at opretholde standarden. Uden brokkeri ville menuen sikkert blive forringet. Der var, til en vis grad, forskel på kosten til officererne og de menige. Dessert var sjældnere hos sidstnævnte. Tiloversbleven dessert fra officersmessen var messepeters pressionsmiddel til at opnå vor hjælp ved aftenopvasken. Forskel i kosten blev senere forbudt, ved direkte ordre fra rederiet. Forøvrigt mener jeg, at middagsretter, fremstillet på et kulfyret komfur, som fortidens skibskokkke helst holdt rødglødende, havde en særlig, delikat smag, som ikke siden er overgået. Måske lå det i en let aroma fra ildstedets kulrøg, men den gode smag skyldtes naturligvis også kokkens færdigheder. Fra hans kammer, der lå lige ved kabyssen, lød der ofte smægtende rejsegrammofommusik, ikke sjældent med kaptajnens charmerende datter, bachfisch og spilopmager, Edith, i nærheden som tilhører, når hun ikke sprøjtede vand i hovedet på ombordværende engelske drenge.

Fra vort rederi, der forlængst var flyttet fra Esbjerg til Hovedstaden, forventede man, at enhver søtransport, hvorom der var indgået aftale, blev afviklet så hurtigt som godt sømandsskab tillod. Det forudsatte, at man ombord havde de rette folk, og at disse også havde de nødvendige navigationsmidler. Sidstnævnte dukkede i efterkrigstiden op i et omfang, som ingen tidligere kunne forestille sig, for blot at nævne gyrokompas, radar, Decca, Loran og stedsbestemmelse via satellitsignaler.

Anderledes så det ud tidligere. Ombord i JOHANNE fandtes der, som det ypperste og eneste nye raffinement, en radiopejler, der var en god hjælp nær ved land, især når sigtbarheden var ringe. Hjælp havde man også af patentloggen, der snurrede agterude, men desværre blot viste den udsejlede distance gennem vandet, og ikke over bunden. Agterude stod også loddemaskinen, som i realiteten var et håndbetjent spil, til hvis tynde wire et lod med dybdemåler kunne fastgøres og sendes til bunds, uden at mindske skibets fart. Op bragte man et indsat glasrør, fra hvilket vanddybden kunne bestemmes, desuden en bundprøve, til sammenligning med søkortets angivelser. Kompasserne var under påvirkning af ydre, variable magnetiske kræfter og krævede derfor konstant opmærksomhed, ved daglig kontrol, azimutpejling af solen, når den var fremme. Pejlinger fra et magnetkompas skulle korrigeres for misvisning og deviation. Kurser fra søkort krævede tilsvarende rettelse.

Disse besværligheder forsvandt ved indførelsen af det altid retvisende gyrokompas. Mest af alt savnede man dog radaren, det instrument, der senere skulle skabe kontakt og føling med ellers usynlige

objekter. Hvor var det enerverende og opslidende at famle sig langsomt frem i brandtyk tåge, med stoppet maskine og vedvarende sirenebrøl, fra eget skib og de omkringliggende. Hvor disse befandt sig, og hvilken kurs de styrede, kunne være det rene gætteri. Når som helst kunne en fremmed stævn dukke op på nært hold. Kaptajnen var på broen, uanset hvor længe tågesejladsen, under skarpeste agtpågivenhed, varede. Der kunne være tale om flere dage, hvor man, også nær ved land, skulle vogte sig for ukontrollabel afdrift mod grunde, klipper og skær.

Efterår og vinter satte ind med stormvejr og høj sø, der bragte oceaner af skummende og larmende havvand over dækket. Også gangene midtskibs fyldtes, og kun en høj dørkarm beskyttede vort kammer og os mod elementerne. Med vinteren fulgte kulden, og inden længe lukkede isen de nordlige og østlige havne i Finland. Senere var kun Hangø og Åbo tilgængelige, så der måtte lasten hentes. Det kunne dog kun lade sig gøre med hjælp fra de kæmpestore finske isbrydere. Sammen med andre fulgte vi dem i de brudte render ind og ud. Lodstjenesten fungerede fremdeles. Lodsen kom spadserende ud på isen, og entrede op ad en trælejder. I Østersøens og Kattegats ferske vand var overisning ikke ukendt. Wirer og stag kom til at ligne telefonpæle, og store mængder is fra dæk og det opstående måtte hugges af og kastes overbord. Om mærkbar stabilitetsforringelse var der dog ikke tale.

Juleaften fejrede vi i Østersøen, med Bornholm i sigte om styrbord. Julegæs og andet godt var kommet ombord i Holtenau, så der manglede intet. Sammen med det menige mandskab spiste vi i officersmessen, hvis faste stab var til festmiddag hos kaptajnen. Senere var hele besætningen kortvarigt samlet til et glas vin i salo-

En typisk forsamling af dæksfolk og det sorte gæng poserer på agterdækket, i havn efter udskejning. (Fyraften efter dagens dont). Skibets robuste, estiske donkeyman ses siddende til venstre, med den uundværlige svedeklud om halsen. (Priv. foto)

*A typical assembly of sailors and the black gang posing on the aft deck in port, »knocked off« after the end of a day's work. The vessel's tough Estonian donkeyman is seated on the left wearing the indispensable sweat rag round his neck. (Private photo)*

nen. Oplæst blev julehilsenen fra rederiet, hvorfra der, til hver mand, blev overrakt en beskeden, men velment gave. Naturligvis var vi pæne og renvaskede, så fra høkeren lød der derfor, i dagens anledning, intet: »Pas på mit mahogni«!

Samme dag døde vor reder, den gamle konsul, Ditlev Lauritzen. Ved ankomsten til Kotka havde vi flaget agter på halv og kontorflaget hejst i stormasten, hvor jeg havde været sendt til tops for at skære en ny line.

Som de fleste af datidens ældre skibe var JOHANNE uden styrehus. På den åbne bro stod rorgængeren derfor helt uden beskyttelse mod vind og vejr. Med olietøj, søstøvler og sydvest klarede man sig dog, selv i de voldsomste regnbyger. Men værre var det i knagende frost eller snestorm. En gammel, ulden vinterfrakke var lige sagen. En sådan fik jeg foræret af vor 1. styrmand, da han afmønstrede. Den var i den grad mærket af tidens tand, at jeg omgående fik tildelt øgenavnet Lasarus, men hvad gjorde det? Folk, der afmønstrede, var iøvrigt altid flinke til at betænke efterladte med aflagt tøj. Blåt dungaree arbejdstøj (nu kaldt cowboytøj), blev af og til købt i England, men at det med tiden skulle blive eksklusivt modetøj, kunne ingen dengang drømme om. Meget arbejdstøj var udslidt landgangstøj, hvilket prægede bærernes udseende. Det kunne også demonstrere, at man fandt en opjustering af hyren så vel ønskværdig som påkrævet.

Der foregik tidligere en omfattende eksport af brændsel til Østersøområdet fra England og Skotland, det såkaldte U.K. Denne trafik havde naturligt nok også vort rederis interesse som returlast, og man deltog deri med egnede skibe. Lastning, trimning, losning og ikke mindst rengøring til den efterfølgende celluloselast var besværlig for JOHANNEs vedkommende, da der her var et gennemgående mellemdæk. Vi gjorde derfor kun fire af den slags rejser i de 12 måneder, jeg var ombord: Kul fra Burntisland ved Leithfjorden til Stettin, kul fra Leith til Helsingfors, kul fra Immingham til Tuborg Havn, og koks fra verdens største gasværk, Beckton ved London, til Helsingør.

I Skotland besøgte vi Edinburgh Castle, hvor vi beundrede den halshuggede dronning Marys kronjuveler og aflagde besøg i en kulmine, dybt under fjorden. Vi gispede, da elevatoren pludselig, og med enerverende fart, førte os derned, til en venlig, uofficiel rundvisning, langt ude under fjorden. I kulhavnene var der trængsel, og man lå jævnligt på tørn, flere skibe uden på hinanden. Derved blev der lejlighed til at se sidemændene an, og uforvarende kigge ind ad »naboens vinduer«.

En aften stod vi og betragtede et tillastet skib, der lå langs vor side, klar til afgang. Da det bevægede sig, så vi, i et glimt, gennem et oplyst koøje, skibets »messkalle« med et lille udpakket legetøjstog i hånden, formentlig en gave til lillebror derhjemme. Vi ville gerne have overværet overækkelsen.

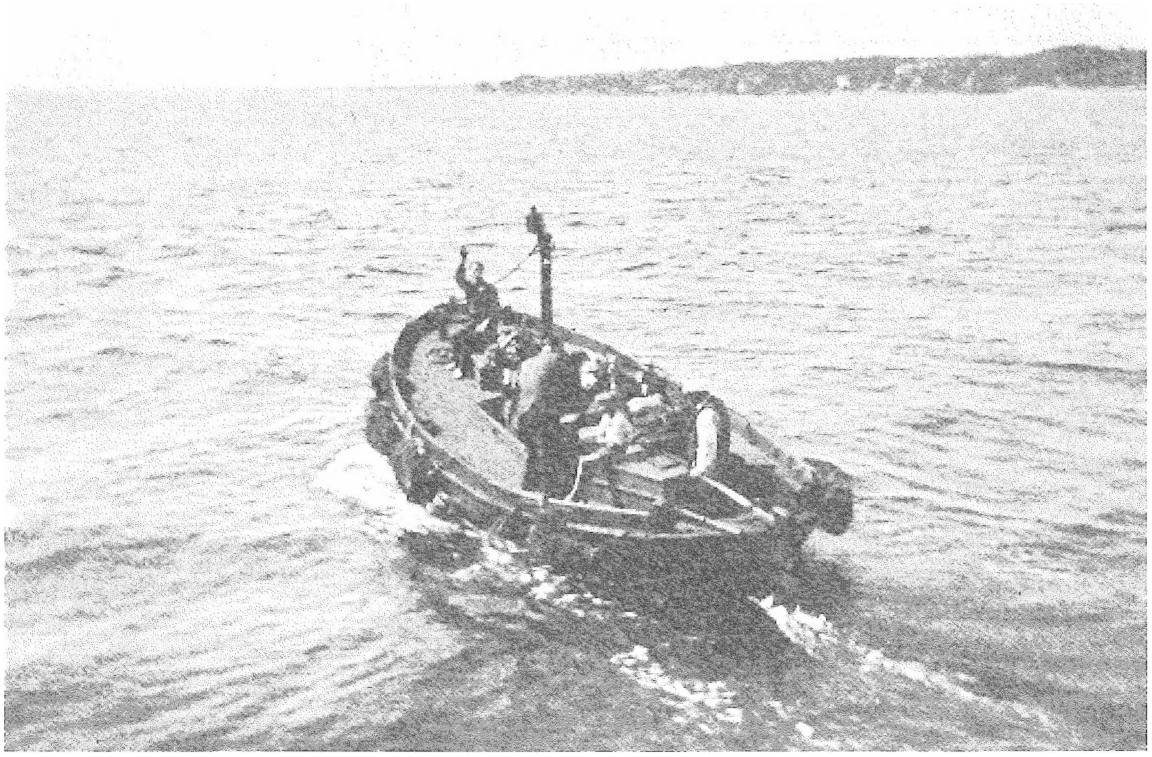
Mærkelige, meget gamle dampere lå vi sammen med, bl.a. enkelte fra den tid, hvor kaptajnen, som i sejlskibene boede agter, og her ene mand disponerede over salon, promenadedæk, og de øvrige eksklusive herligheder.

På en af rejserne mod Østersøen, anløb vi København, hvor vi lå nogle få timer ved Islands Plads og fik fyldt hele skibet op med splinternye Fordbiler, bestemt til Helsingfors. Bilernes beskedne vægt berørte kun dybgangen lidt, så da vi undervejs løb ind i en orkanagtig storm, måtte vi ned og eftersurre bilerne, der våndede sig i den voldsomme slingerage.

Kaptajn Roesen, også fra Fanø, var lige kommet ombord som afløser. Han roste mig for en kop skoldhed kaffe, som det, i stormens brag og mørke, var lykkedes mig at bringe op til ham på broen. Mindre heldig var min klassekammerat fra Tønder Statsskole, Tom Sørensen. Han sejlede med J.L.'s HELENE, og var af 1. styrmand ligeledes sendt ned efter kaffe. Om den, som forespurgt, nu også var varm, efterprøvede han, ved at stikke en finger i kop-

Farvel Struve! Helsingørs færgemand forlader skibet efter levering af post, proviant, Wiibroe øl og stores. Ombord i båden er nu kun besøgende og afmønstrede besætningsmedlemmer. (Foto af E. Bøttern i »Frivagten«, dec. 1938)

*Goodbye Struve! The Elsinore boatman leaves the ship after delivering mail, provisions, Wiibroe beer and stores. In the boat there are now only visitors and paid-off crew members. (Photo by E. Bøttern in »Frivagten«, Dec. 1938)*



pen. Reaktionen var en knaldende lussing. Tom blev med tiden styrmand, reserveløjtnant i marinen og flyveleder i Kastrup. Han blev bedre til at omgåes med flystarter og landinger, end med kaffekopper.

Vore to eneste egentlige rejser til dansk havn, Tuborg Havn og Helsingør, blev imødeset med længsel, efter at vi i mange måneder kun havde set Øresundskysten fra søsiden. I nogle få dage kunne vi nu kommunikere med folk i land, der talte samme sprog som os. Ude godt hjemme bedst. En rammende sangstrofe, fra en ukendt forfatter, lød omtrent således: »Hvad er den vej til Mandalay?, når jeg blot har min Ålekistevej«.

I Helsingør lossede vi koks ved kaj, tæt ved værftet, med udsigt over mod slottet. På en fridag, den 13.3.1936, fik jeg opfyldt et længe næret ønske om at besøge Søfartsmuseet og Kronborgs øvrige seværdigheder. Det blev en uforglemmelig oplevelse, og jeg besluttede snarest at vende tilbage. Desværre lod det sig dog først realisere efter mange barske år på langfart, hvori indbefattet 2.verdenskrig.

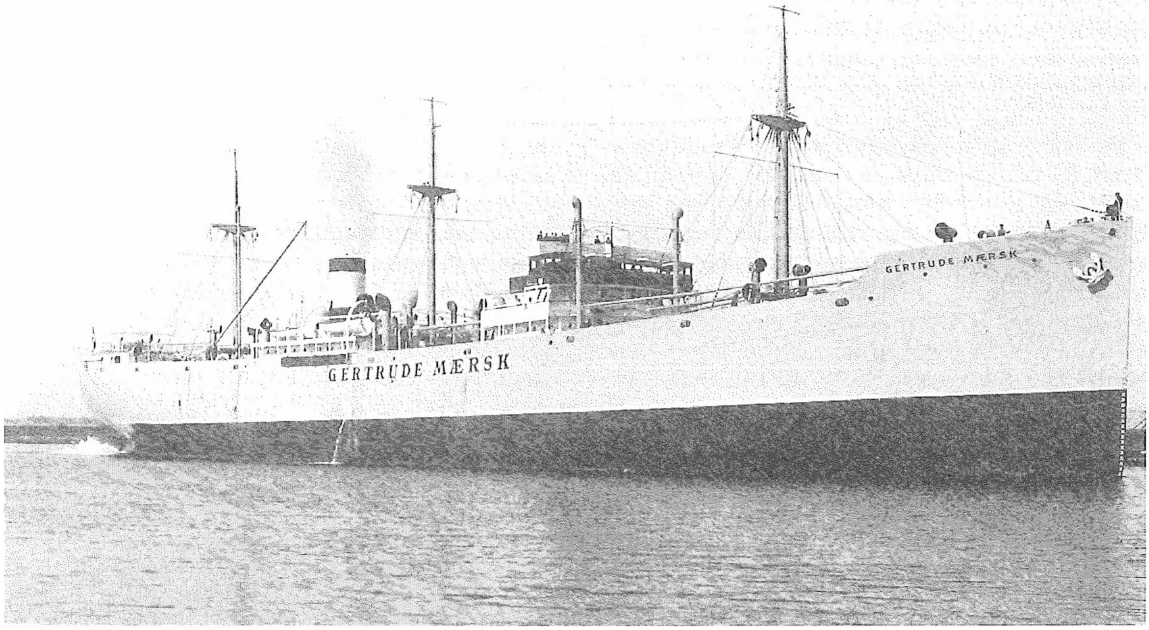
JOHANNE, der var bygget af gode svenske stålplader, tjente J.L. trofast og længe. Hun havde en kortvarig fortid, under svensk flag, som turbineskib, men måtte forsynes med en traditionel tregangs stempelmaskine, der gav en servicefart på 10 knob. At dampturbiner kun egnede sig til fremdrivning af større skibe, måttte også andre erkende.

Så sent som i 1960 overgik skibet til et græsk rederi. Efter flagskiftet og ændring af det feminine til et maskulint navn, forliste skibet i 1967, under navnet EMMANOUEL P. Havde grækerne passet bedre på skibet, kunne det såmænd have pyntet som museumsskib, og hvorfor ikke i Helsingør Havn, ved samme kaj, hvor vi engang lossede, og hvor vakse, foretagsomme Helsingørbørn hjalp familiebudgettet ved bjærgning af koksstykker, der dryssede fra den svingende grab.

Og dog, et museumsskib i Helsingør Havn burde vel retteligt være bygget sammesteds, da nittehamrene larmede ud over byen. Mange gode skibe har der været at vælge mellem, men også de er nok forlængst en saga blot, spredt som de blev for alle vinde, under fremmede flag. Kun minderne er tilbage om H.P.PRIOR, JENS BANG, og alle de andre smukke ruteskibe, der dagligt var at se på Sundet.

# Deck apprentice in the 1930's

*Summary*
A substantial number of young Danish boys who wished to become deck officers in the nation's merchant fleet were previously compelled to start their career as mess boys, thus becoming expert dish washers and cabin cleaners. This proficiency did them no harm, but were of little value in their future working lives as mates and master mariners. The English apprentice system was not practiced in Danish ships at that time, but in the beginning of the 30's Knud Lauritzen, the shipowner, made an attempt to introduce a modified version of the system. The author has previously written articles for the 1993 and 1995 yearbooks about wartime Atlantic convoy sailing and his experience under sail in one of the Åland Cape Horners. The present article goes further back, covering his first year at sea as deck apprentice 1935-36 in the good (bad) old days when steamships were plentiful and still burning coal and steering was done from the open bridge. It was hard work for everybody, but mostly for the firemen down below. The author describes the routine of work on a steamship and the hated soogy-moody washing. Amongst other things he tells of his fascination with the River Thames with its imposing traffic and crowds of sturdy barges which were still wind-driven and he also describes his first shore leaves in the cities, which they visited very often. The ship on which he served was the S/S JOHANNE, built in 1919 and belonging to the Danish shipping company J. Lauritzen, Copenhagen.




M/S GERTRUDE MÆRSK: fragtskib på 8.665 tdw. Bygget 1930 på Odense Staalskibsværft til rederiet A. P. Møller som rederiets første specialbyggede linieskib til linien mellem USA's Vestkyst og Det Fjerne Østen. Den 10. april 1940 ankom M/S GERTRUDE MÆRSK til det japansk besatte Shanghai i Kina, hvorfra det efter et stykke tid lykkedes at slippe til Manila, hvor det blev lagt op. 30. marts 1941 blev det overtaget af den amerikanske regering og under navnet M/S CAVALCADE blev skibet sat i amerikansk fart. 1946 kom skibet tilbage til rederiet, hvor det var i fart indtil 1955, hvor det blev solgt til Rickmers Rhederei i Bremerhaven. I 1964 blev skibet solgt til ophugning i Hamborg.
(Foto: H&S)

*M/S GERTRUDE MÆRSK: cargo ship of 8,665 dwt. Built in 1930 at Odense Steel Shipyard for the A.P. Møller shipping company as the company's first purpose-built ship of the line for the route between the west coast of the USA and the Far East. On April 10th 1940 the M/S GERTRUDE MÆRSK arrived at the Chinese port of Shanghai, which was occupied by the Japanese After a while the ship succeeded in getting out and sailed to Manila, where it was laid up. On March 30th 1941 the ship was taken over by the American government and put into American service under the name M/S CAVALCADE. In 1946 the ship returned to its original shipping company where it served until 1955, when it was sold to Rikmers Rhederei in Bremerhaven. In 1964 the ship was sold to the breaker's yard in Hamburg. (Photo: DMM)*

# *Christian Lund:* Danske skibe under det japanske solbanner

*Forfatteren, der tidligere har leveret artikler om søfarts- og rederihistorie m.m. til museets årbøger, beretter denne gang om tre danske skibes skæbne i det fjerne østen under anden verdenskrig og om de implicerede japanske rederier.*

Da Danmark blev besat tidligt om morgenen tirsdag den 9. april 1940, var det allerede sen eftermiddag i Japan. Fem danske skibe befandt sig da i japansk kontrolleret område.

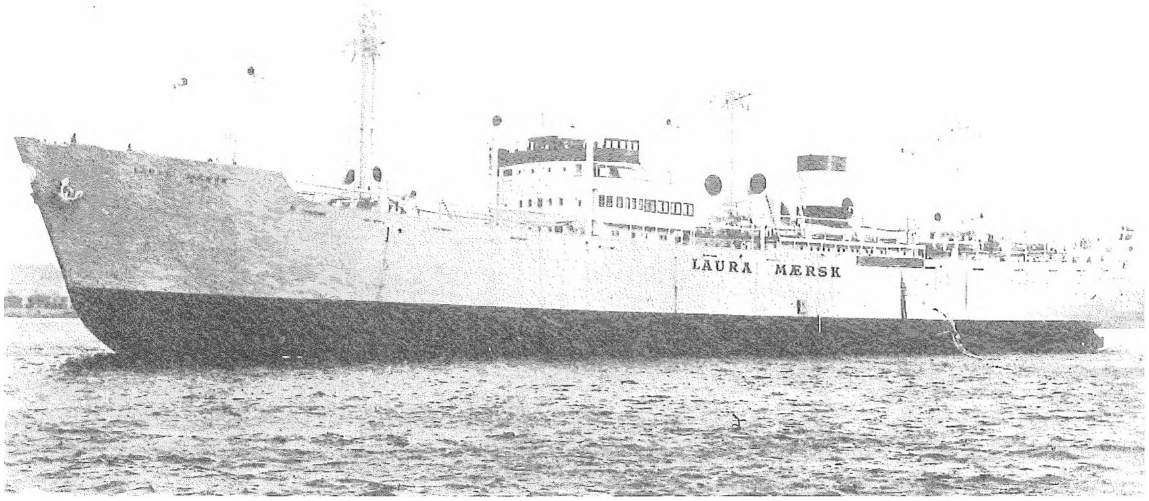
Det var Mærsk Lines M/S GERTRUDE MÆRSK, 8.665 tdw, leveret maj 1930 fra Odense Staalskibsværft som rederiets første specialbyggede linieskib til den i juli 1928 oprettede nye linie mellem USA og Det Fjerne Østen, og M/S LAURA MÆRSK, 9.100 tdw, leveret i maj 1939 som det nyeste linieskib fra samme værft.

GERTRUDE MÆRSK var i søen undervejs til Shanghai, hvortil skibet ankom 10. april på rejse videre i Østen. LAURA MÆRSK var kommet ind til Yokohama om formiddagen på rejse til USA. Begge skibe modtog ordrer så vel fra rederiet i København som fra generalagenterne i New York, Isbrandtsen-Moller Co., Inc., om at blive liggende.

Straks efter besættelsen kom den tyske generalkonsul i København til skibsreder A.P. Møller og forlangte, at han skulle telegrafere til de to skibe om at forblive i havn, men det nægtede A.P. Møller pure at gøre. Herefter blev han beordret til at følge med til det tyske gesandtskab, hvor kravet – i overværelse af en større forsamling – blev gentaget, men A.P. Møller afslog fortsat og fastholdt denne beslutning under fornyet pression i de efterfølgende dage.

I Yokohama blev kaptajn S.M. Andreasen fra LAURA MÆRSK kaldt til den franske konsul, som opfordrede ham til at føre skibet tilbage til Hong Kong, men kaptajnen afslog under henvisning til, at det ikke uden tvingende grund var tilladt at deviere fra en allerede fastlagt rejse.

Begge Mærsk-skibe havde last om bord, der fortrinsvis tilhørte eller var bestemt for amerikanske ladningsinteresser. Disse ønskede naturligvis ikke at se deres varer blive liggende på ubestemt tid. Der indledtes derfor hektiske forhandlinger med de allierede om at få skibene ud at sejle, så deres last kunne blive afleveret. I løbet af maj indvilgede englænderne omsider, efter fornyet pres fra amerikansk side, og udstedte de fornødne «navicerts«, som tillod uhindret sejlads uden risiko for opbringelse af allierede krigsskibe. De to skibe sejlede derefter ud for at fuldføre deres rejser, hvorefter GERTRUDE MÆRSK blev oplagt i




M/S LAURA MÆRSK: Fragtskib på 9.100 tdw. bygget på Odense Staalskibsværft 1939 til A. P. Møller rederiernes linietrafik mellem USA's Vestkyst og Det Fjerne Østen. 9. april 1940 ankom M/S LAURA MÆRSK til Yokohama i Japan, hvorfra det i lighed med M/S GERTRUDE MÆRSK efter nogen tid fik lov til at fortsætte sin fart. LAURA MÆRSK gik retur til USA og i juni blev det oplagt i Baltimore. 30. marts 1941 blev skibet overtaget af den amerikanske regering, og under navnet M/S DAY STAR blev det sat i fart som hjælpekrydser og troppetransportskib. 1946 blev skibet leveret tilbage til rederiet, hvor det sejlede til 1963, hvor det blev solgt til Transfruit Shipping Company i Piræus. (Foto: H&S)

*M/S LAURA MÆRSK: cargo ship of 9,100 dwt. Built at Odense Steel Shipyard in 1939 for the A.P. Møller shipping company for the route between the west coast of the USA and the Far East. On April 9th 1940 the M/S LAURA MÆRSK arrived at Yokohama in Japan, and from here it was allowed to continue its journey after a while, as was the case with the M/S GERTRUDE MÆRSK. The M/S LAURA MÆRSK returned to the USA and in June it was laid up in Baltimore. On March 30th 1941 the ship was taken over by the American government and put into American service as an assisting cruiser and troop transport ship under the name of M/S DAY STAR. In 1946 the ship was returned to the A.P. Møller shipping company, for whom it sailed until 1963, when it was sold to the Transfruit Shipping Company in Piræus. (Photo: DMM)*

Manila og LAURA MÆRSK i Baltimore i begyndelsen af juni 1940.

I søen i Det Gule Hav var Rhederi M. Jebsens to søsterskibe S/S GUSTAV DIEDERICHSEN og S/S MICHAEL JEBSEN på vej til Dairen (nu Dalian) i det japansk kontrollerede Manchuriet, da de modtog modstridende ordrer. Rederiets agenter i Japan ønskede rejsen til Dairen fortsat; rederiets eget kontor i Shanghai ønskede, at skibene skulle sejle til Hong Kong – en ordre, der egentlig må forekomme besynderlig i betragtning af, at rederiet var kendt for sin tyskvenlighed, men hovedkontoret i Østen var i Hong Kong. GUSTAV DIEDERICHSEN fulgte ordren fra Japan, MICHAEL JEBSEN den fra Shanghai.

I Tokuyama i det japanske indlandshav lossede Dampskibsselskabet »Norden«s M/S NORDBO.

Uden for japansk kontrolleret område ankom M/T JANE MÆRSK til Soerabaia i Hollandsk Ostindien.

Det er om den skæbne, der senere overgik GUSTAV DIEDERICHSEN, NORDBO og JANE MÆRSK under det japanske solbanner, at der i det efterfølgende skal berettes, men først må der redegøres for et statsligt japansk rederi ved navn *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* (Det kejserlige Dampskibsselskab A/S).

Den allerede i 1937 begyndte krig mellem Japan og Kina efter besættelsen af Manchuriet seks år tidligere, medførte voksende krav om tonnage til transporter med forsyninger til de japanske styrker i Manchuriet og i Kina. Den japanske regering opfordrede derfor otte store selskaber – seks rederier og to handelshuse[1)] til at oprette et særskilt, halvofficielt, rederi til at varetage den overordnede administration af skibe, der enten endnu kunne købes eller som kunne befragtes.

Rederiet, der fik navnet *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* (Det kejserlige Dampskibsselskab A/S) blev oprettet 25. juli 1940 med en kapital på yen 10 mio., som de otte selskaber indskød på lige fod. Rederiet fik kontorer hos det største af de seks rederier »Nippon Yusen Kaisha« i dets treetagers granitkolos på hjørnet af hovedgaden i Tokyo, Hibiya-Dori, med udsigt til kejserpaladset og pladsen foran byens hovedbanegård i centrum af forretningskvarteret Marunouchi. Til administrerende direktør blev udpeget Hisanobu Terai fra *Nippon Yusen Kaisha*, hvor han havde været vicedirektør.

Det lykkedes for rederiet at købe fire tyske skibe, der lå i Dairen, og syv andre udenlandske skibe, der lå i japanske havne. Disse skibe, der alle fik navne efter rederiets nye navnesystem, begyndende med Tei-, blev derefter videresolgt til de seks rederier til samme pris som *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* havde betalt for dem.

Men efter købet af de elleve skibe var det slut med at få købt flere. Det viste sig også vanskeligt at komme igennem med aftaler om befragtning af anden udenlandsk tonnage. Forsøg på for eksempel at få time charter aftaler i stand for GUSTAV DIEDERICHSEN og NORDBO glippede, som efterfølgende beskrevet.

Efter Japans indtræden i krigen 7. december 1941 ved angrebet på Pearl Har-

Nippon Yusen Kaisha (NYK), Japans største rederi, havde til huse i rederiets egen bygning, opført i 1923 og beliggende på torvet foran Tokyos hovedbanegård, på hjørnet af Hibiya-dori, hovedgaden foran kejserens palads. Her fik statsrederiet Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha kontorer fra oprettelsen af rederiet i 1940 og indtil det blev nedlagt i 1945. NYK's bygning blev revet ned i 1976, da den dels var nedslidt, dels forældet. En ny bygning opførtes i stedet, og der har NYK så fortsat sit hovedkontor. (Foto: NYK, Tokyo)

*Nippon Yusen Kaisha (NYK), Japan's largest shipping company, had its domicile in the company's own building, which was built in 1923 and was situated on the square in front of Tokyo's main station, on the corner of Hibiya-dori, the main street in front of the Emperor's palace. It was here that the state shipping company Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha had its offices from the time of the establishment of the company in 1940 until it was closed down in 1945. NYK's building was demolished in 1976, partly because it was dilapidated, and partly because it was out of date. A new building was constructed instead in which NYK still has its main offices. (Photo: NYK, Tokyo)*

bor – »Day of Infamy« som præsident Franklin D. Roosevelt kaldte den – begyndte den kejserlige japanske krigsflåde at beslaglægge de neutrale skibe, der endnu befandt sig i japansk territorium. Samtidig hermed blev allierede skibe – engelske, franske, norske og hollandske – nu krigsbytte for japanske krigsskibe.

I så vel GUSTAV DIEDERICHSEN som i NORDBO's tilfælde nedlagde det kongelige danske gesandtskab i Tokyo straks protest overfor den japanske regering, efter at beslaglæggelserne blev kendt, men begge protester afvistes. Det skete under henvisning til en internationalt anerkendt regel »Jus Angariae«[2], hvorefter en krigsførende magt undtagelsesvis hjemles ret til med strategisk formål af øjeblikkelig nødvendighed for øje at beslaglægge et neutralt skib og mod betaling for brug eller erstatning, hvis skibet skulle gå tabt.

I løbet af sin levetid fik *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* opnået at få overtaget yderligere 28 skibe, således at i alt 39 skibe kom under rederiets overordnede administration. 27 skibe gik tabt ved krigshandlinger, herunder de tre danske, tre ved almindeligt søforlis, og ni skibe overlevede og kunne efter krigens ophør 15. august 1945 genovertages af de oprindelige ejere.

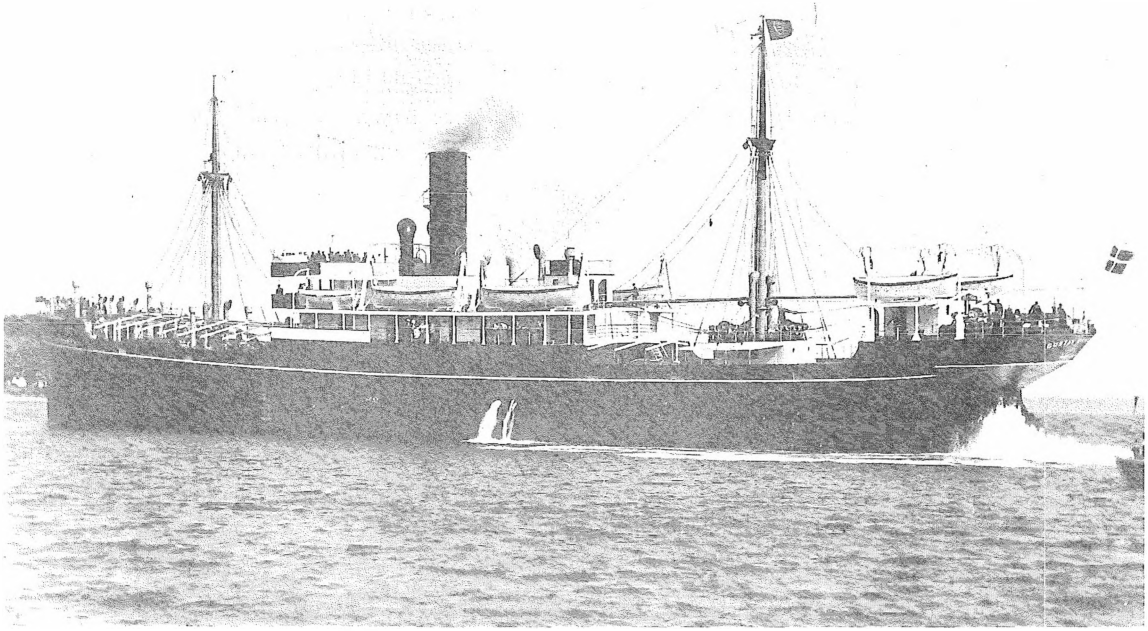
*Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* blev herefter likvideret i september 1945. En epoke indenfor japansk søfart var endt.

S/S GUSTAV DIEDERICHSEN, 3.300 tdw, blev leveret 19. maj 1930 fra Howaldtswerke A.G., Kiel (byggenummer 697) til Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa. Skibet var, ligesom det tre år tidligere leverede søsterskib, S/S MICHAEL JEBSEN, indrettet til specialfart på Østasien, det vil sige med blandt andet danske officerer og menigt kinesisk mandskab. Skibet var navngivet efter en nær ven af og kompagnon med rederiets stifter, kaptajn Michael Jebsen. Han var da også medlem af rederiets bestyrelse.

Den 9. april 1940 befandt begge søsterskibe sig i Det Gule Hav, da de modtog de modstridende ordrer; fra agenterne i Japan om at fortsætte til Dairen; fra agenterne i Shanghai, rederiets eget kontor, om at søge til Hong Kong. Kaptajn Jørgen Elberg på GUSTAV DIEDERICHSEN valgte at efterkomme den første ordre, mens kaptajn Dyrhøj Nielsen på søsterskibet valgte at efterkomme den anden.

GUSTAV DIEDERICHSEN ankom til Dairen 10. april. Her forsøgte den honorære danske konsul, ØK-direktøren Poul Elm, forgæves at overtale kaptajnen til at sejle ud og slutte sig til de danske skibe under allieret kontrol, men da rederiet i Aabenraa havde telegraferet instrukser om at forblive i Dairen, fulgte kaptajn Elberg denne ordre.

I maj måned søgte rederiet om tilladelse til at bortfragte skibet til japanske befragtere, der ville benytte skibet i japansk kystfart. Denne tilladelse kunne dog kun gives på særlige vilkår opstillet af det tyske gesandtskab i København, og selvom det lykkedes for rederiet i Aabenraa og de japanske befragtere at nå til enighed om betingelserne, ville den japanske regering ikke gå med til at levere rederiet et skib af samme stør-



S/S GUSTAV DIEDERICHSEN: fragt- og passagerskib på 3.300 tdw. Bygget på Howaldtswerke A.G. Kiel 1930 til Rhederi M. Jebsen Aabenraa. 10. april 1940 kom M/S GUSTAV DIEDERICHSEN til japansk besatte Dairen i Manchuriet, hvor skibet efter ordrer fra rederiet forblev, på trods af den danske konsuls forsøg på at overtale kaptajnen til at sejle til Hong Kong. I 1941 blev skibet med rederiets tilladelse og med den oprindelige besætning ombord sat i japansk kystfart. 9. september 1942 i fart mellem Shimuzu og Koshira på positionen 42°08'N – 141°15'Ø blev skibet torpederet og sænket af amerikansk u-båd GUARDFISH. (Foto: H&S)

*S/S GUSTAV DIEDERICHSEN: cargo and passenger ship of 3,300 dwt. Built at Howaldtswerke A.G., Kiel in 1930 for the M. Jebsen Rhederi in Aabenraa. On April 10th 1940 the GUSTAV DIEDERICHSEN came to the Japanese-occupied Dairen in Manchuria, where on orders from the shipping company the ship remained despite the Danish consul's efforts to persuade the captain to sail to Hong Kong. In 1941, with the permission of the shipping company, the ship with its original crew was put into service in the Japanese coastal traffic. On September 9th 1942 while sailing between Shimuzu and Koshira the ship was torpedoed and sunk by the American U-boat GUARDFISH at position 42° 08' N and 141° 15' E. (Photo: DMM)*

relse og værdi i tilfælde af forlis. Fra tysk side slækkede man senere på betingelserne, så godt et år senere, i juni 1941, blev der givet tilladelse til befragtning af skibet.

Men nu havde de danske myndigheder besluttet andre retningslinjer for ifartsættelse af danske skibe, der lå i neutrale – sydamerikanske – havne (og havde forhandlinger

om at få ni skibe, der lå under fransk flag i Marseilles tilbagegivet og sat i fart på Sortehavet). Først da de tyske myndigheder havde ændret stilling, blev den ønskede tilladelse omsider givet, og 2. oktober 1941 kunne der så indgås en charter aftale på foreløbig fire måneders varighed. Den månedlige hyre skulle erlægges i schweizerfrancs eller i svenske kroner; skibet måtte kun beskæftiges i japansk kystfart og skulle holdes forsikret for værdien, ligeledes i schweizerfrancs eller svenske kroner.

Inden udløbet af denne periode beslaglagde japanske marineautoriteter skibet. Det kongelige danske gesandtskab i Tokyo nedlagde – efter instruktion fra Udenrigsministeriet i København – protest mod dette overgreb, men den japanske regering anså sig berettiget under henvisning til »jus angariae«.

I begyndelsen af 1942 kunne kaptajn Elberg og de japanske befragtere – handelshuset »Mitsubishi Shoji« – imidlertid afslutte en ny kontrakt om beskæftigelse, men den blev også af kortere varighed, for i juli 1942 rekvisitionerede japanerne atter GUSTAV DIEDERICHSEN tillige med NORDBO, og satte det i fart under japansk flag under navnet TEIKYU MARU.

På rejse i ballast fra Shimizu til Koshiro, i japansk kystfart, blev skibet 2. september 1942, kl. 07.50, ramt af en torpedo i bagbord side ud for lastrum nr. 2. Positionen – 42°08' N – 141°15' Ø – var da fem sømil sydsydvest for Erimo Misaki – Misaki er det japanske ord for Kap – ved indsejlingen til Hakodatestrædet. Vejret var fint og klart. Tre minutter senere observeredes ny torpedo passere forbi skibet, som sank kl. 08.02. Det lykkedes besætningen at sætte tre redningsbåde i vandet, og hele besætningen blev bjærget, men da var kaptajn Jørgen Elberg, der havde ligget nogen tid i vandet, afgået ved døden. Besætningen roede ind mod land og nåede frem til den lille landsby Toyo ved 16-tiden.

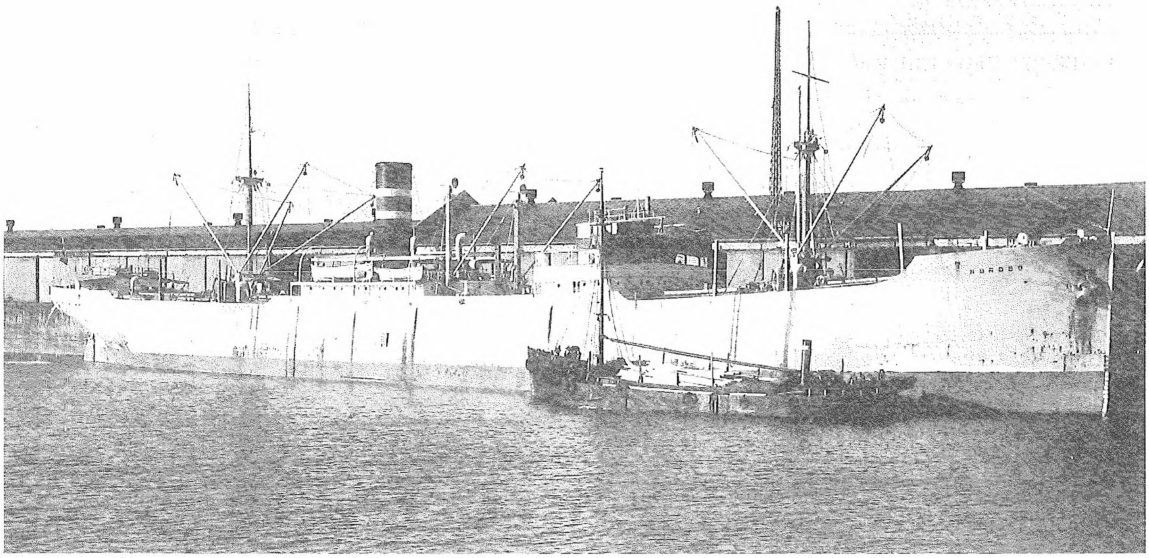
Der blev afholdt søforklaring for det kongelige danske gesandtskab i Tokyo 18. september – gesandtskabet havde allerede 6. september kunnet underrette rederiet telegrafisk via Udenrigsministeriet om forliset. Et efterfølgende søforhør blev afholdt i Aabenraa 22. oktober samme år.

Det er senere blevet opklaret, at det var den amerikanske ubåd GUARDFISH, der havde affyret de to torpedoer, hvoraf den første altså forårsagede skibets forlis.

Fra Japan blev der allerede i januar 1943 modtaget erstatning på basis af de aftalte summer; betalingen fandt dog sted under den dansk-tyske clearingaftale. I Krigsforsikringen for danske Skibe (gl. afdeling) var GUSTAV DIEDERICHSEN forsikret for kr. 1.330.000. Erstatningskrav fra de overlevende besætningsmedlemmer indgik i det samlede (globale) danske krav mod Japan efter krigens ophør og kom til udbetaling i 1961.

M/S NORDBO, 8.365 tdw, leveret 15. november 1923 fra Burmeister & Wain, København (byggenummer 327), var Dampskibsselskabet »Norden«s første motorskib.

1. september 1939 var skibet blevet leveret i et otte måneders time charter med firmaet Joh. Bruhn & Co., København, for beskæftigelse i Stillehavet mellem USA og



M/S NORDBO: fragtskib på 8.000 tdw. Bygget på Burmeister & Wain 1923 til D/S Norden i København som rederiets første motorskib. Ved den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940 lå skibet i Tokuyama i Japan, hvorfra det et par dage efter blev sendt til Kobe for oplægning. Juli 1942 blev skibet overtaget af den japanske regering, der satte det i fart under japansk navn og med japansk besætning. 25. september samme år blev skibet i indonesisk farvand på positonen 10°35' N – 109°36' Ø torpederet og sænket af amerikansk ubåd SARGO. (Foto: H&S)

*M/S NORDBO: cargo ship of 8,000 dwt. Built at Burmeister and Wain in 1923 for the D/S Norden shipping company in Copenhagen as the company's first motor ship. At the time of the German occupation of Denmark on April 9th 1940 the ship lay in Tokuyama in Japan, from where it was sent a few days later to Kobe to be laid up. In July 1942 the ship was taken over by the Japanese government, who put it into service under a Japanese name and with a Japanese crew. On September 25th the same year the ship was torpedoed and sunk by the American U-boat SARGO in Indonesian waters at position 10°35' N and 109°36' E. (Photo: DMM)*

Japan. 8. april 1940 ankom NORDBO til Tokuyama i det japanske indlandshav med en fuld ladning salt (7.615 tons) fra Oakland, Californien. Efter udlosning 13. april blev skibet leveret tilbage fra sit time charter og afgik derefter 16. april i ballast til Kobe for oplægning, som skete efter ankomsten dertil 17. april.

Fra efteråret 1940 førtes forhandlinger med det store japanske handelshus *Mitsu-*

*bishi Shoji Kaisha* om et time charter. Under forudsætning af at tilfredsstillende forsikringer kunne tilvejebringes, og at den japanske regering fik en garanti fra de allierede for, at skibet ikke ville blive opbragt, fremsatte Norden tilbud om et seks måneders time charter til en rate af US$ 3 pr. tdw, men det lykkedes ikke at komme til forretning, og NORDBO forblev oplagt i Kobe.

Efter at Japan var indtrådt i krigen, fremsatte japanerne et nyt tilbud om befragtning, men nu ønskede rederiet ikke længere at indgå i et sådant arrangement. Japanerne havde ellers tilbudt at acceptere en værdi af skibet på kr. 6.250.000 (svarende i forhold til salgssummen for Dansk-Fransk's M/S BRETAGNE, der var afhændet til Argentina for kr. 4.800.000), og tilbød en månedlig hyre på yen 44.920 (yen 5,37 per tdw), men kunne naturligvis nu ikke tilbyde garanti mod opbringelse af engelske krigsskibe. Japanerne tilbød også at stille et tilsvarende skib til rådighed indenfor ét år efter krigens ophør eller en nybygning indenfor to år, hvis NORDBO skulle gå tabt.

NORDBO blev således liggende oplagt i Kobe, men i marts 1942 arresterede de japanske marinemyndigheder skibet. Der blev af det kongelige danske gesandtskab i Tokyo straks nedlagt protest, men den blev afvist af japanerne, som gentog deres tilbud om time charter og erstatning på basis af vurderingssummen. Rederiet gik herefter med på disse betingelser, men mod at hele forsikringssummen udbetaltes i tilfælde af forlis.

13. juli 1942 gik japanerne imidlertid et skridt videre ved at rekvisitionere NORDBO, satte det under japansk flag under navnet TEIBO MARU med *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* som bestyrer.

Allerede godt to måneder senere, 25. september 1942, på rejse i det Sydkinesiske Hav, blev TEIBO MARU opdaget af den amerikanske ubåd SARGO på positionen 10°35' N – 109°36' Ø ud for Vietnams kyst og blev sænket med torpedo.

Mens der stadig forhandledes med japanerne om betingelserne for befragtningen af skibet, fik rederiet 16. januar 1943 meddelelse fra Udenrigsministeriet om, at gesandtskabet i Tokyo havde fået oplyst, at skibet var blevet sænket i september. Der var ingen forklaring på, hvorfor man så stadig havde forhandlet om betingelserne – og der kom aldrig nogen.

Til Sø- og Handelsretten indsendte rederiet meddelelse om forliset 21. januar 1943, men noget egentligt søforhør blev aldrig afholdt.

Af skibets besætning var en del af den menige forlængst taget til Shanghai, hvor de levede under vanskelige vilkår. Ved rekvisioneringen 13. juli 1942 blev skibets kaptajn Hans Chr. Andersen, syv officerer og tre menige, taget i land og anbragt i en interneringslejr. De to styrmænd tog hyre på det tyske skib RAMSES for at komme hjem til Danmark, men dette skib sænkede sig selv på rejsen efter at være blevet opdaget af et engelsk krigsskib. Hele besætningen blev reddet og ført i engelsk krigsfangenskab. Kaptajn Andersen døde i oktober

1943 under opholdet i interneringslejren, mens de øvrige otte kom fri efter den japanske overgivelse 15. august 1945 og kunne nogen tid efter vende hjem, stærkt mærkede af det lange ophold.

Efter den japanske overgivelse samlede Udenrigsministeriet materiale sammen til at fremsætte et samlet (globalt) krav overfor Japan om erstatning for de tab, som krigen havde påført danske personer og deres ejendele og påført danske selskaber. Heraf var Dampskibsselskabet »Norden«s krav for brug af NORDBO fra beslaglæggelsestidspunktet 13. juli 1942 til forliset 25. september 1942 samt for tabet af skibet langt det største, og udgjorde, inkl. renter, kr. 8.355.570,88, men da rederiet efter lange forhandlinger med Udenrigsministeriet var gået med til at acceptere en samlet erstatning på i alt kr. 5.553.902, blev det dette beløb, der blev lagt til grund ved den endelige fordeling af den japanske erstatning.

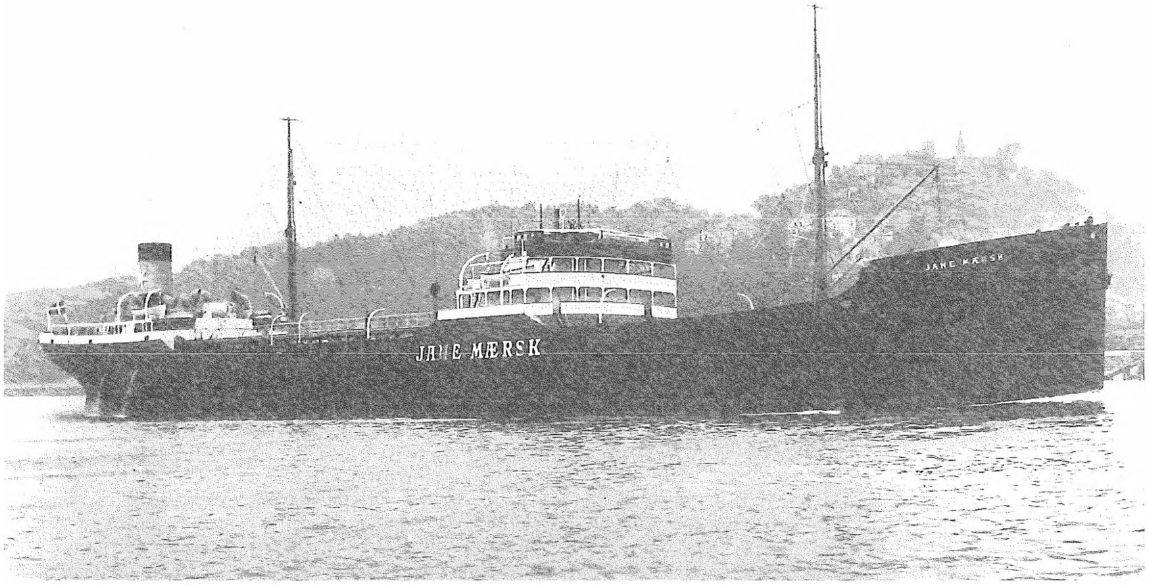
Forhandlingerne med Japan var blevet indledt allerede i 1952, men det var først i 1959, at der kom gang i de endelige forhandlinger, hvorefter Japan i 1961 – som det sidste af de lande, hvorfra Danmark modtog erstatninger for krigens tab – betalte i alt kr. 8.375.611,48. Der måtte således med det af den danske regering 7. juni 1958 oprettede »Fordelingsnævnet vedrørende visse fra Udlandet modtagne Erstatninger« foretages en pro rata betaling til de i alt ca. 600 danske interessenter, og den fastsattes til 90,5312% (efter en foreløbig dividende på 84,757%).

Dampskibsselskabet »Norden« modtog således kr. 5.028.015, men heraf tilbagebetaltes kr. 2.038.725 til Krigsforsikringen for danske Skibe (gl. afdeling), fra hvilket institut rederiet tidligere havde modtaget denne erstatning for tabet af skibet, nemlig krigsforsikringssummen i Instituttet samt renter. Restbeløbet blev krediteret i rederiets regnskab for 1961, dels driften, dels erstatningskontoen for rekvirerede skibe.

JANE MÆRSK, 12.675 tdw, navngivet efter skibsreder A.P. Møllers yngste datter, født 1926, var Mærsk-rederiernes første tankskib, leveret 20. juni 1928 fra Odense Staalskibsværft (nybygning nr. 28). Det var værftets tredje tankskib – nr. 26 SOLSTAD og nr. 27 NYHOLM var søsterskibe, leveret til norske rederier.

Skibet var afsejlet fra Singapore 6. april 1940 i ballast til Abadan, hvor der skulle indtages en last råolie til Venedig. Kaptajn K. M. Kristensen modtog »Staaende Instruks Nr. 1« fra København og en tilsvarende ordre fra rederiets generalagenter i New York, Isbrandtsen-Moller Inc., om at søge til neutral havn. Kaptajnen vendte om og sejlede til Hollandsk Ostindien – som skibsreder A.P. Møller foretrak at kalde Insulinde (det poetiske navn for landet), og som nu kaldes Indonesien.

I mellemtiden havde det britiske admiralitet i London sendt et telegram 13. april 1940 til den øverstkommanderende i Singapore, at »det danske tankskib JANE MÆRSK forlod Singapore 6. april på vej til Abadan. Anslået hastighed omkring 11 knob. Hun skal bringes til en britisk havn«, men det lykkedes ikke for noget britisk krigsskib at få standset skibet, som havde




M/S JANE MÆRSK: tankskib på 12. 675 tdw. A.P. Møller rederiernes første tankskib, bygget på Odense Staalskibsværft 1928. Den 10. juni 1940 under ophold i Jakarta blev skibet overtaget af Hollænderne, der satte det i fart under navnet M/S AMBO. Da Japanerne i 1942 besatte Java lå skibet i havnen i Soerabaja, hvor det blev sænket af besætningen. Skibet blev derefter hævet og sat i japansk fart indtil 30. december 1944, hvor det blev sænket af amerikanske flyvere på positionen 17°18'N – 119°25' Ø i South China Sea.
(Foto: H&S)

*M/S JANE MÆRSK: a tanker of 12,675 dwt. The A.P. Møller shipping company's first tanker, built at Odense Steel Shipyard in 1928. On June 10th 1940 during a stay in Jakarta the ship was taken over by the Dutch, who put it into service under the name M/S AMBO. When the Japanese occupied Java in 1942 the ship was lying in the harbour in Soerabaja, where it was sunk by the crew. Afterwards the ship was raised and put into Japanese service until December 31st 1944, when it was sunk by American planes at position 17°18' N and 119°25' E in the South China Sea. (Photo: DMM)*

fortøjet sikkert i havnen i Soerabaja samme dag, som admiralitetets telegram blev modtaget i Singapore. Energiske engelske forsøg derefter på at få skibet til at sejle under engelsk flag strandede.

Efter Tysklands angreb på Holland 10. maj 1940 blev JANE MÆRSK samme dag beslaglagt af de hollandske myndigheder i Batavia (nu Jakarta) og to dage senere, 12. maj, overført til hollandsk flag under navnet

AMBO, bestyret af et til formålet oprettet rederi, »Koninklijke Nederlandsch-Indische Handels-Maatschaappij voor Zeevaart IV«. Skibets besætning på 32 mand, heraf 28 danske, med kaptajn K. M. Kristensen i spidsen, blev interneret under nedværdigende forhold, men ved amerikansk intervention blev de senere løsladt. Kaptajn Kristensen blev beordret til Batavia, hvor han accepterede at sejle under hollandsk flag og på hollandske betingelser, for kaptajnens ønske var, som han udtalte, »at bevare skibet for vor store reder A.P. Møller«.

AMBO, der under den hollandske administration havde fået betegnelsen »Auxiliary naval tanker«, havde sin første rejse i juni med en ladning dieselolie fra Balik Papan, den store olieudskibningshavn på østsiden af Borneo, til Hong Kong, men derefter gik de fleste rejser til Filippinerne med olie til den amerikanske flådebase i Manila. Ved disse anløb fik kaptajn Kristensen lejlighed til kontakt med rederiet og mødte også en repræsentant fra København – det var daværende prokurist Thorkil Høst – som overbragte personlige hilsner fra skibsreder A.P. Møller, som anmodede besætningen om at forblive om bord.

Efter det japanske angreb på Pearl Harbor 7. december 1941 og derefter følgende angreb i Sydøstasien kunne AMBO ikke længere forsyne basen i Manila og nåede faktisk lige akkurat at slippe afsted, før japanerne besatte øen Luzon. Herefter sejlede AMBO fra den ene havn til den anden, snart i konvoj, snart alene, på stadig flugt fra japanerne, og skibet nåede også at slippe væk fra Balik Papan, før Borneo blev indtaget. Skibet kom tilbage til Soerabaia og lå her under voldsomme japanske luftangreb i slutningen af februar/begyndelsen af marts 1942. Kaptajn Kristensen bad de hollandske myndigheder om tilladelse til at føre skibet gennem Bali-strædet til Australien, men det blev nægtet – og derefter var det for sent!

Den 2. marts kl. 14 kom der ordre til alle i Soerabaia liggende skibe, 26 i alt, om at sænke sig selv for ikke at falde i japanernes hænder. På AMBO, der lå på reden, blev ordren udført kl. 16. Alle søventiler blev åbnet, og besætningen roede i land i to redningsbåde. Tre timer senere lå skibet kæntret og sunket på bunden af havnen. Besætningen fik hjælp af den svenske konsul, Axel Wieslander, der var direktør for SKFs – Svenske Kuglelejer Fabrik – lokale afdeling, og kunne leve under så tålelige forhold, som det var muligt under den japanske besættelse. Efter Japans kapitulation fik besætningen noget bedre forhold, og kort efter tog de indonesiske frihedskæmpere magten og var venligtsindede overfor de danske søfolk, som efter de mange år var blevet ret godt kendt af den lokale befolkning i Soerabaia. Omsider kom engelske krigsskibe til Java, og efter nogen tid kunne de danske søfolk komme om bord på et stort transportskib, som førte dem til Singapore, hvor de efter fire dages ophold kunne sejle med troppetransportskibet ORANTES til England, hvorfra de så endelig kunne vende hjem til Danmark.

I en beretning 6. juli 1942 fra det kongelige danske gesandtskab i Tokyo via Udenrigsministeriet, havde rederiet i Køben-

havn fået meddelelse om forliset 2. marts. Men der blev først afholdt søforhør i København 6. april 1947! Og det var et meget kortvarigt forhør, der blot konstaterede, at skibet havde sænket sig selv efter ordrer fra de hollandske myndigheder.

I januar 1943 kunne gesandtskabet i Tokyo meddele, at man fra den japanske regering havde få et oplysning om, at vraget af AMBO endnu ikke var blevet hævet. Så hvornår det skete i 1943, og hvor skibet blev repareret og atter sat i stand til at kunne sejle, har det ikke været muligt, trods ihærdige undersøgelser i Japan, at få opklaret, men på et eller andet tidspunkt kom AMBO under japansk flag, fik navnet ændret til TEIKAI MARU, bestyret af *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha.*

Det var ikke nødvendigt for Japan at påberåbe sig »jus angariae« med JANE MÆRSK. Dels lå skibet (vraget) ikke i en japansk havn, dels var skibet under hollandsk flag – et land, som Japan var i krig med, og som derfor betragtede AMBO (JANE MÆRSK) som krigsbytte.

31. december 1944 blev TEIKAI MARU opdaget i det Sydkinesiske Hav af amerikanske fly, der sænkede skibet fra luften på posi-ionen 17° 18' N – 109° 25' Ø.

Fra A. P. Møller blev der efter krigens ophør 15. august 1945, ved den japanske kapitulation, ikke stillet krav til Japan om erstatning. Det hænger nok sammen med, at rederiet forinden havde krævet erstatning fra Holland for brugen af Jane Mærsk fra 12. maj 1940 til 2. marts 1942, og for tabet af skibet i Soerabaias havn. Efter lange forhandlinger med Holland blev der så i januar 1949 modtaget erstatning på basis af samme regler, som gjaldt for hollandske skibe, og udover erstatningen for brugen af skibet, blev der modtaget kr. 4.287.990 for tabet. Da krigsforsikringssummen i Krigsforsikringen for danske Skibe, gamle afdeling, imidlertid havde været på kr. 5.250.000, måtte Krigsforsikringen udrede det yderligere beløb på kr. 962.010 for at dække differencen.

Derimod rejste besætningen krav om erstatning og fik den, ganske vist først i 1961, i forbindelse med det samlede (globale) danske krav mod Japan.

Noter

1 De 6 rederier var »Nippon Yusen Kaisha«, »Osaka Shosen Kaisha«, »Kokusai Kisen«, »Daido Kaiun«, »Tatsuma Kisen« og »Yamashita Kisen«; de to handelshuse var »Mitsui Bussan Kaisha« og »Mitsubishi Shoji Kaisha«.

2 Jus Angariae. Den hollandske statsmand og retslærde Huig de Groot, bedre kendt som Hugo Grotius (1583-1645), udgav i 1609 skriftet »Mare liberum«, hvori han formulerede grundsætningen for Havenes Frihed. I 1625 udgav han i Paris »de jure belli ac pacis« – om retten i krig og i fred; det anses for det grundlæggende værk indenfor folkeretten. Herfra stammer den internationalt anerkendte regel »Jus Angariae«. Den blev især anvendt af den franske solkonge Louis XIV (1638-1715). Ordet »angaria« er middelalderlig latin og betyder »post-station«, udviklet fra et græsk ord for »budbringer«. »Jus Angariae« betyder således, bogstavelig talt, »retten til transport«.

Under denne regel påberåbte krigsførende lande sig retten til at beslaglægge neutrale handelsskibe, der lå i deres havne og tvang dem – med deres besætninger – til at transportere gods, inkl. ammunition og tropper, til nærmere definerede områder imod betaling af fragt i forskud. For at beskytte sine skibe mod sådanne overgreb begyndte mange lande i det 17. århundrede at afslutte traktater om gensidig afkald på retten til beslaglæggelse. I det 18. århundrede blev anvendelsen af reglen således betydeligt mindsket, for derefter slet ikke at blive benyttet i det 19. århundrede. Der var derfor en vis tro på, at reglen var blevet overflødiggjort.

Men under 1. Verdenskrig beslaglagde England i foråret 1917 (som følge af den uindskrænkede ubådskrig) en række danske – mindst 16[3] – svenske og hollandske skibe, ligesom USA i marts 1918 beslaglagde 77 hollandske skibe, der lå i amerikanske havne. Den anerkendte engelske søfartsjurist J. Bullock har defineret de essentielle punkter i »Jus Angariae« som følger:

a) en stat er berettiget til at rekvisitionere fremmede skibe, luftfartøjer eller anden form for transportmidler, som
b) er nødvendige for udførelse af transporter, og som
c) på tidspunktet for rekvisitioneringen befinder sig inden for dets territoriale jurisdiktion. Sådanne rekvisitioneringer kan kun foretages
d) i tilfælde af national nødvendighed, og
e) mod betaling af fuld erstatning, men
f) tvungen anvendelse af fremmed personnel (som f.eks. besætninger på skibe eller luftfartøjer) er ikke tilladt under nogen omstændigheder.

Under anden verdenskrig er så vidt vides »Jus Angariae« kun blevet benyttet af Japan ved beslaglæggelsen af blandt andet GUSTAV DIEDERICHSEN og NORDBO.

3 DFDS: ALGARVE, ANTWERPEN og ROMNY.
Torm: AGNETE, RAGNHILD og SJÆLLAND.
C.K. Hansen: GULDBORG, KALLUNDBORG og KALØ.
Dansk-Fransk: NORMANDIET og SLESVIG.
Dansk-Russisk: EXCELLENCE PLESKE og ROTA.
Hafnia: LIVONIA.
Gorm: L.H. CARL.
H.C. Christensen, Marstal: ERINDRING.
Intet Ø K-, J. Lauritzen-, Mærsk- eller Vendila-skib var med i beslaglæggelserne.

## Kildemateriale:

*Ove Hornby*: »Ved rettidig omhu« (side 169-170).

*Christian Tortzen*: »Søfolk og Skibe«, bind I, side 483-484, bind II, side 279-280, bind III, side 140, 392-394 og 398.

*H.C. Røder*: »De sejlede bare«, side 106-109.

Oppenheim's International Law, bind VII (om »jus angariae«).

Nippon Kyokai Kaija (Det japanske Klassifikationsselskab) vedrørende Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha.

Danmarks Rederiforenings årsberetning 1939/45, bind 2, side 91-92.

Dampskibsselskabet »Norden« A/S' årsberetning 1961 og 125 års jubilæumsbog 1996.

Dansk Sø-ulykkes statistik 1942, nr. 133, 156 og 224 samt tillæg 1946, nr. 68.

Korrespondance med orlogskaptajn Akira Endoh, Tokyo.

Korrespondance med direktør O. Sternkopf, Rhederi M. Jebsen A/S, Aabenraa.

Korrespondance med prokurist Jørgen Falkensteen, Dampskibsselskabet »Norden« A/S.

# Danish Ships Under the Japanese Sun Banner

*Summary*
On July 25th 1940 the Japanese government established the state shipping company *Teikoku Senpaku Kabushiki Kaisha* (The Imperial Steamship Company Ltd.) to run the foreign ships which Japan purchased, chartered or later seized. They amounted to 39 ships altogether, which all received names beginning with »Tei« and the Japanese Sun Banner astern. Among them were three Danish ships.

The M. Jebsen Shipping Company's S/S GUSTAV DIEDRICHSEN, 3,300 dwt. and built in 1930 came to Dairen on April 10th 1940. The Norden Shipping Company's first motor ship M/S NORDBO, 8,365 dwt. and built in 1923 was unloading salt in Tokuyama and after the unloading it was delayed in Kobe for laying up. Attempts to get both ships out sailing in Japanese coastal traffic failed because agreement could not be reached on the conditions. Afterwards, in July 1942, the ships were seized under the internationally recognised rule of »jus angariae«, whereby a nation at war has the right, under certain circumstances and with compensation, to seize foreign ships that are lying in its ports. The rule was written in 1625 by the Dutch legal expert Huig de Groot, better known as Hugo Grotius (1583-1645).

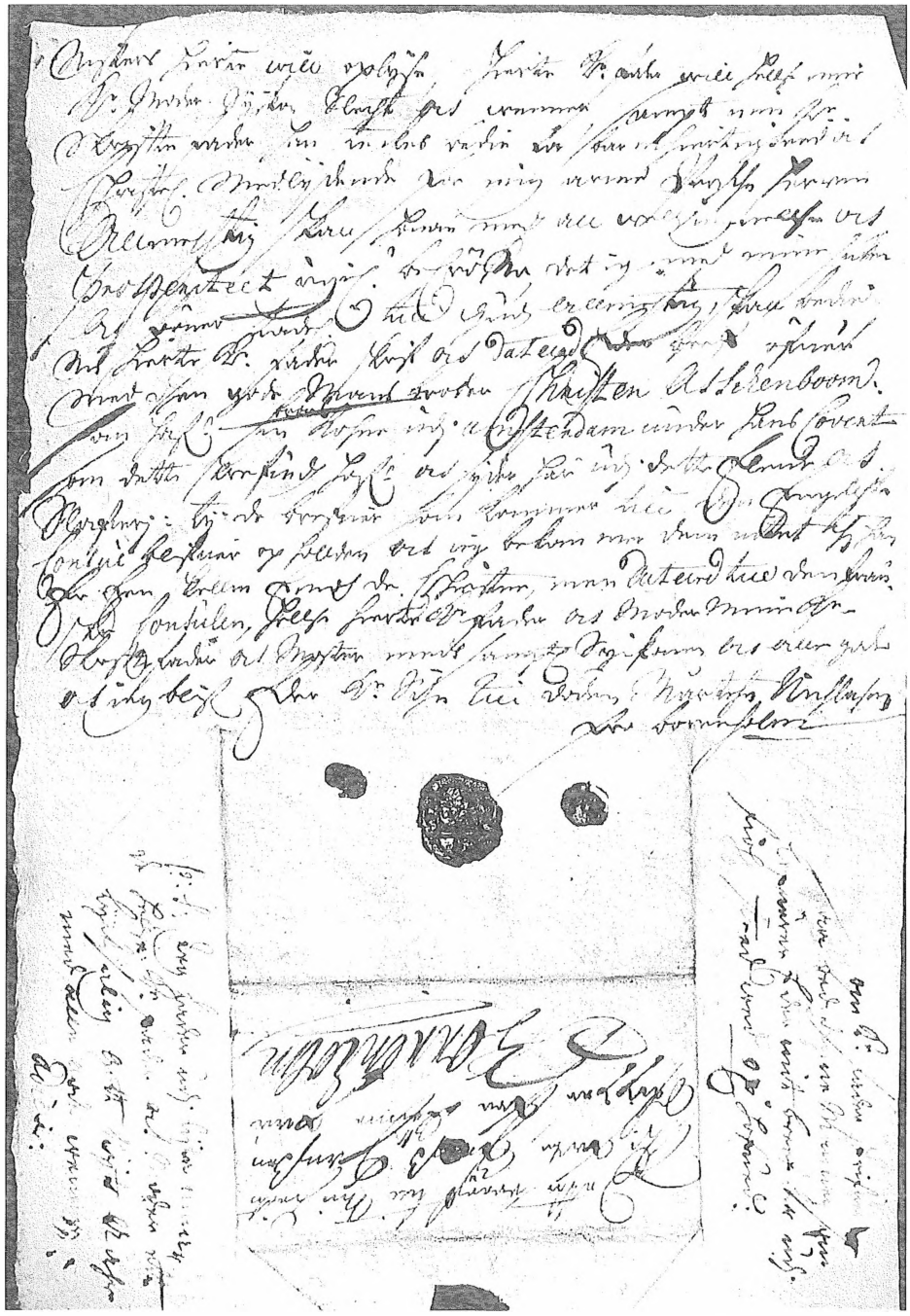
The S/S GUSTAV DIEDRICHSEN, under the name TEIKYU MARU was torpedoed off Hokkaido on September 2nd 1942 by the American submarine GUARDFISH, and the ship's captain J. Elberg was killed.

The NORDBO, under the name TEIBO MARU, was torpedoed by the American submarine SARGO on September 25th 1942 off Vietnam. Thus both ships spent a very short time sailing under the Japanese flag. Japan paid compensation for the S/S GUSTAV DIEDRICHSEN as early as 1943, whereas compensation for the NORDBO was not paid until 1961, as part of the total Japanese war reparations to Denmark.

A.P. Møller's ship JANE MÆRSK, 12,675 dwt., built in 1928, had been seized by Holland in May 1940 and sailed under the name of AMBO. On March 2nd 1942 the ship lay at harbour in Soerabaya when orders were recieved to sink the ship. After the invasion of Java the Japanese raised the wreck, had it repaired and put it into service under the name of TEIKAI MARU. American planes sank the ship from the air on December 31st 1944 in the South China Sea. The JANE MÆRSK did not fall under the rule of »jus angariae« since it was Dutch war booty, and when compensation for the ship was paid after the war it came from Holland and not from Japan.

I året 1710 modtog familien til den danske sømand Morten Nicolaisen et brev fra Algier, hvor han havde siddet i fangenskab siden 1708. (Originalbrevet i Rigsarkivet)

*In the year 1710 a letter from a Danish sailor arrived at the home of his family on the island of Bornholm. The sailor, Morten Nicolaisen, was a prisoner in Algiers. He had been taken prisoner together with his Norwegian ship in 1708. (The original letter in the Danish National Archives)*



# *Anders Monrad Møller:* Oprettelsen af Slavekommissionen

*I denne artikel berettes om en bornholmsk sømand, der var taget til fange af sørøvere fra Algier, om bestræbelserne på at løskøbe ham, og om hvordan disse og andre lignende begivenheder lå bag oprettelsen af Slavekommissionen, som i årene fra 1715 til 1757 kom til at varetage arbejdet med at skaffe søfolk fri fra fangenskab i de nordafrikanske sørøverstater.*

*Brev fra Morten Nicolaisen*

Udskriften lyder: »Dette Breef til min hierte Hr. Fader, Jens Hansen, Skipper fra Rønne paa Borrenholm«; og brevet er dateret Algier, den 10. januar 1710. Skriften er desværre sine steder så godt som ulæselig og tydningen derfor vanskelig, hvad der også hænger sammen med det noget særegne sprog og den tvangfri stavemåde. Det fremgår imidlertid klart, at afsenderen, Morten Nicolaisen, levede i ussel og elendig tilstand som slave i Algier. Han måtte daglig tåle hug og slag, han blev »sluttet« i jernbøjer og bræt, men han trøstede sig til gengæld med at opsende mange sukke og hyppige bønner til Gud den Almægtige. Morten Nicolaisen håbede på hjælp og bistand for sin arme person ved barmhjertighed og kristelig medlidenhed, og det fremgår, at det ikke var første gang, han på denne måde havde forsøgt at få forbindelse med hjemmet. Mange breve var afsendt, men til dato havde han ikke bekommet noget igen. Udover at sende hilsener til far, mor, søskende, slægt og venner forklarede han tillige, at et brev til ham skulle adresseres til den franske konsul, ikke til den engelske, for han var en skælm, der ikke sørgede for, at de kom i de rette hænder.[1]

Hvordan dette lidt kaotisk udformede brev egentlig blev besørget fra Algier til Rønne, kan ikke helt gennemskues. Efter datidens skik har papiret, som var beskrevet på begge sider, været foldet gentagne gange, og resultatet – en ganske lille tynd, firkantet pakke på 10 gange 5½ centimeter – har let kunnet stikkes af vejen. Der er ingen påtegninger af nogen art, så det har næppe været i hænderne på noget regulært postvæsen. Alt tyder på, at brevet er gået fra mand til mand og i første omgang er endt i København. Morten Nicolaisen har nemlig en dunkel henvisning til en person i »Oksehovedet« i Fiolstræde, som skulle levere det til faderen. Og et rimeligt gæt er, at dette var et sted, hvor skipper Jens Hansen af Rønne havde sin gang, når han anløb hovedstaden, hvad der i datiden var såre almindeligt, når det gjaldt skippere fra Bornholm.

At Jens Hansen og Morten Nicolaisen skulle være far og søn, synes at blive modsagt af navnene, og forholdet var da også,

at slaven i Algier skrev til sin stedfar, hvad klart fremgår af det videre forløb. Et senere brev med dateringen den 19. april samme år nåede faktisk frem før det ovennævnte, og det fik Jens Hansen til at tage et initiativ – man gætter uvilkårligt på, at der sad en meget bekymret mor i Rønne, som skubbede på efter bedste evne.

Rønneskipperen indgav midt på sommeren 1710 til myndighederne i Danske Kancelli en supplik, en bønskrivelse, hvori han bad om hjælp og støtte for sin stedsøn, hvis brev var vedlagt som dokumentation. Konkret forestillede Jens Hansen sig, at det skulle gribes an på den i datiden velkendte måde, at der stilledes bækkener for kirkedørene i Hans Majestæts riger og lande - altså i form af en landsdækkende indsamling, en såkaldt almindelig kirkekollekt. Han mente at vide, at en løskøbelse, en rançon, ville koste 500 rigsdaler og oplyste, at Morten Nicolaisen var sejlet ud på et skib hjemmehørende i Drammen med et navn, som han havde fået til det noget besynderlige VALTOONEN. Hvornår det var udgået, og hvor det var sejlet hen, vidste han ikke, men rederne skulle hedde Otto Casper og Søren Hansen, og skipperen Verden von Staden. – Noget tyder på, at også stedfaderen havde problemer med at tyde brevene fra Algier, og i Danske Kancelli noterede man om det vedlagte, at »brevets stil er det svenske sprog ligt«, hvad der jo kunne skyldes det ganske naturlige, at det har haft et meget østdansk præg.[2]

En sådan henvendelse havde et temmelig forudsigeligt resultat, nemlig en kongelig ordre til en nærmere undersøgelse, der naturligvis måtte betyde en forespørgsel hos statholderskabet i Norge, som forventedes at henvende sig til de lokale myndigheder i Drammen, der så skulle svare tilbage ad den samme kanal. Det tog tid. Det tog åbenbart lidt vel lang tid, men en undskyldning kunne ligge i de herskende tilstande. Danmark-Norge havde jo siden efteråret 1709 været i krig – Den store Nordiske – mod Sverige, og under sådanne omstændigheder kan en rutinesag godt være blevet noget lavt prioriteret.

Men Jens Hansen af Rønne havde ikke megen tålmodighed. Han pressede på med næste supplik allerede den 24. september 1710.[3] Han må have spurgt sig godt for i Kancelliet, for han var fuldt på det rene med den forespørgsel, der var blevet sendt til Norge. Og også på anden vis var han velorienteret, for efter at have gentaget sit ønske om en kollekt, føjede han til, at der jo kunne hentes yderligere hjælp fra den slavekasse, som fandtes i Skippernes Laugshus i København. Man er lige ved at tro, at behjertede personer under hånden forsynede Jens Hansen med informationer for at fremme sagens gang.

Der kom stadig ikke svar fra Norge, men Jens Hansen fortsatte stædigt og ufortrødent. Hans tredje henvendelse er dateret den 21. november og var denne gang nok lidt præget af årstiden, for nu meddelte han, at han ikke kunne vente ret meget længere på svar – skipperen må have opholdt sig nogen tid i København, men skulle naturligvis før eller siden hjem til Rønne. En fjerde supplik er dateret den 29. november 1710, og så er han nok sejlet østpå, foreløbig med uforrettet sag.

Supplikkerne var imidlertid ikke virk-

ningsløse, selv om det varede noget, inden utålmodigheden bredte sig til Danske Kancelli. Men i marts 1711 fandt man langt om længe, at det var på tide at sende en rykker til Norge, og i april fik man endelig et fyldestgørende svar om skibet fra Drammen. Men før sagen nåede frem til en kongelig beslutning, havde skipper Jens Hansen afleveret sin supplik nr. 5, dateret den 12. april 1711 – og det var ved den lejlighed, at det allerede citerede, endnu bevarede brev fra Morten Nicolaisen var vedlagt.

Fra Norge kunne det oplyses, at skibet FORTUNA af Drammen helt tilbage i 1708 var stukket til søs med kurs mod Cadiz. Skipper Verner von Stade havde været forsikret mod sørøvere for sin persons vedkommende, men det menige mandskab var sejlet afsted på egen risiko. Og lykkens gudinde havde altså ikke været med dem, for skibet var af »Tyrken« blev opbragt og ført til Algier, og så vidste man ikke ret meget mere, end at der på mandskabsrullen havde figureret en Morten Nielsen af København. Men det var sådan set også tilstrækkeligt til, at Jens Hansen fra Rønne kunne se et foreløbigt resultat af sine gentagne anstrengelser.

I forbifarten kan man konstatere, at en skipper i datiden har kunnet sejle gennem særdeles usikre farvande i tryg forvisning om, at han forsikringsmæssigt var dækket ind og ville blive løskøbt, hvis uheldet og »tyrkerne« skulle være ude. Mandskabets skæbne var så en ganske anden sag.[4]

Den 29. april 1711 var Jens Hansens supplik til behandling i Conseillet – statsrådet – hvor Frederik IV resolverede, at der kunne afholdes kollekt til fordel for Morten Nicolaisen i begge kongeriger, og at Rønneskipperen skulle forskaffe en vederhæftig mand, som kunne tage imod pengene og stå inde for deres rette brug. Det havde Jens Hansen det lidt svært ved, men det kom dog efterhånden i orden, selv om det tog sin tid.

Når der skulle samles ind i samtlige kirker i Danmark og Norge, var dette lige netop et kirkeligt anliggende. Altså gik der den 19. december 1711 bud til samtlige biskopper med bispen over Sjællands stift Christen Worm i spidsen, at de på en ikke nærmere bestemt søndag efter højmesse skulle stille bækkener for kirkedørene over alt i købstæderne og på landet til »Jens Hansen fra Boringholm hans Stif Søns Morten Nicolaisens rançon af Tyrkiet«.[5] Meningen var, at alle bidrag skulle sendes til Sjællands biskop, der så skulle deponere dem hos den udvalgte vederhæftige mand, som var brygger Christen Sørensen i København. Om baggrunden forklaredes, at Morten Nicolaisen havde været med skibet WALTRONEN af Drammen, ført af skipper Verner von Staden, opbragt og fangen af tyrkiske sørøvere – der var altså stadig lidt sprogforbistring angående skibets rette navn. Alle og enhver kunne nu af kristen medlidenhed bidrage til Mortens rançon, og for at det skulle stå helt klart, hvad det gjaldt, måtte bisperne pålægge alle sognepræster, at de otte dage før kollekten fra prædikestolen skulle bevæge og formane deres menigheder til kristelig gavmildhed. Sogn for sogn var det meningen, at det indsamlede beløb skulle overleveres til den lokale provst, som herefter skulle videresende pengene til stiftets biskop, hvad

enten han sad i Odense, Ribe, Århus, Aalborg, Viborg, Christiania, Christiansand, Bergen eller Trondhjem – eller i bispegården i København, hvor Sjællands biskop Christen Worm altså modtog samtlige bidrag for at videregive dem til den ovenfor nævnte vederhæftige brygger.

I anledning af Morten Nicolaisen blev således hele det kirkelige apparat mobiliseret, og en kollekt iværksat i begge kongerigerne Danmark og Norge. Som det vil vise sig i det følgende, var en sådan indsamling i hele to lande til fordel for en enkelt slave i Algier noget af et særsyn på denne tid. Resultatet vil siden blive omtalt, men inden da er det nok nødvendigt med et lille tilbageblik.

*1600-tallet*

Problemet med opbringelse og slaveri var af ældre dato. Ofte skildret er den fatale hændelse i 1627, da tyrkiske skibe dukkede op ved Island. Den forsvarsløse befolkning blev overfaldet, udplyndret og mere end 30 personer dræbt. Da piraterne sejlede bort igen, bestod byttet bl.a. af henved 400 islændinge, som – for så vidt de overlevede sørejsen – i Nordafrika blev solgt som slaver. En præst, Ólafur Egilsson, slap hurtigt fri og vendte hjem dels for at fortælle om sine oplevelser, dels for at skaffe løsepenge. En del af de fangne kom efterhånden tilbage igen på forskellig måde, blandt andet blev en gruppe på 34 i 1636 frikøbt. Men der var også folk, som skiftede tro og blev assimileret. Miljøet i Nordafrika var en kende blandet, hvad der ikke mindst fremgår af det faktum, at lederen af det tyrkiske togt i 1627 nok blev kaldt admiral Mourad Reis, men oprindelig hed manden Jan Jansz og var fra Haarlem i Nederlandene.[6]

Videre frem i 1600-tallet hører man om europæere, fortrinsvis søfolk, der blev holdt i fangenskab i Barbareskstaterne. Et skøn fra 1680 angiver, at der da skulle have været ikke færre end 36.000, uden at man dog har nogen mulighed for at vurdere, hvor mange af disse, der kom fra den danske konges riger og lande. Men der bevilgedes af og til kollekter til løskøbelse af danske og norske søfolk, og det forklarer, hvorfor der egentlig ikke i overdreven grad blev slået dramatisk på tromme for den uheldige Morten Nicolaisen. Man behøvede ikke fortælle ret meget om, hvad det ville sige, at søfolk var gjort til slaver af »tyrken«, for det havde folk hørt om før.[7]

I begyndelsen af 1700-tallet flyder kilderne rigeligere, og det skulle nok kunne lade sig gøre at sige noget om, hvor mange af monarkiets undersåtter, det da drejede sig om, vel at mærke, hvis de var fanget ombord på skibe under dansk flag. Danskere og nordmænd, der havde taget hyre på fremmede fartøjer, druknede i mængden, og deres skæbne har man næppe været særlig opmærksom på. Anderledes, når pludselig et stort norsk skib med besætning blev opsnappet.

*Mere end fyrre fanger*

Det havde vakt berettiget opsigt, da et defensionsskib fra Bergen var blevet opbragt af to tyrkiske kapere.[8] Fregatskibet ST. CHRISTOPHER, ført af kaptajnløjtnant Carsten Nyebuhr, havde været i Middelhavet, men mødte i juni 1706 på hjemturen

fra Livorno sin skæbne 30 mil »på denne side« Cadiz.

ST. CHRISTOPHER var udrustet med 24 kanoner, så man forsvarede sig tappert mod de to tyrkiske skibe, der imidlertid skulle have ført henholdsvis 44 og 28 stykker. Såvel kaptajnløjtnant Nyebuhr som de andre kommanderende officerer blev hurtigt skudt, og mandskabet derefter overvældet. ST. CHRISTOPHER tilhørte for størsteparten kammerråd og stiftamtskriver Johan Christian Mohrsen, som kunne meddele, at mere end 40 matroser dermed var endt i fangenskab, solgt som slaver til »barbarisk trældom«.[9] Ikke alene var de matroser, men de var tillige »Hans kongelige Majestæts enrollerede Baadsmænd«, en tilføjelse, som har skullet understrege, at det var en alvorlig sag, at disse søfolk, som i givet fald skulle gøre tjeneste på orlogsskibene, på denne måde blev bortført og unddraget udskrivning.

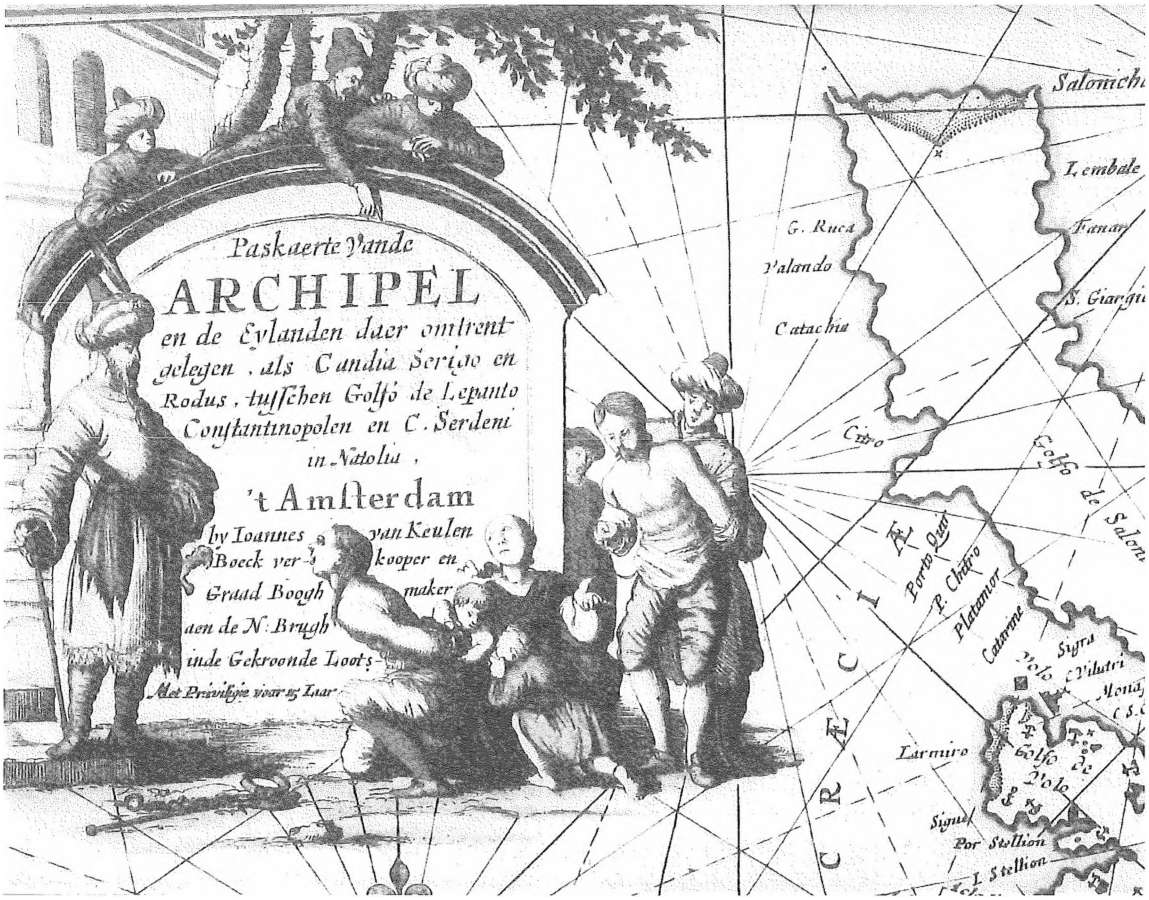
Magistraten i Bergen tog sent på året 1706 initiativet til en henvendelse til regeringen i København, og supplikken var vedlagt rederen, J. C. Mohrsens meddelelse om denne ulykkelige tidende. Man ville i Bergen gerne have foretaget noget i denne sag, fordi det kunne gøre søfolkene meget mistrøstige, hvis fangerne ikke blev befriede. Altså at forstå således, at det simpelthen kunne blive svært at få folk til at påmønstre til at sejle på Sydfrankrig, Spanien og Portugal, hvor bl.a. det livsvigtige salt jo skulle hentes – for ikke at tale om igen at driste sig helt ind i Middelhavet.

Derfor foreslog man i Bergen for det første en almindelig kollekt i begge riger. Men det ville nok ikke række til udfrielse af så mange, som der her var tale om, så derfor havde man yderligere det forslag, at der i Bergen kunne indføres, hvad der allerede var forordnet i København, nemlig at skaffe penge ved at pålægge søfolkene en permanent afgift af deres hyre.

I det københavnske skipperlav nævnes bidrag til løskøbelse af slaver så langt tilbage som i 1636, og i 1685 var opkrævningen blevet lagt i faste rammer med en afgift af hyren, som udgjorde to skilling pr. daler for skippere og styrmænd, mens almindelige søfolk, altså bådsmænd foran masten, kunne nøjes med det halve. Dette havde man i Bergen øjensynligt bidt mærke i.[10]

Nu ønskede man dels at få indført denne afgift og i den forbindelse tillige at oprette et rigtigt skipperlaug, der kunne forestå opkrævningen, og disse ideer fandt absolut tilslutning i København, da det kom for i statsrådet, hvor kongen gav sin tilslutning den 5. marts 1707.[11] Men inden disse forstaltninger kunne føres ud i livet, var man endnu engang blevet bekymret i Bergen. Om det nu kunne række? Så derfor var et afsluttende ønske, at der overalt i begge riger måtte »indrettes kollektbøger«. Dette sidste var, hvad man i vore dage ville kalde en regulær husstandsindsamling, hvor alle og enhver i de bøger, som præsenteredes ved døren gade op og gade ned, af kristelig gavmildhed kunne tegne sig for et passende beløb under skyldig hensyntagen til, hvad naboen havde tænkt sig at yde.

Også dette sidste blev bevilget, nok nærmest med henblik på købstæderne i Danmark og Norge. Og fra sommeren 1707 blev der båret kollektbøger rundt - vidnesbyrd herom foreligger både fra København




I 1681 udgav hollænderen Johannes van Keulen (1654-1704) sit *Die GROOTE nieuwe vermeerderde Zee Atlas ofte Watervereld* i 3 bind. I årene efter blev dette sø-atlas genudgivet i utallige udgaver, og kortene blev revideret og forbedret helt frem i 1700-tallets første halvdel.

Kortene i disse atlas kunne være håndkolorerede, de fleste var dog holdt i sort/hvid streg, men kartoucherne nede i højre hjørne var gerne farvelagt, som det ses i kortet her fra Det græske øhav. Motivet er hentet i den slavetilværelse, der kunne overgå europæiske søfolk, der faldt i arabisk eller tyrkisk fangeskab. Som her, hvor europæiske fanger nu slaver sammen med grædende kvinder og børn føres frem for Korsarhøvdingen.

*In 1681 the Dutchman Johannes Van Keulen (1654 - 1704) published his work* Die Groote nieuwe vermeerderde Zee Atlas ofte Watervereld *in three volumes. In the following years this sea atlas was reproduced in countless editions, and the charts were revised and improved up until the first half of the 18th century.*

*Some of the charts in this atlas were coloured by hand, although most of them were drawn in black and white, but the cartouches in the lower right-hand corner were most often coloured, as can be seen in this chart of the Greek Archipelago. The motif is inspired by the ordeal of slavery which European seamen could be subjected to if they were taken captive by Arabs or Turks. Here a European prisoner, now a slave, is presented to a Corsair chief together with weeping women and children.*

og fra eksempelvis Svendborg.[12] Alt i alt en ganske kraftig indsats for at skaffe penge til løskøbelse af de mere end 40 tilfangetagne bergensiske søfolk. Hvad der blev indsamlet, skulle overgives til magistraten i Bergen, der så forventedes at foretage det videre fornødne. Retningslinier herfor forelå også. Først skulle man løskøbe »Skibets Officerer efter deres Værdighed, men ang. de Gemene skal kastes lod«.[13]

*Flere opbringelser, flere kollekter*

I sommeren 1707 begyndte man således at gå fra hus til hus for at samle ind til rançonnering af mandskabet på det ST. CHRISTOPHER af Bergen. Året efter sejlede Fortuna af Drammen med blandt andet Morten Nicolaisen ombord mod Cadiz, hvor det den 4. august blev opbragt og ført til Algier.[14] Blot varede det altså et par år, før denne hændelse resulterede i reaktioner i Danmark og Norge. Hvad det gav anledning til af overvejelser i Drammen, vides ikke, men hvad Jens Hansen i Rønne hurtigt fik sat i værk, skulle være fremgået af det foregående. Resultatet var da langt om længe den ovennævnte kollekt, som må være løbet af stabelen i begyndelsen af året 1712.

Allerede samme år fik man imidlertid nye problemer på halsen i form af hele to nye opbringelser. Det drejede sig om JOMFRU ANNA af Bergen og EBENETZER af Arendal. De to var på vej hjem fra henholdsvis Portugal og Spanien, da de – som det senere fremgik – blev taget ved én og samme lejlighed den 13. august 1712. Følgelig indgik der en række supplikker om hjælp i denne sørgelige anledning. Anders Bøeg i Arendal bad om kollekt over alt i Norge både for sine to sønner og for svigersønnen, Ellef Larsen, der havde været skipper på EBENETZER. Karen, salig Christen Thomesens enke sammesteds, som havde haft part i skibet, henvendte sig ligeledes med oplysninger om det tilfangetagne mandskab, og Malene, som var gift med Anders Frederiksen Marstrand, skipperen på JOMFRU ANNA, ønskede at få bevilget en kollektbog i Bergen.[15]

Resultatet af overvejelserne i regeringen blev endnu en stor kollekt i både Danmark og Norge, og salomonisk blev det afgjort, at det indkomne beløb skulle deles proportionalt efter mandskabets størrelse på henholdsvis JOMFRU ANNA og EBENETZER. Man valgte samme fremgangsmåde som i Morten Nicolaisens tilfælde, så bisperne fik atter besked på at organisere kollekt i begge riger såvel i by som på land. I skrivelsen til Christen Worm refereredes kort om de to skippere, Anders Frederiksen Marstrand og Ellef Larsen, der med deres mandskab af tyrkiske sørøvere var opbragt til Algier og »der til slaver og trælle hensolgte«. Overalt skulle der nu stilles bækkener for kirkedørene på en nærmere fastsat søndag, præsterne skulle igen ugedagen før formane til kristelig gavmildhed, og alle penge til sidst samles hos Sjællands Biskop, som skulle beholde dem, »indtil vedkommende ved fuldmagt lader dem affordre«. Denne sidste bemærkning forekommer en smule uigennemskuelig, men må vel betyde, at der ikke var fuldstændig klarhed over den videre procedure, men ellers kan man se, at kollekten for Morten Nicolaisen helt bogstaveligt fungerede som model for den

næste af sin art. Og man gjorde endda senere biskoppen opmærksom på, at et eventuelt overskydende beløb fra Morten Nicolaisens kollekt passende kunne komme de fangne nordmænd tilgode.[16]

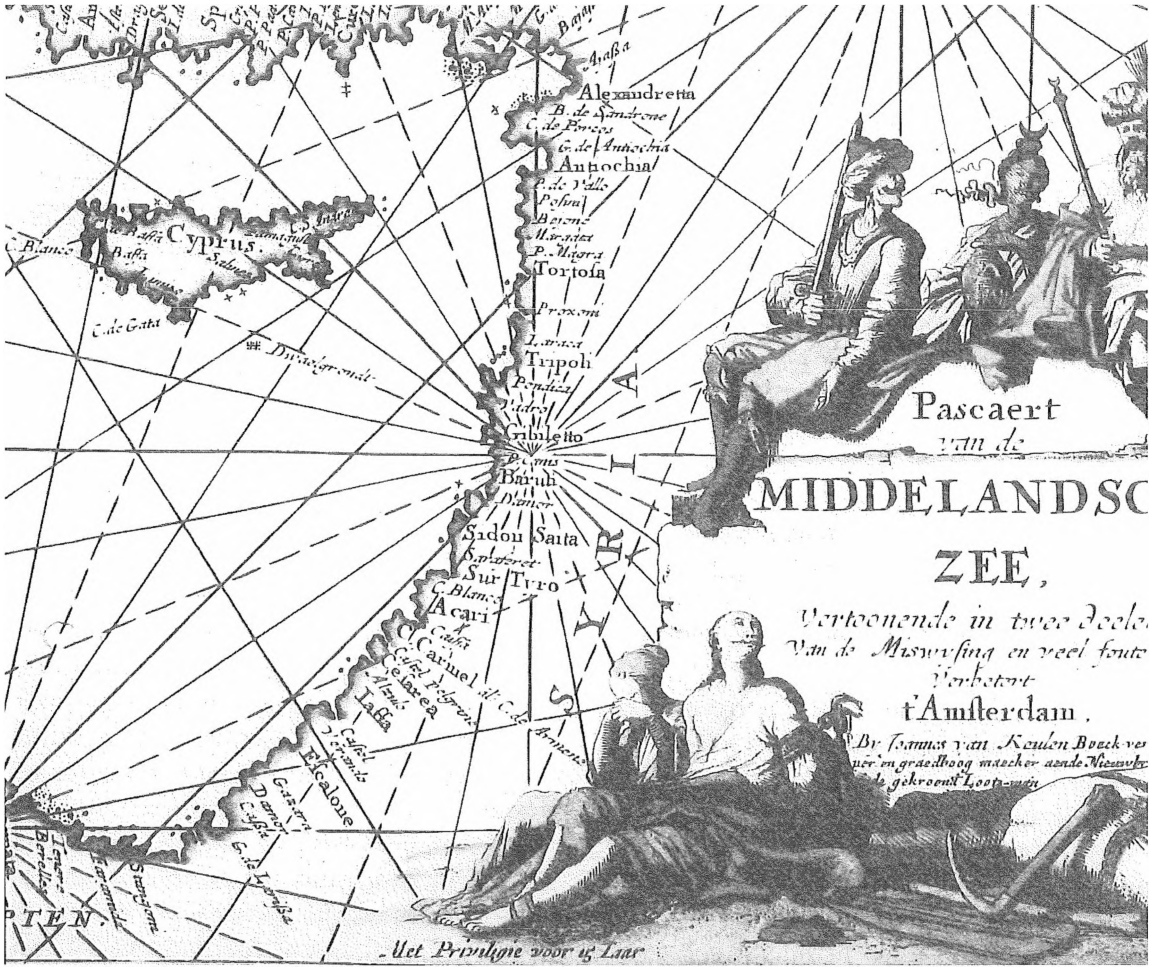
Man kan så spørge, hvordan det indtil nu var gået med at løskøbe fanger i Algier? Resultaterne var øjensynligt ikke særligt opmuntrende, idet det i 1714 blev klart, at der af de 40 mand, som helt tilbage i 1706 var blevet taget ombord på defensionsskibet ST. CHRISTOPHER, endnu sad 29 tilbage i fangenskab. Der havde ikke været penge nok til at rançonnere dem alle, og derfor blev der forordnet en ny kollekt, igen efter det velkendte mønster med Sjællands Biskop som den centrale person. I dette tilfælde hed det dog, at det var magistraten i Bergen eller deres befuldmægtigede, som han siden skulle overlade det indkomne beløb.[17]

Men der var folk, der returnerede fra Algier helt uafhængigt af disse landsindsamlinger. Det var helt tydeligt, at en fange i Algier havde visse muligheder for selv at få arrangeret en løskøbelse. Hvordan Ellef Larsen, skipperen på EBENETZER, konkret bar sig ad, vides ikke. Men han fik i alt fald sin reder, Karen, salig Christen Thomesens, til at låne sig pengene, hvad der skulle komme ham dyrt at stå. Prisen havde været 3.200 rdl., og de penge havde han ingen jordisk mulighed for at betale tilbage, da han – antagelig i 1714 – var kommet hjem til Arendal. Efter at have solgt »hus og gård og alt, hvad han ejede«, havde han fået afdraget de første 1000 rdl, og siden lykkedes det ham at få udbetalt 636 rdl af kollektpengene, men dermed var han kun godt og vel halvvejs. Sagen var, at han havde løskøbt sig selv for dyrt.

Og på samme vis gik det skipper Anders Frederiksen Marstrand i Bergen, der havde benyttet en lignende fremgangsmåde og lånt 2.350 rdl, som han ikke heller kunne afbetale selv efter at have realiseret alt. Og han havde endda ikke fået andel af kollekten. Man havde medfølende ord til overs for dem begge, men heller ikke ret meget mere, selv om Ellef Larsen havde gjort sig fortjent ved at undersøge, hvor mange danskere og nordmænd, der rent faktisk var slaver i Algier. Han kunne præsentere en liste med mere end 80 navne, et ganske betragteligt antal, som understregede de noget magre resultater af de hidtidige bestræbelser.

*Frederik IV.s indgriben i 1715*

Det kan siges med sikkerhed, at kongen havde været personligt med i beslutningsprocessen, da denne række af kollekter blev bevilget. Det var han normalt, for Frederik IV interesserede sig – måske af og til endda lidt for meget – for enkeltsager og havde ry for at følge dem op. Han har ikke kunnet undgå at lægge mærke til, at der stadig resterede så mange bergensere i fangenskab helt tilbage fra 1706. Han kan meget vel have noteret sig, at der nok var et problem med at koordinere rançonneringen af søfolk fra både Bergen og Arendal, når de skulle deles om provenuet fra en kollekt. Og hvor blev i øvrigt Morten Nicolaisen af? I alt fald udgik der fra Hans Majestæt den 12. april 1715 hele tre reskripter, tre kongelige ordrer, som for fremtiden skulle bringe løskøbelsen på en mere regulær fod.[19]




Kartouche til kort over det østlige Middelhav fra van Keulens Sø-atlas. Korsarhøvding med scepter omgivet af soldater. Forneden ses den lænkede tilfangetagne europæer med sin grædende kone. Man kan så gætte på, om de grædende kvinder på dette og foregående billede står som symboler på den grædende familie derhjemme, der har mistet forsørgeren, eller om kvinderne også er fanger, og det derfor er en slet skjult hentydning til den grumme skæbne, kristne europæiske kvinder kunne forvente at få som medlem af »tyrkens harem«.

*Cartouche for a chart of the Eastern Mediterranean from Van Keulens sea atlas. The Corsair chief is holding a sceptre and is surrounded by soldiers. Below the captive European can be seen in chains with his weeping wife. One can only guess as to whether the weeping women in this and the previous picture are merely symbols of the grieving family back home who have lost their breadwinner, or whether these women have also been taken prisoner, and thus the scene is a slightly veiled allusion to the terrible fate Christian European women could expect as a member of the »Turk's harem«.*

Først og fremmest blev der til dette gode formål indført permanente kollekter i både Danmark og Norge hele to gange om året. I Danmark skulle det foregå på bededagen fjerde fredag efter påske og på allehelgensdag den 1. november. I Norge var de tilsvarende indsamlingsdage fastsat til Mariæ bebudelsesdag den 2. februar samt første juledag. Det kom man dog til at ændre i Akershus stift, for herfra kunne biskoppen meddele, at en kollekt den 2. februar var en meget dårlig idé, for da var alle mennesker på vej til det marked i Christiania, som blev afholdt den 5. februar. Det ville være langt bedre at vælge påsken og St. Michaelis, eftersom almuen da havde for vane at gå til alters. Bispen fik lov til at indrette sig efter de lokale forhold, og det blev til Skærtorsdag og Mikkelsdag – den 29. september.

Et logisk skridt var tillige at oprette en permanent administration af de indkomne midler i form af en kommission. Kan hænde, at kongen følte, der var lidt langt til Bergen og Arendal, for han besluttede sig i alt fald for at placere den i sin hovedstad. Han udnævnte Sjællands biskop, Christen Worm, som ledende medlem, og denne fik til hjælp to andre kommitterede, nemlig de københavnske storkøbmænd, Abraham Kløcker og Hans Jørgen Soelberg, der naturligvis med deres internationale kontakter og hele baggrund skulle sikre en smidig og sagkyndig forretningsgang.

Den således oprettede Slavekommission fik til opgave at modtage de ovennævnte kollektpenge samt tillige at anvende, hvad der måtte være tilbage fra de tidligere kollekter til fordel for henholdsvis Morten Nicolaisen og Ellef Larsen og Anders Frederiksen Marstrand tillige med deres respektive mandskaber. Endvidere genindførte kongen en afgift, der i sin tid havde skullet tjene et ganske andet formål, men som var blevet afskaffet i 1710.[20] Den blev atter pålagt alle danske og norske skibe, der sejlede på Holland, England, Frankrig, Spanien og Portugal og skulle erlægges med tre skilling pr. kommercelæst. Det var tolderne, som skulle opkræve pengene og derefter sende dem til »de for rançonneringen committerede«, altså Slavekommissionen. Således kom den søfart, der var mest udsat for opbringelse, til at bidrage direkte.

Der blev lagt megen vægt på, at Slavekommissionen løbende holdt styr på, hvem der blev rançonneret, bl.a. skulle de løskøbte sendes til Københavns Magistrat for at få en rådstueattest som en slags dokumentation for deres identitet, og de skulle møde op i Politi- og Kommercekollegiet for at aflægge beretning. Kuriøst nok fik kommissionen også til opgave at forhøre nogle »tyrker«, som var anholdt i København, og som skulle spørges, om de i deres hjemland kunne tænkes at have nogle venner, som ville assistere dem til deres løskøbelse. Man var altså fuldt ud indstillet på at finansiere en del af de danske søfolks rançonnering med det provenu, der kunne hentes hjem på de fanger, man på en eller anden mystisk måde havde fået fat på.

Endvidere kom kongen senere også i tanke om den slavekasse, som skipperlauget i København havde. Dens midler skulle ligeledes tilgå Slavekommissionen. Og denne hyreafgift blev i 1716 udstrakt til at gælde

samtlige fartøjer i Danmark og Norge, hvis mandskab alle ved udsejlingen skulle erlægge disse slavepenge – uden for København altså endnu en opgave for tolderne. Sluttelig forventede Frederik IV hver den 1. januar at modtage en årsberetning med nøje oplysninger om, hvad der var kommet ind af penge, og hvad de var blevet brugt til.[21]

*Slavekommissionen i Bispegården*

Den 24. april 1715 mødte Hans Jørgen Soelberg og Abraham Kløcker op på Bispetorvet i København til møde med hans højærværdighed Christen Worn – det var kommissionens første af en lang række helt frem til ophævelsen ved udgangen af 1757. Blandt de indledende gøremål var at få anskaffet en regulær »slavekasse« med tre låse og dertil hørende tre nøgler formedelst 22 rdl. Deri blev med det samme lagt de penge, som biskoppen havde i behold fra de tidligere kollekter.[22]

Det videre forløb kan man følge i detailler. Ganske vist står det på tryk at læse, at Slavekommissionens papirer gik op i luer i katastrofeåret 1728, da også Bispegården blev lagt øde.[23] Men det er heldigvis kun til dels rigtigt. Det hed nemlig i beretningen for dette år, at alle breve og dokumenter, der havde været anbragt under lås og lukke i et skab i bispens residens, ulykkeligvis var brændt – man har ikke kunnet komme til dem. Men kasse-, regnskabs- og kopibøger var til gengæld blevet reddet.[24] Og de bevarede bind, herunder tillige forhandlingsprotokollen, bærer da heller ikke præg af at være sværtet af andet end blæk. De er faktisk særdeles nydeligt bevaret.

Naturligvis var Slavekommissionens sammensætning ikke uændret gennem alle årene. Christen Worm døde i 1737 og efterfulgtes året efter både på bispestolen og i Slavekommissionen af Peder Hersleb, der siden – svækket af alderdom – fik adjungeret sin svigersøn, Ludvig Harboe, som i 1750 for første gang underskrev årsberetningen. Abraham Kløcker blev efter sin død i 1730 efterfulgt af sønnen Herman Lengerken Kløcker, mens Hans Jørgen Soelberg i 1743 trak sig tilbage til fordel for svigersønnen Abraham Falch. Tilsammen tre bisper og fire købmænd mere eller mindre i familie med hinanden kom til at arbejde for denne gode sag. For så vidt var der tale om en høj grad af kontinuitet.

Stedet er ikke til en detailleret gennemgang af Slavekommissionens tilrettelæggelse af arbejdet, principperne for rançonneringen og de problemer, man hen ad vejen løb ind i bl.a. med at få fat i slavepengene fra Københavns Skipperlaug. Men der skulle takket være kommissionens arkiv med den lange række af årsberetninger være gode muligheder for at vurdere omfanget af opbringelserne og de tilfangetagnes skæbne. Man kan faktisk sætte navne på både skibe og mandskab. Og nok er det en hæmsko, at den helt overvejende del af de breve, som Slavekommissionen modtog, er gået tabt.[25] Men man kan komme temmelig langt, når arbejdet i Bispegården er refereret møde for møde, og hvert eneste udgående brev omhyggeligt er skrevet af i rækken af kopibøger.

Således kan man også på grundlag af Slavekommissionens protokoller fortælle noget om, hvad der blev af Morten Nicolai-

sen.[26] Den 26. august 1715 kunne han som nyligt løskøbt og hjemkommet præsentere sig for bispen og de to købmænd. Ganske vist var han ikke blevet rançonneret ved kommissionens hjælp, men på anden, ikke mere gennemskuelig vis, så han kom ikke til at tælle med i den interne statistik. Men derfor har de da sikkert alligevel været glade for at se ham. Man repeterede, at Morten var født på Bornholm og helt tilbage i 1708 var blevet opbragt med FORTUNA af Drammen – det var sket den 4. august, og således kan man sætte en nøjagtig dato på den begivenhed.

Der havde været deponeret 600 rigsdaler hos den tidligere nævnte brygger Christen Sørensen til at få rançonneret Morten Nicolaisen. Og selv om der vistnok kun blev brugt knap 400 rigsdaler, var det ligegodt et betragteligt beløb, som man kan sætte i relief ved eksempler på samtidige vurderinger af såvel flydende som fast ejendom. I 1712 blev en 10 år gammel galeoth på ni læster vurderet til 300 rigsdaler, og den var vel at mærke fuldt udstyret med løbende og stående rigning samt øvrigt inventar. Samme år vurderedes skuden JUSTITIA på 19 læster til det relativt beskedne beløb af 339 rigsdaler. Men dette fartøj var da også hele 24 år gammelt og en del af sejlene var ubrugelige. Et hus i Nyhavn i København blev i 1714 anslået til en værdi af 800 rigsdaler, men prisniveauet i hovedstaden var højt, så man kunne få meget mere for pengene i provinsen. Et ni fag langt hus i én etage i Gerritsgade i Svendborg vurderedes således i 1711 til blot 133 rigsdaler.[27] På den baggrund forstår man godt, at løskøbelse af søfolk kun sjældent var overkommeligt blot ved støtte fra slægt og venner.

Afsluttende blev den hjemvendte slave sendt hen på Rådhuset for at få en attest af magistraten på, at det godt nok var ham, der var kommmet tilbage fra fangenskabet, og Slavekommissionen tildelte ham et mindre beløb – fire rigsdaler – til at klare sig den første tid. Men det var ellers ikke noget problem at få ham beskæftiget, for der var stadig krig og derfor brug for alle kvalificerede folk. Ved årets slutning kunne man fortælle kongen, at Morten Nicolaisen nu var i arbejde som tømmermandssvend på Holmen.

Noter

1 Det originale brev ligger i RA, Da.Kanc., D. 112, Henlagte sager til supplikprotokollen 1710, DD 95.

2 Brevet af 19. april såvel som supplikken er kun bevaret i referat med tilføjede notater om sagens gang, jf. RA, Da.Kanc., D 109, Supplikker 1710, Litra DD 95. En nøjere redegørelse for familieforholdene vanskeliggøres af, at arkivalierne efter både præst og byfoged i Rønne er gået tabt for de første årtier af 1700-tallets vedkommende. Det kan tilføjes, at Jens Hansen naturligvis havde fået kyndig assistance til at affatte sin supplik.

3 Som note 2 samt supplerende i RA, Da.Kanc., D 106, Kancelliprotokol 1710 under samme nummer Litra DD 95. De fire senere supplikker fra Jens Hansen er alle bevaret i original, jf. note 1.

[4] Egentlig var det ifølge Danske Lov ikke tilladt. »Ingen maa understaa sig at forsikkre nogens liv«, men karakteristisk nok blev der i 1726 gjort en undtagelse fra denne regel netop med hensyn til folk, der var opbragt af »Tørker og Søe-Røvere«, da det første danske danske søforsikringsselskab blev oprettet. Se Chr. Thorsen: Det kongelig oktroierede Sø-Assurance Kompagni 1726-1926, Kbh. 1926, s. 85.

[5] RA, Da.Kanc., Sjæl.Tegn. 1711 nr. 708 samt 709 til øvrige biskopper i Danmark og Norge. Når Jens Hansen tilsyneladende ikke pressede mere på i løbet af 1711, kan en oplagt forklaring være, at dét år hærgede pesten København, som således var ikke noget rart sted at anløbe.

[6] Þorstein Helgason: Historical Narrative as Collective Therapy: the Case of the Turkish Raid in Iceland, Scandinavian Journal of History, Vol. 22, No. 4, 1997, s. 275-289. Se også
Dansk søfarts historie bd. 2, 1997, s. 87 og
Erik Gøbel: De algierske søpasprotokoller. En kilde til langfarten 1747-1840, Arkiv, bd. 9, nr 2-3, 1982-83, s. 65-108. Her en grundig behandling af baggrunden for traktaterne med Barbareskerne med gode litteraturhenvisninger også vedrørende tiden inden 1746. Endvidere
Anders Bjarne Fossen: Under det Tyrkiske Aag og Tyranni. Bergens sjøfart og Barbareskstatene ca. 1630-1845, Sjøfartshistorisk Årbok 1979, Bergen 1980, s. 233-256. Sidstnævnte har dog en dateringsfejl vedrørende defensionsskibets opbringelse og har byttet om på skipperlaugene i Bergen og København.

[7] Antallet af slaver, se Dansk søfarts historie bd. 2 som i foregående note. Indsamlinger på Christian V.s tid synes i høj grad at have været organiseret af pårørende, som fik tilladelse til at rejse land og rige rundt, jf. Gøbel op.cit. s. 76.

[8] Defensionsskibe var egentlig lovet afskaffet ifølge handelstraktaten med Nederlandene i 1701, men man søgte helt tydeligt at holde på dem i al gedulgthed, så længe man kunne. Se Anders Monrad Møller: Frederik den Fjerdes Kommercekollgium, Akademisk Forlag 1983, s. 32ff.

[9] RA, Da.Kanc., D 109, Supplikker, Litra Y, 1702 nr. 2 samt D 106, Kancelliprotokol samme år og samme nr. I begge disse protokoller er supplikken refereret og sagens gang noteret, hvorimod der ikke er bevaret noget i den tilsvarende række af henlagte sager. Oplysningen om destination og stedet for opbringelsen fremgår af bevillingen af 5. marts 1707, set i afskrift i LAO, Langeland Nørre Herreds Provstearkiv, Kongelige reskripter 1689-1809, samt i bevillingen af 20. juni 1707, som anført i note 12. Vedrørende Nybuhr, som havde tjenestefri i denne anledning, samt indberetning fra Algier om opbringelsen se RA, SK 66, Krigskancelliet, Kgl. ekspeditioner Søetaten vedk., 1705 nr. 166, 24. oktober, og SK 68, samme, 1707 nr. 1, 4. januar. (Afvigende herfra er omtalen af Carsten Nyebuhr i T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard: Officerer i den dansk-norske Søetat, Kbh. 1935, selv om kildegrundlaget er det samme!). Skibets navn er sluttet ud fra senere oplysninger, se note 24, blot under 27. februar 1717.

[10] Arthur G. Hassø: Københavns Skipperlav 1634-1934, Kbh. 1934, jfr. s. 15, 1634- artiklerne, § 10, s 50, 1685-artiklerne § 16, mens 1707-artiklerne ses i Schous Forordninger under 25. januar 1707, her med en uændret § 16, som dog endnu ikke på dette tidspunkt kan have været kendt i Norge. Besynderligt nok plejer man at fremhæve, at der også i Bergen tilbage fra 1653 betaltes en sådan hyreafgift, jf. Fossen, op. cit. s. 242, men det må være gået i glemmebogen, hvad samme forfatter antyder s. 247.

[11] Dog fremgår det, at et skipperlav med de rettigheder et sådant ville få bl.a. som første instans i visse søretssager, nødvendigvis betød dalende indtægter for by- og rådstueskriveren i Bergen, som følgelig gerne også ville være skriver for skipperlauget, hvad han tilsyneladende også blev. Et typisk eksempel på respekt for velerhvervede rettigheder, som der lige skulle tages højde for med en vis forsinkelse til følge.

[12] Hassø op. cit. s. 81 og LAO, Svendborg Magistrats Kopibog 1704-16, fol. 49, hvor man troligt afskrev hele bevillingen af 20. juni 1707.

[13] Fossen op.cit. s. 247.

[14] Datoen blev kendt senere, jf. note 26.

[15] Ra. Da.Kanc., D 109, Supplikker, Litra JJ, 1713 nr. 11 og 33, endvidere Kancelliprotokollen D 106 samme år og samme nr.

[16] RA, Da.Kanc., Sjællandske Tegnelser, 1713 nr. 72, samt vedrørende delingen mellem de to mandskaber 1714 nr. 303 og 363.

[17] RA, Da.Kanc., Sjællandske Tegnelser, 1714 nr. 86.

[18] Som note 16 samt RA, Da. Kanc., D 109, Supplikker, Litra PP, 1716 nr. 72.

[19] Tre reskripter af 12. april 1715, alle gengivet i Fogtman, endvidere vedr. Akershus stift reskript af 4. december samme år, gengivet sammesteds.

[20] Afgiften havde i sin tid været øremærket til at finansiere bestræbelser på at få erstatning for skibe opbragt af andre europæiske magter under Den spanske Arvefølgekrig, jf. Anders Monrad Møller, op. cit. s. 29-32.

[21] Reskript af 13. marts 1716, Fogtman, samt forordning af samme dato, Schou.

[22] LAK, Sjællands stifts bispearkiv, Tillæg, Slavekasse, Memorialprotokol den 24. april og 14. maj 1715.

[23] Reskript af 1. marts 1743, Fogtman. Det drejede sig om manglende revision af kommissionens regnskaber, som denne nok med lettelse har kunnet påvise det umulige af, eftersom alle bilag var brændt i 1728, men revideret blev de herefterdags, jf. de regnskaber, der er bevaret i Rigsarkivet for årene 1744-96, se seddelregistratur 87.

[24] LAK, Sjællands stifts bispearkiv, Tillæg, Slavekassen, kopibog 30. december 1728.

[25] Mest ærgrer man sig vel over, at en del breve fra de direkte berørte er gået tabt. Breve fra slaver er kendt i et vist omfang, jf. Gøbel 1982-83, note 17. Om flere skulle være kendt, vil forfatteren til denne artikel være taknemmelig for en henvisning.

[26] LAK, Sjællands stifts bispearkiv, Tillæg, Slavekassen, forhandlingsprotokol 26. august 1715, kopibog under samme dato samt 30. december 1715 (årsberetning) og memorialprotokol 10. juni 1716.

[27] Eksemplerne stammer henholdsvis fra: Københavns Stadsarkiv, Rådstueskriverens kontor, Vurderinger af skibe og skibsladninger 1712-39, MC 721, 22. januar og 8. juni 1712; LAK, Københavns Skiftekommission, Konceptskifte 30. august 1714 efter skipper Aage Hansen; LAO, Svendborg Byfoged, Skifteprotokol 1707-60, 5. oktober 1711, skifte efter skipper Jørgen Jensen Philipsen.

# The Establishment of the Slave Commission

*Summary*
In the year 1710 a letter from a Danish sailor arrived at the home of his family on the island of Bornholm. The sailor, Morten Nicolaisen, was a prisoner in Algiers. His family went into action to secure his release by means of a ransom, and their efforts were rewarded the following year when a royal edict was passed ordering collections in every church in Denmark and Norway in aid of the above mentioned Morten Nielsen, who had been taken prisoner together with his Norwegian ship in 1708.

The payment of ransom for the release of prisoners was a phenomenon already known in the previous century, and most recently in 1706 there had been a spectacular seizure of a large ship from Bergen which was in service in the Mediterranean, when more than 40 sailors had been sold as slaves. This had resulted in several collections during the following years.

In 1712 two more seizures of Norwegian ships occurred, whereupon collections to pay for the ransom were organised in the churches along the lines of the collections for Morten Nicolaisen. In 1714, however, it was discovered that there were still 29 sailors who had been held captive since as far back as 1706, on top of the ones who were seized later. The autocratic king, Frederik IV, then put an end to all discussion and in 1715 established the Slave Commission, which was set up with the following members: the senior prelate of the Danish church, the Bishop of Zealand; and two prominent merchants in Copenhagen.

The task of the Slave Commission was to organize the ransoming of enslaved sailors more efficiently and to finance this through church collections twice a year and through the levying of duties partly on sailors' wages – the so-called slave money - and partly on ships which sailed to Western and Southern Europe.

The archives of the Slave Commission have been preserved as an appendix to the archives of the bishopric and do not appear to have been known before. This find, however, will make possible a thorough examination of the payment of ransom for prisoners from North Africa in the years from 1715 up until 1757, when the Slave Commission was abolished. As a postscript it can be noted that the first prisoner to return from Algiers and be presented to the Slave Commission in 1715 was Morten Nicolaisen.

# *Thorkild Sandbeck:* I DANAs kølvand

*Forfatteren til beretningen om DANA-ekspeditionerne, der i høj grad bidrog til at fastholde Danmarks ry inden for havforskningen, er personligt engageret i sit emne, idet han i 12 år, fra 1985 var radiotelegrafist om bord på det seneste havforskningsskib med navnet DANA.*

*DANA-skibenes historie*

Danmark har rige traditioner inden for havforskning. Det første danske skib, ja man kan med rette skrive det første skib i verden, hvorfra der blev udført organiseret havforskning, var orlogsskibet GRØNLAND i 1761. Her fortælles om den seneste æra i dansk havforsknings historie – nemlig om de fire havundersøgelsesskibe, som kom til at bære navnet DANA.

Navnet DANA går langt tilbage i historien. Mens Dania er en allerede i middelalderen brugt latinisering af Danmarks navn, beror ordet Dana på en senere tids misforståelse af ældre tids sprogbrug. De ældste konger havde altid kaldt sig efter folket: Dana konung (Danernes konge). Først Erik af Pommern kaldte sig Danmarks konge.

Flere digtere anvender i det 18. og 19. århundrede ordet Dana som et poetisk navn for Danmark. »Rosen blusser alt i Danas have« skrev Poul Møller i længsel efter fædrelandet på sin ostindienrejse som skibslæge i 1819-21. Hundrede år senere skulle en smuk firmastet skonnert komme til at indlede en æra med hele fire skibe med navnet DANA. Historien om DANA-skibene kan ikke fortælles uden først at berette om Danmarks store havforsker Johannes Schmidt og hans åleforskning med fartøjerne THOR og MARGRETHE. Men først historien om den mystiske ål.

*Den mystiske ål*

Ålens tilblivelse har været en gåde, lige siden Aristoteles for over 2000 år siden funderede over dette mystiske væsen. »Ål frembringes ikke ved parring... de er heller ikke æglæggende, og man har ej heller fundet spor af sæd eller æg... de stammer fra det, der kaldes jordens indvolde« skrev han. Andre mente, ålen kommer fra hestehår, andre påstod, at den yngler i grøftens mudder og mergelgrave.

Men for ca. et hundrede år siden, i 1896, fandt to italienske forskere, Grassi og Calandruccio, ålelarven i Messinastrædet og mente dermed, at ålen ynglede i Middelhavet. Dette blev en nærmest fastslået kendsgerning indtil to danske biologer, C. G. Johs. Petersen og Johannes Schmidt, fremkom med nye teorier – men en tilfældighed kom til at sætte fart i udforskningen.

*Sensationen i Nordatlanten*

Fra 1903 rådede Kommissionen for Havundersøgelser over det trawlbyggede dampskib THOR på 200 tons, som i de følgende år foretog havundersøgelser i bl.a. Nordatlanten. En aften i maj 1904 vest for Færøerne trækkes yngeltrawlen om bord, og med den, den første ålelarve fanget i Nordatlanten – en flad, glasklar 75 mm lang larve.

Dette blev indledningen til næsten tyve års intens søgen efter den europæiske ål's yngleplads. En søgen, der gav resultat takket være Johannes Schmidt, C. G. Johs. Petersens assistent. Han begyndte sin forskerkarriere som botaniker, men endte som Danmarks store navn inden for havforskning.

*Johs. Schmidts utrættelige søgen*

Sideløbende med undersøgelser af bl.a. torskeyngel fortsatte Johs. Schmidt de følgende år med at fiske efter ålelarver i det meste af Nordatlanten. Omkring 800 larver gik i trawlen, men ingen små, og så var han lige vidt.

Med støtte fra især Carlsbergfondet foretog han i vinteren 1908-09 et togt med S/S THOR til Middelhavet for at efterprøve den italienske teori, om at ålen skulle yngle i Messinastrædet. Johs. Schmidt og hans besætning fandt ingen ålelarver. Muligvis var årstiden forkert? Spørgsmålet optog ham meget, og han fandt det påkrævet at udruste et nyt togt til Middelhavet.

*Fund i Middelhavet*

Et nyt togt med THOR fandt sted sommeren 1910. Ålens ynglested kunne ikke fastslås, men der blev fanget masser af larver. Færrest mod øst, men deres størrelse tiltog til gengæld endnu længere de sejlede østpå i Middelhavet. Dette sagde Johs. Schmidt, at løsningen snarere skulle søges ude vestpå i Atlanten.

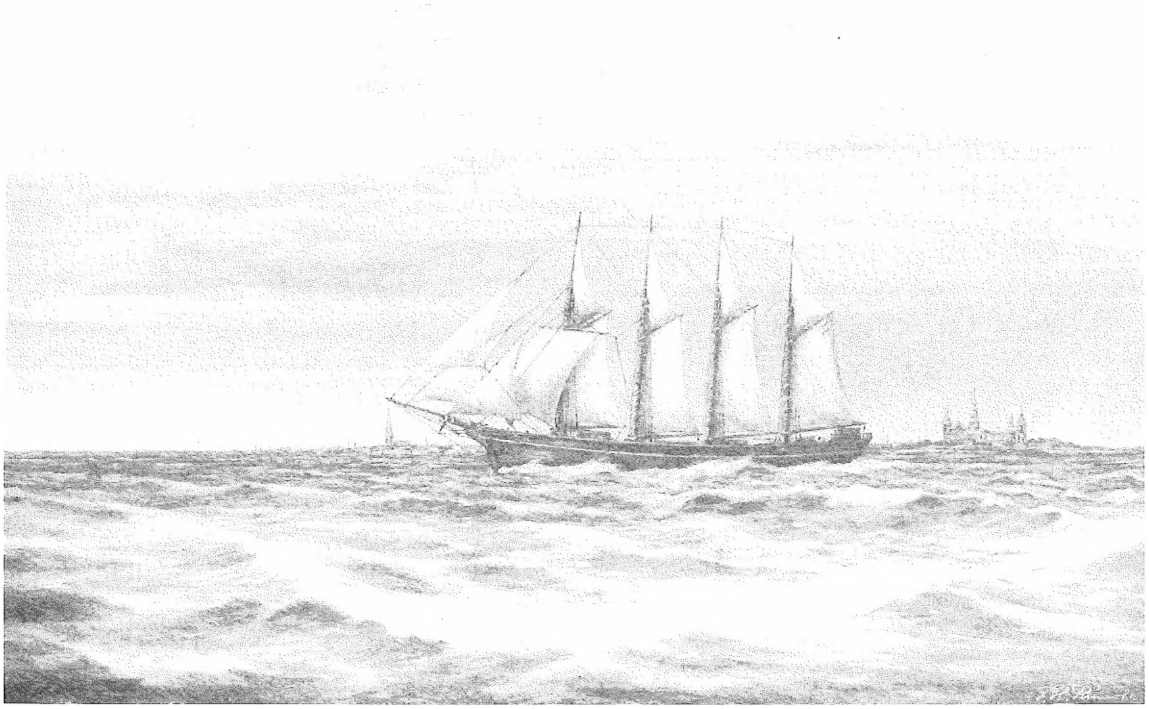
I årene indtil første verdenskrig indsamlede og analyserede Schmidt larver indsamlet af danske handelsskibe og den 1.000 tons store krydser INGOLF, kendt fra INGOLF-ekspeditionen i 1895 og 96 i Nordatlanten. I Zoologisk Museum fandt Johs. Schmidt to små ålelarver indsamlet i nærheden af Maderia 50 år tidligere. Andre små larver fik han fra den norske Michael Sars-ekspedition i 1910.

*Håb og ulykke*

Det største fremskridt i ålemysteriet skete i 1913, da Johs. Schmidt med støtte fra Fiskeriundersøgelserne fik mulighed for at sende den lille privatejede skonnert MARGRETHE med zoologen Poul Jespersen om bord på et 5½ måneders togt til det vestlige Atlanterhav og Vestindien.

Der indsamledes over 700 larver af den europæiske ål. De mindste knap 20 mm lange. Johs. Schmidt var overbevidst om, at man var ved at indkredse ålens ynglested, hvorfor han selv rejste til St. Thomas for at møde MARGRETHE og dets besætning. Men skibet nåede aldrig frem.

Kort før jul 1913 løb MARGRETHE på et koralrev og blev slået til totalt vrag. Skibet og meget af udstyret gik tabt, men fire kasser med små ålelarver blev reddet – tilstrækkeligt til at Schmidt bevarede troen på, at han kunne løse gåden om den mystiske ål. Men verdenskrigen bremsede al videre åleforskning.



Firmastet motorskonnert DANA vender hjem fra Caribien i efteråret 1922. I 1920-21 havde ØK udlånt skibet til to ekspeditioner, der skulle løse gåden om ålens vandringer.
(Maleri af F. H. Rumohr på H&S)

*The four-masted motor schooner DANA returning from the Caribbean in the Autumn of 1922. In 1920-21 the Danish East India Company (ØK) had lent out the ship for two expeditions, which were to solve the riddle of the migration of the eel.*
*(Painting by F. H. Rumohr at the DMM)*

Krigsårene 1914-18 benyttede Johs. Schmidt til studier og planlægning af det afgørende togt i ålesagen. I private kredse lykkedes det at rejse pengemidler og i 1920 var han klar til atter at stå til søs. Denne gang med den nybyggede motorskonnert DANA, som A/S Det Østasiatiske Kompagni stillede til rådighed.

*Dana (I) 1920-21*

Efterspørgslen efter skibstonnage og bunkerproblemer under og lige efter 1. verdenskrig øgede atter interessen for sejlskibe. Sejlskibene skulle opleve en sidste storhedstid som fragtførende skibe. Under krigen lod Det Østasiatiske Kompagni bygge tre firmastede fore-and-aft-skonnerter: SAMSØ, BANGKOK og DANA.

SAMSØ blev i 1918 opbragt af tyskerne og prisedømt i Tyskland, BANGKOK havarerede på sin jomfrurejse i 1919, men DANA skulle komme til at lægge navn til en hæderfuld æra inden for dansk havforskning.

I september 1917 kontraheredes DANA som det fjerde i rækken af firmastede sejlskibe, der byggedes ved Nakskov Skibsværft. Skibet var på 364 brt, klipperbygget med ellipseformet agterspejl, og blev forsynet med en 190 hk hjælpemotor og adskilte sig fra de tidligere skonnerter ved, at der agter under det lange halvdæk indrettedes kamre til ti passagerer eller videnskabsfolk, idet skibet efter ØK's planer blev bygget med dybhavsundersøgelser for øje.

Den 5. november 1918 søsattes skibet, der blev navngivet DANA.

*DANA i fragtfart*

Den 14. april 1919 afsejlede DANA fra Nakskov på prøvetur og afleveredes dagen efter i København til ØK. Blot seks dage senere er stores og proviant indtaget og skibet kan begynde sin jomfrurejse med en Thurø kaptajn som fører. De syv første rejser var skibet i fri fart i Nordsøen og Østersøen med anløb af bl.a. Gøteborg, London og Newcastle. På grund af for store udgifter i forhold til skibets lasteevne, blev skibet efter et årstid sendt til Vestindien for at indsamle last til Kompagniets store ruteskibe.

Samtidig planlagde Johs. Schmidt det togt, som skulle løfte sløret for ålens ynglested, som han er overbevist om, skal findes ved de vestindiske øer eller Sargassohavet. Det lykkedes som nævnt Johs. Schmidt at rejse de nødvendige pengemidler i private kredse og ØK stillede DANA til rådighed.

*DANA som havundersøgelsesskib*

I januar 1920 udrustes skibet i København og den 7. februar påbegyndes det første af de ekspeditioner, som senere gjorde både Johs. Schmidt og DANA berømt over hele verden.

Foruden Schmidt og hans stab medfulgte zoologen Poul Jespersen og som skibsfører Georg Hansen – den betroede kaptajn på alle Schmidts ekspeditioner.

Rejsen gik via Manchester, Gibraltar, Funchal og Tenerife til St. Thomas, hvortil skibet ankom i begyndelsen af maj. I Sargassohavet kom der gang i arbejdet. Hver eneste nat blev der foretaget flere træk med forskellige net på forskellige dybder. Materialerne begyndte at hobe sig op, og det møjsommelige arbejde med at sortere og adskille larverne af den europæiske ål fra den amerikanske ål gik i gang.

De mindste larver var kun 11 mm lange. Johannes Schmidt var tæt på målet for sine anstrengelser men så gik det galt.

*Ulykken*

Netop som det så mest lovende ud, sprang DANA læk. Lækagen var alvorlig. Døgnet rundt blev der arbejdet ved pumperne for at holde skibet flydende til man nåede nødhavn på St. Thomas, hvor der fandtes en stor flydedok.

Da DANA efter endt reparation og med en måneds forsinkelse vendte tilbage, viste fangsterne, at yngeltiden var forbi. De intensive fiskerier fortsatte dog ufortrødent i endnu fem uger i Sargassohavet og på turen hjemover via Bermuda og Charleston i USA, hvortil skibet ankom i slutningen af juli. Efter også et besøg i New York blev

kursen sat mod Danmark. Den 10. september 1920 var skibet vel fortøjet i Københavns havn. Den første DANA-ekspedition var slut.

Senere på måneden sendte ØK skibet retur til St. Thomas, hvorefter det i et par måneder var beskæftiget i lokalfart i det Caraibiske Hav.

*Nyt DANA-togt*

Den utilsigtede og uheldige togtafbrydelse gjorde det påkrævet at få undersøgelserne suppleret det følgende år med endnu et togt. Da DANA befandt sig i Vestindien, fik Johs. Schmidt atter stillet skibet til rådighed. Fra 10. januar til 18. maj 1921 foretog DANA atter et omfattende togt for Kommissionen for Havundersøgelser i de vestindiske farvande og Sargassohavet.

I alt blev der på de to første DANA-ekspeditioner ved 619 trawltræk samlet 1.807 larver af den amerikanske og 6.597 larver af den europæiske ål. De indsamlede larver var så små, at Johs. Schmidt følte sig tæt på ålemysteriets løsning.

Det blev nu en mærkesag at fastslå den nøjagtige afgrænsning af ålens yngleplads samt at fange en drægtig hunål. Til disse og andre opgaver fandt havundersøgelseskommissionen det påkrævet at erhverve et særligt udrustet fartøj.

*DANAs videre skæbne*

DANA fortsatte i lokalfart i Vestindien, selv om det ikke var kobberforhudet og dermed egnet til tropesejlads. Det var hensigten, at skibet skulle fungere som feederskib for de store passagerskibe og ØK's ruteskibe, der regelmæssigt anløb St. Thomas. Ud over transitlast arbejdede skibet også med lokal ladning, bl.a. i kaffefarten på Haiti. Fra tid til anden sejlede DANA med passagerer. På kortere rejser endog med op mod 200 dækspassagerer.

Denne fart fortsatte til ultimo oktober 1922, da DANA forlod Jamaica og returnerede til København, for at blive sat ind i europæisk fart.

*DANA springer læk*

På en rejse fra Hamborg til Oporto i Portugal med ca. 500 tons ris løb skibet i februar 1923 ind i svære storme. Efter 17 døgns sejlads fra 1. til 18. februar, hvor skibet mistede næsten alle sine sejl, nåede det alvorligt beskadiget ind til reden i Leixoes, hvor man søgte nødhavn, da det den sidste dag var konstateret, at seks af de otte bolte, der holdt rorbladet fast til rorstammen, var forsvundet. Mens DANA lå for anker i Leixoes blev det påsejlet af nogle lægtere og af en skonnert, som påførte skibet yderligere skader. Efter reparation i Leixoes fortsatte skibet endnu nogen tid i europæisk fart.

DANA sluttede sin tjeneste for ØK med ti rejser med sukker fra Nykøbing Falster til København. Krisen kradsede og skibet led samme skæbne som mange andre oplagte skibe under den værste søfartskrise i mands minde.

*En legende skifter ejer*

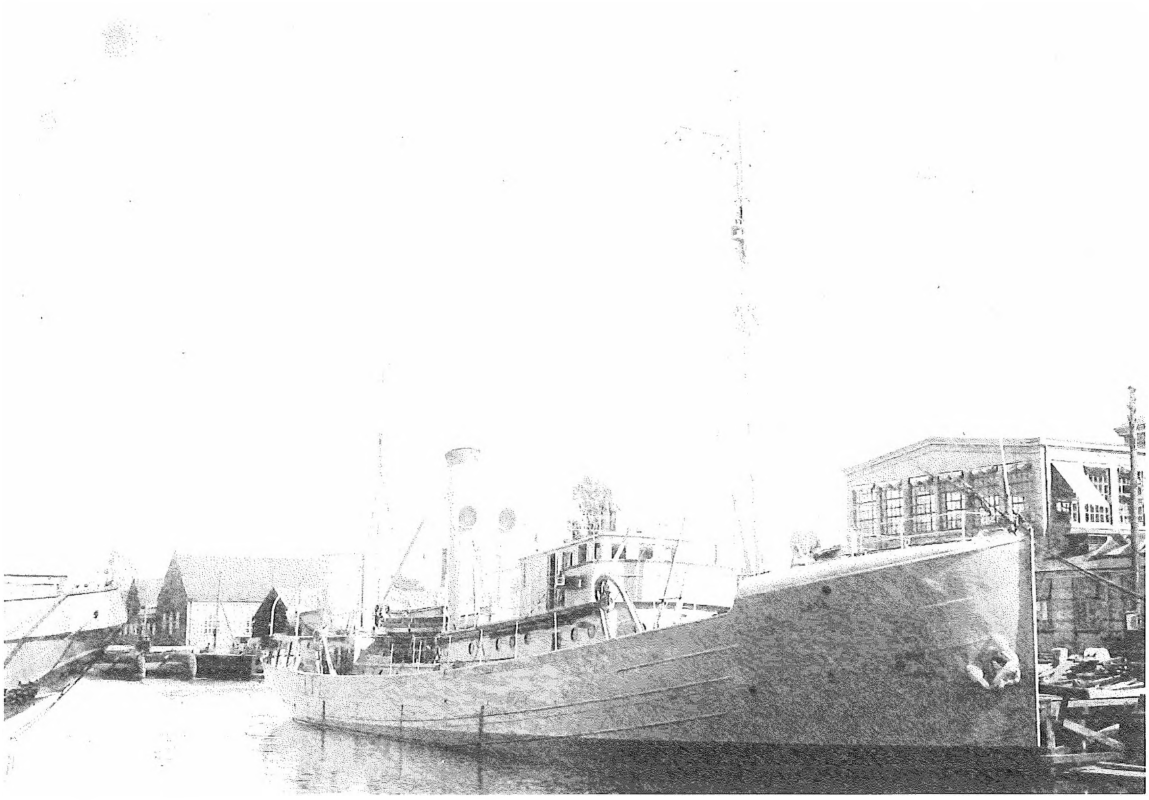
Den 12. marts 1924 sælges DANA til en svensk reder, konsul Lloyd Lundstrøm i Helsingborg for kun 80.000 kroner. Seks dage senere finder overleveringen sted, og DANA skifter navn til CARINA.

I 1933 sælges skibet til en norsk skibsreder, som bibeholder navnet CARINA indtil 1935, hvorefter det afhændes til Italien og får hjemsted i Genoa under sit nye navn GUISEPPA 5. Herefter fortaber skibets videre skæbne sig i det uvisse.

***DANA (II) 1920-35***

Efter at Johannes Schmidt havde været tæt på at løse mysteriet om ålens yngleplads i Sargassohavet med ØK's motorskonnert DANA i 1920 og 1921, fandt Kommisionen for Havundersøgelserne det påkrævet at erhverve et særligt udrustet fartøj til at fastslå den nøjagtige afgrænsning af ynglepladsen samt til andre formål.

I vinteren 1920-21 købte den danske stat, Landbrugsministeriet, af det britiske admi-



For at følge resultaterne op måtte undersøgelserne foregå på eget skib, og Landbrugsministeriet købte en engelsk trawler, der på Orlogsværftet blev ombygget til et helt moderne havforskningsskib, der fik navnet DANA (II). (Foto: H&S)

*In order to follow up the results the scientists had to undertake studies on a ship of their own, so the Ministry of Agriculture bought an English trawler which was rebuilt at the Danish Naval Shipyard as a completely modern marine exploration ship and given the name DANA (II). (Photo: DMM)*

ralitet den 360 tons damptrawler, JOHN QUILLIAM, af Mersey-klassen. Skibet havde under første verdenskrig tjent som engelsk minestryger.

I Danmark blev skibet ombygget til et på den tid moderne havforskningsskib og fik navnet DANA ligesom ØK's motorskonnert.

Efter endt ombygning og udrustning var skibet i august 1921 klar til at stå ud på sit første togt som havundersøgelsesskib.

*Ålemysteriet*

Johs. Schmidt havde sikret det økonomiske grundlag for et nyt åletogt gennem private midler samt med støtte fra Carlsbergfondet. Staten stillede DANA til rådighed.

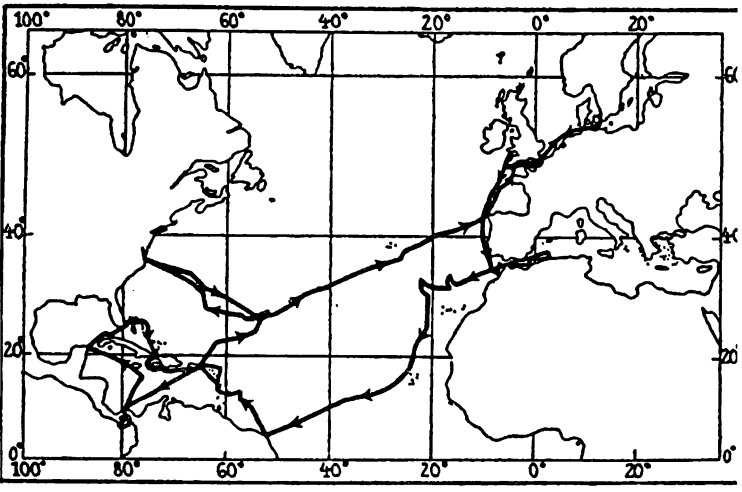
Foruden Johs. Schmidt som leder deltog zoologen Poul Jespersen og den senere direktør for Fiskeriundersøgelserne Åge Vedel Tåning.

Ekspeditionen startede med en afstikker ind i Middelhavet for at studere ålelarvernes indvandring fra Atlanten. Efterårsmånederne 1921 gik med undersøgelser i både det sydlige og nordlige Atlanterhav. Hele vinteren fortsatte undersøgelserne i de vestindiske farvande og vestlige Atlanterhav bl.a. for at spore Golfstrømmens oprindelse.

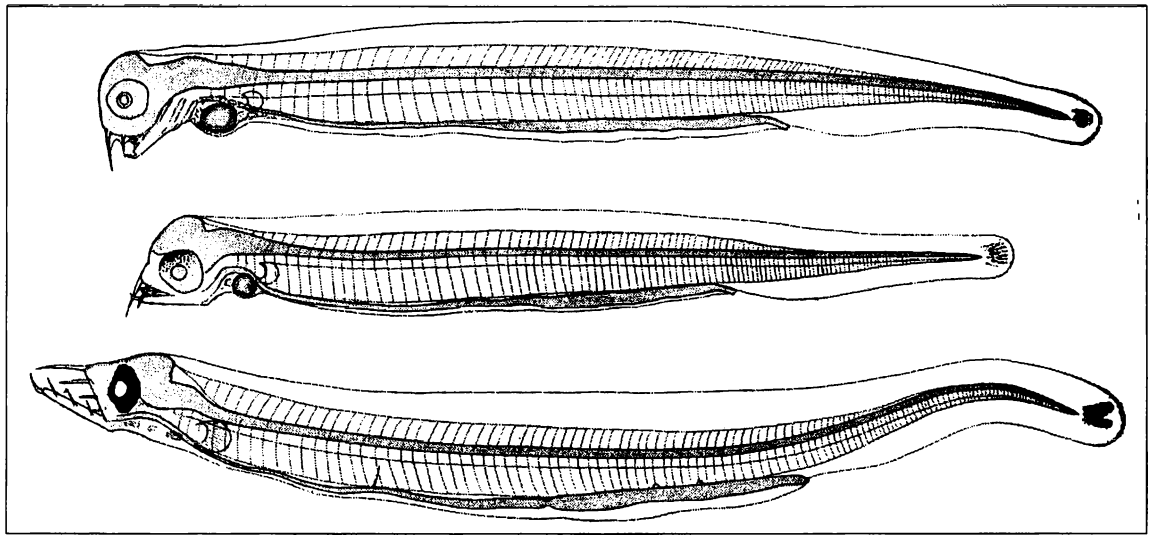
På en resultatrig tur gennem Panamakanalen, som var åbnet otte år forinden, fortsatte DANA ud i Stillehavet, for at sammenligne den pelagiske fauna og de hydrografiske forhold i de to verdenshave.

Uheldigvis hindrede voldsomme passatvinde i marts og det meste af april de planlagte åleundersøgelser i Sargassohavet. Først 28. april 1922 kunne undersøgelserne indledes. Med silkenet blev der fisket dag og nat og en mængde larver helt ned til 5-6 mm længde, blev indsamlet. Til slut måtte man erkende, at yngletiden var ved at være forbi.

Efter DANAs hjemkomst til København i juli 1922 offentliggjorde Johs. Schmidt resultatet af sine undersøgelser af den europæiske og den amerikanske ål's ejendommelige livshistorie. Rapporten vakte opsigt over hele verden og de atlantiske åleundersøgelser var bragt til en foreløbig afslutning.




Rutekort over havundersøgelsesskibet DANA (II)'s første togt 1921-22.
*Map showing the route of the first voyage of the marine exploration ship (DANA II).*



Den europæiske ål. Ålelarver fra Sargassohavet. Øverst »præ-larver«, nederst en ganske ung larve, 7 mm lang. (Tegnet af Dr. Å. Vedel Tåning. Fra Johs. Schmidt: DANA's togt 1928-30).

*The European eel. Eel larvae from the Sargasso Sea. Above »præ-larvae«, below a young larva, 7 mm long. (Drawn by Dr. Å. Vedel Tåning. From Johs. Schmidt's »DANA's togt 1928-30«).*

*Nordatlanten udforskes*

De systematiske undersøgelser ved Færøerne og Island blev allerede påbegyndt i 1903 med undersøgelsesskibet THOR, men var stillet i bero i årene 1914-23. DANA genoptog i sommermånederne 1924-27 de rutinemæssige undersøgelser i Nordatlanten.

Forår og efterår opererede havundersøgelsesskibet i de hjemlige farvande. I nogle år i tyverne fungerede DANA endvidere som redningsskib med station i Esbjerg.

Havundersøgelserne ved Grønland strækker sig tilbage til 1908-09, hvor den første større undersøgelse blev foretaget under TJALFE-ekspeditionen under ledelse af professor Adolf Jensen. Herefter er der ingen undersøgelser lavet før 1924, da dr. Åge Vedel Tåning foretog torskeundersøgelser fra ISLANDS FALK.

Årsagen til Vedel Tånings undersøgelser var at klimaforandringer ved Grønland i årene omkring 1920 bevirkede en stigning i havtemperaturen, og at torsken og andre fisk som følge heraf gradvist bredte sig mod nord. Til gengæld aftog sælerne i antal. For yderligere undersøgelse af dette fænomen udvides i 1925 DANAs virkefelt til også at dække Vestgrønland.

*Jordomsejling planlægges*

I foråret 1927 påbegyndte Johs. Schmidt planlægningen af den berømmelige jordomsejling. Det var hans plan at udnytte de

indhøstede erfaringer fra de atlantiske ålestudier til en generel sammenligning mellem de oceanske dyre- og planteliv i de tre verdenshave: Atlanterhavet, Stillehavet og Indiske Ocean.

Staten stillede DANA til rådighed og Carlsbergfondet garanterede det økonomiske grundlag for den største privatfinansierede havforskningsekspedition nogensinde. Ekspeditionens officielle navn blev: *The Carlsberg Foundation's Oceanographical Expedition round the World 1928-30.*

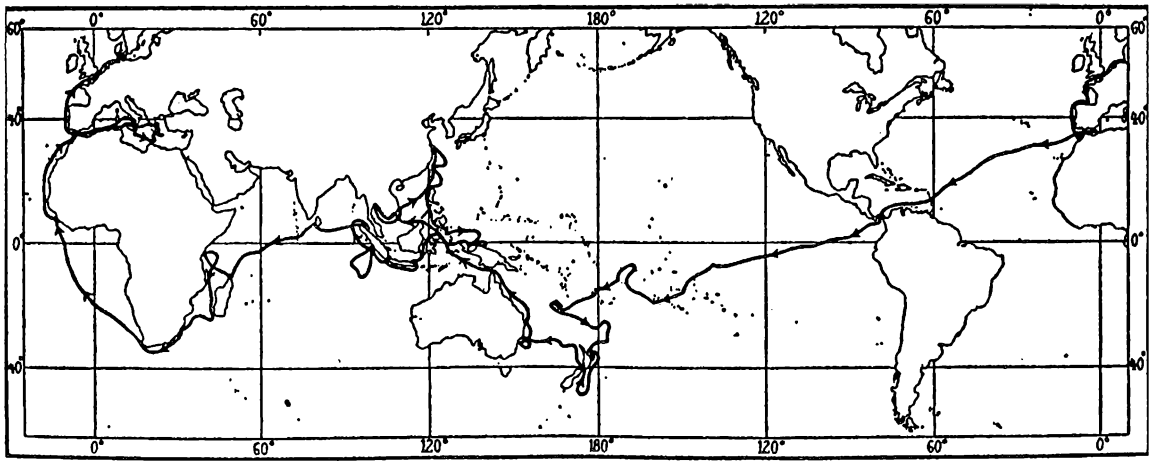
*Jorden rundt med DANA*

Efter et gennemgribende eftersyn ved Orlogsværftet under opsyn af fiskeridirektør F. V. Mortensen blev DANA forhalet til Langelinie, hvor udrustningen blev taget om bord. Få dage før afgang aflagde kong Christian X og dronning Alexandrine besøg om bord. Prins Valdemar blev ekspeditionens protektor.

Den 14. juni 1928, i øsende regnvejr, startede den jordomsejling, som kom til at vare to år og to uger inden DANA atter stod Sundet ind efter en udsejlet distance på 65.000 sømil.

På broen stod Johs. Schmidts faste kaptajn Georg Hansen og i maskinen P. Voigt. Bortset fra skipperen kom navigations- og maskinofficererne fra marinen, i alt otte mand. Søminemester Mou passede radiostationen. Dæksbesætningen talte seks mand, hvoraf to var fiskere. Desuden hovmester, kok og to messedrenge. Det samlede antal personer på togtet varierede lidt, men var i reglen 26 inkl. videnskabsfolk.

På forskerside deltog foruden Johs.




DANA (II)'s rute rundt om jorden. Prins Valdemar var togtets protektor, og ØK varetog skibets indkøb og kontakter undervejs.

*The DANA (II)'s route around the world. Prince Valdemar was the protector of the expedition and ØK took care of the ship's purchases and contacts along the route.*

Schmidt bl.a. hydrograf Helge Thomsen, zoolog Anton F. Bruun, der senere blev videnskabelig leder af GALATHEA-ekspeditionen, og planktonolog E. Steeman Nielsen. Zoolog Poul Jespersen blev på rejsen afløst af dr. Åge Vedel Tåning. Skibslæge N. C. Andersen deltog i første del af turen.

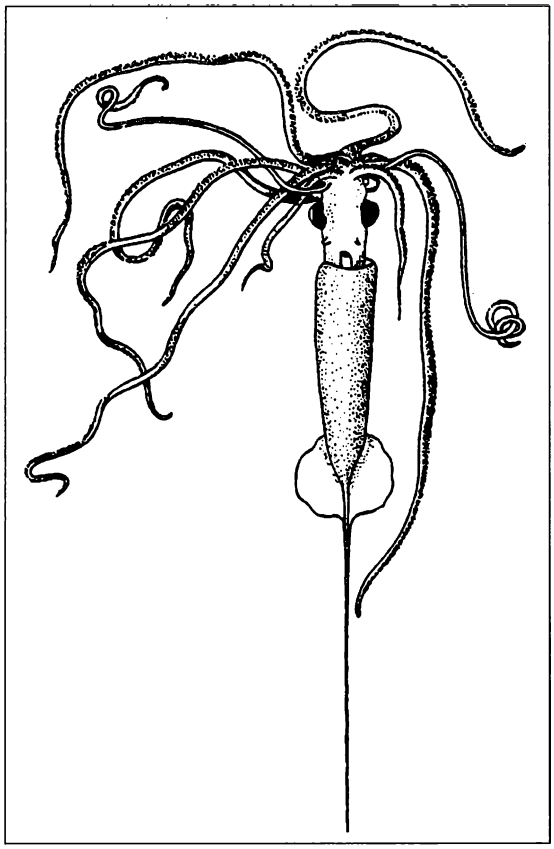
*DANAs udrustning*

Som noget nyt var DANA til ekspeditionen blevet udrustet med et nymodens Atlas ekkolod, som fik uvurderlig betydning for dybdebestemmelserne.

Overalt hvor DANA kom frem, vakte radiostationen opsigt, da det dengang var ualmindeligt, at et skib kunne holde direkte forbindelse med moderlandet hele jorden rundt.

Ekspeditionens evigt tilbagevendende problem var kulforsyningen. Skibets kulbunker kunne rumme omkring 175 tons. Med gode europæiske og amerikanske kul var det daglige forbrug ca. fem tons mod syv-otte tons i fjernøsten.

Skibets fart var i forvejen ringe, ca. 7½ knob, hvorfor sejlruten måtte tilrettelægges efter bunkerpladserne. Et sted, Kamekwari på New Guinea, blev kullene båret om bord af veritable kannibaler, som var idømt strafarbejde for deres gastronomiske tilbøjeligheder.



Valdemaria Danae, en blæksprutte først fundet af DANA og opkaldt efter ekspeditionens protektor. (Tegnet af Johs. Schmidt i dennes: DANA's togt 1928-30).
*Valdemaria Danae, an octopus first discovered by the DANA and named after the Protector of the expedition. (Drawn by Johs. Schmidt in his: »DANA's togt 1928-30«).*

*Kurs mod fremmede kyster*

De første uger langs Vesteuropas kyster og under en smuttur ind i Middelhavet afprøvedes udstyr og redskaber. Kursen blev derefter sat mod vest over Atlanterhavet via Panamakanalen ud i Stillehavet, hvor arbejdet allerede tog fart i Panamagolfen med dens rige pelagiske dyreliv.

Med 15 tons sække med ekstra kul på dækket, klaredes det lange stræk fra

Panama til Tahiti. Turen fortsatte via Cookøerne, Samoa, Fiji og Ny Caledonien til New Zealand, hvor den første jul fejredes. Videre langs Australiens østkyst og gennem Torresstrædet i marts 1929 ind i de ostindiske farvande. I et halvt år krydsede DANA rundt i dette område med kortvarige besøg i bl.a. Bangkok, Saigon, Manila og op til Shanghai.

*Nye åleundersøgelser*

Åleundersøgelserne var et af ekspeditionens hovedformål. På kun seks uger lykkedes det at løse problemerne omkring den ostindiske ål's biologi, som det havde taget 18 år at udrede for den europæiske ål. Den eneste store skuffelse var, at en tyfon i anmarch hindrede forsøget på at fastslå den japanske ål's yngleplads.

På turen over det Indiske Ocean kortlagde man en mægtig undersøisk højderyg mellem Ceylon (Sri Lanka) og Seychellerne, og døbte den Carlsbergryggen.

Ekspeditionens anden jul blev fejret i søen mellem Madagascar og Mombasa i Kenya. Her lykkedes det at fange larver af de ål, der lever i Østafrikas ferske vande. Via Durban og Cape Town kom DANA atter tilbage til Atlanterhavet. Ækvator blev krydset for 12. og sidste gang.

*DANA vender hjem*

En sidste vigtig opgave var et krydstogt ind i Middelhavet. De italienske forskere havde aldrig rigtig anerkendt Johs. Schmidts beviser for at den europæiske ål yngler i Sargassohavet. I Middelhavet blev der kun fanget fuldvoksne larver, og dermed blev Schmidts tidligere resultater understøttet. Endvidere kunne man bekræfte den tidligere konstatering af Middelhavet som et fattigt hav.

Efter anløb af flere engelske og franske havne anløb DANA Nordre Toldbod i København den 30. juni 1930 og fik en storslået modtagelse af honoratiores, slægt og venner. Danas togt jorden rundt var endt.

*Stort videnskabeligt udbytte*

Hvor skibet kom frem tog Det Østasiatiske Kompagni sig af dets forretninger. Endvidere blev personale sendt ud og hjem med ØK-skibe, som også hjembragte store dele af det indsamlede videnskabelige materiale.

Det videnskabelige udbytte af togtet var enormt. Carlsbergfondet bekostede den årelange sortering af de uhyre samlinger og stod for alle udgifter ved udgivelsen af den store, internationalt berømte DANA-rapport. Johannes Schmidt nåede ikke selv at se dette arbejde afsluttet. I 1933 døde han kun 56 år gammel.

*DANA forliser*

Efter jordomsejlingen genoptog DANA de rutinemæssige undersøgelser i de hjemlige farvande og 1931-34 sommertogterne i Nordatlanten herunder grønlandstogterne.

På tragisk vis afsluttedes DANAs virke som havundersøgelsesskib. Lørdag den 22. juni 1935 sejlede en tysk trawler, PICKHUBEN af Cuxhaven, tidligt om morgenen, i tæt tåge, med stor kraft en hel meter ind i de midtskibs kamre i DANA. Kun den vagthavende styrmand var på broen, og det var et mira-

kel, at ingen af den 22 mands store besætning omkom.

Vagten var fuldt påklædt, de andre måtte redde sig over i den tyske trawler i nattøj. Nogle sprang overbord, andre nåede at få en båd i vandet. Ti minutter efter sammenstødet forlod den aldrende kaptajn Hansen DANA – ti minutter senere sank skibet på 30 meter vand 60 sømil vest for Ringkøbing fjord. Foruden skibet gik også tre års videnskabeligt arbejde samt besætningens private ejendele tabt.

Efter ulykken sejlede PICKHUBEN de reddede ind til Esbjerg, hvor trawleren blev beslaglagt. Under det efterfølgende søforhør blev trawlerens kaptajn anklaget for at have sejlet med en uforsvarlig fart i den tætte tåge.

Før sammenstødet havde DANA uafbrudt givet tåge- og advarselssignaler, som den tyske trawler havde besvaret. Alligevel styrede den lige mod DANA. Senere påstod den tyske styrmand, at ulykken ikke var sket, hvis ikke DANA pludselig havde standset sin maskine.

### *DANA (III) 1937-77*

Efter DANA II's forlis i 1935 opstod et akut behov for at få bygget et nyt havundersøgelsesskib. Der indledtes derfor forhandlinger mellem Landbrugsministeriet og Søfartsministeriet om bygning af et nyt fartøj ved dansk værft. Forhandlingerne tog fart, og overskibsingeniør i Søfartsstyrelsen, Aage H. Larsen, udarbejdede i samråd med dr.phil. Åge Vedel Tåning tegninger og planer vedrørende det nye fartøj til Landbrugsministeriet under ledelse af landbrugsminister Kristen Mortensen-Bording – Danmarks længst siddende landbrugsminister. Han blev ved sin første udnævnelse i 1924 mødt med isnende kulde fra bønderne, som anså ham for en »overløber« til socialdemokratiet. Da han i 1950 i en alder af 74 år valgte at gå af som minister, var han højt respekteret og afholdt af hele landbruget.

I februar 1936 bevilgede finansudvalget det fornødne beløb til bygning af skibet. Det var oprindelig tanken, at det ud over havforskningsopgaver også skulle varetage fiskeriinspektion og redningstjeneste i Nordsøen, men tanken om inspektionsopgaver blev skrinlagt allerede inden skibet blev søsat.

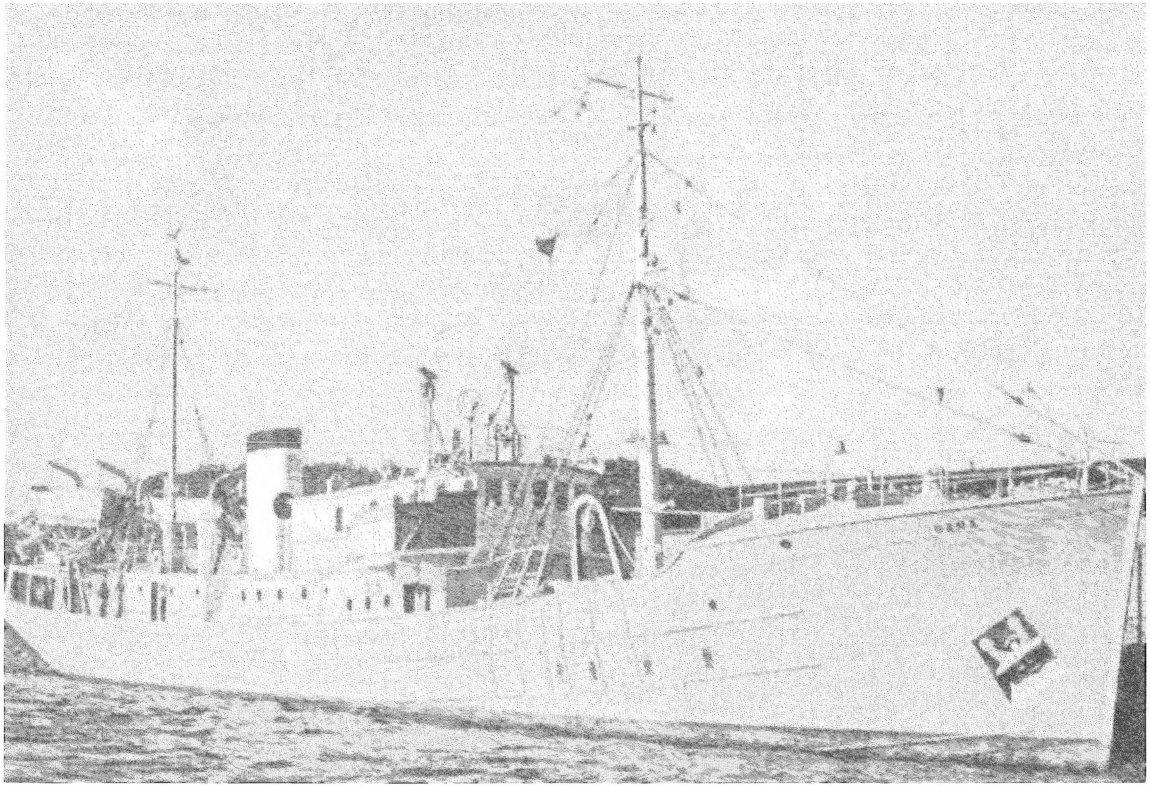
*Vidunderskib*

I løbet af 1937 blev skibet færdigbygget ved Frederikshavns Værft og Flydedok A/S og blev betegnet som et vidunderskib. Med en længde på 45 meter var det større end forgængeren og rummede betydelig flere faciliteter bl.a. hele tre laboratorier i det store dækshus.

Maskinanlægget var særligt interessant. Ud over hovedmotoren på 700 hk, som kunne give skibet en fart på op til 12 knob, var maskineriet forsynet med en koblingsanordning, så skibet til undersøgelsesarbejde ved langsom fart kunne drives dieselelektrisk og manøvreres direkte fra broen ved hastigheder op til fire knob.

Prisen for det nye skib, som blev navngivet DANA ligesom sine to forgængere, beløb sig til kr. 952.500.

I slutningen af december 1937 var skibet klar til at gå på prøvesejlads i Skagerrak



Det tredie DANA blev bygget 1936-37. Det var større end forgængeren og rummede hele tre laboratorier i dækshuset. Det solide skib er endnu i fart som ESVAGT DANA. (Foto: forfatteren)

*The third DANA was built in 1936-37. It was bigger than its predecessor and housed a full three laboratories in its deckhouse. This solid ship is still in service under the name of ESVAGT DANA. (Photo: The author)*

efter hovedsynet den 17. december, men en hård nordøstlig kuling udsatte afprøvningen til det nye år. Den 20. februar 1938 blev skibet godkendt af Skibstilsynet og formelt stillet til rådighed for Landbrugsministeriet. Skibet fik fast station i Lautrup havn – Tuborg havn.

I vinter- og forårsmånederne blev skibet færdigudrustet og gjort klar til det første togt til islandske farvande i maj måned med dr. Vedel Tåning som videnskabelig leder. På broen stod kaptajn K. A. Larsen, der senest havde gjort tjeneste i redningsdamperen VESTKYSTEN. I maskinen huserede B. Brandrup, der havde en fortid i rederiet C. K. Hansen. I alt bestod besætningen af tyve mand samt seks videnskabsfolk.

*DANA uegnet*
På togtet blev DANA afprøvet under skiftende vejrforhold i Nordatlanten. Efter hjemkomsten fra skibets første togt måtte besætningen og videnskabsmændene erkende, at det var uegnet til sine opgaver. Skibet arbejdede meget dårligt i søen og næsten umuliggjorde det videnskabelige arbejde.

Den 19. juni 1939 blev DANA forhalet fra Frederikshavn til Flådens Leje i København, hvor den følgende tid gik med undersøgelser og beregninger. Konklusionen blev, at det skulle ombygges, forsynes med ny skrue og forlænges med ca. otte meter for at blive egnet til sit formål. Ombygningen ville koste ca. 200.000 kroner.

Finansudvalget bevilgede beløbet og fra marts til juni 1939 blev ombygningen foretaget ved Frederikshavns Værft.

*Krigen stopper DANA*
Foruden de hjemlige opgaver nåede DANA i juli-august 1939 at fuldføre ét større togt til Færøerne, inden Hitler satte en stopper for de videre havforskningsopgaver. Med Danmarks besættelse i april 1940 var det en kendsgerning, at DANA ikke kunne varetage sine opgaver.

Forfatteren har fået fortalt, at skibet i alle krigsårene blev gemt af vejen i Københavns havn. For at sikre, at DANA ikke skulle blive anvendt af den tyske besættelsesmagt, blev vitale maskindele fjernet fra skibet, men tilsynsbogen viser at skibet ikke blot blev kontrolsynet på Orlogsværftet i krigsårene 1940, 41, 42 og 43, men blev også vedligeholdt og bundmalet. Først 4. november 1943 fortæller tilsynsbogen at skibet fik udsættelse med afholdelse af hovedsyn så længe det var oplagt i Københavns havn. Herefter findes ingen optegnelser i tilsynsbogen inden 1946.

*DANA i Nordatlanten*
25. januar 1946 udstedte Handelsministeriet tilladelse til at DANA måtte forhale til Frederikshavn uden gyldigt fartscertifikat. Fra januar til juli måned blev DANA klargjort ved Frederikshavns værft efter den lange oplægningsperiode. Endvidere foretoges forskellige ombygninger: bomme blev afkortet, et dækshus fjernet og et nyt monteret samt officersmessen gjort større. Herefter kunne havundersøgelserne endelig genoptages. I 1947 foretog DANA et særligt omfattende togt fra Færøerne, Island og Sydgrønland og sydpå til den nordlige afgrænsning af Golfstrømmen. Ved en kombination af hydrografiske data og talrige pelagiske træk lykkedes det under ledelse af dr. Vedel Tåning at fastslå yngleområde og livsbetingelser for rødfisken.

Vinteren 1949 til april 1950 dokkede DANA atter i Frederikshavn, hvor man fik bestiklukafet afkortet, styremaskinen ombyttet, samt foretaget flere ændringer. I de kommende år dokkede skibet årligt enten i Frederikshavn eller i København på B& W's skibsværft. Typisk var skibet på værft i de tidlige forårsmåneder, således at det var klar til togt fra april/maj måned. Under værftsopholdene foretoges nyinstallationer. I april 1953 installeredes Browns gyrokompas samt RCA radar. April 1955 installeredes Atlas-ekkoloddet fra ekspeditionsskibet GALATHEA. I 1967 udskiftedes dette

med et nyt Atlas ekkolod af Duo-typen. I marts 1971 installeredes Decca-modtager.

De årlige togter til Grønland blev, bortset fra 1951, genoptaget i fuldt omfang fra sommeren 1950, hvor undersøgelserne især koncentreredes om det åbne Davisstræde.

Samme år oprettedes Mellemfolkelig Kommission for fiskeriet i det nordvestlige Atlanterhav (ICNAF) af ti nationer. Herefter var Danmark ikke ene om undersøgelserne ved Grønland.

I 1952 oprettedes Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser ved en sammenlægning af Dansk Biologisk Station og de forskellige laboratorier under Kommissionen for Havundersøgelser. Dr. phil. Åge Vedel Tåning blev institutionens første direktør.

Gennem de sidste mange år var DANAs faste kaptajn Peder Herluf Fjelde og maskinchef Rasmus Bjerregaard. Fjelde fortsatte som DANAs kaptajn helt frem til skibet blev solgt i 1977-78.

*Forskning og ulykker*

På grund af maskinhavari måtte grønlandstogterne udgå i 1960 og igen i 1962, hvor skrueakslen knækkede umiddelbart før togtets start. Udrustning og proviant var bragt om bord, men måtte tages i land, mens skibet blev repareret.

I 1963 fandt et omfattende grønlandstogt sted med deltagelse af havforskningsskibe fra flere nationer i forbindelse med internationale torskelarveundersøgelser.

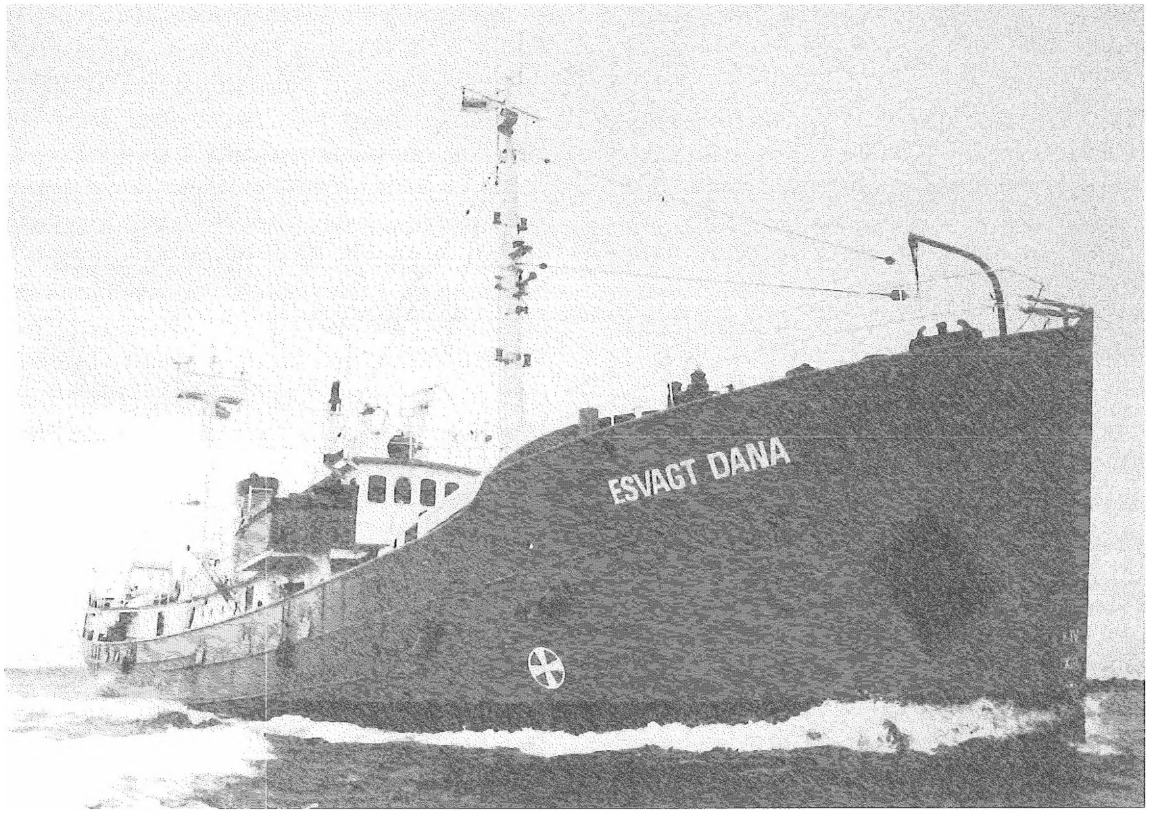
Sommeren 1966 blev togtprogrammet udvidet til også at dække Sargassohavet for at genoptage åleundersøgelserne. På togtet døde skibets telegrafist, Jens Chr. Poulsen, af hjertestop, og telegrafist ved Lyngby Radio, Erik Rostrup Pedersen, besatte stillingen ved skibets hjemkomst til Danmark.

Grønlandstogterne fandt sted frem til 1976 og var primært baseret på hydrografistudier samt torske- og rejeundersøgelser. De nordatlantiske undersøgelser fortsatte endnu et par år. Efter planerne var DANA beskæftiget i Nordsøen og de hjemlige farvande i forårs- og efterårsmånederne. Fra juni til august fandt normalt togterne sted til Færøerne, Grønland og i starten til Island.

*Nyt havundersøgelsesskib*

Ønsket om at få bygget et nyt havundersøgelsesskib var udtalt i begyndelsen af tresserne. DANA var ikke længere hensigtsmæssigt til moderne havforskning og store vedligeholdelsesreparationer var forestående på det efterhånden aldrende skib. På den baggrund bevilgede Finansudvalget i 1964 et beløb på 25 mill. kroner til bygning af et nyt skib. Men på grund af sparehensyn blev planerne alligevel skrinlagt. Til gengæld besluttedes det i 1970 at foretage en større renovering af DANA. Hovedmotoren udskiftedes på Frederikshavns Værft med en ny 1200 hk Alpha Dieselmotor. Samtidig udskiftedes el-anlægget, og skibet overgik delvist til vekselstrøm. De samlede udgifter beløb sig til kr. 1.859.200 og DANA kunne endnu i nogle år fortsætte arbejdet.

I 1975 anbefalede Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser, at der søgtes bevilling til et nyt skib til afløsning af DANA. Ønsket om et nyt fartøj blev forstærket året efter, da hovedsynet i august 1976 afslørede grubetæring på skibets bund samt mindre læka-




M/S ESVAGT DANA ex DANA (III).
(Foto: forfatteren)

*M/S ESVAGT DANA ex DANA (III).*
*(Photo: The author)*

ger ved nagler og sammenføjninger. Statens Skibstilsyn gav dispensation til fortsat sejlads, men indskrænkede skibets fartscertifikat til kun at omfatte europæisk fart – og ikke som tidligere de nordatlantiske områder.

*DANA sælges*

I april 1977 tog Fiskeriministeriet spørgsmålet om fortsat anvendelse af DANA op til overvejelse. Det indgik i overvejelserne at et planlagt sildelarvetogt i Nordsøen bl.a. ville kræve installation af en kran til ca. 1 mill. kroner, hvortil ville komme et omfattende syn. I 1978 skulle DANA gennemgå 40 års klassesyn, der antoges at ville medføre yderligere udgifter på 2-4 mill. kroner og højst ville forlænge skibets anvendelighed med fire til seks år.

Finansudvalget accepterede i juni 1977, at DANA kunne sælges for en sum af ikke under én mill. kroner. Kort efter udbød

Fiskeriministeriet skibet til salg gennem et mæglerfirma. Det højeste indkomne bud blev på kr. 600.000, hvoraf de 42.500 ville gå til omkostninger. Finansministeriet accepterede tilbudet 15. december 1977 med forbehold for Finansudvalgets godkendelse. Denne forelå 3. januar 1978.

Køberen, partrederiet Sv. E. Sønderstrup, Fåborg, bestående af en ejerkreds på otte personer, betingede sig at overleveringen kunne finde sted umiddelbart efter 11. januar, da skibet skulle bortchartres og forinden gennemgå ombygning og reparation.

18. januar blev skibet sejlet til Assens. For under én million kroner lod de nye ejere under et ophold på værftet i Assens i slutningen af februar udskifte en bundplade og foretage afsvejsning af grubetæring i bunden. Skibstilsynet udvidede herefter skibets fartsområde til igen at omfatte grønlandssejlads.

DANA timechartredes af Grønlands Geologiske Undersøgelser og foretog sejlads til Grønland for denne institution og for Dansk Hydraulisk Institut i sommeren 1978 fra juni til september for at foretage geofysiske målinger mellem Østgrønland og Færøerne hvorunder Torshavn og flere grønlandske havne blev anløbet. Skibet førtes af skipper Knud Sørensen. Charterpris kr. 8.925 pr. dag.

40 års klassesyn blev udskudt til maj 1979 og gennemførtes uden større reparationer. Dong A/S chartrede skibet til opgaver i Nordsøen med anløb af bl.a. Torshavn og Reykjavik. Charterpris kr. 8.000 pr. døgn ekskl. brændstof.

Den 25. februar 1980 underskrev statsrevisorerne, bl.a. Poul Schlüter, Bernhard Baunsgaard og Henry Grünbaum, en 15 sider tæt skrevet beretning til Folketinget med særdeles kritiske bemærkninger om salget af DANA.

*Nye ejere*

DANA blev overtaget i november 1980 af skibshandlerfirmaet Berg & Larsen, der dannede firmaet Bertra International ApS, København, og DANA skiftede navn til DANA RESEARCHER. Efter tre måneders ophold i South Shields i England blev skibet sejlet til Hirtshals for værftsophold og ombygning. Efter installering af bl.a. aircondition fik skibet opgaver i Middelhavet for det italienske olieselskab Agip fra juni 1981 til 1983, hvor skibet opererede fra Valletta på Malta.

Skibet omdøbtes ESVAGT DANA efter at det i 1984 blev overtaget af esbjergfirmaet A/S Esvagt med deltagelse af tidligere fiskeriminister Kent Kirk, Henning Kruse og Ole Andersen.

I dag er A/S Esvagt en del af A. P. Møllerkoncernen og ESVAGT DANA anvendes bl.a. som inspektions- og standbyfartøj samt besætningsudskiftningsfartøj i offshorebranchen i Nordsøen. Skibet er indregistreret i Esbjerg og har basehavn samme sted.

***DANA (IV) 1981-***

Efter finansudvalgets godkendelse i juni 1977 af Fiskeriministeriets forslag om at sælge »gamle« DANA, kom der for alvor gang i nybygningsplanerne. Det kommende år gik med udarbejdelse af planer, udkast og krav til det nye fartøj.

I henhold til akt nr. 547 af 16. juni 1978 anmodede ministeriet om Finansudvalgets tilladelse til at igangsætte arbejdet med bygning af et nyt havundersøgelsesskib til en samlet pris af 75 mill. kroner. Det fremgik af ansøgningen, at ministeriet i et samarbejde med Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser (DFH) og Frederikshavn Værft A/S havde fundet, at et skib af samme type som det norske G. O. SARS på 1.447 brt. ville være det bedst egnede til danske undersøgelser og forhold.

Fra det norske værft, som havde bygget G. O. SARS, indhentede man tilbud på køb af tegninger og beregninger. På baggrund af dette materiale tilbød Frederikshavn Værft at udarbejde forprojekteringen for kr. 380.000.

Ifølge ansøgningen til Finansudvalget skulle byggeriet udbydes i licitation. Et tilbud skulle accepteres inden udgangen af 1978. Skibet påregnedes afleveret i maj 1980. Allerede den 28. juni godkendte udvalget ansøgningen.

*Skibet planlægges og kontraheres*

Fiskeriministeriet og DFH tog for alvor fat på projekteringen af skibet og det tekniske udstyr. Overvejelserne resulterede i, at man fandt det for kostbart at anvende tegningerne til G. O. SARS, da der måtte forudses mange ændringer. I stedet blev det besluttet, at man ville lade udarbejde et nyt projekt efter samme idé, som tegningerne til G. O. SARS hvilede på, samtidig med at man anvendte det nye tyske havundersøgelsesskib WALTER HERWIG som forbillede.

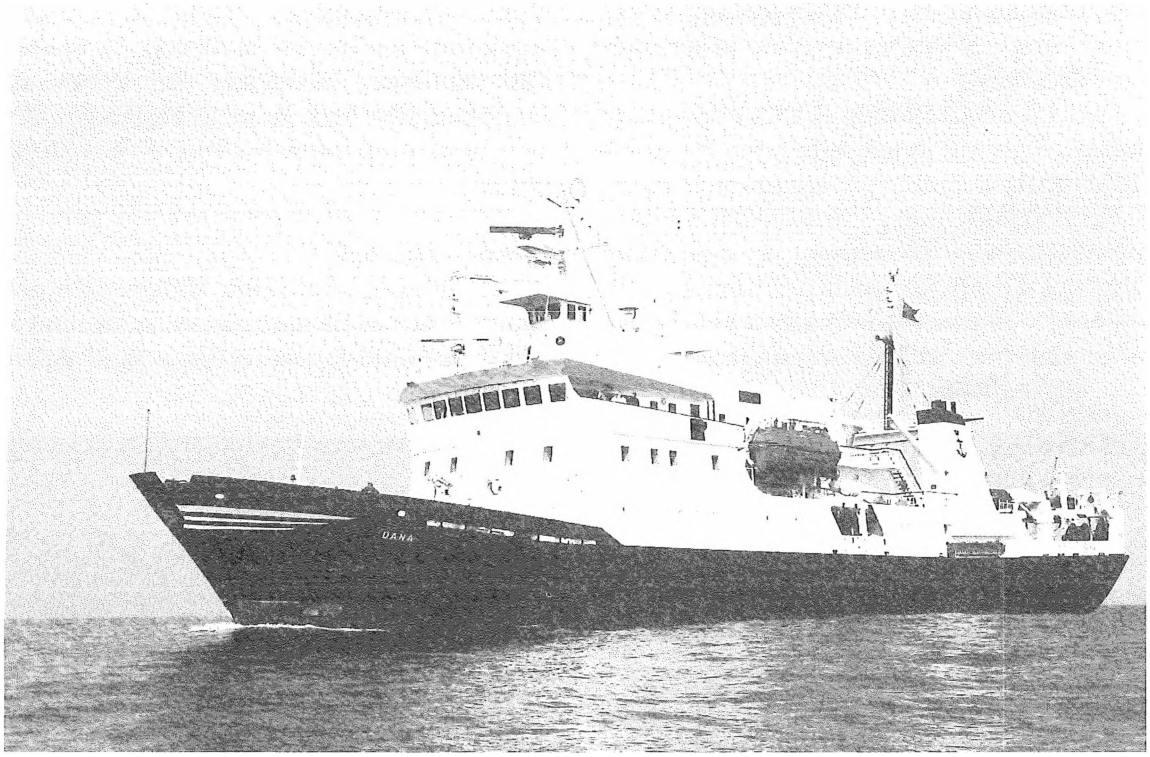
På grundlag af den ændrede projektering indbød man i november 1978 ni danske værfter til at deltage i licitationen af det nye skib, som efter ændringerne skulle være på 2.000 brt.

Der indkom tilbud fra otte af de ni indbudte værfter: Nakskov Skibsværft, Ørskov-Christensens Stålskibsværft, Dannebrog Værft, Helsingør Værft, Frederikshavn Værft, Svendborg Værft, Aalborg Værft samt B&W Skibsværft. De tilbudte basispriser varierede mellem kroner 78.500.000 og 101.600.000.

I et fællesnotat af 26. januar 1979 fra Handels-, Arbejds- og Fiskeriministeriet til regeringens Erhvervs- og Beskæftigelsesudvalg oplystes, at man med behørig hensyntagen til en økonomisk og teknisk vurdering foretrak det laveste tilbud. Samtidig pegede man på, at der ved tidligere placering af statsordrer foruden tilbudspris og tekniske forhold også blev set på den beskæftigelsesmæssige betydning for det pågældende værft og lokalsamfund. På den baggrund valgte udvalget at placere ordren hos Dannebrog Værft A/S i Århus, som havde afgivet tilbud på kr. 82.280.000.

Under de efterfølgende forhandlinger med værftet opstod imidlertid tvivl om forståelsen af licitationsmaterialet. Den 8. maj 1979 blev der opnået forlig om en basispris på kr. 83.775.000. Prisforhøjelsen omfattede hydroakustisk udstyr (445.000 kr.), 50% af edb-programmelomkostninger (650.000 kr.) samt øget bredde (400.000 kr.), som medførte at skibets endelige størrelse blev på 2.483 brt.

På grund af den stedfundne løn- og prisudvikling blev den endelige pris for det nye havundersøgelsesskib kr. 107.594.001.




DANA (IV) løb af stabelen på Dannebrog Værft i Århus d. 28. nov. 1980 efter langvarige forhandlinger, der handlede om at skaffe de bedst mulige forhold og det bedst mulige udstyr til havforskningsskibet. I marts 1981 ankom det færdig udrustet til sin hjemhavn Hirtshals. (Foto: forfatteren)

*DANA (IV) was launched at the Dannebrog shipyard in Århus on November 28th 1980 after protracted negotiations, which were concerned with obtaining the best possible conditions and equipment for the marine exploration ship. In March 1981 it arrived fully equipped at its home port of Hirtshals. (Photo: The author)*

*Skibet navngives DANA*

Den 28. november 1980 blev skibet navngivet DANA af daværende fiskeriminister Poul Dalsagers hustru Betty Dalsager under overværelse af bl.a. hele tre ministre: Poul Dalsager, Karl Hjortnæs og Svend Jacobsen.

Efter flere forsinkelser i byggeriet på grund af bl.a. strejke kunne skibet i henhold til afleveringsprotokollen endelig afleveres den 5. februar 1981, og den 12. februar afgik skibet fra Århus, for at sejle til Frederikshavn, hvor skibet blev færdigudrustet ved flådestationen.

Den 3. marts gik skibet til Kiel, for at få gyrospecialister om bord fra firmaet Anschütz. To dage senere var DANA på vej mod København, hvor skibet vistes for

offentligheden. Den 12. marts var skibet atter i Frederikshavn for videre justeringer og udrustning.

Den 17. marts foretog DANA et prøveanløb af Hirtshals, inden skibet den 20. marts 1981 officielt anløb sin kommende hjemhavn Hirtshals under stor festivitas med sin 28 mands store besætning, og med Aksel Nygaard Rasmussen på broen som kaptajn og Jimmy Johnsen som maskinchef. Endvidere skibsføreraflø ser/overstyrmand Finn Ruby, overstyrmand Frode R. Larsen, maskinmester Jørgen Mollerup, 1. mester Chr. Kallesøe, hovmester Kaj Rytter og overtelegrafist Erik Rostrup Pedersen. Skibets besætning inklusiv afløsere var i alt på 42 m/k.

*Festdag i Hirtshals*

Poul Dalsager, der siden skibets navngivning var blevet EF-kommissær, samt finansminister Svend Jacobsen fulgte med skibet

Arbejdssituation om bord på DANA (IV). (Foto: forfatteren)

*Work situation aboard DANA (IV). (Photo: The author)*

på turen fra Frederikshavn til Hirtshals. I Hirtshals havde skolebørnene den 20. marts fået fri fra skole og vinkede på kajen med små dannebrogsflag, da DANA ankom. Et hornorkester spillede festlig musik denne kolde martsdag. Borgmester Knud Størup og den nye fiskeriminister, Karl Hjortnæs, samt en talrig folkemængde bød velkommen på kajen.

»Aldrig har så mange ventet så længe på et skib, som vi har ventet på jer. Vi byder DANA og dens besætning velkommen til Hirtshals og dens hjemkommune, hvorfra I vil være klar til at bistå fiskeriet, der er i en betrængt situation. I kan ikke afhjælpe alle problemer, men I kan bidrage og under det arbejde være med til at befæste Hirthals' ry som en fiskeriby i fremgang«, sagde borgmester Størup i sin velkomsttale.

Byens handlende havde i dagens anledning specielle Dana-tilbud, og alle festede og var glade.

*Forventningerne*

Forventningerne til det nye havundersøgelsesskib var da også store: Skibet skulle være på havet ni måneder om året. Alene Danmarks medlemskab af Det Internationale Havforskningsråd forpligtede Danmark til tre måneders forskning i Nordsøen. Og med henblik på sejlads ved Grønland var skibet blevet isforstærket og udstyret med speciel isbro.

I det hele taget opfyldte skibet alle tænkelige menneskelige og tekniske krav, og blev af pressen udråbt til verdens mest avancerede havundersøgelsesskib.

I den oprindelige ansøgning til finansudvalget var de årlige driftsudgifter anslået til ca. seks millioner kroner for ca. ni måneders almindelig sejlads. Driftsudgifterne for skibets første driftsår 1981 blev imidlertid 9.972.991 kroner for 147 sejldage svarende til ca. 12 mill. kroner for et normalt driftsår. Dette udløste kritiske bemærkninger fra rigsrevisionen.

*Forskningsopgaver*

DANAs primære forskningsopgaver er vore hjemlige farvande: Nordsøen, Skagerrak, Kattegat og Østersøen, hvor de væsentligste opgaver er at analysere fiskebestandene og havets biologiske og fysiske forhold.

Danske fiskeri- og havforskere deltager i et omfattende internationalt samarbejde, hvis resultater anvendes til rådgivning om forvaltningen af fiskeressourcerne og havmiljøet for derved at sikre et fortsat dansk fiskeri samt bevarelse af fiskebestandene.

Dana er bygget som en hæktrawler, dvs. trawl og andre fiskeredskaber føres ud i havet ad en skråsliske agter. Spil og kraner på dækket anvendes til udsætning af forskelligt måleudstyr og specialredskaber som planktonredskaber, paravaner, vandhentere, undervandskamera etc. Vandprøver er af stor betydning, da man der igennem måler havets »sundhedstilstand«. Havtemperatur, salt- og iltindhold er vigtige parametre.

I skibet findes forskellige laboratorier, bl.a. vådt fiskelaboratorium hvor fiskene bl.a. vejes, måles og aldersbestemmes. Desuden foretages der specielle undersøgelser for f.eks. sygdomme, artssammensætning, gydemodenhed og bestandsstørrelse.

I hydrografilaboratoriet, C-14 laboratoriet, vådt fælles laboratoriet og tørt kemisk

laboratoriet finder forskellige specialundersøgelser sted. Under skibet findes adskillige sonder, som udsender og modtager akustiske signaler, og elektronisk indsamler mange vigtige informationer om havet og dets flora og fauna, hvilket altsammen registreres på et centralt edb-netværk.

*Indkøring, togter og undersøgelser*

Månederne april til august 1981 anvendtes til indkøring og justering af skibet og dets avancerede tekniske udstyr. Skibet foretog i denne periode adskillige havneanløb af bl.a. Frederikshavn, København, Århus, Hirtshals, Bergen og Horten. I Norge blev Simrad-lytteudstyret indjusteret. I de forskellige havne afholdtes receptioner og skibet vistes frem. Den 16. august kunne DANA endelig stå ud på sit første forskningstogt et ottedages sildelarvetogt.

Det første år registreredes 167 sejldage inklusiv indkøring og havneophold i fremmede havne. De følgende år så skibets sejlplan således ud:

1982: 200 sejldage + 44 værftsdage inkl. sejltid
1983: 164 sejldage + 11 værftsdage inkl. sejltid
1984: 172 sejldage + 7 værftsdage inkl. sejltid
1985: 159 sejldage + 9 værftsdage inkl. sejltid
1986: 164 sejldage + 11 værftsdage inkl. sejltid
1987: 174 sejldage + 27 værftsdage inkl. sejltid
1988: 178 sejldage + 20 værftsdage inkl. sejltid
1989: 148 sejldage + 11 værftsdage inkl. sejltid
1990: 145 sejldage
1991: 147 sejldage + 19 værftsdage inkl. sejltid
1992: 139 sejldage
1993: 151 sejldage + 21 værftsdage inkl. sejltid
1994: 199 sejldage
1995: 198 sejldage + 20 værftsdage inkl. sejltid
1996: 236 sejldage

I 1997 blev skibet booket for 35 dages geologiske undersøgelser ved Grønlands østkyst. Selv om Dana ikke deltog i de årlige grønlandstogter som forgængeren, var skibet dog i sommeren 1982 på et togt til Grønland i forbindelse med rejeundersøgelser. Skibet anløb bl.a. Godthåb og Holsteinsborg.

Foruden de hjemlige togter fandt ligeledes i 1982 et par togter sted i Nordatlanten med anløb af Færøerne. Igen i 1988 blev Færøerne besøgt.

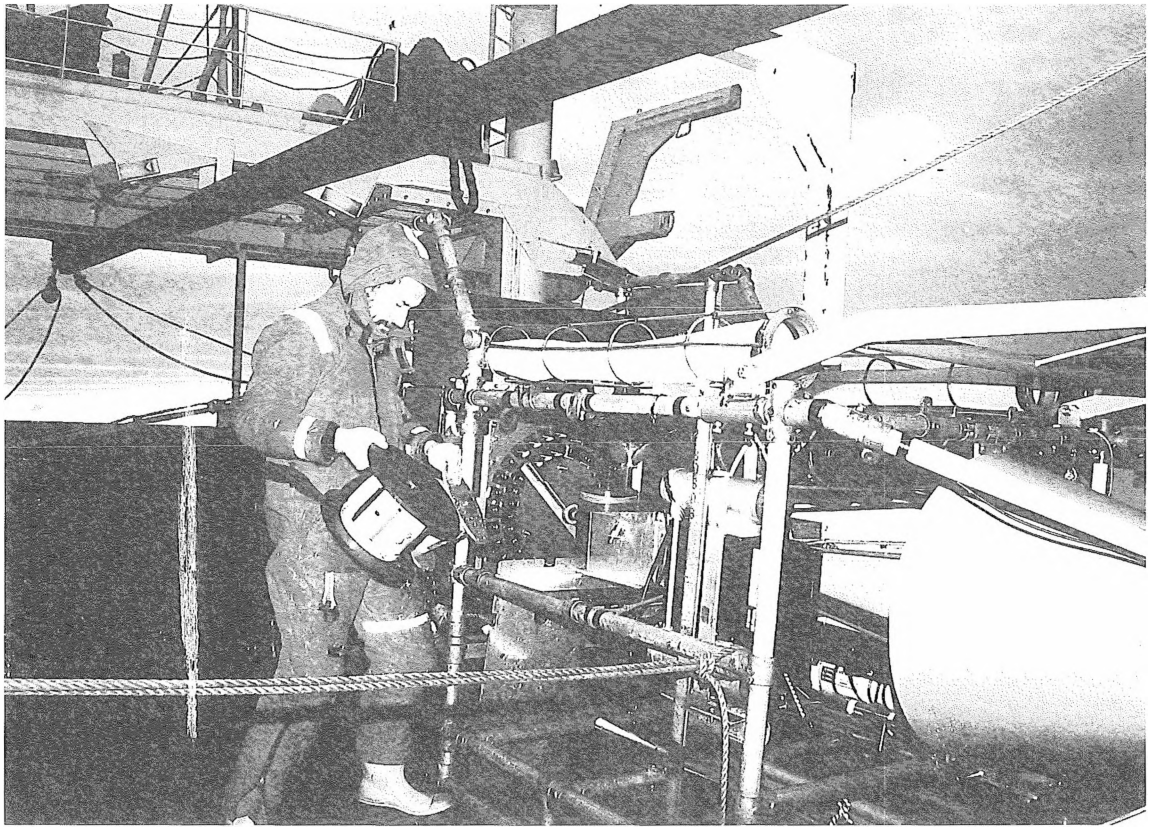
*Nye tider og nedskæringer*

1. april 1987 overtog Frode R. Larsen stillingen som fører af DANA og i 1992 udpegedes Torben Back som maskinchef.

I 1994 indledtes et samarbejde med bl.a. skotske forskere. Først om evaluering af borevandet fra de britiske olieinstallationer i Nordsøen, senere om kortlægning og undersøgelser af vandlopper, som bevirkede flere anløb af både Skotland, Shetlandsøerne og atter Færøerne. I 1996, fra 18. november til 19. december, foretog DANA et vandloppetogt i samarbejde med skotske videnskabsfolk i farvandet ved Shetlandsøerne, Færøerne og Island, hvorunder Aberdeen og Lerwick blev besøgt, samt skibet passerede polarcirklen.

Desuden har skibet gennem årene vist det danske flag i Norge, Sverige, Tyskland, Polen, England og USSR (Riga).

I begyndelsen af 90-erne blev besætningen efter en politisk sparerunde reduceret med over 40%. Sparerunden faldt uheldigvis sammen med et for skibet uacceptabelt lavt antal sejldage. Der var herefter typisk 17-18 besætningsmedlemmer på hvert togt,



Arbejdssituation om bord på DANA (IV).
(Foto: forfatteren)

*Work situation aboard DANA (IV).*
*(Photo: The author)*

hvorimod forskerantallet blev øget fra ca. 10 til 14 videnskabsfolk – alt afhængig af de aktuelle opgaver. Også i 1997 ramtes skibet af personalenedskæringer, hvor bl.a. telegrafiststillingen blev nedlagt og forfatteren mistede sit arbejde om bord. Nèdlæggelsen var begrundet med skibets få sejldage og overgang til det moderne radiosikkerhedssystem GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), som blev installeret i januar 1993.

*DFU opstår*

Ved kongelig resolution af 27. september 1994 blev det besluttet at gennemføre en organisatorisk sammenlægning af Landbrugsministeriet og Fiskeriministeriet. Den nye organisation, Landbrugs- og Fiskeriministeriet, trådte i kraft pr. 1. januar 1995. Allerede året efter blev der igen bebudet strukturændring, idet Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri oprettedes ved kgl. resolution af 30. december 1996.

Med virkning fra 1. januar 1995 blev ligeledes Fiskeriministeriets tre sektorforskningsinstitutioner samlet i én institution under navnet Danmarks Fiskeriundersøgelser (DFU) – hvorefter navnet Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser udgik.

Havundersøgelsesskibet DANA blev en selvstændig enhed under DFU. Under en senere høring i DFU om DANAs fremtid ansloges, at skibet kan fungere som dansk havforskningsskib i endnu 10-15 år. Om det bliver under DFU's ledelse, er uvist, idet der er ført forhandlinger om at lægge skibet ind under et at de universiteter, der i forvejen beskæftiger sig med havforskning, f.eks. Københavns eller Roskilde Universitet. Hvordan DANAs fremtid vil forme sig, vil tiden vise.

Litteratur og kildemateriale:

*Blegvad, Harald*: Dansk Biologisk Station gennem 50 aar 1889-1939. – 1943.
Dansk Biografisk Leksikon. – Gyldendal, 1979-84.
*Gerald, C.*: Skibsradioens historie i Danmark. – 1963.
*Hoffmann, Erik*: Fiskeriundersøgelser i 100 år. – 1989.
*Holm-Petersen, F.*: Danske firmastskonnerter. – 1989.
*Holm-Petersen, F.* og *Kaj Lund*: Høst fra havet. – 1960.
*Schmidt, Johannes*: DANA's togt omkring Jorden 1928-1930. – 1932.
*Winge, Øjvind* og *Å. Vedel Tåning*: Naturforskeren Johannes Schmidt. – 1947.
*Wolff, Torben*: Danske ekspeditioner på verdenshavene. – 1967.

Beretning til Ministeriet for Søfart og Fiskeri fra Den Danske Biologiske Station af *Harald Blegvad*. – 1933.
Beretning om salget af havundersøgelsesskibet DANA. – Rigsrevisionen, 1980.
Beretning om Fiskeriministeriets bygning af fiskerikontrolskibet HAVØRNEN og havundersøgelsesskibet DANA. - Rigsrevisionen, 1983.
Skrifter udgivne af Kommissionen for Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser Nr. 12, 1943: Fiskeri- og Havundersøgelser ved Færøerne af *Å. Vedel Tåning*.
Skrifter udgivne af Kommissionen for Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser Nr.14, 1952: Kommissionen for Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser 1902-1952 af *Erik M. Poulsen*.
Skrifter fra Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser Nr.15, 1953: Fisken og havet ved Grønland af *Paul M. Hansen* og *Frede Hermann*.
Skrifter fra Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser Nr. 26, 1966: *Erik Bertelsen* og *Paul M. Hansen*.

*Artikler fra*:
Berlingske Tidende 20.12.1937.
Søfart 1981.
Vejle Amts Folkeblad 24.06.1935.
Vestkysten 08.03.1986. m.fl.

*Oplysninger fra*:
Besætningsmedlemmer på DANA (III) og DANA (IV).
Dannebrog Værft, Århus.
Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser, Charlottenlund.
Grønlands Fiskeriundersøgelser, København.
Vagtselskabet Esvagt, Esbjerg.
Zoologisk Museum, København.
Det Østasiatiske Kompagni, København. m.fl.

# Tekniske data og andre facts om DANA I til IV

## Dana (I) 1920-21

| | |
|---|---|
| Værft | Nakskov Skibsværft |
| Søsat | 15. november 1918 |
| Afleveret | 15. april 1919 |
| Type | 4-mastet fore and aft-skonnert |
| Materiale | eg og bøg |
| Brt./nrt. | 364/285 t |
| Dødvægt | 525 t |
| Længde | 131'5" |
| Bredde | 29'2" |
| Dybde | 14'4" |
| Maskine | 3-cyl. Tuxham Marine, Kbh. |
| Hestekraft | 190 ihk. |
| Fart | 6-6,5 knob for motor |
| Lastrum | 1 (intet mellemdæk) |
| Luger | 2 stk. |
| Lastegrej | 2 svingbomme à 1 t |
| Besætning | Afhængig af farten: 13 på dæk, 2 i maskinen eller 7 på dæk, 1 i maskinen, 1 i kabys |

## Dana (II) 1920-35

| | |
|---|---|
| Værft | Cochrane & Sons Ltd., Selby |
| Byggenr. | 801 |
| Leveret fra værft | juli 1917 |
| Type | damptrawler af Mersey-klassen |
| Navngivet | John Quilliam |
| Anmeldt dansk skibsregister | 20. august 1921 |
| Ny ejer | Landbrugsministeriet, Kbh. |
| Omdøbt | Dana |
| Registreringsbogstaver | NCWR/OXQC |
| Brt./nrt. | 360/170 t |
| Ommålt brt./nrt. | 354/163 t |
| Opr. størrelse: længde | 138'2" |
| Bredde | 23'7" |
| Dybgang | 12'8" |
| Længde | 42,00 m |
| Bredde | 7,25 m |
| Maskine | 500 ihk. trp.exp. Richardsons, Westgarth & Co. Middlesbrough |
| Fart | 7,5-8 knob |
| Kulbunker | 175 t |
| Dagligt forbrug | 5-8 tons |
| Hydrografispil | 10.000 m og 3.000 m |
| Håndspil | 1 stk. |

## Dana (III) 1937-77

| | |
|---|---|
| Værft | Frederikshavn Værft og Flydedok A/S |
| Byggenr. | 207 |
| Søsat | 9. januar 1937 |
| Leveret fra værft | 21. december 1937 |
| Kaldesignal | OYTJ |
| Ejer | Landbrugsministeriet, Kbh. |
| Hjemhavn | København |
| Brt./nrt. | 452/156 t |
| Dødvægt | 175 t |
| Længde | 150'6" |
| Bredde | 28'0" |
| Dybgang | 16'4" |
| Bovankre | 2 stk à 625 kg |
| Strømanker | 1 stk. à 225 kg |
| Hovedmaskine | Dieselmotor: Frichs, Aarhus 4-takt, 6 cyl. (300x600) |
| Maskinkraft | 700/1100 ihk. |
| Omdrejningstal | 275 højst 285 omdr./min. |
| Brændselsolietype | Solarolie |
| Olieforbrugstanke | 2 stk. à 900 l<br>6 stk. højtanke à 73,7 t<br>4 stk. bundtanke à 29,3 t |
| Fart | 11,5-12 knob |
| Dynamoer | 6 stk. 220 V jævnstrøm |
| Radioanlæg | Elektromekano |
| Aktionsradius | 1 mdr. sejlads |
| Vandtætte skotter | 7 stk. |
| Spil | 1 stk. ankerspil<br>1 stk. varpespil<br>1 stk. trawlspil<br>1 stk. hydrografispil<br>1 stk. vandhenterspil<br>1 stk. bundhenterspil |
| Besætning | 20 mand, 6 forskere |

**Dana (III)** forlænget i 1939:

| | |
|---|---|
| Længde | 53,24 m |
| Bredde | 8,7 m |
| Dybgang | ca. 4,2 m |
| Brt./nrt. | 499/122t |
| Dødvægt | 170 t |

**Dana (III)** ny maskine i 1970 m.v.

| | |
|---|---|
| Hovedmotor | B&W Alpha Diesel 10V23HU 10 cyl. 1100/1200 hk |
| Fart | 12 knob |
| Oliebunker | 110 t |
| Olieforbrug | 4,5 t/døgn |

| | |
|---|---|
| Brt. rettet 23. april 1953 til | 487,91 t |
| Brt. rettet 13. april 1957 | 490,40 t |

**Dana (IV)** 1981-

| | |
|---|---|
| Skibsværft | Dannebrog Værft og Flydedok, Århus |
| Navngivet | 28. november 1980 |
| Afleveret | 20. marts 1981 |
| Kaldesignal | OXBH |
| Hjemhavn | Hirtshals |
| Brt | (1981: 2484 t) 3545 t |
| Nrt | (1981: 669 t) 763 t |
| Længde, total | 78,43 m |
| Længde, vandlinje | 68,93 m |
| Dybgang | ca. 5,70 m |
| Dybgang | max. 5,93 m |
| Hovedmotor | 2 stk. B&W Alpha Diesel Type 16V 23LU – 2 x 2320 |
| Omdrejninger | 800 r.p.m. |
| Fart | ca. 15,5 knob |
| Økonomifart | 12,5 knob |
| Aktionsradius | 14.000 sømil |
| Hjælpemotorer | 3 stk. Cummings, 12 cyl. 737 kW 1.500 r.p.m. – 3 x 380 V 50 Hz |
| Oliekapacitet | 557 $m^3$ |
| Ferskvandskapacitet | 93 $m^3$ |
| Ballastvandkapacitet | 450 $m^3$ |
| Bov- og hækpropeller | 2 x 425 HP |
| Beboelse | 38 enkeltkamre |
| Klassifikation | Det Norske Veritas + 1.A.1, Ice 1 A Deep Sea Fishing Stern trawler, EO |

# In DANA's Wake

## The Story of the Four Marine Exploration Ships Called DANA

*Summary*

Denmark has a rich tradition for marine exploration. The first Danish ship, indeed it would be fair to say the first ship in the world to carry out organized marine exploration was the Danish ship GRØNLAND in 1761. This article, however, tells about the latest era in the history of Danish marine exploration, more precisely about the four marine exploration ships from 1920 up to the present day, all of which came to bear the name DANA.

Even before the first DANA-ship arrived on the scene the Danish biologist and marine researcher Johannes Schmidt had already found the first eel larvae in the North Atlantic in 1904. He sailed on expeditions to the Mediterranean in 1908-9 and again in 1910 on the steamer THOR in order to test an Italian theory that the eel spawned in the Messina Strait. Based on the size of the larvae Schmidt concluded that its spawning ground probably was to be found in the Western Atlantic. In order to prove this he equipped an expedition on the schooner MARGRETHE in 1913. The ship ran aground on a reef in the West Indies and sank, but four crates with small eel larvae were saved – enough to convince Johannes Schmidt that he was close to solving the mystery of the eel's spawning ground.

In 1920 he was ready for the crucial expedition with the newly built 4-masted motor schooner DANA, which the large Danish trading company The East India Company had put at his disposal. Once again the ship met with an accident, this time in form of a leak which forced the crew to man the pumps around the clock until the ship arrived at the dock in St. Thomas. The following year Schmidt again had a ship put at his disposal, and in May 1921 Johannes Schmidt was able to conclude that both the American and the European eel spawned in the Sargasso Sea and from there the larvae commenced their year-long eastward journey to the coast of Europe. This discovery made Johannes Schmidt famous throughout the world. Afterwards the DANA continued as a cargo ship for a few years, and after changing names and owners several times it finally ended up in Genoa as GUISEPPA 5. After this the fate of the ship is unknown.

In the winter of 1920-21 the Danish government bought an English steam trawler which had served as an English mine sweeper during World War 1. The ship was rebuilt as a modern (for its time) marine exploration ship and given the name DANA II. During the next 15 years it sailed on many expeditions to the Faroe Isles, Greenland and Iceland, which at that time were all Danish territories. In the years 1928-30 Johannes Schmidt made an impressive circum-navigation of the globe with the ship in order to utilize the knowledge gathered from the studies of the eel in a comparative study of flora and fauna in the three oceans: the Atlantic, the Pacific, and the Indian Ocean. The Carlsberg Brewery guaranteed the financial basis for what became the world's largest ever privately funded marine research expedition. Thanks to the newfangled echo sounder an underwater ridge was found in the Indian Ocean and it is now known as The Carlsberg Ridge. In the course of a few weeks it was possible to unravel the life sequence of several species of eel in both the Pacific and Indian Oceans, something which had taken 18 years in the case of the European eel. The varied and epoch-making results of the circumnavigation were published in the DANA Reports, amounting to more than 7000 pages, which were acclaimed by the scientific community.

The ship ended its days in June 1935 when it was rammed and sunk in the North Sea by a Ger-

man trawler. The entire crew was saved, but the results of three years research in Danish waters were lost. The wreck led to the building of DANA (III) at a Danish shipyard in 1937 and it was put into service in fishery research mainly in Danish waters, including the almost yearly expeditions to the Faroes and Greenland. The ship remained Denmark's faithful marine exploration ship for 40 years, before being sold to private ownership in 1977. Today it has been renovated and serves in the offshore branch in the North Sea under name of ESVAGT DANA.

Denmark's present marine exploration ship DANA (IV) was built at the Dannebrog Shipyard in Århus in 1980-81. It has served almost exclusively in the North Sea, the Baltic and domestic Danish waters as well as a few expeditions to the North Atlantic, including once again Greenland, Faroe and Icelandic waters. The ship is owned by the Ministry of Food, Agriculture and Fisheries, it is run by Denmark's Fishery Inspection and has its home port in Hirtshals.

*Museets protektor*
Hendes Majestæt Dronning Margrethe II

## Museets bestyrelse

Vicedirektør, Niels Jørgen Bagge*, formand
Formand Leif Dolleris
Halinspektør Steffen Larsen
Advokat Ole Bang*
Professor, dr. phil. Ole Feldbæk
Arkitekt M.A.A. Arne Gotved
Konserveringstekn. Mads Gulløv
Kaptajn, formand Jens Fage-Pedersen
Skibsmægler Jørgen V. Henriksen
Formand Niels-Jørgen Hilstrøm
Professor dr.oecon Hans Chr. Johansen*
Overtelegrafist Karl Peter Lauritsen
Direktør Jørgen Marcussen
Skibsreder Jørn Møller
Direktør H.J. Esmann Olesen
Skibsreder Carsten Rousing
Slots- og Haveinspektør Ole Stattau
Underdirektør Anton Vognsen*, næstformand

Sekretær:
Konsulent, cand.jur. Poul Carstensen

De med * betegnede er tillige medlemmer af forretningsudvalget.

## Personale (Juni 1997)

Museumsdirektør Hans Jeppesen
Museumsinspektør Hanne Poulsen
Museumsinspektør Kåre Lauring
Museumsforvalter
Morten Kirketerp Nielsen
Konserveringsteknikcr Mads Gulløv
Skibsteknisk konsulent Jes Kroman
Bibliotekar Bert Blom
Museumsassistent Bruno W. Jessen
Sekretær – stillingen ubesat
Kontorfuldmægtig Kaya Hansen
Fotograf Kirsten Jappe
Museumssekretær
Lone Knudsen Kristiansen
Regnskabsassistent Klaus Meyer

*Timelønnede kustoder:*
J. Steen Christiansen
Christina I. Emdrup
H. Thorben Hansen
Lisbeth S. Kristensen
Jan Rindom
Susan Bjerre Skaaning

Rengøringsassistent Aase Hvid
Rengøringsassistent Kirsten Hvid Jeppesen

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Beretning for året 1997

Som det vil fremgå af de følgende sider, blev året præget af stor aktivitet i forbindelse med såvel de nære som de langsigtede opgaver.

*Indsamling, undersøgelser og forskning.*
Et museum uden vækst i samlingerne kan kaldes en stagnerende institution. Målt på denne måde blev 1997 et fremgangsrigt år for museet.

Mange enkeltpersoner og institutioner har skænket gaver, og dertil har museet arbejdet målrettet på at sikre dokumentation for eftertiden af væsentlige sider af dansk søfarts historie. Den samlede gaveliste følger efter beretningen, men et par større erhvervelser skal nævnes særskilt.

Først på året afsluttede en række museer (B&W-Museet, Arbejdermuseet, Danmarks Tekniske museum, Københavns Bymuseum, Nationalmuseet Nyere Tid og Handels- og Søfartsmuseet) en fælles dokumentation af det nu lukkede B&W Skibsværft. Det økonomiske grundlag var en særbevilling fra Statens Museumsnævn, og til projektet ansattes etnologerne Torkild Adsersen og Niels Juul Nielsen. Trods et voldsomt tidspres lykkedes det at skabe et fint overblik over B&W som arbejdsplads siden 2. Verdenskrig, og de talrige interviews og optegnelser ligger nu som et spændende, men indtil videre båndlagt materiale i museernes arkiver. Handels- og Søfartsmuseet bidrog blandt andet med en række dokumentarfotografier, optaget af fotograf Kirsten Jappe og museumsinspektør Kåre Lauring. I samarbejde med boets kuratorer lykkedes det tillige at redde o. 100 kubikmeter mindre genstande – et materiale som museet har påtaget sig ansvaret for at bevare. Dertil kom samlingen af skibskonstruktionstegninger, der tælles i tusinder. Sorteringen og registreringen af dette yderst værdifulde materiale kræver både tid og ekspertise, og museet får her uvurderlig hjælp fra en gruppe tidligere funktionærer fra B&W med maskinchef Jan Ibenhardt i spidsen. I 1997 er gennemgået ca. 12.000 tegninger. Kåre Lauring fører tilsyn med registreringen, og gennem en særbevilling fra Kulturministeriet er det blevet muligt at leje lokaler på Amager, så både sortering og registrering kan foregå der. Arbejdet forventes afsluttet med udgangen af 1998.

Sidst på året er museet tillige blevet beriget med en samling arkivalier og konstruktionstegninger fra det nu lukkede Københavns Skibssalgsbureau, og i december modtoges ligeledes en betydelig samling

tegninger fra skibsingeniørfirmaet Knud E. Hansen, København.

Endelig har museet med stor glæde fra tidligere museumsdirektør Henning Henningsen modtaget en bogsamling og hans omfangsrige udskriftssamling, der repræsenterer 50 års læsning og forskning.

Bibliotekets tilvækst blev i år på 426 bind, hvoraf 141 er modtaget fra bytteforbindelser, 187 er gaver, mens resten er købt. Bibliotekar Bert Blom har i øvrigt bistået af Kristina Pfeil Blom indsamlet materiale til den danske del af en nordisk bibliografi om både, der vil blive udgivet næste år af Sjöhistoriska Museet i Stockholm.

Museumsinspektør Hanne Poulsen leverer fortsat biografier af marinemalere til 4. udgave af Weilbachs Kunstnerleksikon. Det er indtil videre blevet til 53 stk. Desuden har hun skrevet om Jacob Petersen og hans portrætter af tyske skibe i et festskrift til den tyske etnolog Wolfgang Rudolph. Som deltager i det dansk-tyske projekt Küstenschiffahrt har Hanne Poulsen leveret en artikel om M/S BETTY NORDGAS og de første danske LPG-tankskibe til en planlagt fælles udgivelse.

Kåre Lauring har fortsat sine arkivstudier i finansieringen af handelen på Kina i 1700-årenes sidste halvdel, og Hans Jeppesen har fortsat indsamlingen af materiale til belysning af dansk søfart efter 1960.

I ugerne 21-22 deltog konserveringstekniker Mads Gulløv i Skov- og Naturstyrelsens registreringstogt af vrag og undersøiske fortidsminder i farvandet omkring Præstø.

I ugerne 34-35 deltog Mads Gulløv i Skov- og Naturstyrelsens togt med udgangspunkt i farvandet omkring Ebeltoft.

*Bevaring*

Konserveringsarbejdet har i det forgangne år hovedsageligt drejet sig om konservering af de genstande, der skulle anvendes i Handels- og Søfartsmuseets egen udstilling eller udlånes til andre museers særudstillinger.

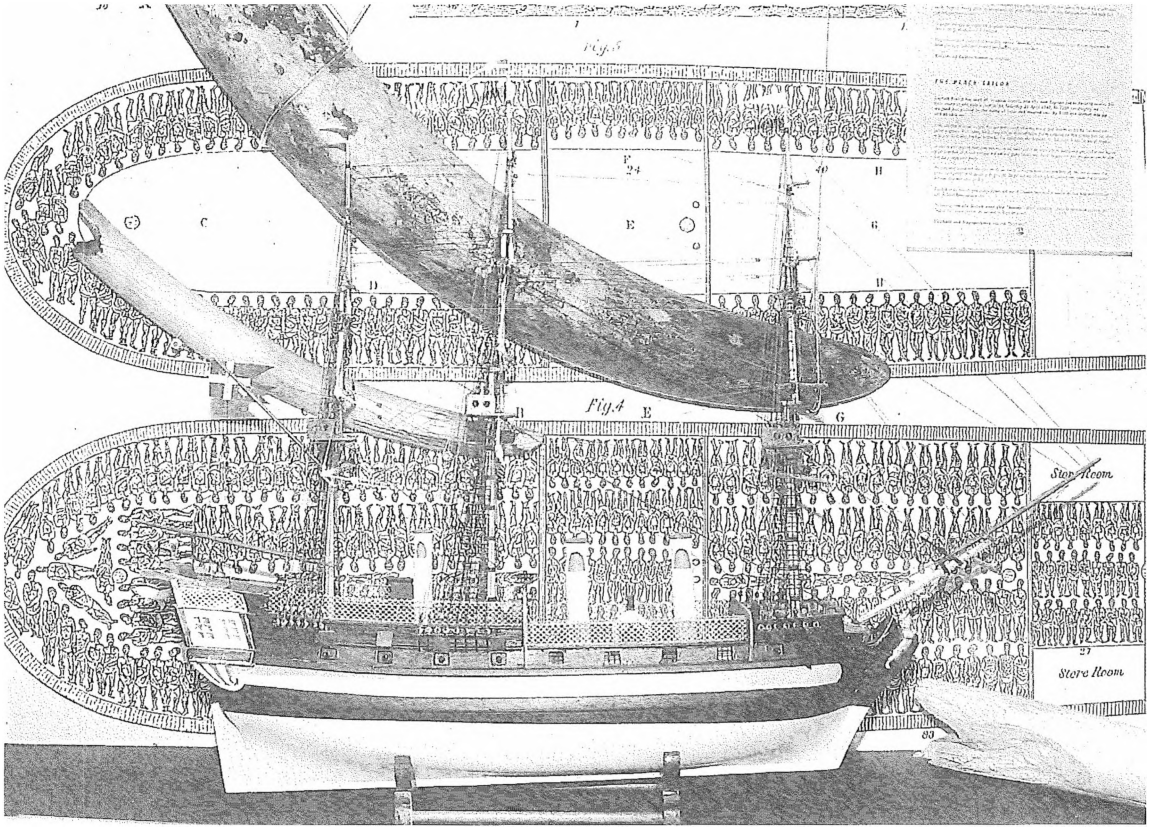
I forbindelse med div. publikationer er mange genstande blevet konserveret inden fotografering.

Herudover har der været det løbende arbejde med at bringe Handels- og Søfartsmuseets nyindkommende genstande op på et rimeligt konserveringsniveau så de kan magasineres på betryggende vis.

*Formidling*

Årets store begivenhed blev præsentationen af første bind af værket Dansk Søfartshistorie den 11/5. Hendes Majestæt Dronning Margrethe og hele den Kongelige Familie kom sejlende i DANNEBROG, som efter salut fra Kronborg gik i havn, så gæsterne kunne køre til Kronborg, hvor Riddersalen var den smukke og værdige ramme om udgivelsen.

Den 14/10 udgav forlaget Gyldendal bind 2, og kort før årsskiftet kom bind 3 af de i alt 7 bind. Flere års arbejde for Kåre Lauring som billedredaktør, Kirsten Jappe som fotograf og Hans Jeppesen som redaktionsmedlem begynder nu at give synlige resultater.




Detaljer fra udstillingen om det danske slaveskib FREDENSBORG forlist ved den norske østkyst 1768 og fundet i 1974. (Foto: Kirsten Jappe, H&S)

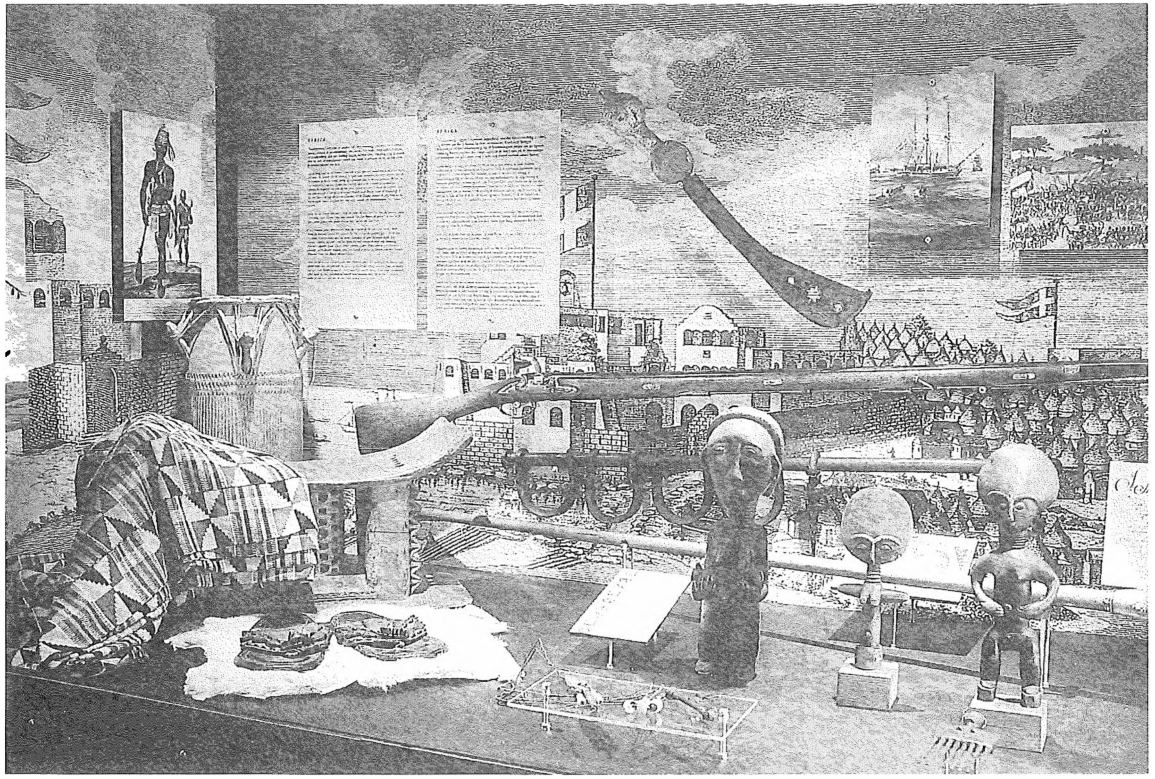
*Details of the exhibition about the Danish slave ship FREDENSBORG wrecked off the Norwegian east coast 1768 and found in 1974. (Photo: Kirsten Jappe, H&S)*

Der er i årets løb producceret to særudstillinger.

Den 23/3 åbnede »B&W på museum«, hvor de besøgende kunne få indtryk af, hvad det var lykkedes at redde fra værftet, inden boets øvrige værdier blev realiseret på auktioner.

Kåre Lauring havde det faglige ansvar for udstillingen.

Den 2. oktober kunne museet præsentere den fint gennemarbejdede særudstilling »Slaveskibet FREDENSBORGs sidste rejse«, et dansk-norsk projekt med økonomisk støtte fra Nordisk Kulturfond og Unesco. Udstillingen var produceret af Norsk Søfartsmuseum i Oslo i samarbejde med og med udlån fra Handels- og Søfartsmuseet. Også denne udstilling var Kåre Lauring museets faglige ankermand på.



Detaljer fra udstillingen om det danske slaveskib FREDENSBORG forlist ved den norske østkyst 1768 og fundet i 1974. (Foto: Kirsten Jappe, H&S)

*Details of the exhibition about the Danish slave ship FREDENSBORG wrecked off the Norwegian east coast 1768 and found in 1974. (Photo: Kirsten Jappe, H&S)*

Museet har i øvrigt udlånt genstande til følgende andre udstillingssteder:

Grønlændernes Hus, Hornbæk Bibliotek, Aalborg Søfarts- og Marinemuseum, Svendborg og Omegns Museum, Orlogsmuseet, Danmarks Tekniske Museum, Helsingør kommunes museer og til vandreudstillingen »Matrostøj til lands og til vands«.

I årets sidste halvdel var museet aktivt i flere utraditionelle formidlingsprojekter.

I en 3-ugersperiode gennemførte Pædagogisk Central i Helsingør undervisningsprojektet »A walk through Kronborg Castle«, hvor elever fra Folkeskolens ældste klasser i løbet af nogle dage studerede Kronborg på Shakespeares tid. Hver klasse sluttede med på engelsk at opføre en række optrin i tidens dragter. Blandingen af historie, drama og engelsk var tydeligvis inspirerende for både elever og tilskuere.

Fra museet deltog kustoderne Jan Rindom og Christina I. Emdrup, der er henholdsvis cand.phil, og stud.mag. i historie.

I weekenden 22-24/8 afholdtes Baltic Sail i Helsingør Statshavn, hvor museets telt var blandt de mest besøgte. Her præsenteredes i plancheform planerne for et fornyet museum på området, og de besøgende kunne se eksempler på, hvad museets arkiver rummer. Men den helt store attraktion var tydeligvis muligheden for, at børn og forældre under kyndig vejledning fra en gruppe sløjdlærere kunne bygge et modelskib, der med det samme kunne søsættes i et soppebasin. Museumsforvalter Morten Kirketerp Nielsen var idemanden, og mange andre medarbejdere tog en eller flere vagter i weekendens løb. Sekretær Lone K. Kristiansen deltog i samarbejde med Bymuseet i en Sildebod på Havnepladsen.

Den 26/9 deltog museet i Helsingørs Kulturnat med programmet »Slave for en nat«, som trak mange til Kronborg. Børn i følge med en voksen blev ved ankomsten bundet til et langt tov, hvorefter de ad mørke gange og trapper blev ført til et rum, der illuderede slaveskibets dæk.

Her instruerede slavekaptajnen alias Jan Rindom på overbevisende vis de nyankomne i, hvad de kunne vente på rejsen over Atlanten.

Museets medarbejdere har afholdt omvisning for grupper den 23/2, 25/2, 19/4, 12/5, 14/5, 9/10, 19/10, 22/10,15/11.

Besøgende skoleklasser er blevet omvist af Jan Rindom.

Den årlige sejlads med modelskibe i voldgraven fandt sted den 14/6, et arrangement som har kunne gennemføres en årrække gennem et nært samarbejde med Helsingør Modelbyggerlaug.

Desværre er lauget siden blevet opløst, og det er endnu ikke lykkedes at finde en anden og lige så god samarbejdspartner.

Uden for museet er der blevet afholdt følgende foredrag, indlæg ved konferencer o.l.:

*Hans Jeppesen:*
Foredragsforeningen, Sengeløse 3/2
DKM-møde om museernes fremtid, Fuglsø 11/3
Lokalhistorisk forening, Præstø 8/4
Statens Museumsnævns årsmøde, Helsingør 21-22/5
Nordiske Søfartsmuseers Arbejdsmøde, Oslo 30/5-1/6
Danmarks Radio om Øresundstold, 25/8
Frederiksborg Amts Kulturkonference, Esrum Kloster 27/8
Torsdagsklubben, Helsingør 28/8
Studiekreds, Hellebæk 9/9
Preservation et valorisation du patrimoine maritime, Paris 22/9
Borgermøde om Værftområdet, Helsingør 2/10
Danmarks Radio om Slaveskibet FREDENSBORG, 14/10
Danmarks Radio om Dansk Søfartshistorie bind 1, 30/11
Asia House, Kbh. 9/12

*Morten Kirketerp Nielsen:*
Sommerhøjskole i Helsingør
Kredsmøde for Maskinmestrenes Forening.

Den 18-20. november deltog Mads Gulløv på Fuglsø-mødet om undervandsarkæologi med et indlæg om den tyske vandflyver ved Kastrup, der blev fundet i forbindelse med forundersøgelserne til Øresundsbroen.

Museumsassistent Bruno Jessen og Bert Blom har i flere omgange introduceret bådebyggerlærlinge til museets bibliotek og arkiver.

Den 21-23/11 deltog museet i Bogmessen i Forum, hvor Kåre Lauring var koordinator for de maritime museers fælles stand

Årets besøgstal blev 40.378 mod 40.437 i 1996.

Som formand for Skibsbevaringsfonden har Hans Jeppesen været medforfatter og redaktør på udgivelsen Skibsbevaringsfonden 1986-96 – og de næste 10 år. Rapporten kan erhverves på museet for 60 kr plus porto.

*Organisation og samarbejde*

Som landsdækkende specialmuseum har Handels- og Søfartsmuseet mange eksterne faglige relationer.

Hans Jeppesen er formand for Skibsbevaringsfonden og for Frederiksborg Amts Museumsråd, og redaktør for tidsskriftet Danske Museer. Han har i øvrigt repræsenteret museet i Orlogsmuseets bestyrelse, Vikingeskibshallens bestyrelse, Marinarkæologisk Referencegruppe MARE, Dansk Søfartshistories redaktion, driftsselskabet Skibsklarerergården i Helsingør, Boligministerens Kronborgudvalg.

Kåre Lauring repræsenterer museet i Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning og i museernes puljesamarbejde om Besættelsestiden.

Han er i øvrigt kontaktrepræsentant for museumsansatte akademikere i amtet.

Hanne Poulsen er museets repræsentant i det dansk-tyske samarbejde Küstenschiffahrt.

Lone K. Kristiansen repræsenterer museet i netværket Cruise Elsinore.

Mads Gulløv repræsenterer museet i Dansk Dykkerhistorisk Selskab.

En eller flere af museets medarbejdere har deltaget i følgende møder:

Seminar om Microsoft, 19/2
DKM-formidlingsmøde, Fuglsø 12-14/3
Miljøministeriets seminar om kulturmiljø, Kbh. 20/5
Association for North Sea History, Esbjerg 14-16/8
Seminar om Besættelsestidens historie, Kbh. 1-2/9
Forskning i Øresundsregionen, Universitetet i Lund 3/10
Nationalmuseet og samarbejdet med de øvrige museer, Kbh. 30/10
DKM-fagligt orienteringsmøde, Fuglsø 19-21/11

*Efteruddannelse*

Lone K.Kristiansen har i dagene 13.-17/1 deltaget i Museumshøjskolens kursus Museumsbegrebet, og den 10. og 12/2 i kurset Introduktion til Internettet, samt seminar om EDB den 19/2 og 15/5 og har endvidere deltaget i gruppen Kontakt til Pressen på Fuglsø 12-14/3.

Bruno Jessen har været på seminar om museer og arkivers EDB-brug den 14/5.

Kåre Lauring har ligeledes været på seminar om EDB den 19/2 og 15/5.

*Personale:*
Årets personaleekskursion gik den 18/9 til det nye Marinmuseet i Karlskrona.

Der har i årets løb været følgende midlertidigt ansatte:

| | |
|---|---|
| Denis John Coveney | Hele året |
| John Bjerregaard | Hele året |
| Kristina Pfeil Blom | 1/4-30/9 |
| Anders Favrholdt | 1/12-31/12 |
| Martin M. Jensen | 22/9-15/12 |
| Arne Ivar Johansen | 22/9-31/12 |

*Praktikanter:*

| | |
|---|---|
| Martin B. Ahlstrøm | 22/9-27/9 |
| Henrik Holm | 22/9-27/9 |

*Planlægning*
Takket være en bevilling fra Dansk-Fransk Fonden givet allersidst i 1996 kunne museet i begyndelsen af 1997 gennemføre en spændende planproces med deltagelse af alle ansatte, eksterne konsulenter og arkitekt Hannes Stephensen som projektsekretær.

Alle var på en koncentreret og udbytterig studierejse i dagene 3-5/4 til Rotterdam og Amsterdam, og en mindre gruppe var tillige i Kristiansand for at studere det restaureringsværft for stålskibe, som er oprettet der med statslig støtte. Blandt de eksterne konsulenter havde museet som tidligere god hjælp af fhv. underdirektør Arne Lund Petersen fra Helsingør Skibsværft. Resultaterne samledes i publikationen »Værftet – et center for maritime aktiviteter«, der blev præsenteret for offentligheden i et telt opsat på Værftsgrunden den 2/6.

Rapporten beskriver aktiviteter, funktioner og organisation i et fornyet og flyttet museum, der udgør kernen i et maritimt center, hvor der også er plads til andre maritime aktiviteter.

Der er også et samlet bud på et etagemeterbehov, med tilknyttede skøn over personalebehov, driftudgifter og anlægsudgifter.

Udgivelsen blev også godt modtaget af Helsingør Byråd, som i efteråret umiddelbart før kommunevalget i enighed vedtog, at der i fremtiden skal gøres plads til Handels- og Søfartsmuseet på Værftsområdet. En for kommunen forpligtende beslutning om arealer og økonomiske vilkår, som det for eksempel kunne rummes i en lokalplan, er dog endnu ikke taget.

Igennem flere år har museet søgt at finde en holdbar løsning på sine magasinproblemer, og trods endnu en nødvendig kursændring er det nu ved at lykkes.

Sidste års plan, der gik ud på, at Helsingør kommune byggede en hal, som museet derefter lejede, måtte opgives, da Frederiksborg amt ikke ville give en påkrævet dispensation fra landzonebestemmelserne, men i stedet er en anden og mindst lige så god løsning nu parat.

En gruppe lokale håndværkere har købt et tidligere HT-garageanlæg, hvoraf en del efter de nødvendige bygningsmæssige ændringer udlejes til Handels- og Søfarts-

museet. Kontrakten er forhandlet, Kulturministeriet har reserveret en ekstraordinær bevilling på næsten 4 mio kr til dækning af engangsudgifterne og tillige godkendt en forøgelse af næste års ordinære drifttilskud til dækning af de nye driftsudgifter.

I løbet af næste år vil flytteprocessen blive gennemført, og selv om det er en stor og kompleks opgave, vil den som tillægsgevinst give et yderst værdifuldt overblik over hovedparten af de tusindvis af genstande, som er tilgået siden museets åbning i 1915.

# Gaveliste for året 1997

*Andersen, Lass*: En samling kalendere med maritime motiver. *Antoft*: Fotografi af SELANDIA og JUTLANDIA. *André, Britt og René*: Jubilæumstallerken fra B&W. *Birkeland, Christian*: En Brochure fra udstillingen »Skibet« i Forum 1949. *Bornholms Museum*: En samling ældre fotografier. *Bregnhardt*: En samling af små skibsmodeller. *Bundgaard Carsten*: Forskelligt dykkerudstyr. *Burmeister & Wains Skibsværft*: En samling fotografier, arkivalier, konstruktionstegninger og genstande fra det nedlagte skibsværft. *Christensen, Fritz*: 9 stk. skillingsviser. *Foto C*: En samling ældre negativer. *Frihedsmuseet*: 3 stk aviser »Free Denmark«. *Grønlands Postvæsen*: En samling førstedagskuverter. *Gulløv, Mads*: En dykkerdragt. *Gulløv, Magnus*: Instruktion for redningsvest. *Handels- og Søfartsmuseets Venneselskab*: Farvelagt stik af pinkskib. *Handelsflådens Velfærdsråd*: En video. *Henriksen, Per*: Skibsmodel: MERCANDIAN COMMANDOR. *Industriens Arbejdsforsikring*: En video. *Knudsen, Ann Vibeke*: En samling ældre fotografier. *Kongelige Bibliotek, Det*: Diverse arkivalier vedr. briggen HERO. *Kramholt, Arne*: En konstruktionstegning. *Københavns Skibssalgsbureau*: En samling bøger og arkivalier. *Lass, Carl John*: Sømandstøj. *Lund, Kaj*: En samling fotografier. *Nationalmuseet*: To disketter vedr. den etnologiske undersøgelse på B&W. *Nielsen, Finn*: Dykkerudstyr. *Nyholm, Efteruddannelsesskolen for Dykkere*: Kanvaskrave til dykker. *Reinholt, Bent*: Manuskript. *Rigsarkivet*: En samling fotografier. *Svarer, Jørgen*: Postkort. *Søværnets Dykkerskole*: Dykkerudstyr. *Søværnet, Holmen*: Et lapsalveanlæg. *Thorsøe, Søren*: En samling negativer, tæpper og konstruktionstegninger. *Told- & Skattemuseet*: Journal for skibet CHARLOTTE HAGE. *Trock, Carl*: Manuskript. *TV 2/Lorry*: En video. *Universitets Zoologiske Museum*: En samling dias. *Petersen, Winther W.P.*: En samling dias. *Walstrup, Svend Erik*: Afregningsbog.

*Boggaver*

*Akveld, Leo*, Rotterdam. *Andersen, Axel*, Espergærde. *Andersson, Sven Erik*, Stockholm. *Christoffersen, Henrik*, Hillerød. *Daniel, Christopher St.J.H.*, London. *Flood, Patrick*, Dublin. *Friis, Bent Jørgen*, Snekkersten. *Hansen, Gerhard Rubæk*, Strynø. *Henningsen, Henning*, Helsingør. *The Institute of Cetacean Research*, Tokyo. *Jensen, Jørgen*, Skovshoved. *Lorentzen, Jens*, Køge. *Lund University Library*, Lund. *Mortensøn, Ole*, Langelands Museum. *Musée du Bateau et de l'Atelier Mandegloire*, Douarnenez. *Mølbjerg, Ingvard. Nielsen, Morten Kirketerp*, Helsingør. *Oddbjørn, Solum*, Eidanger. *Pedersen, Arne Lund*, Helsingør. *Proth, Susanne, Hapag-Lloyd AG.*, Hamburg/Bremen. *Rasmussen, Peter L.*, Bagsværd. *Rühmann, Hans*, Lyngby. *Thorsøe, Søren*, Allerød. *Uppsala Universitetsbibliotek*, Uppsala. *Westfries Museum*, Hoorn. *Winge, Mogens*, Frederiksberg C.

# Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

## Resultatopgørelse for året 1997

| | |
|---|---|
| *Indtægter* | |
| Entreindtægt | 563.310 |
| Tilskud fra staten | 3.261.900 |
| Andre offentlige tilskud | 183.500 |
| Ikke offentlige tilskud | 920.079 |
| Refusion | 0 |
| Kiosk- og bogsalg | 60.198 |
| Rekvirerede arbejder | 6.843 |
| Renteindtægter | 18.530 |
| Indtægter i alt | 5.014.360 |
| *Udgifter* | |
| Personaleomkostninger | 3.670.892 |
| Lokaleomkostninger | 462.661 |
| Samlingens forvaltning | 83.566 |
| Undersøgelser og erhvervelser | 175.001 |
| Konservering | 28.256 |
| Udstillinger | 157.605 |
| Anden oplysningsvirksomhed | 24.712 |
| Udgivervirksomhed | 190.021 |
| Andet kulturformidlende arbejde | 22.971 |
| Administration | 317.509 |
| Kapacitetsomkostninger | 5.133.194 |
| Resultat før afskrivninger | - 118.834 |
| Afskrivninger | 0 |
| Årets resultat | kr. - 118.834 |

## Balance pr. 31. december 1997

| | |
|---|---|
| *Aktiver* | |
| Samlingen | 1 |
| Automobil | 5.000 |
| Anlægsaktiver i alt | 5.001 |
| Beholdninger | 180.062 |
| Udestående fordringer | 58.887 |
| Likvide midler | 572.877 |
| Omsætningsaktiver i alt | 811.826 |
| Aktiver i alt | kr. 816.827 |
| *Passiver* | |
| Egenkapital | - 25.517 |
| Hensættelser | 418.120 |
| Mellemregninger | 90.555 |
| Kreditorer i øvrigt | 333.669 |
| Gæld i alt | 424.224 |
| Passiver i alt | kr. 816.827 |

Vi har revideret det af ledelsen aflagte årsregnskab for 1997 for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Efter vor overbevisning er årsregnskabet aflagt i overensstemmelse med lovgivningens og vedtægternes krav til regnskabsaflæggelsen, ligesom det efter vor opfattelse giver et retvisende billede af selskabets aktiver og passiver, den økonomiske stiling samt resultat.

Glostrup den 16. april 1998.

*Ole Holm*, statsaut. revisor

## Specifikation af ikke-offentlige tilskud 1997

| | |
|---|---|
| SFDS's Fond | |
| *formål: Bogen »Caroline og de andre«* | 68.750 |
| Danmarks Rederiforening | 10.000 |
| Fonden til Søfarendes og Søfartens Vel *formål: Museets flytning* | 30.000 |
| Maskinmestrenes Jubilæumsfond | 100.000 |
| Dampskibsselskabet Hafnia's Fond | 5.000 |
| J. C. Hempels Fond | 20.000 |
| Unibank | 10.000 |
| Dronning Margrethe's og Prins Henrik's Fond | 10.000 |
| *formål: »Sømand, købmand & supercargo«* | |
| TUBORG | 10.000 |
| Gave, Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv | 100.000 |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs Understøttelsesfond | 420.000 |
| *formål: video »Søkort at forstå«* | |
| DSH, billedredaktion | 386.308 |
| | 1.170.058 |
| Heraf reserveret til hensættelser: | |
| Rest, *»Søkort at forstå«* | 229.979 |
| Udgivelse af *»Sømand, købmand & supercargo«* | 20.000 |
| | 249.979 |
| I alt | kr. 920.079 |

## Generalkonsul L.O.G. Amundsens Gave

*Resultatopgørelse for året 1997*

| | |
|---|---|
| Renteindtægter | 733 |
| Årets resultat | kr. 733 |

Balance pr. 31. december 1997

| | |
|---|---|
| *Aktiver* | |
| Handels- og Søfartsmuseet | 90.555 |
| Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv | 100.000 |
| Likvide beholdninger, Den Danske Bank | 55.198 |
| Aktiver i alt | kr. 245.753 |
| *Passiver* | |
| Kapitalkonto: | |
| Saldo den 1. januar 1997 | 245.020 |
| Årets resultat | 733 |
| Passiver i alt | kr. 245.753 |

Vi har revideret årsregnskabet for 1997 for Generalkonsul L.O.G. Amundsens 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 krav til regnskabsaflæggelse og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling.

Glostrup den 16. april 1998

*Ole Holm,* statsaut. revisor

## Arkitekt J. Friis-Pedersens Arv

Resultatopgørelse for året 1997

| | |
|---|---|
| *Indtægter* | |
| Renteindtægter | 111.808 |
| Kursregulering | 22.146 |
| Indtægter i alt | 133.954 |
| *Udgifter* | |
| Revision | 3.750 |
| Gave til Handels- og Søfartsmuseet | 100.000 |
| Udgifter i alt | 103.750 |
| Årets resultat | kr. 30.204 |

Balance pr. 31. december 1997

| | |
|---|---|
| *Aktiver* | |
| Værdipapirer | 1.462.986 |
| Likvide midler | 207.453 |
| Omsætningspapirer i alt | 1.670.439 |
| Aktiver i alt | kr. 1.670.439 |
| *Passiver* | |
| Egenkapital | 1.566.689 |
| Gæld | |
| Mellemregninger | 100.000 |
| Skyldige omkostninger | 3.750 |
| Gæld i alt | 103.750 |
| Passiver i alt | kr. 1.670.439 |

Vi har revideret årsregnskabet for 1997 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 krav til regnskabsaflæggelse og giver efter vor opfattelse et retvisende billede af den økonomiske stilling.

Glostrup den 16. april 1998

*Ole Holm*, statsaut. revisor

# Museets salgsartikler

**Serien Søhistoriske Skrifter:**
VI. *Jørgen H. P. Barfod*: Danmark-Norges handelsflåde 1650-1700 (1967).
Pris kr. 15,00.

XVII. *G. A. Koefoed*: Dansk Søe Ord-Bog. Iver C. Weilbach/H&S. (1993).
Pris kr. 250,00.

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 (købes hos Falcon).

XX. *Kåre Lauring og Kirsten Jappe*: Købmand, sømand og supercargo – guide til den florissante handels København (dansk og engelsk tekst og fotos). H&S (1998)
Pris kr. 198,00.

**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.
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:**
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.

*Søren Thirslund*: Viking Navigation (eng.). Thirslund, Humlebæk (1997).
Pris kr. 110,00.

*Søren Thirslund*: Wikinger Navigation (tysk tekst). Thirslund, Humlebæk (1998).
Pris kr. 110,00.

---

Søhistorisk Billedbog. 150 dejlige billeder fra museets righoldige samlinger. Dansk og engelsk tekst.
Pris kr. 25,00.

Vi har også andre maritime titler til salg, men desværre ingen bogliste endnu. Ring til os og spørg.

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. september 1998*
Personaledirektør Peter Berndt
Direktør Niels Kjeld Christensen
Direktør Ole Friis
Museumsdirektør Hans Jeppesen
Direktør Jørgen Marcussen
Journalist Anders Høegh Post
Arkitekt M.A.A. Hannes Stephensen

*Æresmedlemmer*
Direktør, civilingeniør Jens M. Barfoed
Fhv. museumsdirektør, dr. phil. Henning Henningsen

*Personale*
Bibliotekar Bert Blom

*Beretning for 1997-98*
Selskabets årlige ordinære generalforsamling blev afholdt torsdag den 20. august 1998, kl. 19.00 i Erik af Pommerns Kammer på Kronborg. Det fremmødte antal medlemmer var lidt større end sidste år, idet godt 70 Venner var mødt op. Heraf beså ca. en tredjedel af de fremmødte særudstillingen fra Maskinmestrenes Forenings 125 års jubilæum *FULL AHEAD* og fotoudstillingen fra Handelsflådens Velfærdsråd samt den permanente udstilling før generalforsamlingen.

Kl. 19.00 bød formanden, direktør Niels Kjeld Christensen velkommen, hvorefter man gik over til flg. dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Beretning om selskabets virksomhed 1997-98.
3. Regnskab 1997-98.
4. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
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 oplæste punkterne på dagsordenen for derefter at give ordet til Niels Kjeld Christensen.

ad 2. NKC. aflagde derefter flg. beretning for selskabet:

Efter generalforsamlingen konstituerede bestyrelsen sig med dir. Niels Kjeld Christensen som formand og arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen som næstformand. Bestyrelsen har i øvrigt bestået af dir. Ole Friis, dir. Jørgen Marcussen, journalist Anders Høegh Post, personaledirektør Peter Berndt samt Hans Jeppesen, der er bestyrelsens sekretær. Jørgen Marcussen har repræsenteret Venneselskabet i museets bestyrelse.

Selskabets største gave til museet er fortsat årbogen, hvor det gode samarbejde mellem Jørgen Marcussen og redaktionssekretæren Bert Blom fører til, at årbogens udgiftsside holdes i ave, uden det går ud over kvaliteten.

Desuden har Selskabet støttet 3 andre opgaver:

1) Erhvervelse af en 2-cylindret Grenå-motor fra motorgaleasen HAVET (6.000 kr.).

2) Auktionskøb af en model af ØK-skibet SIENA, et af de såkaldte Linerreplacement Ships (26.000 kr.).

3) Konservering og affotografering af Fr. von Scholtens skitsebøger (21.105,60 kr.).

Den i økonomisk henseende mest betydningsfulde begivenhed har dog været den endelige opgørelse af boet efter forhenværende Postvagtmester Marius Rane og hans hustru Amy. Som testamentarisk gave har vi nu med stor taknemmelighed modtaget 990.058,88 kr.

Bestyrelsen har besluttet, at der i lighed med den øvrige formue henlægges 20% af årets afkast til hovedstolen.

Som alle ved, var der i foråret inviteret til ekskursion til det nye Marinmuseet i Karlskrona den 16-17 maj, men da museet kun fik 12 tilmeldinger, måtte turen desværre aflyses.

I bestyrelsen synes vi, at der var lagt et godt program, som både kunne tiltale den maritimt interesserede og den måske ikke helt så »maritime« ledsager. Prisen var i øvrigt yderst lav, da Scandlines havde givet tilsagn om at betale transporten både til lands og til vands.

I vinterhalvåret vil museet gerne fortsætte med aftenarrangementer, og når den igangværende flytning giver mulighed for det, vil den nyindrettede magasinbygning i Helsingør blive åbnet en aften for medlemmerne.

To emner er fortsat på overvejelsesstadiet. Det gælder et familiemedlemsskab, som kunne bidrage til en udvidelse af medlemskredsen. En forudsætning ville dog være en række aktiviteter og begivenheder, der ville kræve både personale og penge, og Kronborgs fysiske rammer er heller ikke ideelle til formålet. Så familiemedlemsskabet er måske bedst at gemme, indtil museet er flyttet til værftsområdet.

Det andet emne er et kvartalsvis maritimt nyhedsblad, som kunne være for vore egne medlemmer, men måske også et samarbejdsprojekt af interesse for andre maritime museer.

Ved en eventuel realisering, er den økonomiske risiko nok den største forhindring.

Som helhed må man sige, at Venneselskabets situation er stabil. Medlemstallet er nogenlunde konstant (ca. 1000 betalende medlemmer). Tilgangen af nye medlemmer har været jævnt stigende de senere år, men frafaldet på grund af kontingentrestancer er desværre stadig stort. Driftsøkonomien er ikke foruroligende, og formuen tilmed væsenligt forøget takket være den seneste testamentariske gave.

Blandt de mindre ting, men af stor praktisk betydning, er behovet for at holde styr på medlemmernes hjemsted. Her skal jeg minde om, at man husker at give besked ved adresseændringer.

Til sidst skal jeg vanen tro takke Slotsforvaltningen for, at vi også i år kan holde generalforsamlingen i Erik af Pommerns Kammer.

Derpå fik Hans Jeppesen lejlighed til at orientere lidt om museets aktiviteter og dets fremtidsplaner. Herunder nævnte han bl.a. den vellykkede sær- og vandreudstilling om slaveskibet FREDENSBORG, der i øjeblikket kan ses i Gøteborg, samt Handelsflådens Velfærdsråds fotoudstilling, der stadig kan ses på Handels- og Søfartsmuseet. Endelig nævnte HJ., at den kommende udstilling næste år vil komme til at dreje sig om Øresunds maritime kulturhistorie.

HJ. nævnte endvidere, at der foreløbig er kommet fire bind af Dansk Søfarts Historie og at et femte er på vej senere på året.

Skibsbevaringsfondens arbejde for bevaringsværdige ældre fartøjer blev også omtalt, og endelig sagde HJ., at flytningen af vore magasiner nu langt om længe er godt i gang og, at vi, trods en forsinkelse fra håndværkernes side med klargørelsen af de nye magasiner på Løvdalsvej, nok skal nå at få flytningen tilendebragt inden årets udgang.

En sådan flytning giver jo også nogle spændende sidegevinster som f.eks. et samlet overblik over hele samlingen og en udryddelse af alle levende mikro-organismer ved nedfrysning under konserveringen, sagde HJ., og vi glæder os til at vise de nye magasiner frem ved en medlemsaften, når tiden er inde og flytningen tilendebragt.

Afslutningsvis sagde HJ., at museet i lighed med forrige år skal deltage i arrangementet omkring Baltic Sail på Helsingør havn i den kommende weekend den 21-23. august. Derpå omtalte han den kommende arkitektkonkurrence for værftsområdet samt Helsingør Kommunes lokalplan for værftsområdet.

Erik Buch Vestergaard takkede for den fremlagte beretning samt for museumsorienteringen og spurgte, om nogen havde spørgsmål til henholdsvis beretningen og orienteringen.

Ulf Brammer spurgte, om det påtænkte nyhedsblad kun skulle være af museal art eller om man evt. kunne tænke sig et bredere anlagt maritimt blad? Til det svarede HJ., at et sådant blad evt. kunne blive til i et samarbejde mellem flere museer, og at vi måske ville forsøge at finde en mellemproportional, men at vi ikke havde nået at tænke så langt og derfor heller ikke har nogen færdig eller præcis løsning endnu. Det penible punkt vil jo altid være økonomien,

og det er ikke nogen voldsom god forretning at udgive et sådant nyhedsblad.

Derpå spurgte Ulf Brammer om, hvordan vi havde tænkt os at gribe den kommende Øresundsudstilling an, og ville skolebørn evt. få mulighed for at få museumsgenstande i hånden, hvorefter han fremhævede og foreslog afdelingen for fiskeri på Flynderupgårdmuseet til et evt. samarbejde i udstillingen. Dertil svarede HJ., at vi vil have øjnene åbne for alle muligheder, herunder også søfartsmuseet i Raa og Skånemarkedet, og han ville tage alle forslag til efterretning.

Derpå blev både beretning og orientering taget til efterretning, hvorefter dirigenten igen gav ordet til HJ. for fremlæggelsen af regnskabet.

ad 3. HJ. kommenterede regnskabet og startede med at konstatere,at hovedindtrykket, som formanden havde udtrykt det, er stabilt.

Som det fremgår er den største udgift – til årbogen – blevet reduceret med 20.000 kr. takket være det tidligere omtalte samarbejde mellem Jørgen Marcussen og Bert Blom. På andre udgiftsområder har der til gengæld været mindre stigninger, således at det samlede resultat udviser en mindre negativ difference. Ser man på de samlede legater, vil man her konstatere, at selskabets formue er blevet fordoblet takket være fhv. postvagtmester Marius Ranes og hustru Amys legat.

EBV. takkede for fremlæggelsen af regnskabet og konstaterede, at det var behørigt underskrevet, hvorefter han spurgte forsamlingen, om der var spørgsmål til regnskabet.

Arne Holm spurgte, om regnskabet var revideret og kommenteret, hvorefter EBV. læste kommentarerne op for forsamlingen.

Per Frede Kock: Hvorfor skylder Vennerne Barfoeds legat 62.138 kr.? HJ. svarede, at samtlige legater blev håndteret under ét af revisoren, så det kunne være svært for menigmand at gennemskue grunden til, at beløbet står som mellemregning under Vennernes Passiver og igen fremstår under de samlede legaters Aktiver. Det er et spørgsmål, som revisoren bedre kan svare på, sagde HJ.

Niels Jørgensen: Hvad med et fyldigere, bedre belyst regnskab til de kommende års generalforsamlinger?

Hans Jeppesen beklagede de opståede misforståelser og tilsluttede sig i øvrigt sammen med Erik Buch Vestergaard den sidste spørgers forslag, hvorefter EBV. kunne konstatere, at regnskabet dermed var godkendt.

ad 4. På valg til bestyrelsen var flg.: Direktør Ole Friis, direktør Jørgen Marcussen og arkitekt m.a.a. Hannes Stephensen.

Bestyrelsen foreslog genvalg, og da der ikke var andre forslag fra forsamlingen blev samtlige genvalgt til bestyrelsen med akklamation.

Bestyrelsen foreslog endvidere genvalg af revisor Niels P. Hansen. Da der heller ikke i dette tilfælde var andre forslag fra forsamlingen blev også NPH. genvalgt med akklamation.

ad 5. Bestyrelsen foreslog, at kontingentet er uændret indtil videre, hvilket ingen protesterede imod, så derved blev det.

ad 6. Der blev bl.a. af Arne Holm fremsat flg. forslag til forårsture: Dragørfortet, VTS-stationen Øresund, et besøg på skoleskibet GEORG STAGE samt en tur med færge ned gennem Sundet til København med et historisk overblik over trafikken i Øresund.

Niels Rosbach plæderede for en foredragsaften om både skibs- og flyhavarier. Samtlige forslag blev taget til efterretning.

ad 7. Der var intet under eventuelt.

Derpå takkede dirigenten den fremmødte forsamling for god ro og orden, og HJ. takkede EBV. For den gode styring af generalforsamlingen

Efter pausen med forfriskninger holdt Max Vinner fra Vikingeskibshallen i Roskilde et fascinerende foredrag med lysbilleder om *Vikingernes spor i det danske kystlandskab.*

Derpå takkede HJ. foredragsholderen for et meget interessant og tankevækkende foredrag og forsamlingen for god ro og orden.

Generalforsamlingen sluttede ca. kl. 22.00.

Ref. Bert Blom

# Nytilkomne medlemmer

Abdon, Rolf, Helsingborg
Andersen, Finn, Kbh. Ø
Andersen, Ove, Slagelse
Andersen, Robert, Kbh. NV
Brandt, Carl Torben, Hedensted
Breitenstein, Freddy, Øster-Assels
Brix, Jesper, Kalundborg
Bruun, Tyge, Hørsholm
Carstensen, Poul, Virum
Christiansen, Arne, Helsingør
Dahl, Kurt, Svenstrup J
De Danske Færgerestaurationer, Hellebæk
Dinesen, Ulf J. D., Virum
Egede-Lassen, Jan, Virum
Hansen, Knud W., Snekkersten
Hans, Steen V., Vejle
Holm, Jens K., Kbh. S
Jansen, Asger, Kbh K
Jensen, Ove, Barrit
Jørgensen, Jan Steen, Roskilde
Kloss, Hans-Joachim, Hvidbjerg
Koch, Ole Jørn, Ringsted
Koch, Per, Nakskov
Kristensen, Henrik , Frederiksberg
Kristensen, Palle, Kbh S
Kulle, Jens, Gedser
Larsen, Poul Heiner, Rønne
Laursen, Erik, Horsens
Linde, Birgitte, Gilleleje
Lykke, Jørgen, Kbh. V
Maskinofficersforeningen i Scandlines, Søllested
Muzeum Narodowe, Stettin
Nielsen, Bjarne, Fejø
Nielsen, Leif Erik, Samsø
Nielsen, Søren, Roskilde
Norden Skoleskibsvenner, Taastrup
Olesen, Peter Bak, Lyngby
Petersen, Hans Henrik, Humlebæk
Petersen, Preben, Rødbyhavn
Post, Anders Høegh, Snekkersten
Poulsen, Henning, Kbh. Ø
Scandlines v. P. Berndt, Kbh. Ø
SFDS v. O. Hougaard, Rudkøbing
Simoni, Hans Jørgen, Ålborg
Skifter, Bent, Viby J
Skovsgaard, Hans Ole, Humlebæk
Sæthre, Tom, Nesøya
Søderlund, Kjeld, Hørsholm
Søfartens Arbejdsmiljøråd, Kbh. K.
Theilgaard, K. Beder
Vesterberg, Bent, Snekkersten

# Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner

## Resultatopgørelse for tiden 1. april 1997 – 31. marts 1998

| | | |
|---|---|---|
| *Indtægter* | | |
| Kontingenter fra medlemmer | | 217.510 |
| Gaver fra medlemmer | | 0 |
| Gave fra Sture Høvden/Barfoeds Legat | | 0 |
| Fortjeneste ved diverse salg | | 6.776 |
| Renteindtægter | | 5.630 |
| Udbytte | | 0 |
| Indtægter i alt | | kr. 229.916 |
| *Udgifter* | | |
| Udgivelse af årbog 1997 | | 129.576 |
| Porto til udsendelse | | 21.794 |
| | | 151.370 |
| Salg af årbøger | 19.030 | |
| Tilskud til årbog 1997 | 8.800 | 27.830 |
| Nettoudgift årbog 1997 | | 123.540 |
| Andel af gager | | 72.000 |
| EDB-omkostninger | | 2.500 |
| Medlemsarrangementer | | 3.989 |
| Kontorhold m.v. | | 17.542 |
| Porto m.v. | | 4.369 |
| Revision | | 7.900 |
| Diverse | | 1.796 |
| Udgifter i alt | | kr. 233.636 |
| Resultat | | kr. - 3.720 |

## Balance per 31. marts 1998

| | | |
|---|---|---|
| *Aktiver* | | |
| Likvider | | 115.436 |
| Forudbetaling vedr. årbog | | 0 |
| Tilgodehavende | | 579 |
| Tilgodehavende renter | | 495 |
| Tilgodehavende moms | | 650 |
| Beholdning af salgsartikler | | 3.950 |
| Nom. 33.000,- Nykredit 3 CS 2026 (kostpris) | | 24.512 |
| Nom. 2.500,- aktier i DDB (kostpris) | | 8.050 |
| EDB-anlæg | | 0 |
| Aktiver i alt | | kr. 153.672 |
| *Passiver* | | |
| Skyldige omkostninger | | 10.000 |
| Mellemregning med H.L. Barfoeds legat | | 62.138 |
| Reservefond: | | |
| Saldo pr. 1. april 1997 | | 50.048 |
| Kapitalkonto: | | |
| Saldo pr. 1. april 1997 | 35.206 | |
| Årets resultat | -3.720 | 31.486 |
| Passiver i alt | | kr. 153.672 |

Det er min opfattelse, at regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens krav til regnskabsaflæggelsen, og at det giver et retvisende billede af fondens aktiver og passiver, økonomiske stilling samt resultat.

Farum den 7. maj 1998

*Niels P. Hansen*, registreret revisor

Fhv. skibsfører Harald Læssøe Barfoeds Legat
Advokat Sture Høvdens Legat
Marius Ranes Legat

## Resultatopgørelse for tiden 1. april 1997 til 31. marts 1998

| | | |
|---|---|---|
| *Indtægter* | | |
| Renter, bankindestående | | 6.864 |
| Renter, obligationer | | 79.521 |
| Indtægter i alt | | 86.385 |
| *Udgifter* | | |
| Renter obligationshandel | | 6.194 |
| Revisionshonorar | | 3.750 |
| Bankomkostninger | | 2.858 |
| Udgifter i alt | | 12.802 |
| Gave til Handels- og Søfartsmuseet | | 58.800 |
| Gave til Handels- og Søfartsmuseets Venner | | 0 |
| Henlæggelse iflg. testamentebestemmelse, 20% | | 14.717 |
| Overskud | kr. | 66 |

## Balance pr. 31. marts 1998

| | | |
|---|---|---|
| *Aktiver* | | |
| Likvider | | 1.090.349 |
| Handels- og Søfartsmuseets Venner | | 62.138 |
| Tilgodehavende renter | | 17.028 |
| Tilgodehavende arv | | 22.043 |
| Obligationsbeholdn., nom. 973.000 8% Danske Kredit Annuitet 2029 (kostpris) | | 970.568 |
| Aktiver i alt | | kr. 2.162.126 |
| *Passiver* | | |
| Skyldige omkostninger | | 3.750 |
| Skyldig gave | | 72.800 |
| Gæld | | 76.550 |
| Arv Sture Høvden | | 730.666 |
| Arv H. L. Barfoed | | 100.000 |
| Arv Marius Rane | | 967.811 |
| Kapitalkonto: | | |
| Saldo 1. april 1997 | 174.540 | |
| Henlæggelse for 1997/98 | 14.717 | 189.257 |
| Uddelingskonto: | | |
| Saldo 1. april 1997 | 87.960 | |
| Kursgevinst obligationer | 9.816 | |
| Årets resultat | 66 | 97.842 |
| Passiver i alt | | kr. 2.162.126 |

Det er min opfattelse, at regnskabet er aflagt i overensstemmelse med lovgivningens krav til regnskabsaflæggelsen, og at det giver et retvisende billede af fondens aktiver og passiver, økonomiske stilling samt resultat.

Farum den 7. maj 1998

*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 Handels- og 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 for årbogsudsendelse.

*Medlemmernes rettigheder:*
Gratis adgang til Handels- og 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 1997-98 pr. stk. kr. 175,00.

(Årbog 1942-44, 1948-67, 1974-76 og 1982-84 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 kulturhistoriske opgaver, der er vist af søfarten og de kredse, som står i nær tilknytning til dette erhverv, er det lykkedes at dække en del af de med udgivelsen af denne årbog forbundne udgifter.

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner udtrykker herved sin hjerteligste tak til følgende firmaer og institutioner, der i form af tilskud eller køb af et større antal årbøger har støttet udgivelsen af denne for museets arbejde så betydningsfulde publikation:

Dansk Navigatørforening

Den Danske Banks Fond

Frederiksborg Amt.
Udvalget for Almen Kultur

Københavns Amt. Kulturel Forvaltning

Lemwigh-Müller & Munch Fonden

J. Ring Andersen Skibsværft

Iver C. Weilbach & Co. A/S

Wiibroes Bryggeri A/S